
**DEMANDE DE MODIFICATION DES TARIFS DE TRANSPORT POUR L'ANNÉE 2013
(CAUSE TARIFAIRE 2013 ET 2014)**

CAUSE R-3823-2012

EFFICIENCE

Question 1

Références :

- (i) C-HQT-0021, HQT-3, document 1, page 9, lignes 31 à 37;
- (ii) R-3777-2011, HQT-3, document 1, page 19, lignes 20 à 23.

Préambule :

- (i) « *La mise en œuvre des nouvelles pratiques découlant des ajustements organisationnels a permis de dégager des gains d'efficacité et autres réductions de coûts suite à des mesures de gestion particulières qui ont atteint 54,3 M\$ en 2012, tel que présenté au tableau 1. Ce montant représente 41,1 M\$ de plus que la cible ponctuelle de gains d'efficacité de 2 % fixée par la Régie pour 2012 dans sa décision D-2012-059 et 47,7 M\$ de plus que l'objectif historique de 1 % du Transporteur depuis l'implantation de sa démarche d'efficacité structurée.* » (Nous soulignons)
- (ii) « *Pour 2012, le Transporteur n'entrevoit pas de modifications significatives de sa structure de coûts. Dans ce contexte, le Transporteur considère qu'il est justifié et raisonnable de reconduire pour 2012 l'objectif global de gains d'efficacité de 1% de ses CNE sous son contrôle de gestion et prévoit ainsi réaliser des gains d'efficacité de l'ordre de 6,6 M\$.* » (Nous soulignons)

Questions:

- 1.1 Veuillez expliquer comment le Transporteur a pu, pour 2012, augmenter de façon significative les gains d'efficacité de ses CNE, tel qu'indiqué à la référence (i) (54,3 M\$ vs une prévision de 6,6 M\$), alors qu'il estimait en 2011 que sa prévision de l'ordre de 6,6 M\$ était justifiée et raisonnable (référence (ii)).
- 1.2 Veuillez fournir les éléments qui expliquent l'écart significatif entre les gains prévus de 6,6 M\$ et les gains réalisés de 54,3 M\$.

Question 2

Références :

- (i) C-HQT-0021, HQT-3, document 1, page 11, ligne 12, à page 12, ligne 6;
- (ii) R-3776-2011, HQD-7, document 3, page 10.

Préambule :

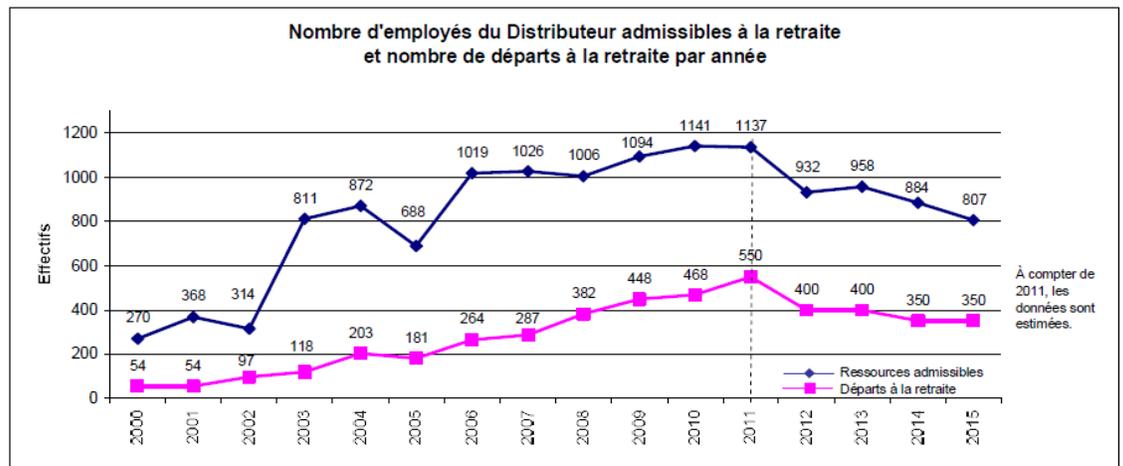
- (i) « *Maintenance et exploitation*

Le Transporteur a poursuivi l'optimisation de ses méthodes de travail et de ses processus en lien avec sa stratégie de maintenance qui est axée sur la gestion du risque. Les efforts accomplis à cet égard dans un contexte marqué par d'importants départs à la retraite ont permis au Transporteur de générer des gains d'efficience récurrents de 7,2 M\$ en 2011.

Activités de soutien

*Le Transporteur a également poursuivi ses efforts d'efficience dans ses activités de soutien en révisant ses façons de faire et en saisissant l'occasion qu'offrent d'importants départs à la retraite de ses employés. L'accent a été mis sur un suivi serré des coûts de main-d'oeuvre et des services externes. Les efforts réalisés ont généré des économies récurrentes de coûts à la hauteur de 9,2 M\$ en 2011. »
(Nous soulignons)*

- (ii) «



»

Question:

- 2.1 Veuillez fournir un graphique pour le Transporteur, du type de celui de la référence (ii), sur la période de 2000 à 2015.

Question 3

Références :

- (i) C-HQT-0021, HQT-3, document 1, page 13, lignes 18 à 26;
- (ii) C-HQT-0021, HQT-3, document 1, page 13, note de bas de page 6.

Préambule :

- (i) *« Le Transporteur présente à la figure 1 les résultats de l'indicateur retenu pour chacune des années 2007 à 2011 [note de bas de page omise], soit un indicateur global combinant les résultats de deux autres indicateurs de l'ACÉ qui sont plus amplement documentés à la pièce HQT-3, Document 3, sections 2.1 et 2.2, soit :*
 - *l'indicateur T-SAIDI de l'ACÉ relatif à la fiabilité de service mesurée par la durée moyenne d'interruption de service (minutes) liée au réseau de transport ;*
 - *l'indicateur (%) relatif aux coûts d'exploitation, de maintenance, d'administration plus les coûts des investissements en pérennité [note de bas de page omise] par la valeur des immobilisations corporelles et des actifs incorporels. »*
- (ii) *« La collecte des données par le BPWG pour l'année 2012 étant en cours, le Transporteur ne peut présenter le suivi de son efficacité pour cette année historique. »*

Questions:

- 3.1 Veuillez fournir le suivi mentionné à la référence (ii) si celui-ci est maintenant rendu disponible auprès du BPWG.
- 3.2 Veuillez fournir les résultats obtenus en 2012 par le Transporteur pour les deux indicateurs décrits à la référence (i).
- 3.3 Veuillez fournir les projections pour 2013 des résultats du Transporteur pour les deux indicateurs décrits à la référence (i).

Question 4

Référence :

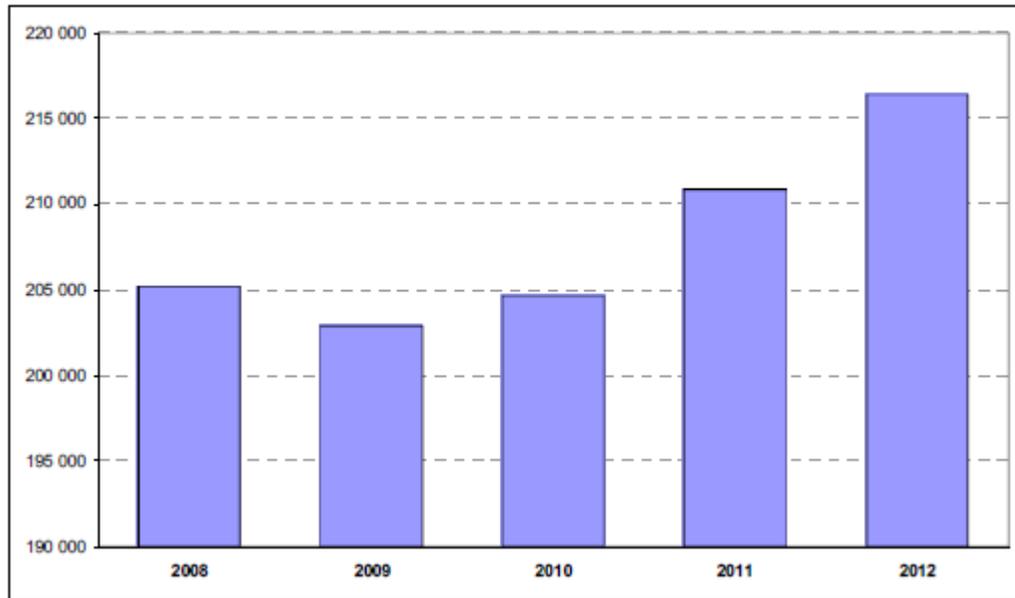
C-HQT-0021, HQT-3, document 1, pages 16 et 17.

