

**Réponses du Transporteur
à la demande de renseignements numéro 1
de l'Union des municipalités du Québec
(« UMQ »)**

1 DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DE L'UMQ

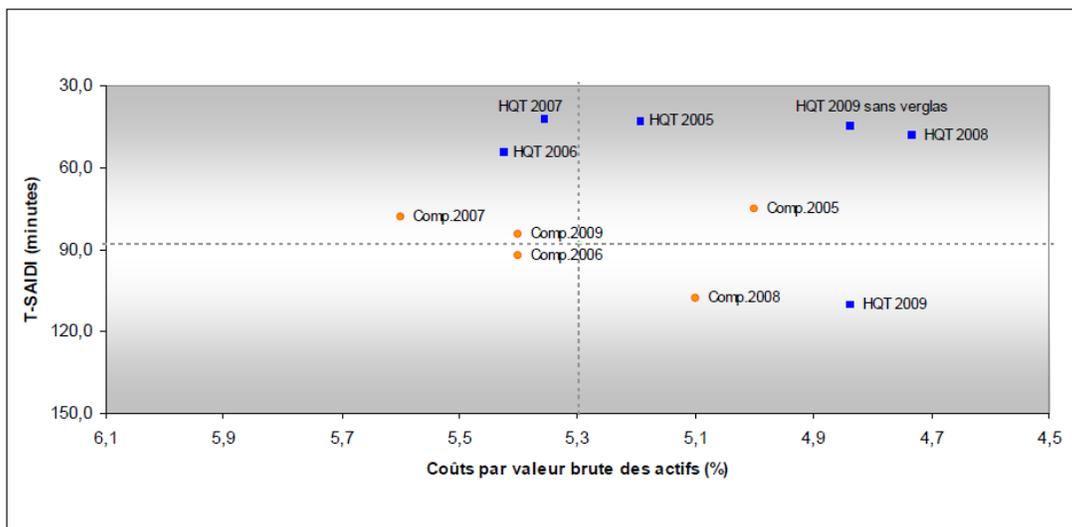
2 1. Référence :

3 B-0008, HQT-3, document 1, page 11.

4 Préambule :

5 «

Figure 2
Durée (minutes) d'interruption de service (T-SAIDI) et
Coûts d'exploitation, de maintenance et d'administration plus les coûts des investissements
en pérennité par la valeur des immobilisations corporelles et des actifs incorporels (%)



6

7 *Selon cette figure, les meilleures performances apparaissent au quadrant*
 8 *situé en haut à la droite de la figure, soit la zone des coûts par rapport à la*
 9 *valeur des actifs les moins élevés et de la plus petite durée d'interruption de*
 10 *service. Des résultats présentés, il appert que le Transporteur est*
 11 *généralement plus performant, ses résultats étant meilleurs que la moyenne*
 12 *des résultats des entreprises participantes. Cette performance s'est*
 13 *néanmoins détériorée en 2009 en raison d'un événement climatique majeur*
 14 *(verglas de décembre 2009) hors du contrôle du Transporteur. Malgré*
 15 *l'impact de cet événement sur ses résultats, le Transporteur est demeuré en*
 16 *2009 plus performant que la moyenne des entreprises participantes. En*
 17 *excluant cet événement, le Transporteur se situe dans la zone du moindre*
 18 *coût et de la plus petite durée. » (Nous soulignons)*

19 Demande :

20 1.1 Veuillez reproduire la figure 2 de la référence en excluant les événements
 21 climatiques majeurs pour le Transporteur et pour le composite de services publics
 22 d'électricité (« Comp ») et ce, pour chacune des années de 2005 à 2009.

1 **R1.1**

2 **Les données concernant les indicateurs ne sont compilées que sur une**
3 **base globale. Par ailleurs, les données des autres participants sont**
4 **confidentielles.**

5 **Voir également la réponse à la question 1.3 de la demande de**
6 **renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.**

7 **2. Référence :**

8 B-0009, HQT-3, document 1.1, page 7.

9 **Préambule :**

10 «

Tableau 1
Coût moyen d'utilisation par effectif (\$)

Domaine	Description	Exercices terminés le 31 décembre					Variation annuelle moyenne 2008-2012
		Années historiques			Année de base 2011	Année témoin 2012	
		2008	2009	2010			
Téléphonie administrative	Services téléphonie facturés / effectif	1 593 \$	1 551 \$	1 616 \$	1 648 \$	1 671 \$	1,2%

11

12 *À compter de 2012, pour fins d'allègement de la gestion, les coûts des*
13 *télécommunications de service seront facturés sur la base du nombre d'effectifs,*
14 *plutôt que du nombre de lignes téléphoniques. Pour fins de comparaison, les*
15 *données des années antérieures ont été redressées.*

16 *La croissance annuelle moyenne de 2008 à 2012 s'élève à 1,2%, ce qui représente*
17 *une croissance inférieure à l'inflation.* » (Nous soulignons)

18 **Demandes :**

19 **2.1** Veuillez justifier la croissance annuelle moyenne de 2009 à 2012 qui s'élève à 2,5%,
20 ce qui représente une croissance supérieure à l'inflation.

21 **R2.1**

22 **La croissance annuelle moyenne de 2,5 % de 2009 à 2012 s'explique**
23 **essentiellement par la baisse des coûts en 2009, tel que mentionné à la**
24 **pièce HQT-6, Document 3.1, page 30 du dossier R-3669-2008, et ce malgré**
25 **la croissance et l'inflation.**

26 **En écartant cette baisse de coûts en 2009, la croissance annuelle moyenne**
27 **entre les années 2010 et 2012 est inférieure à l'inflation.**

28 **2.2** Veuillez fournir le coût moyen d'utilisation par effectif correspondant à celui de la
29 référence pour des entreprises comparables au Transporteur.