Préambule :

« Un autre élément qui caractérise le cadre actuel d'opération du Transporteur est la sollicitation accrue de son réseau, comme en témoigne la figure 4, et ce, en l'absence d'ajout significatif de capacité au cours des dernières années. Cette situation rend pour sa part nécessaire la réalisation de différentes interventions visant à corriger des problématiques qui accélèrent l'usure des équipements, plus spécifiquement celle de

leurs composantes majeures et coûteuses. De plus, la forte sollicitation du réseau a pour effet de restreindre la disponibilité des plages d'arrêts nécessaires à la réalisation des activités de maintenance. Cette réalité donne lieu à une usure plus importante des équipements touchés tout en accélérant, dans certains cas, le besoin d'intervenir ce qui entraîne, par le fait même, une pression accrue sur le coût des interventions (étapes temporaires additionnelles, etc.).

Figure 4
Énergie transitée sur le réseau (GWh)



» (Nous soulignons)

Questions:

- 4.1 Veuillez décrire la méthode de calcul de la capacité du réseau du Transporteur en GWh telle que tel mentionnée à la référence et indiquer la valeur de celle-ci au début de 2008.
- 4.2 Veuillez indiquer les ajouts de capacité en GWh réalisés par le Transporteur sur l'horizon de la figure de la référence et spécifier les projets qui ont amené de tels ajouts de capacité.

INDICATEURS DE PERFORMANCE ET OBJECTIFS CORPORATIFS

Question 5

Références :

- (i) R-3777-2011, HQT-13, document 11, page 10, demande 5.1;
- (ii) C-HQT-0022, HQT-3, document 2, pages 20 à 22, tableaux 16 à 18.

Préambule :

- (i) « **5.1** *Veillez expliquer pourquoi l'objectif de l'indice de mobilisation du personnel a été annulé pour 2010 et indiquer la date où il a été annulé.*

R5.1

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

- (ii) Le tableau 16 présente les objectifs corporatifs et les résultats de 2011. Le tableau 17 présente les objectifs corporatifs et les résultats de 2012. Le tableau 18 présente les objectifs corporatifs de 2013.

Question:

- 5.1 Veuillez expliquer pourquoi aucun des objectifs corporatifs entre 2011 et 2013 (référence (ii)) ne comporte un objectif basé sur la mesure de mobilisation du personnel ou sur la mesure de l'engagement en vue de continuer à améliorer sa performance, tels que mentionnés à la référence (i).

Question 6

Référence :

C-HQT-0022, HQT-3, document 2, page 23, ligne 4, à page 24, ligne 3.

Préambule :

« La conformité aux normes de fiabilité de la North American Electric Reliability Corporation (NERC) et aux critères du Northeast Power Coordinating Council, Inc. (NPCC) est évaluée, sur une base annuelle, selon le nombre de non-conformités (selon 4 niveaux de gravité) à l'ensemble des exigences prévues à ces normes. Aucune non-conformité n'a été soulevée par la NERC ou le NPCC pour l'année 2012. Le Transporteur a atteint l'idéal.

Afin de promouvoir une culture de fiabilité, le Transporteur a ajusté cet objectif de conformité depuis l'année 2011. Ainsi, les déclarations volontaires de non-conformité n'affectent plus l'objectif, ce qui incite leur détection et leur déclaration. Ceci permet donc une connaissance et une correction rapide des non-conformités avant qu'elles aient un impact sur la fiabilité du réseau. Étant donné son importance, cet objectif est reconduit en 2013 en excluant les non-conformités déclarées par le Transporteur. » (Nous soulignons)

Questions:

- 6.1 Veuillez fournir la liste des non-conformités déclarées par le Transporteur, selon la mention de la référence, pour chacune des années de 2008 à 2013.
- 6.2 Veuillez fournir la liste des non-conformités non-déclarées par le Transporteur, selon la mention de la référence, pour chacune des années de 2008 à 2013.
- 6.3 Veuillez fournir la liste des non-conformités soulevées par la NERC ou le NPCC, selon la mention de la référence, pour chacune des années de 2008 à 2013.

Question 7

Référence :

C-HQT-0022, HQT-3, document 2, page 24, lignes 9 à 12.

Préambule :

« Afin d'atteindre l'idéal en 2013, le Transporteur devra déposer à la Régie huit demandes visant des projets d'investissement d'une valeur supérieure ou égale à 25 M\$, en plus d'obtenir l'autorisation substantielle par la Régie de la demande d'investissement 2013 pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$. » (Nous soulignons)

Questions :

- 7.1 Veuillez définir, en termes chiffrés, ce que le Transporteur entend par « *l'autorisation substantielle* » dont il est question dans le préambule.
- 7.2 Veuillez indiquer combien, dans sa planification au moment de l'approbation des objectifs corporatifs 2013, le Transporteur prévoyait déposer à la Régie, en 2013, de demandes visant des projets d'investissement d'une valeur supérieure ou égale à 25 M\$.

Question 8

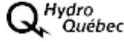
Références :

- (i) C-HQT-0022, HQT-3, document 2, page 23;
- (ii) C-HQT-0030, HQT-7, document 1, page 19, tableau 20.

Préambule :

(i)

«

ANNEXE			
 OBJECTIFS CORPORATIFS 2013 Pour fins de régime d'intéressement et de rémunération incitative			
Division Hydro-Québec - TransÉnergie			
Pondération maximale	Seuil * (Pondération maximale X 0%)	Cible * (Pondération maximale X 66,6%)	Idéal * (Pondération maximale X 100%)
CATÉGORIE C : ACTIONNAIRE			
Réalisation en 2013 des mises en service de projets. Résultats atteints sur la liste ci-après.	5,0	8	9
1. Poste Bout-de-l'île section 735-315 kV			
2. Nouveau poste de Charlesbourg 230-25 kV			
3. Sécurisation transit interconnexions NY/NE 2400 MW			
4. Nouveau Poste St-Bruno-de-Montarville 315-25 kV			
5. Reconstruction du Poste Bélanger à 315-120-25 kV			
6. Nouveau poste de Lachenaie 315-25 kV			
7. Renforcement du réseau Matapédia du projet d'intégration des parcs éoliens 2 ^e appel d'offres			
8. Pérennité et optimisation-système de gestion (OSM)			
9. Poste Lévis ajout 3 ^e transformateur			
10. Poste Dubuc ajout 4 ^e transformateur			
11. Poste Lanaudière pérennité 315/120 kV			
12. Poste Manic-2 remplacement transformateurs T3 & T4			
13. Poste Matapédia ajout section 230-25 kV			
14. Poste Mont-Royal ajout 3 ^e transformateur 120-25 kV			
<small>* 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 [(Résultat - Cible) / (Idéal - Cible)] X 33,4%</small>			

»

(ii) Le tableau 20 fournit la liste de plus de 45 mises en exploitation pour 2013.

Questions :

- 8.1 Veuillez indiquer, pour chacun des 14 projets de la référence (i), la date de mise en service (mois, année) qui était prévue au moment de l'approbation des objectifs corporatifs 2013 pour chacun de ces projets.
- 8.2 Veuillez expliquer pourquoi l'idéal de l'objectif corporatif de la référence (i) (10 mises en service) est de réaliser moins de projets que ce que le Transporteur prévoit réaliser en 2013, soit 14 mises en service provenant de la même liste. Veuillez expliquer ce qui empêcherait l'idéal de se situer plutôt à 14.
- 8.3 Veuillez indiquer les critères qui ont amené le Transporteur à choisir les 14 mises en service de la référence (i) parmi les mises en exploitation de 2013 de la référence (ii).

Question 9

Référence :

C-HQT-0022, HQT-3, document 2, page 25, tableau A1-1.

Préambule :

Le tableau A1-1 présente les indicateurs généraux du Transporteur.

Question :

- 9.1 Veuillez décrire les indicateurs d'optimisation de l'exploitation CPS1 et CPS2 de la référence et la signification de leur unité de mesure.

BALISAGE

Question 10

Référence :

C-HQT-0023, HQT-3, document 3, page 7, ligne 1, à page 8, ligne 2.

Préambule :

«Tel qu'il appert de la figure 1, la performance du Transporteur se maintient à un niveau supérieur à la moyenne de la performance des entreprises participant à ce balisage. Cette performance s'explique en partie par les avantages reliés à l'utilisation de la très haute tension sur environ 30 % de la longueur des circuits. Le nombre de composants à maintenir étant moindre, le coût de la maintenance est normalement diminué pour une même puissance transportée. Il est à noter que la plus haute tension utilisée par les autres participants au balisage est de 500 kV. » (Nous soulignons)

Questions:

- 10.1 Veuillez indiquer si, pour l'indicateur dont il est question dans la référence, le Transporteur a accès à la performance des autres participants au balisage qui utilisent une haute tension comparable ou près de celle utilisée par le Transporteur. Dans l'affirmative, veuillez fournir la performance moyenne de ceux-ci. Dans la négative, veuillez expliquer pourquoi le Transporteur ne peut pas avoir cet accès et commenter sur la pertinence d'un tel indicateur en l'absence d'un tel accès.
- 10.2 Veuillez indiquer si le Transporteur peut influencer la firme PA Consulting pour développer une méthode de normalisation qui permettrait de comparer les résultats de l'indicateur dont il est question dans la référence, quel que soit le niveau de tension. Dans la négative, veuillez commenter sur la pertinence d'un tel indicateur en l'absence d'une telle méthode de normalisation.

Question 11

Référence :

C-HQT-0023, HQT-3, document 3, page 12, lignes 1 à 8.

Préambule :

« La figure 8 permet de constater une diminution du ratio des dépenses en exploitation et maintenance du Transporteur par rapport à la valeur de l'actif postes, passant de 3,22 % en 2010 à 3,08 % en 2011. Les ratios obtenus par le Transporteur sont néanmoins plus élevés que la moyenne des ratios obtenus par les participants qui sont demeurés stables à 2,30 % en 2010 et 2011. Cela s'explique par la grande étendue du réseau du Transporteur, par les distances qui séparent les centres de production des centres de consommation et par la nécessité d'utiliser des équipements pouvant tolérer les conditions nordiques extrêmes propres au Québec. » (Nous soulignons)

Questions:

- 11.1 Veuillez indiquer si, pour l'indicateur dont il est question dans la référence, le Transporteur a accès à la performance des autres participants au balisage qui possèdent des caractéristiques semblables à celles du Transporteur et décrites dans la référence. Dans l'affirmative, veuillez fournir la performance moyenne de ceux-ci. Dans la négative, veuillez expliquer pourquoi le Transporteur ne peut pas avoir cet accès et commenter sur la pertinence d'un tel indicateur en l'absence d'un tel accès.
- 11.2 Veuillez indiquer si le Transporteur peut influencer la firme PA Consulting pour développer une méthode de normalisation qui permettrait de comparer les résultats de l'indicateur dont il est question dans la référence, quelles que soient les caractéristiques des participants. Dans la négative, veuillez commenter sur la pertinence d'un tel indicateur en l'absence d'une telle méthode de normalisation.

Question 12

Référence :

C-HQT-0023, HQT-3, document 3, page 19, lignes 5 à 10.

Préambule :

« À la figure 18, le coût total, tel qu'il est défini par l'ACÉ, représente la somme du coût d'exploitation, de maintenance et d'administration, du coût des taxes, des frais financiers, d'amortissement et du revenu par la capacité à la pointe. Pour cet indicateur, le résultat plus élevé du Transporteur est lié à la grande étendue du réseau, à sa complexité et à la nécessité d'utiliser des équipements pouvant tolérer les conditions nordiques extrêmes propres au Québec. » (Nous soulignons)

Questions:

- 12.1 Veuillez indiquer si, pour l'indicateur dont il est question dans la référence, le Transporteur a accès à la performance des autres participants au balisage qui possèdent des caractéristiques semblables à celles du Transporteur et décrites dans la référence. Dans l'affirmative, veuillez fournir la performance moyenne de ceux-ci. Dans la négative, veuillez expliquer pourquoi le Transporteur ne peut pas avoir cet accès et commenter sur la pertinence d'un tel indicateur en l'absence d'un tel accès.
- 12.2 Veuillez indiquer si le Transporteur peut influencer la firme PA Consulting pour développer une méthode de normalisation qui permettrait de comparer les résultats de l'indicateur dont il est question dans la référence, quelles que soient les caractéristiques des participants. Dans la négative, veuillez commenter sur la pertinence d'un tel indicateur en l'absence d'une telle méthode de normalisation.

Question 13

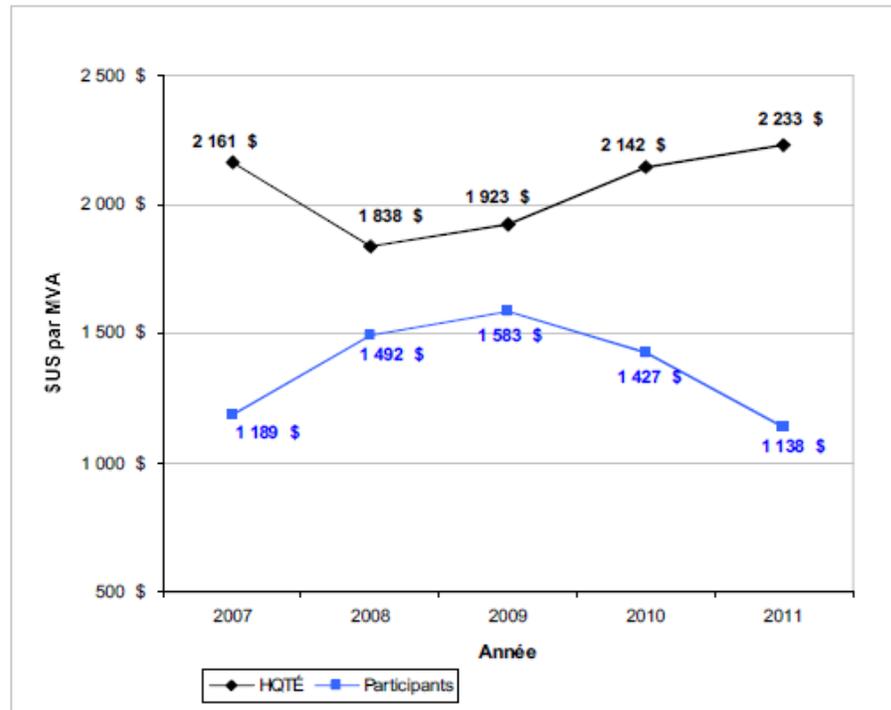
Référence :

C-HQT-0023, HQT-3, document 3, page 13, figure 11.

Préambule :

«

Figure 11
Dépenses en exploitation et maintenance par MVA (transformateur installé) –
Contribution des postes



»

Questions:

- 13.1 Veuillez fournir les données de base permettant d'obtenir les résultats de l'indicateur pour HQT pour chaque année de la figure.
- 13.2 Veuillez expliquer la baisse importante de l'indicateur de la référence entre 2007 et 2008.
- 13.3 Veuillez expliquer l'ampleur des hausses successives de l'indicateur de la référence en 2009, 2010 et 2011.

Question 14

Référence :

C-HQT-0023, HQT-3, document 3, page 18, tableau 2.

Préambule :

«

Tableau 2
Balisage de l'ACÉ –
Résultats 2010 et 2011 des indicateurs de coûts

Indicateurs de coûts	ACE			
	2010		2011	
	Valeur TÉ	Moyenne composée	Valeur TÉ	Moyenne pondérée
Coût total d'exploitation, de maintenance et d'administration + Coûts des investissements en pérennité divisé par Valeur des immobilisations corporelles en exploitation*	5,2%	5,3%	5,2%	5,2%
Coût total (000\$) divisé par Capacité à la pointe (MW)	73,07	59,23	77,37	57,61

* Les coûts liés aux postes élévateurs de tension et à l'activité Contrôle des mouvements d'énergie sont exclus.

»

Question :

14.1 Veuillez définir les termes « Moyenne composée » et « Moyenne pondérée » du tableau de la référence et indiquer la pondération utilisée dans la « Moyenne pondérée ».

Question 15

Références :

- (i) C-HQT-0023, HQT-3, document 3, pages 15 à 17, figures 13 à 16;
- (ii) C-HQT-0023, HQT-3, document 3, pages 20 et 21, figures 19 à 21.

Préambule :

- (i) Les figures 13 à 16 présentent les indicateurs de fiabilité de PA Consulting. Ces figures montrent une performance du Transporteur moins bonne que celle des participants.
- (ii) Les figures 19 à 21 présentent les indicateurs de fiabilité de l'ACÉ. Ces figures montrent une performance du Transporteur généralement meilleure que celle des participants.

Questions:

- 15.1 Veuillez expliquer la différence entre les conclusions des deux références.
- 15.2 Veuillez décrire les actions que le Transporteur entend mettre en place pour améliorer les indicateurs de fiabilité de la référence (i).

CHARGES NETTES D'EXPLOITATION

Question 16

Référence :

C-HQT-0028, HQT-6, document 2, page 6, lignes 3 à 15.

Préambule :

« Au cours des dernières années, le Transporteur a réussi à contenir ses CNE et ce, en ne portant atteinte ni à la qualité ni la fiabilité du service. Le contexte d'affaires du Transporteur est marqué par plusieurs événements qui ont un impact sur ses façons de faire et sur sa charge de travail, notamment :

- *Les mises en exploitation au cours de la période 2011-2014 sont estimées à 6,2 G\$, dont 1,6 G\$ pour l'année de base 2013 et 2,3 G\$ pour l'année témoin 2014 ;*
- *Le réseau de transport est de plus en plus sollicité ce qui occasionne une pression sur celui-ci et contribue ainsi à accélérer le vieillissement des équipements. Cette sollicitation accrue requiert différentes interventions afin de corriger certaines problématiques ;*
- *L'instauration d'un régime obligatoire de normes de fiabilité reconnues en Amérique du Nord, prévoyant un potentiel de pénalités advenant des non-conformités. » (Nous soulignons)*

Question :

16.1 Veuillez décrire et quantifier l'impact sur la charge de travail du Transporteur de l'instauration d'un régime obligatoire de normes de fiabilité reconnues en Amérique du Nord, prévoyant un potentiel de pénalités advenant des non-conformités.