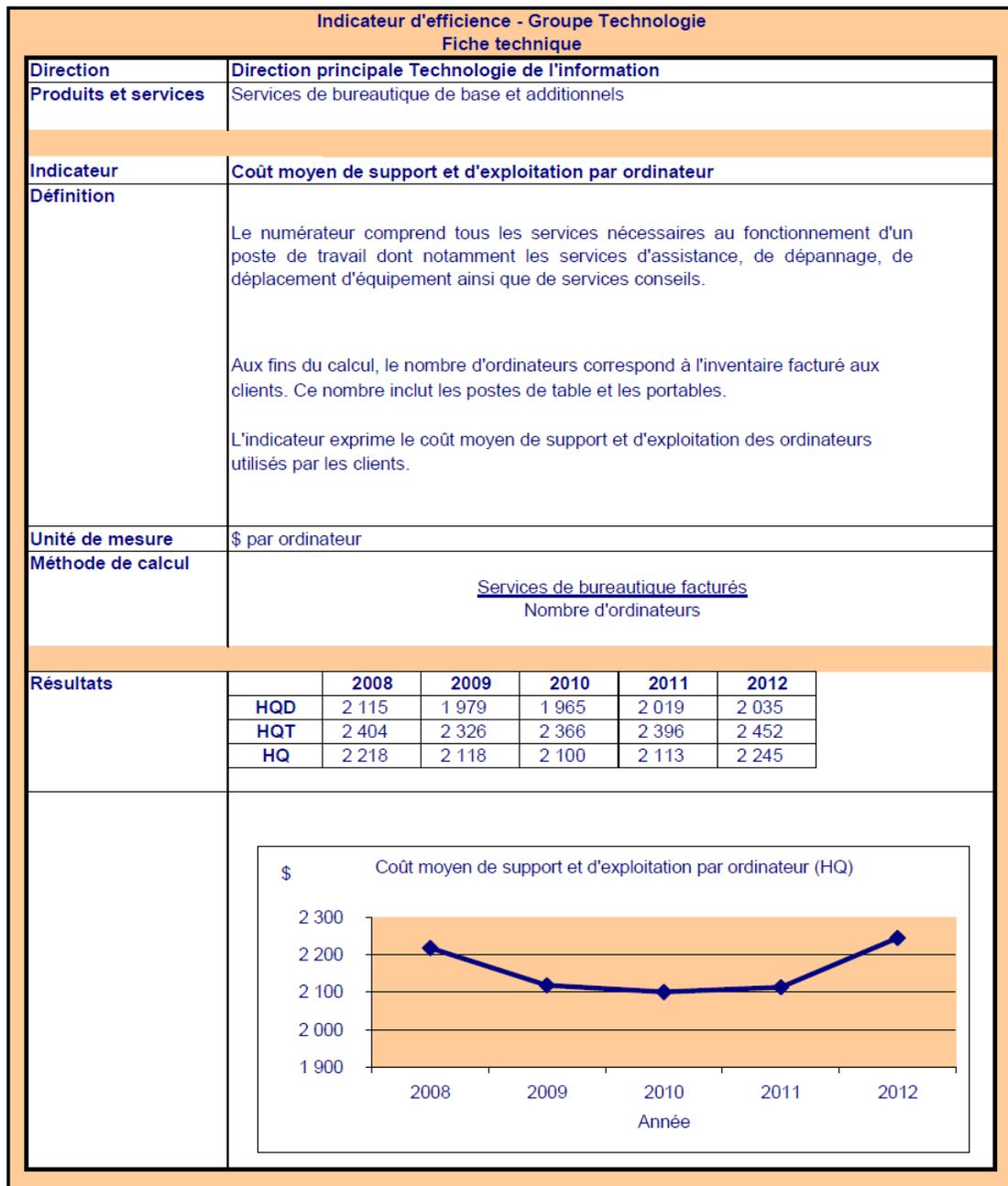
1 **R2.2**

2 **Le Transporteur ne dispose pas d'information sur le coût moyen de cette**
3 **nature pour des entreprises comparables à celui-ci.**

4 **3. Référence :**

5 B-0009, HQT-3, document 1.1, page 13.

6 **Préambule :**



7

1 **Demandes :**

2 **3.1** Veuillez justifier la croissance annuelle moyenne de 2011 à 2012 de l'indicateur de la
3 référence pour HQT qui s'élève à 2,3%, ce qui représente une croissance supérieure
4 à l'inflation.

5 **R3.1**

6 **La croissance annuelle de 2,3 % de l'indicateur Coût moyen de support et**
7 **d'exploitation par ordinateur résulte principalement de l'inflation et de la**
8 **composition de la consommation du Transporteur quant à la pondération**
9 **du nombre de postes de travail portables utilisés, par rapport au nombre**
10 **de postes de table.**

11 **3.2** Veuillez fournir le coût moyen de support et d'exploitation par ordinateur
12 correspondant à celui de la référence pour des entreprises comparables au
13 Transporteur.

14 **R3.2**

15 **Cette question dépasse le cadre du présent dossier. Le Transporteur**
16 **rappelle que dans sa décision D-2011-150, la Régie a précisé qu'elle**
17 **n'entendait pas traiter en profondeur la question du balisage.**

18 **3.3** Veuillez expliquer pourquoi le coût moyen de support et d'exploitation par ordinateur
19 est supérieur pour HQT par rapport à HQD et à HQ.

20 **R3.3**

21 **Les tarifs des services de bureautique sont identiques d'une division à une**
22 **autre, mais spécifiques par produit.**

23 **Le coût moyen de support et d'exploitation par ordinateur est tributaire de**
24 **la composition de la consommation du Transporteur qui diffère de celle du**
25 **Distributeur et d'Hydro-Québec, notamment au niveau de la pondération**
26 **du nombre de postes de travail portables utilisés par rapport aux postes**
27 **de travail de table.**

28 **4. Référence :**

29 B-0010, HQT-3, document 2, page 8, lignes 19 à 22.

30 **Préambule :**

31 *« L'IC – Transport constitue un des objectifs corporatifs du Transporteur approuvés*
32 *par le Conseil d'administration de l'entreprise (voir la section 2 du présent*
33 *document).*

34 *Depuis le début des années 1990, cet indice a connu une nette amélioration, suivie*
35 *d'une stabilisation dans les années 2000. »*

1 **Demandes :**

2 **4.1** Veuillez fournir l'IC – Transport pour chaque année entre 1990 et 2000.

3 **R4.1**

4 **Le Transporteur considère que cette question dépasse le cadre du présent**
5 **dossier et que celle-ci est trop vaste, notamment quant à son horizon, pour**
6 **y donner suite.**

7 **Malgré ce qui précède, le Transporteur précise par courtoisie que les**
8 **informations demandées se retrouvent aux pièces suivantes :**

- 9 • **pièce HQT-3, Document 3, page 10, du dossier R-3401-98, pour les**
10 **années 1990 à 1999.**
- 11 • **pièce HQT-5, Document 1, pages 16 et 17, du dossier R-3549-2004,**
12 **pour l'année 2000.**

13 **4.2** Pour chaque année entre 1990 et 2010, veuillez fournir la portion expliquée par des
14 événements naturels extrêmes et indiquer si ces événements sont inclus dans les
15 chiffres de l'IC – Transport publiés par le Transporteur.