Question 17

Références :

- (i) C-HQT-0028, HQT-6, document 2, page 8, lignes 17 à 23;
- (ii) C-HQT-0036, HQT-9, document 1, page 28, tableau 12.

Préambule :

- (i) *« Le Transporteur prévoit que l'augmentation de ses CNE attribuable à l'inflation sera de 13,8 M\$ pour l'année de base 2013. Cette progression s'explique par :*
 - *une progression de l'ordre de 3,2 % des coûts salariaux découlant des augmentations et progressions salariales accordées en vertu des conventions collectives de travail ;*

• une inflation de 2 % pour les autres CNE, à l'exception des éléments de suivi particuliers. » (Nous soulignons)

- (ii) Le tableau 12 montre un indice des prix à la consommation de 1,5 % au Canada pour l'année 2013.

Question :

- 17.1 Veuillez expliquer la différence entre l'utilisation d'un taux d'inflation de 2 % de la référence (i) et l'indice des prix à la consommation de 1,5 % de la référence (ii).

Question 18

Référence :

C-HQT-0028, HQT-6, document 2, page 15, lignes 20 à 27.

Préambule :

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

Au cours de la période 2011-2014, le Transporteur prévoit une baisse de 1,6 M\$ des primes et revenus divers. Cette baisse s'explique principalement par l'hypothèse retenue pour les projections des deux régimes de rémunération incitative en 2013 et 2014. » (Nous soulignons)

Question :

- 18.1 Veuillez fournir l'hypothèse retenue pour les projections des deux régimes de rémunération incitative en 2013 et 2014 et indiquer les différences par rapport aux années 2011 et 2012, tel que mentionné à la référence.

Question 19

Références :

- (i) C-HQT-0028, HQT-6, document 2, page 17, tableau 7;
(ii) R-3814-2012, HQD-14, document 1, page A.101.

Préambule :

(i)
«

Tableau 7
Effectif en équivalent temps complet annuel

Composantes	Année historique 2011	Année historique 2012	Année de base 2013	Année témoin 2014
Total	3 356	3 175	3 213	3 238
Permanent	3 023	2 916	2 809	2 834
Temporaire	333	259	404	404
Bureau	182	155	123	103
Permanent	152	135	117	97
Temporaire	30	20	6	6
Métiers (incluant les répartiteurs)	1 502	1 408	1 486	1 510
Permanent	1 322	1 269	1 197	1 221
Temporaire	180	139	289	289
Techniciens	659	609	624	634
Permanent	568	541	522	532
Temporaire	91	68	102	102
Ingénieurs	323	325	330	330
Permanent	322	323	329	329
Temporaire	1	2	1	1
Spécialistes	304	314	320	330
Permanent	291	303	314	324
Temporaire	13	11	6	6
Professionnels	96	88	55	55
Permanent	79	69	55	55
Temporaire	17	19		
Cadres	290	276	275	276
Permanent	289	276	275	276
Temporaire	1			

»

(ii) « Pour les raisons indiquées précédemment, Hydro-Québec réalisera d'importantes réductions de charges d'exploitation associées aux gains d'efficacité possibles dans toutes ses divisions, notamment Hydro-Québec Distribution et Hydro-Québec TransÉnergie.

Les gains d'efficacité escomptés et réalisés se traduiront par une réduction d'effectifs de 2 000 personnes chez Hydro-Québec à la fin de 2013, par rapport au niveau de 22 500 employés en place au début de 2012.

— La réduction d'effectif de 2 000 personnes se fera par attrition. » (Nous soulignons)

Questions:

- 19.1 Veuillez fournir la répartition par division (HQD, HQT, HQP, HQÉ, Groupe technologie, CSP, unités corporatives, autres) des 22 500 employés en place au début de 2012, tel que spécifié à la référence (ii).
- 19.2 De la réduction d'effectifs de 2 000 personnes chez Hydro-Québec à la fin de 2013 dont il est question à la référence (ii), veuillez indiquer combien proviendront de chacune des divisions énumérées en 19.1.
- 19.3 Veuillez indiquer, pour chacune de ces divisions, le nombre d'employés prévu à la fin de 2013.

Demande de renseignements #1 de la FCEI au Transporteur

- 19.4 Veuillez compléter le tableau 7 de la référence (i) en y ajoutant une colonne indiquant le nombre d'effectifs réduits de chaque composante permettant de répondre à la demande du gouvernement du Québec qu'on retrouve à la référence (ii).
- 19.5 Veuillez expliquer la baisse de 79 professionnels permanents en 2011 à 55 professionnels permanents en 2013 et 2014. Veuillez indiquer où le Transporteur prévoit que se retrouveront les 24 professionnels permanents faisant l'objet de la baisse.

SERVICES EXTERNES

Question 20

Référence :

C-HQT-0028, HQT-6, document 2, page 19.

Préambule :

Tableau 9
Autres charges directes (M\$)

Composantes	Année historique 2011	Année historique 2012	Année de base 2013	Année témoin 2014
Dépenses de personnel et indemnités	11,6	11,1	11,4	11,7
Services externes	45,6	45,0	51,3	57,1
Stocks, achats de biens, ressources financières, location et autres	92,5	63,5	66,7	76,4
Total	149,7	119,6	129,4	145,2

4.2.1 Services externes

- 10 Les services externes augmentent de 5,7 M\$ de 2011 à 2013 s'expliquant principalement
11 par l'allocation de ressources nécessaires afin de se conformer notamment à de nouvelles
12 normes. Pour 2014, l'augmentation de 5,8 M\$ par rapport à l'année de base 2013 s'explique
13 par les activités d'entretien des nouveaux actifs ainsi qu'à l'implantation et au maintien
14 d'encadrements associés notamment à de nouvelles normes.

Questions :

- 20.1 Veuillez indiquer les nouvelles normes auxquelles doit se conformer le Transporteur et indiquer pour chacune de quelle autorité elle émane.
- 20.2 Pour chacune de ces normes, veuillez indiquer le montant inclus aux années historiques 2011 et 2012, à l'année de base 2013 et à l'année témoin 2014.
- 20.3 Pour chaque norme, veuillez élaborer sur les tâches justifiant les hausses budgétaires demandées en 2013 (relativement à 2012) et 2014.
- 20.4 Veuillez justifier de ne pas demander que cette hausse soit traitée comme un élément exceptionnel.
- 20.5 Veuillez indiquer le montant pour l'entretien des actifs inclus aux années historiques 2011 et 2012, à l'année de base 2013 et à l'année témoin 2014.
- 20.6 Veuillez indiquer la quantité totale d'actifs auxquels se rapportent ces coûts d'entretien pour les années historiques 2011 et 2012, l'année de base 2013 et l'année témoin 2014.
- 20.7 Veuillez présenter la méthodologie d'évaluation de l'impact des nouveaux actifs sur le budget de service externe.
- 20.8 Veuillez démontrer que la hausse de budget demandée en lien avec l'entretien des nouveaux actifs est cohérente avec l'impact qu'un eu de tel nouveaux actifs sur ce budget par le passé.

- 20.9 Veuillez indiquer le montant de hausse entre 2012 et 2013 qui ne découle ni des nouvelles normes, ni des nouveaux actifs. Veuillez justifier cette hausse.
- 20.10 Pourquoi le Transporteur n'a-t-il pas demandé que l'impact des nouvelles normes soit traité comme un élément de suivi particulier ou un budget spécifique.
- 20.11 Sauf erreur, la catégorie de dépense *éléments de suivi particuliers* n'a jamais été approuvée pour le Transporteur. Veuillez présenter les critères que le Transporteur entend utiliser pour qualifier un nouvel élément de suivi particulier.

**STOCKS, ACHATS DE BIENS, RESSOURCES FINANCIÈRES, LOCATION ET
AUTRES**

Question 21 :

Référence :

C-HQT-0028, HQT-6, document 2, pages 19 et 20.

Préambule :

**Tableau 9
Autres charges directes (M\$)**

Composantes	Année historique 2011	Année historique 2012	Année de base 2013	Année témoin 2014
Dépenses de personnel et indemnités	11,6	11,1	11,4	11,7
Services externes	45,6	45,0	51,3	57,1
Stocks, achats de biens, ressources financières, location et autres	92,5	63,5	66,7	76,4
Total	149,7	119,6	129,4	145,2

4.2.2 Stocks, achats de biens, ressources financières, location et autres

15 Cette rubrique connaît une baisse de 25,8 M\$ entre l'année historique 2011 et l'année de
16 base 2013. Cette baisse s'explique principalement par la fermeture des ateliers de remise à
17 neuf durant l'année historique 2011. La fermeture des ateliers de remise à neuf s'inscrit
18 dans le plan d'action associé à l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement et a
19 également permis la réorientation des effectifs dans les activités de base au sein de la
20 vice-présidence Exploitation des installations. De plus, l'efficacité réalisée et, dans une
21 moindre mesure, la charge de désactualisation qui n'est plus présentée dans cette rubrique
22 tel que mentionné à la pièce HQT-4, Document 2, explique cette baisse.

23 En ce qui concerne l'augmentation de 9,7 M\$ à l'année témoin 2014 par rapport à l'année
24 de base 2013, celle-ci s'explique par l'allocation de ressources nécessaires pour amorcer

1 progressivement la nouvelle phase de sa stratégie de gestion des actifs. Cette stratégie
2 implique la réalisation d'interventions ciblées et de réhabilitation plus amplement décrites à
3 la pièce HQT-3, Document 1.

4 À titre d'information, les données de l'année de base 2013 et l'année témoin projetée 2014
5 incluent des contributions respectives de 5,0 M\$ et 5,3 M\$ payables aux organismes NERC
6 et NPCC et à la Régie.

Questions :

- 21.1 Veuillez indiquer si la référence à la pièce HQT-3, Document 1 en préambule vise uniquement la section 2.2 de cette pièce, où si d'autres sections sont visées. Le cas échéant, veuillez préciser les autres sections visées.
- 21.2 Veuillez préciser à quoi fait référence le Transporteur lorsqu'il mentionne les interventions ciblées et de réhabilitation.
- 21.3 Veuillez clarifier si les interventions ciblées et de réhabilitation auxquelles il est fait référence sont relatives à la nouvelle phase où à la stratégie dans son ensemble.
- 21.4 Veuillez décrire en quoi consiste la nouvelle phase de la stratégie de gestion des actifs.
- 21.5 Veuillez élaborer sur les activités qui justifient un budget additionnel de près de 10 M\$ pour « *amorcer progressivement* » la nouvelle phase de la stratégie de gestion des actifs et ventiler ce budget additionnel.
- 21.6 Sur le budget de 63,5 M\$ en 2012, veuillez indiquer le montant attribuable à la stratégie de gestion des actifs.
- 21.7 Veuillez expliquer la hausse de 3,2 M\$ (5%) du budget entre l'année historique 2012 et l'année de base 2013.

FRAIS CORPORATIFS

Question 22 :

Référence :

C-HQT-0027, HQT-6, document 1, pages 9 et 10.

Préambule :

Tableau A1-1
Frais corporatifs inclus dans les revenus requis du Transporteur

	Année historique 2011			Année historique 2012			Année de base 2013			Année témoin 2014		
	Transporteur		Hydro-Québec	Transporteur		Hydro-Québec	Transporteur		Hydro-Québec	Transporteur		Hydro-Québec
	M\$	%	M\$	M\$	%	M\$	M\$	%	M\$	M\$	%	M\$
Bureaux PDG, PCA, Protectrice de la personne	0,7	29%	2,3	0,6	30%	2,0	0,7	31%	2,2	0,7	31%	2,4
Vérification interne	2,2	29%	7,8	2,2	30%	7,4	2,7	31%	8,6	2,7	31%	8,6
Affaires corporatives et secrétariat général	17,6	29%	61,3	18,3	30%	61,8	20,6	31%	66,5	20,2	31%	65,2
Finances	6,4	29%	22,3	6,3	30%	21,6	8,7	31%	28,0	8,1	31%	26,2
Ressources humaines	0,9	28%	3,2	0,8	24%	3,3	0,6	30%	2,0	-	-	-
	27,8	29%	96,9	28,2	29%	96,1	33,3	31%	107,3	31,7	31,0%	102,4

- 1 La croissance des frais corporatifs en 2013 de 11,2 M\$ par rapport au réel de 2012
- 2 s'explique principalement par l'augmentation du coût de retraite de 8,7 M\$ et l'inflation.

Questions :

- 22.1 Veuillez indiquer le coût de retraite réel et prévu pour chacune des divisions et chacune des années.
- 22.2 Veuillez indiquer si les écarts de coût de retraite associés aux frais corporatifs sont neutralisés par le compte d'écart du coût de retraite.

FACTURATION INTERNE

Question 23 :

Référence :

C-HQT-0026, HQT-5, document 1, page 4.

Préambule :

La facturation interne réelle se chiffre à 5,4 M\$ en 2012. Le Transporteur prévoit des revenus de facturation interne de 3,2 M\$ en 2013 et 2014 respectivement.

Questions :

- 23.1 Veuillez expliquer l'écart entre la facturation interne réelle 2012 et le montant prévu au dossier tarifaire 2012 pour l'année historique 2012.
- 23.2 Veuillez expliquer l'écart entre la facturation interne réelle 2012 et le montant prévu pour les années 2013 et 2014.

CHARGES DE SERVICES PARTAGÉS

Question 24 :

Références :

- (i) C-HQT-0028, HQT-6, document 2, pages 20 à 22;
- (ii) C-HQT-0026, HQT-5, document 1, page 4.

Préambule :

Tableau 10
Sommaire des charges de services partagés

	Année historique 2011	Année historique 2012	Année de base 2013	Année témoin 2014
Groupe Technologie	128,6	126,4	132,9	133,3
Télécommunications	95,0	92,9	98,3	97,5
Innovation	10,2	11,3	11,1	12,6
Technologies de l'information	19,6	20,9	22,1	21,5
Rendement sur les actifs	3,8	1,3	1,4	1,7
Centre de services partagés	96,1	91,5	96,7	100,1
Services partagés	93,9	90,3	95,4	98,6
Rendement sur les actifs	2,2	1,2	1,3	1,5
Unités corporatives	47,3	48,8	55,7	57,2
Finances	9,3	8,8	8,7	10,6
Ressources humaines	18,1	21,0	25,8	26,3
Sécurité industrielle	16,5	17,1	18,0	17,5
Affaires juridiques	3,0	1,4	2,8	2,4
Autres	0,4	0,5	0,4	0,4
HQ Équipement	14,0	11,6	10,8	11,4
HQ Production	22,8	20,9	20,5	18,3
Maintenance et opération des installations	12,5	11,2	10,9	10,7
Espaces nordiques et refacturation des autres espaces	7,8	7,1	7,1	7,1
Autres	2,5	2,5	2,5	0,5
HQ Distribution	11,8	11,5	11,1	11,0
Refacturation des espaces	10,7	10,1	10,1	10,1
Autres	1,1	1,3	0,9	0,9
Coût de retraite non réparti par produits	(4,2)		6,6	4,7
Total incluant rendement	316,4	310,7	334,3	336,0

À la page 21, le Transporteur écrit, aux lignes 8 et 9 : « *En excluant [...] et l'impact des transferts (3,9 M\$), [...]* »

Questions :

- 24.1 Veuillez indiquer en quoi consistent les transferts dont il est fait mention en préambule.
- 24.2 Veuillez ventiler l'impact de la contrepartie de ces transferts selon le format de la référence (ii) pour les années 2011 à 2014.
- 24.3 Pour chaque année, veuillez indiquer l'impact des transferts totalisant 3,9 M\$ sur les budgets du Groupe Technologique, du Centre de services partagés et des Unités corporatives pour les années 2013 et 2014.
- 24.4 Veuillez présenter l'impact budgétaire des réductions d'effectifs globales de 2000 postes en 2013 et 2014 selon la ventilation du tableau 10.

Demande de renseignements #1 de la FCEI au Transporteur

- 24.5 Veuillez expliquer l'absence d'un montant pour le coût de retraite non réparti par produits pour 2012. Doit-on comprendre que le coût de retraite 2012 a été réparti par produit?
- 24.6 Est-ce que le coût de retraite réparti par produits représente l'ensemble du coût de retraite des services partagés ou est-ce qu'une portion du coût de retraite est répartie et une autre ne l'est pas?
- 24.7 Veuillez refaire le tableau 10 en excluant le coût de retraite de chacune des données, lorsqu'applicable.

GROUPE TECHNOLOGIE

Question 25 :

Références :

- (i) C-HQT-0028, HQT-6, document 2, page 26;
- (ii) C-HQT-0028, HQT-6, document 2, page 28;
- (iii) C-HQT-0028, HQT-6, document 2, page 40;
- (iv) C-HQT-0026, HQT-5, document 1, page 4.