16 **R4.2**

17 **Le Transporteur considère que cette question dépasse le cadre du présent**
18 **dossier et que celle-ci est trop vaste, notamment quant à son horizon, pour**
19 **y donner suite.**

20 **5. Références :**

- 21 (i) B-0010, HQT-3, document 2, page 28, tableau 16;
- 22 (ii) B-0010, HQT-3, document 2, page 30, tableau 17;
- 23 (iii) B-0010, HQT-3, document 2, page 32, lignes 3 à 13.

1 **Préambule :**

2 (i)

Tableau 16
Objectifs corporatifs et résultats 2010

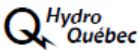
OBJECTIFS CORPORATIFS 2010				
<small>Aux fins du régime d'intéressement et de rémunération incitative</small>				
Division Hydro-Québec TransÉnergie				
DÉCLENCHEUR				
<p>Le bénéfice net consolidé des activités poursuivies d'Hydro-Québec devra être au moins égal à 2 425 M\$ (bénéfice prévu au plan d'affaires). Ce déclencheur financier s'applique à l'ensemble des objectifs corporatifs.</p> <p>Note: Le Conseil d'administration peut réviser le déclencheur financier en fonction d'une faible hydraulicité ou d'événements exceptionnels ou hors contrôle de la Direction survenus en cours d'année et qui ont eu un ou des impacts majeurs sur le bénéfice net.</p>				
	<small>Pondération maximale</small>	<small>Seuil * (Pondération maximale X 20%)</small>	<small>Cible * (Pondération maximale X 66,6%)</small>	<small>Total * (Pondération maximale X 100%)</small>
CATÉGORIE A : CLIENTS 40%				
Indice de continuité - Transport (excluant les événements naturels extrêmes)	3,0	0,80	0,60	0,45
Dossiers approuvés par le Comité sectoriel pour :				
a) Projet Imagine - Déploiement de la télésurveillance	3,0	1 dossier approuvé sur 3	2 dossiers approuvés sur 3	3 dossiers approuvés sur 3
b) Politique d'ajouts au réseau de transport (dossier Régie)				
c) Stratégie de pérennité des transformateurs (acquisition et standardisation)				
Conformité aux normes de fiabilité NERC/NPOC	3,0	4	3	0
Demandes d'investissement supérieures à 25 M\$ déposées à la Régie de l'énergie	3,0	6	7	8
Élément de mesure : nombre de dossiers déposés à la Régie de l'énergie au 31 décembre 2010				
Total de la catégorie A	12,0			
CATÉGORIE B : EMPLOYÉS 20%				
Indice de mobilisation du personnel	3,0	6,35	6,59	6,70
Taux de fréquence des accidents avec perte de temps et assistance médicale (par 200 000 heures travaillées)	3,0	4,50	3,90	3,60
Total de la catégorie B	6,0			
CATÉGORIE C : ACTIONNAIRE 40%				
Contrôle des charges d'exploitation ⁽¹⁾	9,0	0	Budget 2010 prévu au Plan d'affaires	Budget 2010 prévu au Plan d'affaires moins 1,2%
Réalisation des mises en service de projets majeurs (annexe)	3,0	4	6	8
Total de la catégorie C	12,0			
PONDÉRATION TOTALE 30,0				
<p>(1) Charges d'exploitation non consolidées excluant :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Charge de retraite > Normes comptables (normes IFRS et autres), suivi environnemental > Programme de renforcement corporatif (RCR) > Charges découlant de demandes occasionnelles (overhaul) lorsque l'INM agit à titre de fournisseur de service 				
<p>* Résultat intermédiaire entre le seuil et la cible : Pondération maximale X ((Résultat - Seuil) / (Cible - Seuil) X 66,6%) Résultat intermédiaire entre la cible et l'objectif : Pondération maximale X ((Résultat - Cible) / (Total - Cible) X 33,4%)</p>				
Résultats approuvés au CA le 18 février 2011				

RÉSULTATS AU 31 DÉCEMBRE 2010		
Bénéfice net consolidé des activités poursuivies d'Hydro-Québec égal à 2 515 M\$.		
Résultat réel	Pondération accordée	Résultat de la division (%)
0,32	3,0	
3 dossiers approuvés sur 3	3,0	
0	3,0	
8	3,0	
Objectif annulé		
3,28	3,0	
55,9	9,0	
8	3,0	
Sur 27 :	27,00	
Sur 30 :	30,00	100,00%

3

(ii)

Tableau 17
Objectifs corporatifs 2011

 OBJECTIFS CORPORATIFS 2011 Pour fins de régime d'intéressement et de rémunération incitative				
Division Hydro-Québec TransÉnergie				
DÉCLENCHEUR	Le bénéfice net consolidé des activités poursuivies d'Hydro-Québec devra être au moins égal à 2 400 M\$ (bénéfice prévu au plan d'affaires). Ce déclencheur financier s'applique à l'ensemble des objectifs corporatifs. Note: Le Conseil d'administration peut réviser le déclencheur financier en fonction d'une faible hydraullicité ou d'événements exceptionnels ou hors contrôle de la Direction survenus en cours d'année et qui ont eu un ou des impacts majeurs sur le bénéfice net.			
	Pondération maximale	Seuil * (Pondération maximale X 0%)	Cible * (Pondération maximale X 66,6%)	Idéal * (Pondération maximale X 100%)
CATÉGORIE A : CLIENTS 40%				
Indice de continuité - Transport (excluant les événements naturels extrêmes)	3,0	0,80	0,60	0,45
Dossiers approuvés par le Comité sectoriel pour :	3,0	1 dossier approuvé sur 3	2 dossiers approuvés sur 3	3 dossiers approuvés sur 3
a) Réingénierie de la chaîne d'approvisionnement : optimisation des inventaires (en partenariat avec HQÉSP)				
b) Gestion stratégique des investissements : évolution et gestion du changement				
c) Évolution des systèmes d'automatismes dans les postes électriques				
Conformité aux normes de fiabilité NERC/NPCC (excluant les non-conformités déclarées)	3,0	4	2	0
Demandes d'investissement supérieures à 25 M\$ déposées à la Régie de l'énergie Élément de mesure : nombre de dossiers déposés à la Régie de l'énergie au 31 décembre 2011	3,0	6	7	8
Total de la catégorie A	12,0			
CATÉGORIE B : EMPLOYÉS 20%				
Taux de fréquence des accidents avec perte de temps et assistance médicale (par 200 000 heures travaillées)	6,0	4,50	3,90	3,60
Total de la catégorie B	6,0			
CATÉGORIE C : ACTIONNAIRE 40%				
Contrôle des charges d'exploitation ⁽¹⁾	6,0	s/o	711,0 M\$	685,3 M\$
Réalisation des mises en service de projets majeurs (annexe)	6,0	4	6	8
Total de la catégorie C	12,0			
PONDÉRATION TOTALE		30,0		
(1) Charges d'exploitation non consolidées excluant : > Charge de retraite > APRA > Normes comptables : > charges de désactualisation (normes 3110 et autres) > Impact sur les charges d'exploitation des variations de demandes des clients (à la hausse ou à la baisse) lorsque l'unité agit à titre de fournisseur de service				
* Résultat intermédiaire entre le seuil et la cible : Pondération maximale X ((Résultat - Seuil) / (Cible - Seuil)) X 66,6)% Résultat intermédiaire entre la cible et l'idéal : Pondération maximale X (66,6 + ((Résultat - Cible) / (Idéal - Cible)) X 33,4)%				
Objectifs approuvés au CA le 10 décembre 2010				