Préambule :

Tableau A2-1
Charges de services partagés facturées par le groupe Technologie de 2011-2014

Domaines	Année historique 2011	Année historique 2012	Année de base 2013	Année témoin 2014
Télécommunications	95,0	92,9	98,3	97,5
Radios mobiles	4,5	4,3	4,4	4,5
Circuits	60,1			
Télécommunications de service	19,9			
Service accès réseau	9,5			
Divers	0,2			
Sécurité des TIC et des installations	0,8	0,6	0,4	0,3
Communication de base		11,6	12,0	12,8
Conduite du réseau		60,8	64,1	63,7
Postes et centrales		14,9	15,1	13,9
Centres d'appels, consoles téléphoniques et autres		0,7	2,3	2,3
Innovation	10,2	11,3	11,1	12,6
Innovation technologique	6,1	7,4	8,0	9,5
Soutien technique	4,1	3,9	3,1	3,1
Technologies de l'information	19,6	20,9	22,1	21,5
Maintenance, développement et intégration	1,5			
Gestion des infrastructures technologiques	14,1			
Centre de compétences SAP				
Planification, architecture et sécurité	0,1			
Sécurité des TIC et des installations	3,9	2,8	2,5	2,8
Services de base		5,6	6,6	6,4
Services de bureautique		8,0	8,5	7,5
Services de développement		1,5	0,9	0,9
Services d'exploitation		3,0	3,6	3,9
Total sans rendement	124,8	125,1	131,5	131,6
Rendement sur les actifs du fournisseur	3,8	1,3	1,4	1,7
Total incluant rendement	128,6	126,4	132,9	133,3

Questions :

- 25.1 Veuillez refaire le tableau A2-1 de la référence (i) en excluant le coût de retraite de chacune des données, lorsqu'applicable.
- 25.2 À la référence (ii), le Transporteur mentionne des ajustements organisationnels en 2012 et 2013. Veuillez confirmer que ces ajustements organisationnels n'affectent pas la comparabilité interannuelle des données présentées au tableau A2-1 de la référence (iv).

Demande de renseignements #1 de la FCEI au Transporteur

- 25.3 Veuillez indiquer les postes budgétaires (selon le niveau de détail du tableau de la page 4 de la pièce HQT-5, document 1) dont le budget est réduit par ce transfert et indiquer le montant de la réduction pour chacun.
- 25.4 Veuillez justifier la hausse de 6,5 M\$ du budget du Groupe Technologie entre l'année 2012 et l'année 2013. Veuillez de plus justifier spécifiquement :
- 25.4.1 la hausse de 3,3 M\$ (5%) en Conduite du réseau en Télécommunications;
 - 25.4.2 la hausse de 1,6 M\$ (229%) des Centres d'appel en Télécommunications;
 - 25.4.3 la hausse de 1,0 M\$ (18%) des Services de base en Technologie de l'information;
 - 25.4.4 la hausse de 0,6 M\$ (20%) des services d'exploitation en Technologie de l'information.
- 25.5 Veuillez expliquer l'évolution de l'indicateur d'efficacité Coût d'utilisation SAR par effectif de la référence (iii) entre 2012 et 2013.
- 25.6 Veuillez expliquer l'évolution de l'indicateur d'efficacité Coût de services de bureautique par ordinateur de la référence (iii) entre 2012 et 2013 (5,0%) et entre 2011 et 2013 (7,5%).

CENTRE DE SERVICES PARTAGÉS

Question 26 :

Références :

- (i) C-HQT-0026, HQT-6, document 2, page 44, tableau A3-1;
- (ii) C-HQT-0026, HQT-6, document 2, page 45;
- (iii) C-HQT-0026, HQT-6, document 2, page 45, tableau A3-2.

Préambule :

La référence (i) présente le tableau suivant :

Tableau A3-1
Charges de services partagés facturées par le Centre de services partagés de 2011-2014

Domaines	Année historique 2011	Année historique 2012	Année de base 2013	Année témoin 2014
Acquisition	2,9	3,2	3,7	4,2
Immobilier	37,0	36,1	38,3	40,5
Gestion du matériel	17,1	15,8	14,9	16,9
Alimentation et hébergement	7,0	6,6	8,7	7,9
Services alimentaires	0,2			
Transport aérien	6,6	5,5	6,6	6,4
Gestion documentaire	2,6	1,8	1,9	1,8
Environnement	0,4	1,1		
Service de transport	20,1	20,2	21,3	20,9
Total sans rendement	93,9	90,3	95,4	98,6
Rendement sur les actifs du fournisseur	2,2	1,2	1,3	1,5
Total incluant rendement	96,1	91,5	96,7	100,1

À la référence (ii), le Transporteur indique :

- 7 En 2013, le Distributeur a transféré au CSP les activités de l'unité Propriété immobilière,
- 8 laquelle a été incluse au domaine Immobilier. Les impacts relatifs à ce transfert sont
- 9 intégrés dans le présent dossier pour les années 2013 et 2014.

La référence (iii) présente le tableau suivant :

Tableau A3-2
Affectation des montants facturés par le Centre de services partagés de 2011 à 2014

Désignés	Année historique 2011			Année historique 2012			Année de base 2013			Année témoin 2014		
	Exploitation	Investissements	Total	Exploitation	Investissements	Total	Exploitation	Investissements	Total	Exploitation	Investissements	Total
Acquisition	2,9		2,9	3,2		3,2	3,7		3,7	4,2		4,2
Immobilier	37,0	1,3	38,3	36,1	0,2	36,3	38,3	3,7	42,0	40,5	0,2	40,7
Gestion du matériel	17,1	1,1	18,2	15,8	1,7	17,5	14,9	3,8	18,7	16,9	0,8	17,7
Alimentation et hébergement	7,0		7,0	6,6		6,6	6,7		6,7	7,9		7,9
Services alimentaires	0,2		0,2									
Transport aérien	6,6	0,1	6,7	5,5		5,5	6,6		6,6	6,4		6,4
Gestion documentaire	2,6		2,6	1,8		1,8	1,8		1,8	1,8		1,8
Environnement	0,4		0,4	1,1		1,1						
Service de transport	20,1		20,1	20,2		20,2	21,3		21,3	20,9		20,9
Total sans rendement	93,9	2,5	96,4	90,3	1,9	92,2	95,4	7,5	102,9	98,8	1,0	99,8
Rendement sur les actifs du fournisseur	0,2		0,2	1,0		1,0	1,3		1,3	1,3		1,3
Total incluant rendement	94,1	2,5	96,6	91,3	1,9	93,4	96,7	7,5	104,2	100,1	1,0	101,1

Questions :

- 26.1 Veuillez refaire le tableau A3-1 en excluant le coût de retraite de chacune des données, lorsqu'applicable.
- 26.2 Relativement à la référence (ii), veuillez indiquer l'impact du transfert des activités de l'unité Propriété immobilière sur le budget du domaine immobilier.
- 26.3 Veuillez indiquer les postes budgétaires (selon le niveau de détail du tableau de la page 4 de la pièce HQT-5, Document 1) dont le budget est réduit par ce transfert et indiquer le montant de la réduction pour chacun.
- 26.4 Veuillez justifier la hausse de 5,2 M\$ du budget d'exploitation du CSP entre l'année historique 2012 et l'année de base 2013 (référence (iii)). Veuillez de plus justifier spécifiquement :
 - 26.4.1 la hausse de 0,5 M\$ (16%) pour le domaine Acquisition;
 - 26.4.2 la hausse de 2,2 M\$ (6%) pour le domaine Immobilier;
 - 26.4.3 la hausse de 2,1 M\$ (32%) pour le domaine Alimentation et hébergement;
 - 26.4.4 la hausse de 1,1 M\$ (20%) pour le Transport aérien.
- 26.5 Veuillez justifier la hausse de 3,2 M\$ du budget d'exploitation du CSP entre l'année de base 2013 et l'année témoin 2014 (référence (iii)). Veuillez de plus justifier spécifiquement :
 - 26.5.1 la hausse de 0,5 M\$ (14%) pour le domaine Acquisition;
 - 26.5.2 la hausse de 2,2 M\$ (6%) pour le domaine Immobilier;
 - 26.5.3 la hausse de 2,0 M\$ (13%) pour le domaine Gestion du matériel;
- 26.6 Veuillez expliquer en quoi consistent et justifier les investissements en Immobilier et en Gestion du matériel de la référence (iii).
- 26.7 Veuillez de plus expliquer la hausse des investissements en 2013 dans ces deux domaines.

UNITÉS CORPORATIVES

Question 27 :

Références :

- (i) C-HQT-0028, HQT-6, document 2, page 50;
- (ii) C-HQT-0026, HQT-6, document 2, page 51.

Préambule :

La référence (i) présente le tableau suivant :

Tableau A4-1
Charges de services partagés facturées par les unités corporatives 2011-2014

Domaines	Année historique 2011	Année historique 2012	Année de base 2013	Année témoin 2014
Finances	9,3	8,8	8,7	10,6
Ressources humaines	18,1	21,0	25,8	26,3
Sécurité industrielle	16,5	17,1	18,0	17,5
Affaires juridiques	3,0	1,4	2,8	2,4
Autres	0,4	0,5	0,4	0,4
Total	47,3	48,8	55,7	57,2

À la référence (ii), le Transporteur indique :

Contexte organisationnel

- 1 Les unités corporatives font l'objet des ajustements organisationnels suivants :
- 2 • En 2012, Hydro-Québec a entrepris la transformation de la fonction Ressources
- 3 humaines, ce qui a eu pour effet de transférer les activités transactionnelles à
- 4 incidence financière en provenance des ressources humaines vers le groupe
- 5 Finances.
- 6 • En 2013, un transfert des activités et des ressources de la direction Ressources
- 7 humaines du Transporteur et du Distributeur vers le groupe Ressources Humaines
- 8 (corporatif) a été complété.
- 9 • En 2014, un projet de refonte des gestes administratifs ayant pour objectif
- 10 l'optimisation des tâches administratives est mis de l'avant. La majorité des
- 11 activités sera centralisée au groupe Finances, ce qui explique la croissance des
- 12 revenus de ce groupe.
- 13 Tous ces transferts n'ont aucun impact sur les revenus requis du Transporteur.