1

2 (iii) « 2.3 Conformité aux normes de fiabilité de la NERC et du NPCC

3 La conformité aux normes de fiabilité de la North American Electric Reliability
 4 Corporation (NERC) et du Northeast Power Coordinating Council, Inc. (NPCC)
 5 mesure, sur une base annuelle, le nombre de non-conformités (de niveaux 1 à 4) à

1 *l'ensemble des exigences prévues au programme annuel de vérification de*
2 *conformité de la NERC et du NPCC. Aucune non-conformité n'a été soulevée pour*
3 *l'année 2010. Le Transporteur a atteint l'idéal.*

4 *Afin de promouvoir une culture de fiabilité, le Transporteur a révisé le périmètre de*
5 *cet objectif de conformité pour l'année 2011. Ainsi, les déclarations volontaires de*
6 *non conformité n'affectent plus l'objectif, ce qui en facilite leur déclaration. Ceci*
7 *permet donc une connaissance et une correction rapide des non-conformités avant*
8 *qu'elles aient un impact sur la fiabilité du réseau. Étant donné son importance, cet*
9 *objectif est reconduit en 2011 en excluant les non conformités déclarées par le*
10 *Transporteur. » (Nous soulignons)*

11 **Demandes :**

12 **5.1** Veuillez expliquer pourquoi l'objectif de l'indice de mobilisation du personnel a été
13 annulé pour 2010 et indiquer la date où il a été annulé.

14 **R5.1**

15 **L'objectif de l'indice de mobilisation du personnel a été annulé en**
16 **novembre 2010. Hydro-Québec a subséquemment révisé sa façon de faire**
17 **pour passer de la mesure de la mobilisation des employés à celle de**
18 **l'engagement en vue de continuer à améliorer sa performance.**

19 **5.2** Veuillez définir ce que le Transporteur entend par les « événements naturels
20 extrêmes » apparaissant aux tableaux des références.

21 **R5.2**

22 **Un « événement naturel extrême » est fonction du contexte dans lequel on**
23 **le considère ainsi que de sa fréquence d'occurrence, de son intensité ou**
24 **de son impact. Il s'agit en général d'un phénomène naturel violent,**
25 **d'origine météorologique ou climatique.**

26 **Le Transporteur considère que l'ampleur d'un tel événement excède les**
27 **limites de conception ou d'exploitation de son réseau de transport. Par**
28 **ailleurs, il rappelle qu'en 2009, l'information relative à l'indice de continuité**
29 **Transport (IC – Transport) a été redressée afin de ne pas tenir compte d'un**
30 **événement naturel extrême survenu en décembre 2009 dans la région de la**
31 **Matapédia qui avait eu un impact de l'ordre de 0,092 sur le résultat (pièce**
32 **HQT-3, Document 2, page 20 du dossier R-3738-2010).**

33 **5.3** Veuillez fournir la valeur du « Budget 2010 prévu au Plan d'affaires » de la référence
34 (i) et comparer cette valeur avec la valeur approuvée par la Régie pour l'année 2010.

35 **R5.3**

36 **La valeur du « Budget 2010 prévu au Plan d'affaires » est de 689,9 M\$.**

37 **Dans sa décision D-2010-032, page 64, paragraphe 249, la Régie fixe à**
38 **692,5 M\$ la valeur des charges nettes d'exploitation. Les charges nettes**
39 **d'exploitation comprennent le rendement sur les actifs des fournisseurs,**
40 **ainsi que les revenus de facturation interne.**

1 **5.4** Veuillez fournir la valeur réelle de tous les éléments apparaissant à la note (1) du
2 tableau 16 de la référence (i).

3 **R5.4**

4 **Tableau R5.4**
5 **Charges d'exploitation non consolidées**
6 **(note 1 du tableau 16, pièce HQT-3, Document 2, page 28)**

	Seuil * (Pondération maximale X 0%)	Cible * (Pondération maximale X 66,6%)	Idéal * (Pondération maximale X 100%)	Réel
Éléments ciblés	s/o	22,2	22,2	3,2
1. Charge de retraite		21,9	21,9	2,5
Coût de retraite				
- Charge de retraite brute		28,3	28,3	3,2
- Coûts capitalisés		-6,4	-6,4	-0,7
2. Charges de désactualisation		0,3	0,3	0,9
Norme 3110				
3. Programme de sécurisation		0	0	-0,9
- Programme de renforcement				
4. Autres		0	0	0,7

7

8 **5.5** Veuillez fournir la valeur prévue de tous les éléments apparaissant à la note (1) du
9 tableau 17 de la référence (ii).

10 **R5.5**

11 **Tableau R5.5**
12 **Charges d'exploitation non consolidées**
13 **(note 1 du tableau 17, pièce HQT-3, Document 2, page 30)**

	Seuil * (Pondération maximale X 0%)	Cible * (Pondération maximale X 66,6%)	Idéal * (Pondération maximale X 100%)
Éléments ciblés	s/o	35,8	36,2
1. Charge de retraite		25,8	23,5
Coût de retraite			
- Charge de retraite brute		33,3	31,2
- Coûts capitalisés		-7,5	-7,7
2. APRA		9,8	12,5
3. Normes comptables		0,2	0,2
Charge de désactualisation (Norme 3110)			

14

15 **5.6** Veuillez expliquer pourquoi le Transporteur a choisi, dans ses objectifs corporatifs
16 2011, de hausser la pondération maximale du Taux de fréquence des accidents au

1 lieu, par exemple, de soumettre un objectif additionnel pour remplacer l'Indice de
2 mobilisation du personnel.