Questions :

- 27.1 Veuillez refaire le tableau A4-1 en excluant le coût de retraite de chacune des données, lorsqu'applicable.
- 27.2 À la référence (ii), le Transporteur mentionne des ajustements organisationnels en 2012, 2013 et 2014. Veuillez indiquer si ces changements organisationnels affectent la comparabilité des données du tableau A4-1 entre les années.
- 27.3 Veuillez quantifier l'impact de l'ajustement organisationnel de 2012 sur le budget du domaine Finances pour chacune des années du tableau A4-1.
- 27.4 Veuillez identifier les postes budgétaires (selon le niveau de détail du tableau de la page 4 de HQT-5, Document 1) dont le budget est réduit par cet ajustement organisationnel et indiquer le montant de la réduction pour chacun.
- 27.5 Veuillez quantifier l'impact de l'ajustement organisationnel de 2013 sur le budget du domaine Ressources humaines pour chacune des années du tableau A4-1.
- 27.6 Veuillez identifier les postes budgétaires (selon le niveau de détail du tableau de la page 4 de HQT-5, Document 1) dont le budget est réduit par cet ajustement organisationnel et indiquer le montant de la réduction pour chacun.
- 27.7 Veuillez quantifier l'impact de l'ajustement organisationnel de 2014 sur le budget du domaine Finances pour chacune des années du tableau A4-1.
- 27.8 Veuillez identifier les postes budgétaires (selon le niveau de détail du tableau de la page 4 de HQT-5, Document 1) dont le budget est réduit par cet ajustement organisationnel et indiquer le montant de la réduction pour chacun.
- 27.9 Veuillez élaborer sur la probabilité de réalisation de l'ajustement organisationnel de 2014 et sur l'état d'avancement du projet. Veuillez indiquer la date de transfert prévue à ce jour.

COÛTS CAPITALISÉS

Question 28 :

Références :

- (i) C-HQT-0028, HQT-6, document 2, page 23;
- (ii) R-3777-2010, B-0060, page 15, réponse 5.4.

Préambule :

La référence (i) présente le tableau suivant :

Tableau 12
Coûts capitalisés vs investissements (M\$)

Paramètres	Année historique 2010	Année historique 2011	Année historique 2012	Année de base 2013	Année témoin 2014
Investissements M\$	1 207,2	1 258,2	1 432,4	2 265,0	1 816,8
Heures prestation de travail aux investissements en k	1 296,4	1 300,8	1 055,9	1 142,9	1 142,9
Coûts capitalisés M\$	(142,1)	(155,9)	(138,4)	(162,5)	(161,8)
Coûts capitalisés sans coût de retraite M\$	(141,4)	(151,3)	(133,2)	(146,4)	(148,7)
Indicateurs					
Coûts capitalisés / Investissements	-11,8%	-12,4%	-9,7%	-7,2%	-8,9%
Coûts capitalisés sans coût de retraite / Investissements	-11,7%	-12,0%	-9,3%	-6,5%	-8,2%
Nb d'heures par M\$ d'investissements	1 073,9	1 033,9	737,2	504,6	629,0

14 Le Transporteur réitère qu'il n'y a pas de lien direct systématique à établir entre les
15 investissements et les coûts capitalisés, tel que le démontre le tableau 12. Les projets du
16 Transporteur sont réalisés conjointement avec le groupe Hydro-Québec Équipement et
17 services partagés, ce qui nécessite un niveau de prestation de travail variable selon les
18 projets.

19 À titre d'exemple, dans les demandes d'autorisation pour les projets dont le coût est
20 supérieur ou égal à 25 M\$ déposées à la Régie, le Transporteur présente la portion de
21 coûts capitalisés associée aux activités : inspection finale et mise en route. On y constate
22 que le coût capitalisé lié à ces activités varie d'un projet à l'autre. Les actifs du Transporteur
23 ne sont pas des actifs de masse dans lequel le coût de l'équipement serait directement en
24 lien avec les heures de prestation de travail. Par exemple, l'installation de petits
25 équipements ayant un coût relativement faible pourrait engendrer plusieurs heures de
26 prestation de travail réalisées par le Transporteur. À l'inverse, l'installation d'un
27 transformateur réalisée par le groupe Hydro-Québec Équipement et services partagés à un
28 coût très élevé peut requérir peu d'heures de prestation de travail (inspection finale et mise
29 en route).

À la référence (ii), le HQT indique :

« Concernant l'année 2009, tel que mentionné à la pièce HQT-6, Document 2, page 32 du dossier R-3738-2010, l'année historique 2009 comprend environ 60 000 heures exceptionnelles dans le cadre de la mise en route des projets Châteauguay et Interconnexion Outaouais. L'implication d'Hydro-Québec Équipement a été limitée par une indisponibilité des ressources au moment nécessaire. Pour respecter les dates d'échéance de livraison de ces projets, des ressources du Transporteur ont été mises à contribution. Cet effort était considéré inhabituel puisque dans la planification des

projets, ce travail était habituellement prévu être effectué par les employés d'Hydro-Québec Équipement. » (Nous soulignons)

Questions :

- 28.1 Est-ce la position du Transporteur que le niveau des charges capitalisables est indépendant du niveau des investissements?
- 28.2 S'il n'y a pas de lien direct systématique à établir entre investissements et coûts capitalisés, peut-il tout de même y avoir un lien indirect?
- 28.3 Veuillez indiquer quels sont les déterminants du niveau de coût capitalisés.
- 28.4 Veuillez indiquer quels sont les déterminants du nombre d'heures de prestation de travail aux investissements.
- 28.5 Veuillez présenter la méthodologie de prévision des heures de prestations de travail aux investissements.
- 28.6 Veuillez présenter le détail du calcul permettant au Transporteur d'établir le nombre précis de 1142,9 heures de prestations de travail aux investissements en 2013. Veuillez justifier les hypothèses utilisées pour le calcul.
- 28.7 Veuillez présenter le détail du calcul permettant au Transporteur d'établir le montant nombre précis de 1142,9 heures de prestations de travail aux investissements en 2014. Veuillez justifier les hypothèses utilisées pour le calcul.
- 28.8 La FCEI comprend de la référence (ii) que la prévision globale des heures de prestations de travail capitalisable repose en tout ou en partie sur les évaluations propres à chaque projet. Veuillez confirmer ou infirmer cette compréhension.
- 28.9 Veuillez indiquer si le nombre d'heures de prestation de travail capitalisables est établi projet par projet, de façon globale ou en combinant les deux approches. Veuillez élaborer.
- 28.10 Veuillez indiquer comment est établi le nombre d'heures capitalisables dans le cas d'un projet spécifique.
- 28.11 Si applicable, veuillez indiquer comment est établi le nombre d'heures capitalisables lorsque celles-ci sont établies de façon globale pour en ensemble de projets.
- 28.12 Veuillez indiquer le nombre de projets d'investissement réels ou prévus pour les années 2007 à 2014.
- 28.13 Veuillez indiquer le montant de coûts capitalisés attribuable aux ateliers de remise à neuf pour les années 2007 à 2014.
- 28.14 Veuillez indiquer le niveau des coûts capitalisés réels pour les 8 premiers mois de 2013.
- 28.15 Veuillez indiquer le niveau des coûts capitalisés prévus pour les 4 derniers mois de 2013.
- 28.16 Veuillez décrire l'implication respective de HQÉ et de HQT dans les projets d'investissements du Transporteur.
- 28.17 Veuillez indiquer s'il y a eu une évolution dans l'implication de HQÉ dans les projets du Transporteur au cours des années 2007 à 2012.
- 28.18 Veuillez indiquer s'il est prévu que l'implication de HQÉ dans les projets du Transporteur soit modifiée en 2013 et 2014 par rapport à ce qui s'est fait en 2012.
- 28.19 Veuillez présenter l'évolution des coûts capitalisables facturés par HQÉ de 2007 à 2014.
- 28.20 Veuillez indiquer le niveau des investissements pour les années 2007 à 2009.
- 28.21 Veuillez expliquer la croissance de près de 10% du taux horaire (excluant le coût de retraite) de la prestation de travail entre 2011 et 2012 et la croissance de près de 20% entre 2010 et 2012.

MISES EN EXPLOITATION

Question 29 :

Référence :

C-HQT-0030, HQT-7, document 1, pages 17 à 20, tableaux 18 à 21.