3 **R5.6**

4 **En tant que division d'Hydro-Québec, le Transporteur doit s'arrimer aux**
5 **demandes corporatives lors de l'élaboration de ses objectifs corporatifs. À**
6 **cette fin, des encadrements lui sont fournis.**

7 **Le Transporteur mentionne que, pour l'année 2011, la catégorie employé**
8 **devait se limiter à un seul objectif comptant pour 20 % (6 points). L'objectif**
9 **devait traiter du Taux de fréquence des accidents, objectif que par ailleurs**
10 **souhaitait suivre de plus près la direction du Transporteur dans un**
11 **contexte où la charge de travail est très élevée.**

12 **5.7** Veuillez expliquer pourquoi le Transporteur a choisi, dans ses objectifs corporatifs
13 2011, de baisser de 3 points de pourcentage la pondération maximale du Contrôle
14 des charges d'exploitations et de hausser d'autant celle de la Réalisation des mises
15 en service de projets majeurs.

16 **R5.7**

17 **En tant que division d'Hydro-Québec, le Transporteur doit s'arrimer aux**
18 **demandes corporatives lors de l'élaboration de ses objectifs corporatifs. À**
19 **cette fin, des encadrements lui sont fournis.**

20 **En 2011, le Transporteur a accordé une valeur égale aux deux objectifs de**
21 **la catégorie Actionnaire.**

22 **5.8** Veuillez expliquer ce que signifie la mention du Transporteur de la référence (iii)
23 selon laquelle « les déclarations volontaires de non-conformité n'affectent plus
24 l'objectif ». Veuillez confirmer la compréhension de l'UMQ selon laquelle, quelque
25 soit le nombre de non-conformités, en autant qu'elles soient toutes déclarées par le
26 Transporteur, l'objectif de la référence (ii) serait atteint à l'idéal.

27 **R5.8**

28 **Voir la réponse à la question 5.1 de la demande de renseignements**
29 **numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.**

30 **Le Transporteur confirme la compréhension de l'UMQ.**

31 **5.9** Veuillez expliquer le processus de déclaration volontaire des non-conformités.

32 **R5.9**

33 **Dans le cadre du processus de surveillance de la conformité de la**
34 **NERC/NPCC, une déclaration volontaire de non-conformité est un rapport**
35 **fourni par l'entité visée faisant le constat d'une non-conformité suite à sa**
36 **propre évaluation, et des mesures correctives réalisées ou envisagées à**
37 **l'organisation régionale assurant la surveillance de la conformité, soit le**
38 **NPCC pour le Transporteur.**

39 **5.10** Veuillez préciser dans quelles circonstances une non-conformité ne serait pas
40 déclarée et expliquer le mécanisme permettant de la détecter.

1 **R5.10**

2 **Toute non-conformité identifiée est déclarée à l'organisation régionale,**
3 **soit le NPCC. Il n'y a pas de non-conformité non déclarée consciemment.**

4 **5.11** Veuillez justifier le choix du seuil et de la cible dans l'objectif corporatif 2011 portant
5 sur la Conformité aux normes de fiabilité de la NERC et du NPCC, maintenant que
6 les non-conformités déclarées ne sont plus incluses.

7 **R5.11**

8 **Ces choix ont été faits en fonction des non-conformités imputées au**
9 **Transporteur par le NPCC et constituent un objectif ambitieux du fait que**
10 **le Transporteur exerce huit fonctions du modèle de fiabilité de la NERC et**
11 **doit se conformer à plus de 1 000 exigences, incluant les 170 exigences**
12 **des normes concernant la protection des infrastructures critiques « CIP »**
13 **en 2011.**

14 **5.12** Veuillez fournir le nombre annuel de non-conformités déclarées et le nombre annuel
15 de non-conformités non déclarées imputées au Transporteur au cours de chaque
16 année entre 2005 et 2011.

17 **R5.12**

18 **Voir la réponse à la question 5.10.**

19 **Le tableau suivant présente le nombre annuel de non-conformités**
20 **imputées au Transporteur par le NPCC pour les années 2005 à 2011.**

21 **Tableau R5.12**
22 **Historique des non-conformités de 2005 à 2011**

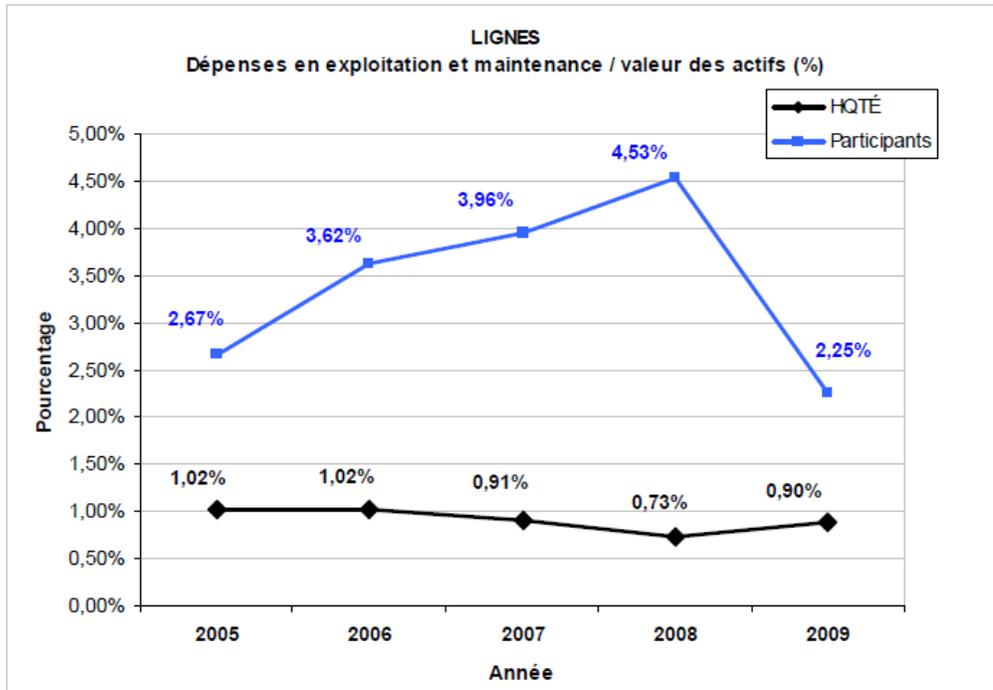
	Non-conformités
2005	0
2006	0
2007	0
2008	2
2009	2
2010	0
2011	Note 1

23

Note 1: Les données ne sont pas disponibles pour l'année en cours

- 1 **6. Référence :**
- 2 B-0011, HQT-3, document 3, page 7, figure 2.
- 3 **Préambule :**

Figure 2
Dépenses en exploitation et maintenance par la valeur de l'actif –
Contribution des lignes



- 4
- 5 **Demande :**
- 6 **6.1** Veuillez expliquer, chiffres à l'appui, l'augmentation de l'ordre de 23% (de 0,73% à
- 7 0,90%) entre 2008 et 2009 dans la figure de la référence.

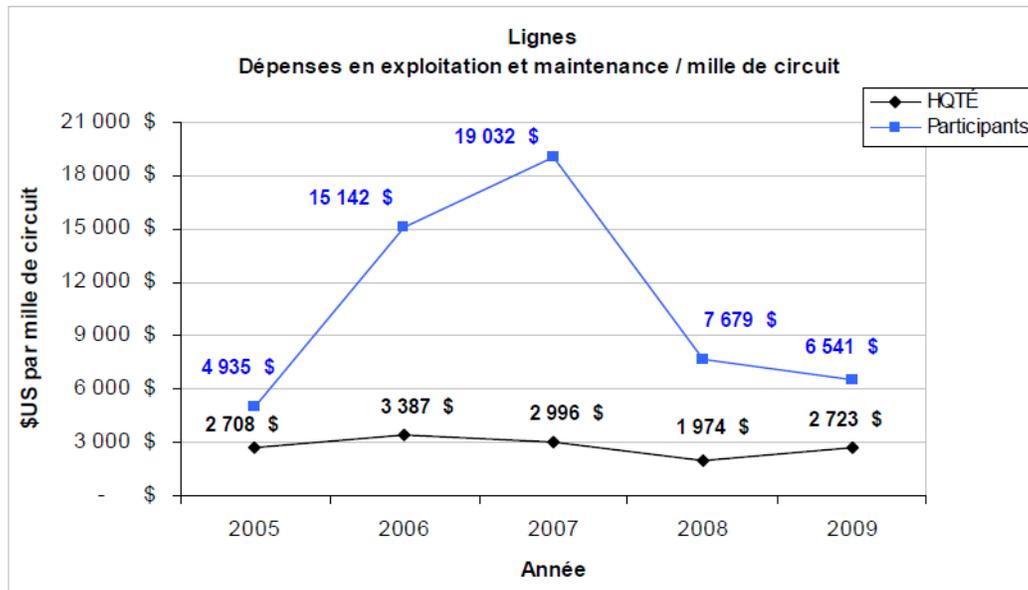
- 8 **R6.1**
- 9 **La hausse provient principalement de l'augmentation de 27 % des coûts de**
- 10 **maintenance des lignes, contrebalancée par une augmentation de 2,5 %**
- 11 **des actifs lignes, résultant en une hausse de 23 % de l'indicateur.**

1 **7. Référence :**

2 B-0011, HQT-3, document 3, page 10, figure 5.

3 **Préambule :**

Figure 5
Dépenses en exploitation et maintenance par mille de circuit –
Contribution des lignes



4

5 **Demande :**

6 **7.1** Veuillez expliquer, chiffres à l'appui, l'augmentation de l'ordre de 38% (de 1974 \$ à
7 2723 \$) entre 2008 et 2009 dans la figure de la référence.

8 **R7.1**

9 **L'augmentation des coûts s'explique par une hausse de 9 % du taux de**
10 **change de 2008 à 2009 et par les éléments fournis en réponse à la**
11 **question 6.1.**

12 **8. Référence :**

13 B-0011, HQT-3, document 3, page 18, lignes 1 à 17.

14 **Préambule :**

15 *« Pour les lignes, l'indice de continuité SAIDI du Transporteur s'améliore*
16 *graduellement depuis 2005. L'indice SAIFI suit globalement la même tendance.*

17 *Pour les postes, l'augmentation des valeurs 2009 des indices de continuité SAIDI et*
18 *SAIFI s'explique par des conditions climatiques exceptionnelles dont le verglas en*
19 *Gaspésie.*

1 *Il importe de souligner que l'indice de continuité de service dépend d'une multitude*
2 *de facteurs dont :*

- 3 • *la conception du réseau ;*
4 • *les conditions climatiques ;*
5 • *la densité géographique des clients desservis ; et*
6 • *la maintenance et l'exploitation du parc d'équipements.*

7 *La densité géographique des clients alimentés en électricité est l'élément principal*
8 *permettant d'expliquer l'écart des indices du Transporteur par rapport à la moyenne*
9 *des répondants. Le Transporteur dessert environ dix clients au mille carré,*
10 *comparativement à plus de 330 clients au mille carré dans le cas des entreprises les*
11 *plus performantes.*

12 *Il est à noter qu'avec une densité géographique de la clientèle similaire à celle des*
13 *entreprises les plus performantes, le Transporteur afficherait des résultats qui le*
14 *classeraient parmi les meilleurs.* » (Nous soulignons)

15 **Demandes :**

16 **8.1** Veuillez indiquer si les indices de continuité SAIDI et SAIFI de la référence sont
17 calculés en retirant les conditions climatiques exceptionnelles pour les participants
18 autres que le Transporteur.

19 **R8.1**

20 **Les données des autres participants sont confidentielles.**

21 **Voir également la réponse à la question 1.3 de la demande de**
22 **renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.**

23 **8.2** Veuillez démontrer, chiffres à l'appui, qu'avec une densité géographique de la
24 clientèle similaire à celle des entreprises les plus performantes, le Transporteur
25 afficherait des résultats qui le classeraient parmi les meilleurs.

26 **R8.2**

27 **Pour une même durée d'interruption, si l'on divise par un plus grand**
28 **nombre de clients, meilleure sera la performance du Transporteur.**

29 **9. Références :**

30 (i) B-0011, HQT-3, document 3, page 21, lignes 1 à 12;

31 (ii) B-0011, HQT-3, document 3, page 23, lignes 1 à 7.