Préambule :

La référence présente les mises en exploitation pour les années 2011 à 2014.

La FCEI compile le tableau suivant :

Mise en exploitation < 25 M\$ - catégorie « Autres »

	2011	2012	2013	2014
Immobilisations	358,1	290,8	352,0	263,2
Actifs Incorporels	18,8	20,6	24,4	35,3
Ratio (%)	5,2%	7,1 %	6,9 %	13,4%

Questions :

- 29.1 Pour chacun des projets du tableau 18, veuillez indiquer l'année et le mois prévu de mise en service au moment de la première inclusion du projet dans une demande tarifaire.
- 29.2 Pour chacun des projets du tableau 18, veuillez indiquer l'année et le mois réel de mise en service.
- 29.3 Veuillez faire le même exercice pour les tableaux 19, 20 et 21.
- 29.4 Veuillez expliquer en quoi consiste le projet « Gestion conformité de l'exploitation TI » du tableau 21.
- 29.5 Veuillez justifier de prévoir 7,9 M\$ de mises en exploitation d'actifs incorporels pour ce projet en 2014 alors que la Valeur autorisée HQ n'est que de 3,9 M\$.
- 29.6 Veuillez expliquer en quoi consiste le projet « Refonte Prévision de la demande » au tableau 18.
- 29.7 Veuillez justifier le budget de 16,4 M\$ pour ce projet.
- 29.8 Veuillez indiquer l'état d'avancement actuel du projet « Remplacement progiciels (OSM) » du tableau 20 et indiquer la date prévue de mise en service à ce jour.
- 29.9 Veuillez quantifier l'impact de ce projet sur les différents postes du revenu requis et en particulier sur le nombre d'équivalents temps complets et la masse salariale pour les années 2013 et 2014.
- 29.10 Veuillez justifier la hausse des mises en exploitation d'actifs incorporels en 2014, malgré une baisse des immobilisations (voir tableau en préambule).
- 29.11 Veuillez décrire en quoi consistent les actifs incorporels inclus sous la catégorie « Autres » des « Mises en exploitation de moins de 25 M\$ ». »

Question 30 :

Références :

- (i) Rapport annuel 2012 du Transporteur, HQT-3, document 1, page 21;
- (ii) C-HQT-0030, HQT-7, document 1, page 19, tableau 20.

Préambule :

La référence (i) présente les mises en exploitation pour les années 2011 à 2014.

Question :

30.1 Veuillez expliquer que des mises en exploitation soient prévues à la référence (ii) pour le projet de mise à niveau du réseau de transport principal alors que la référence (i) suggère que toutes les mises en service finales pour ce projet sont en 2012 ou avant.

Question 31 :

Références :

- (i) C-HQT-0030, HQT-7, document 1, pages 17 à 20, tableaux 18 à 21;
- (ii) R-3669-2008, HQD-7, document 1, page 36;
- (iii) R-3738-2010, HQD-7, document 1, page 20;
- (iv) R-3777-2011, HQD-7, document 1, page 19.

Préambule :

La référence (i) présente les mises en exploitation pour les années 2011 à 2014.

La FCEI compile le tableau suivant :

Mise en exploitation < 25 M\$ - item « Autres » - Immobilisations (M\$)

	2009	2011	2012	2013	2014
Prévu	526,2	416,7	451,2	352,0	263,2
Réel	431,0	358,1	290,8		
Écart	95,2	56,6	60,4		

Questions :

31.1 Veuillez indiquer si des données publiques existent qui permettraient de compléter le tableau en préambule pour l'année 2010. Le cas échéant, veuillez compléter le tableau.

31.2 Veuillez expliquer la hausse du niveau des mises en exploitation en immobilisations de la catégorie « Autres » des « mises en exploitation de moins de 25 M\$ » entre 2012 (290,8 M\$) et 2013 (352,0 M\$).

Demande de renseignements #1 de la FCEI au Transporteur

- 31.3 Veuillez expliquer les écarts observés à ce niveau entre la prévision de l'année témoin et le résultat réel pour les années 2009, 2011 et 2012.
- 31.4 Veuillez décrire la méthodologie utilisée pour prévoir le budget de la catégorie « Autres » des « mises en exploitation de moins de 25 M\$ ».
- 31.5 Veuillez présenter le détail des calculs permettant d'obtenir les montants de 352,0 M\$ en 2013 et 263,2 M\$ en 2014.

AMORTISSEMENT

Question 32 :

Référence :

C-HQT-0029, HQT-6, document 3, page 8.

Préambule :

À la référence, le Transporteur indique :

« La hausse de 57,4 M\$ de l'amortissement des immobilisations corporelles en exploitation entre l'année 2013 et l'année 2014 s'explique par les éléments suivants :

Une hausse de 21,5 M\$ est attribuable aux incidences liées à la charge supplémentaire d'amortissement découlant des travaux de mise en conformité à effectuer au registre des actifs du Transporteur. Dans le cadre de son exercice de corroboration et de mise en conformité, le Transporteur sera appelé à effectuer des scissions, fusions et reclassements de coûts selon la mise en conformité recommandée et la corroboration des actifs effectuée. Le reclassement de certains coûts dans une unité de propriété ayant une durée d'utilité moindre que l'unité de propriété d'où elle provient ou encore de l'inscription d'un actif additionnel provenant de l'exercice de corroboration générera la charge d'amortissement additionnelle ; »

Questions :

- 32.1 Veuillez indiquer si l'exercice de mise en conformité prévu est similaire aux exercices de mise en conformité réalisés par le passé. Dans la négative, veuillez expliquer en quoi il est différent.
- 32.2 Veuillez indiquer à quand remonte le dernier exercice de mise en conformité.
- 32.3 Veuillez indiquer quel a été l'impact sur la dépense d'amortissement des trois derniers exercices de mise en conformité.
- 32.4 Veuillez décrire la méthodologie utilisée pour établir la prévision de 21,5 M\$.
- 32.5 Veuillez présenter le détail du calcul menant au montant de 21,5 M\$.
- 32.6 Se peut-il que la mise en conformité ait pour effet de reclasser un actif dans une unité de propriété ayant une durée d'utilité supérieure à celle de l'unité de laquelle il provient?
- 32.7 De la prévision de 21,5 M\$, quel est le montant dû à l'inscription de nouveaux actifs? Quel est le montant dû à la révision des durées d'utilité?

RETRAITS D'ACTIFS

Question 33 :

Référence :

- (i) C-HQT-0029, HQT-6, document 3, pages 9 et 10.
- (ii) C-HQT-0029, HQT-6, document 3, tableau 6.

Préambule :

À la référence, le Transporteur indique :

« Malgré qu'il y ait un lien direct entre les mises exploitation et le niveau des retraits, le Transporteur constate qu'une part significative de la hausse des mises en exploitation projetées en 2014 par rapport à 2013 provient de projets de croissance. Bien que ces derniers projets engendrent des retraits, les projets de pérennité produisent un volume plus important de retraits à effectuer considérant qu'ils impliquent systématiquement des retraits d'actifs. »

Questions :

- 33.1 Veuillez indiquer si le Transporteur dispose de données sur les retraits d'actif projet par projet.
- 33.2 Dans l'affirmative, veuillez :
 - 33.2.1 présenter le niveau des immobilisations et des retraits d'actifs pour les 20 derniers projets de pérennité complétés;
 - 33.2.2 présenter le niveau des immobilisations et des retraits d'actifs pour les 20 derniers projets de croissance complétés;
- 33.3 Veuillez ventiler les mises en exploitation présentées à la référence (ii) entre pérennité et croissance pour les années 2008 à 2014.

BESOINS ET REVENUS DES SERVICES DE TRANSPORT

Question 34

Références :

- (i) C-HQT-0041, HQT-10, document 2, page 5, lignes 7 et 8;
- (ii) R-3854-2013, B-0020, HQD-5, document 1, page 10, tableau 3.

Préambule :

- (i) « La prévision des besoins de transport pour la charge locale est de 37 134 MW pour l'année 2013, et de 37 043 MW pour l'année 2014. » (Nous soulignons)
- (ii) Le tableau 3 indique des besoins réguliers du Distributeur en puissance de 37 111 MW pour l'hiver 2013-2014.

Question :

- 34.1 Veuillez expliquer les différences entre les prévisions de 37 043 MW et de 37 111 MW pour 2014 mentionnées aux références.

Question 35

Référence :

C-HQT-0041, HQT-10, document 2, page 10, tableau 6.

Préambule :

Le tableau de la référence indique des revenus réels de charge locale de 2644,6 M\$ pour 2011 et de 2624,4 M\$ pour 2012, de même que des prévisions de revenus de charge locale de 2577,5 M\$ pour 2013 et de 2689,7 M\$ pour 2014.

Question :

- 35.1 Veuillez fournir les détails des calculs des valeurs indiquées en préambule permettant de comprendre l'évolution de ces valeurs sur la période 2011-2014.