32 **Préambule :**

33 (i) « *Le calcul des indicateurs de fiabilité en transport de l'Association*
34 *canadienne de l'électricité (ACÉ) est basé sur les points de livraison et sur les*
35 *interruptions non programmées.*

1 *Le T-SAIDI a trait à la durée des interruptions de service. Cet indice est*
2 *obtenu en divisant la durée totale d'interruption non programmée sur le*
3 *réseau du Transporteur par le nombre total de points de livraison.*

4 *Le T-SAIFI a trait à la fréquence des interruptions de service. Cet indice est*
5 *obtenu en divisant le nombre total d'interruptions non programmées par le*
6 *nombre total de points de livraison. Le T-SAIFI-SI (interruption soutenue) tient*
7 *compte de la fréquence de tous les évènements de plus d'une minute tandis*
8 *que le T-SAIFI-MI (interruption momentanée) tient compte des évènements*
9 *de moins d'une minute.*

10 *Les données antérieures des participants ont été redressées afin de tenir*
11 *compte d'évènements hors normes.* » (Nous soulignons)

12 (ii) *« Les données relatives aux résultats des participants pour 2007, 2008 et*
13 *2009 ayant été rendues disponibles par l'ACÉ, le Transporteur a pu comparer*
14 *sa performance à la moyenne des résultats des participants. La performance*
15 *du Transporteur quant aux trois indicateurs de fiabilité est généralement*
16 *meilleure que la moyenne des résultats des compagnies canadiennes*
17 *participantes au balisage. En 2009, des conditions climatiques*
18 *exceptionnelles, dont le verglas en Gaspésie, expliquent la hausse importante*
19 *de l'indice T-SAIDI. »*

20 **Demandes :**

21 **9.1** Veuillez préciser ce qu'entend le Transporteur par les « données antérieures » de la
22 référence (i).

23 **R9.1**

24 **Le Transporteur a publié les données agrégées de 2007 et 2008 puisque**
25 **celles-ci n'étaient pas disponibles précédemment.**

26 **9.2** Veuillez définir la notion de « évènements hors normes » de la référence (i) et fournir
27 les critères pour leur détermination.

28 **R9.2**

29 **Un évènement hors norme est un évènement extraordinaire, souvent lié à**
30 **une cause climatique. Sa durée en minutes ou la perte en MW est**
31 **importante pour le réseau de transport.**

32 **Voir également la réponse à la question 5.2.**

33 **9.3** Veuillez indiquer si les conditions climatiques exceptionnelles de la référence (ii) sont
34 considérées comme un évènement hors norme dans le contexte de la référence (i).
35 Dans la négative, veuillez expliquer pourquoi. Dans l'affirmative, veuillez expliquer la
36 hausse importante de l'indice T-SAIDI pour HQT en 2009.

37 **R9.3**

38 **Le Transporteur le confirme. L'évènement du verglas en Gaspésie en 2009**
39 **représente 31 % des minutes pour l'ensemble des évènements de**
40 **l'année 2009.**

1 **10. Références :**

- 2 (i) B-0018, HQT-6, document 2, page 12, lignes 1 à 9;
3 (ii) R-3776-2011, B-0027, HQD-7, document 3, page 12, tableau 4;
4 (iii) R-3776-2011, B-0027, HQD-7, document 3, page 13, tableau 5.

5 **Préambule :**

- 6 (i) « Les primes et revenus divers comprennent les deux régimes de rémunération
7 incitative, soit le régime de rémunération incitative selon la performance et le régime
8 d'intéressement, ainsi que l'ensemble des compensations versées aux employés en
9 raison de conditions particulières, difficiles ou contraignantes d'exercice du travail,
10 comme l'éloignement et le travail en condition d'urgence.

11 *Au cours de la période 2010-2012, le Transporteur prévoit une baisse de 0,6 M\$ des*
12 *primes et revenus divers. Cette baisse s'explique principalement par l'hypothèse*
13 *retenue pour les projections des degrés d'atteinte des résultats des deux régimes de*
14 *rémunération incitative en 2011 et 2012. » (Nous soulignons)*

- 15 (ii)

TABLEAU 4 : DEGRÉ D'ATTEINTE

	Déclencheur financier	Résultats du PDG	Résultats de HQD	Objectifs individuels contributifs à l'atteinte des résultats de HQD
Année historique 2010				
Régime d'intéressement corporatif	100 %	97 %	90 %	s.o.
Rémunération incitative selon la performance	100 %	s.o.	90 %	de 56* à 80 %
Année de base 2011				
Régime d'intéressement corporatif	100 %	67 %	67 %	s.o.
Rémunération incitative selon la performance	100 %	s.o.	67 %	de 56* à 80 %
Année témoin 2012				
Régime d'intéressement corporatif	100 %	67 %	67 %	s.o.
Rémunération incitative selon la performance	100 %	s.o.	67 %	environ 80 %

s.o. : Sans objet

* : Soit 56 % pour les cadres pour tenir compte de la Loi 100 et 80 % pour les autres groupes d'emplois.

16

1 (iii)

TABLEAU 5 : POURCENTAGE MAXIMAL DU SALAIRE DE BASE

		Déclencheur financier	Résultats du PDG	Résultats de HQD	Objectifs individuels contributifs à l'atteinte des résultats de HQD	TOTAL
Régime d'intéressement	Bureau, Métiers, Techniciens, Employés de réseau et Ingénieurs	1,5 %	3 %	s.o.	s.o.	4,5 %
	Spécialistes	1,5 %	s.o.	3 %	s.o.	4,5 %
Rémunération incitative selon la performance	Bureau non régi	1,5 %	s.o.	3 %	s.o.	4,5 %
	Professionnels et Secrétaires de direction	s.o.	s.o.	3 % ou 6 %	5 %, 7 % ou 9 %	De 8 % à 15 %*
	Cadres	s.o.	s.o.	3 %, 6 % ou 10 %	5 %, 7 %, 9 % ou 10 %	De 8 % à 20 %*

s.o. : Sans objet

* : Pour les années 2010 et 2011, le pourcentage maximal compte tenu de l'application de la Loi 100 est de 10,5 % pour les professionnels et secrétaires de direction et de 14 % pour les cadres.

2

3 **Demandes :**

4 **10.1** Veuillez fournir un tableau selon le format du tableau 4 en référence (ii) en indiquant
5 les degrés d'atteinte du Transporteur.

6 **R10.1**

7 **Le tableau suivant présente les degrés d'atteinte du Transporteur pour les**
8 **éléments cités en référence (ii).**

Tableau R10.1
Degrés d'atteinte du Transporteur

	Déclencheur financier	Résultats du PDG	Résultats de HQT	Objectifs individuels contributifs à l'atteinte des résultats de HQT
Année historique 2010				
Régime d'intéressement corporatif	100%	97%	100%	s.o.
Rémunération incitative selon la performance	100%	s.o.	100%	de 56* à 80%
Année de base 2011				
Régime d'intéressement corporatif	100%	67%	67%	s.o.
Rémunération incitative selon la performance	100%	s.o.	67%	de 56* à 80%
Année témoin 2012				
Régime d'intéressement corporatif	100%	67%	67%	s.o.
Rémunération incitative selon la performance	100%	s.o.	67%	environ 80%

s.o.: sans objet

* : Soit 56% pour les cadres pour tenir compte de la Loi 100 et 80% pour les autres groupes d'emplois

11

12 **10.2** Veuillez confirmer que les pourcentages maximaux qui apparaissent au tableau 5 de
13 la référence (iii) s'appliquent aussi au Transporteur. Dans la négative, veuillez fournir
14 les modifications qui s'appliquent.

15 **R10.2**

16 **Le Transporteur le confirme.**

1 **10.3** Veuillez décrire, chiffres à l'appui, l'hypothèse retenue dans la référence (i) qui
2 explique la baisse de 0,6 M\$ des primes et revenus divers au cours de la période
3 2010-2012.

4 **R10.3**

5 **La baisse de 0,6 M\$ des primes et revenus divers au cours de la période**
6 **2010 à 2012 découle de deux variations. Tout d'abord, celle-ci découle**
7 **d'une diminution de 2,1 M\$ provenant du Régime d'intéressement**
8 **corporatif et du Régime de rémunération incitative selon la performance.**
9 **Cette baisse s'explique par l'hypothèse retenue pour les projections des**
10 **degrés d'atteinte des résultats des deux régimes (voir la réponse à la**
11 **question 10.1). Enfin, une augmentation de 1,5 M\$ de la rubrique Autres**
12 **s'explique par l'évolution des salaires de base.**

13 **10.4** Pour chacun des 7 groupes de la référence (iii) qui ont des objectifs individuels
14 contributifs à l'atteinte des résultats de HQT (soit les Professionnels et Secrétaires
15 de direction avec des pourcentages maximaux de 5%, 7% et 9% liés aux objectifs
16 individuels et les Cadres avec des pourcentages maximaux de 5%, 7%, 9% et 10%
17 liés aux objectifs individuels), veuillez fournir, pour chacune des 5 dernières années,
18 le pourcentage réel accordé pour les objectifs individuels contributifs à l'atteinte des
19 résultats de HQT de même que les montants accordés en dollars.

20 **R10.4**

21 **Le pourcentage réel accordé pour les objectifs individuels contributifs à**
22 **l'atteinte des résultats du Transporteur par groupe d'emploi ne peut être**
23 **fourni en raison des mouvements de personnel et des ajustements**
24 **organisationnels des dernières années. En effet, la compilation de ces**
25 **données n'est pas effectuée de façon systématique et ne peut être faite de**
26 **façon rétroactive.**

27 **11. Référence :**

28 B-0018, HQT-6, document 2, page 14, lignes 16 à 20.

29 **Préambule :**

30 *« Également, le Transporteur tient à préciser que pour diverses raisons, l'embauche*
31 *d'effectifs prévus peut ne pas se matérialiser durant une année. Ainsi, le recours au*
32 *temps supplémentaire permet d'avoir une flexibilité dans la gestion de la force de*
33 *travail du Transporteur afin de réaliser la maintenance, les investissements et les*
34 *misés en service, et assurer la qualité du service. » (Nous soulignons)*

35 **Demande :**

36 **11.1** Veuillez indiquer quelle hypothèse de pourcentage de postes vacants est considérée
37 par le Transporteur dans la prévision de la masse salariale de 2012 afin de tenir
38 compte du fait que l'embauche d'effectifs prévus peut ne pas se matérialiser.

1 **R11.1**

2 **La prévision de la masse salariale est basée sur l'effectif en équivalent**
3 **temps complet annuel (ÉTC). L'ÉTC ne représente aucun poste vacant**
4 **dans les projections des salaires de base et de la masse salariale.**

5 **12. Référence :**

6 B-0018, HQT-6, document 2, page 28, tableau 13.

7 **Préambule :**

Tableau 13
Sommaire des charges de services partagés

	Année	Année de base	Année témoin
	historique	2011	2012
Groupe Technologie	123,0	129,9	130,4
Télécommunications	91,3	94,8	94,2
Innovation	11,4	12,4	12,4
Informatique	16,5	19,2	21,8
Rendement sur les actifs	3,8	3,5	2,0
Centre de services partagés	94,2	104,2	101,2
Services partagés	91,8	102,0	99,6
Rendement sur les actifs	2,4	2,2	1,6
Unités corporatives	47,5	46,4	45,6
Finances	9,7	9,5	7,6
Ressources humaines	17,5	18,1	18,5
Sécurité industrielle	15,3	15,8	16,8
Affaires juridiques	4,6	2,7	2,4
Autres	0,4	0,3	0,3
HQ Équipement	12,3	11,0	12,7
HQ Production	25,3	22,0	21,1
Maintenance et opération des installations	14,7	11,7	11,1
Espaces nordiques et refacturation des autres espaces	8,1	7,8	7,5
Autres	2,5	2,5	2,5
HQ Distribution	11,4	11,6	11,1
Refacturation des espaces	10,2	10,7	10,2
Autres	1,2	0,9	0,9
Quote-part des fournisseurs compte d'écart du coût de retraite		(4,2)	
Charges totales incluant rendement	313,7	320,9	322,1

8

9 **Demande :**

10 **12.1** Veuillez expliquer la diminution des charges de services partagés fournis par HQ
11 Production entre 2010 et 2012 et apparaissant au tableau 13 de la référence.

1 **R12.1**

2 **Cette diminution est expliquée par la reprise en charge par le Transporteur**
3 **de certaines activités de maintenance de postes de départ dans la région**
4 **de Manicouagan.**

5 **13. Référence :**

6 B-0018, HQT-6, document 2, page 43, tableau A3-1.

7 **Préambule :**

Tableau A3-1
Charges de services partagés facturées par le Centre de services partagés

Domaines	Charges de services partagés aux charges d'exploitation (en M\$)		
	Exercice clos le 31 décembre		
	Année historique	Année de base	Année témoin
	2010	2011	2012
Acquisition Immobilier	3,2	3,8	3,5
Gestion du matériel	35,0	39,9	41,9
Alimentation et hébergement	16,9	21,4	19,6
Services alimentaires	6,8	6,9	6,6
Transport aérien	0,3	0,3	0,3
Gestion documentaire	6,9	6,7	5,6
Environnement	3,1	2,8	2,1
Service de transport	0,3	0,3	0,3
	19,3	20,2	20,3
Total sans rendement	91,8	102,0	99,6
Rendement sur les actifs du fournisseur	2,4	2,2	1,6
Total incluant rendement	94,2	104,2	101,2

8

9 **Demande :**

10 **13.1** Veuillez expliquer l'augmentation des charges de services partagés du poste Gestion
11 du matériel entre 2010 et 2012 et apparaissant au tableau A3-1 de la référence.

12 **R13.1**

13 **La hausse des charges liées à la gestion de matériel est principalement**
14 **expliquée par les besoins additionnels de transport spécialisés.**