

## **Présentation de la demande du Transporteur**



---

## Table des matières

<b>1</b>	<b>Contexte .....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Demande du Transporteur .....</b>	<b>5</b>
<b>2.1</b>	<b>Accroissement des activités .....</b>	<b>5</b>
<b>2.2</b>	<b>Évolution des revenus requis .....</b>	<b>6</b>
<b>2.3</b>	<b>Efficienc e et amélioration de la performance .....</b>	<b>7</b>
<b>3</b>	<b>Conclusion .....</b>	<b>8</b>

### Liste des tableaux

Tableau 1	Revenus requis du service de transport 2011 à 2014 (en M\$) .....	6
-----------	---	---



## **1 Contexte**

1 La présente demande d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité  
2 (le « Transporteur ») se conclura par l'établissement des tarifs et conditions des services de  
3 transport applicables à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013 et à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014.

4 Pour l'année 2013, cette demande consiste essentiellement en une actualisation des  
5 revenus requis et des besoins des services de transport permettant l'établissement des  
6 tarifs, conformément aux indications de la Régie de l'énergie (la « Régie ») dans la décision  
7 D-2013-090. Pour l'année 2014, cette demande présente les informations usuelles ainsi que  
8 les suivis des décisions antérieures de la Régie.

9 La priorité du Transporteur demeure d'assurer la disponibilité d'un service de transport fiable  
10 et de qualité et d'accroître la capacité du réseau pour répondre aux besoins des clients, tout  
11 en optimisant ses coûts. Ainsi, la présente demande du Transporteur s'inscrit dans la  
12 poursuite des projets de pérennité et de croissance.

13 Par ailleurs, le Transporteur entend appliquer, aux fins de la détermination des tarifs pour  
14 l'année 2014, la décision que la Régie rendra pour la demande conjointe du Transporteur et  
15 d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le « Distributeur ») relative à  
16 l'approbation du taux de rendement des capitaux propres et du mécanisme de traitement  
17 des écarts de rendement au dossier R-3842-2013.

18 C'est dans ce cadre que le Transporteur présente à la Régie sa demande pour les années  
19 2013 et 2014. Les sections suivantes en décrivent plus amplement les principaux aspects,  
20 de même que les actions du Transporteur visant à maintenir un environnement favorable à  
21 l'efficacité et à l'amélioration de la performance.

## **2 Demande du Transporteur**

### **2.1 Accroissement des activités**

22 Tout en assurant la fiabilité et la qualité du service pour son réseau de transport de plus en  
23 plus sollicité, en réalisant notamment des travaux d'envergure en pérennité, le Transporteur  
24 compose avec une progression des investissements en croissance.

25 Le Transporteur continuera à investir judicieusement dans le réseau de transport et la  
26 présente demande fait état de la croissance des activités et des ajouts au réseau au cours  
27 des années 2011 à 2014 et des années suivantes.

28 Pour les années 2011 et 2012, les investissements sont de 1,3 G\$ et de 1,4 G\$  
29 respectivement, tandis que pour les années 2013 et 2014, les investissements planifiés  
30 s'élèvent respectivement à 2,3 G\$ et à 1,8 G\$. La plus grande part de ces investissements  
31 découle de la croissance des besoins de la clientèle suivie par celle des besoins en  
32 maintien des actifs.

1 Au cours des années 2011 et 2012, les mises en service des investissements sont de  
 2 1,3 G\$ et 1,0 G\$ respectivement. Pour les années 2013 et 2014, le Transporteur prévoit des  
 3 mises en service de 1,6 G\$ et 2,3 G\$, à la fois pour assurer le maintien et la croissance  
 4 du réseau.

**2.2 Évolution des revenus requis**

5 Le tableau suivant présente l'évolution des revenus requis de 2011 à 2014.

**Tableau 1  
 Revenus requis du service de transport  
 2011 à 2014  
 (en M\$)**

	Année historique 2011	Autorisé 2012 D-2012-066	Année historique 2012	Année de base 2013	Année témoin 2014
Rendement sur la base de tarification et charge de désactualisation	1 273,3	1 182,2	1 285,4	1 101,0	1 156,0
Coût moyen pondéré du capital	7,546%	6,838%	7,608%	6,393%	6,428%
Dépenses nécessaires à la prestation du service	1 736,1	1 809,4	1 706,1	1 823,7	1 896,9
Charges nettes d'exploitation	661,5	679,8	633,2	705,2	713,3
Amortissement	962,2	1 040,0	994,8	1 010,0	1 075,8
Taxes et autres <sup>1</sup>	112,4	89,6	78,1	108,5	107,8
<b>Revenus requis</b>	<b>3 009,4</b>	<b>2 991,6</b>	<b>2 991,5</b>	<b>2 924,7</b>	<b>3 052,9</b>

<sup>1</sup> Autres : achats de services de transport, achats d'électricité, autres revenus de facturation interne, frais corporatifs, compte d'écarts du coût de retraite, intérêts reliés au remboursement gouvernemental et facturation externe

6 L'évolution des revenus requis, malgré d'importants investissements, se voit modérée par  
 7 certains facteurs, dont notamment une baisse du coût moyen pondéré du capital ainsi que  
 8 les efforts d'efficience. De plus, la stratégie de pérennité du Transporteur contribue à  
 9 contenir la progression des revenus requis. En effet, alors que d'importants travaux  
 10 s'imposent pour assurer le maintien d'un réseau vieillissant, la stratégie mise de l'avant par  
 11 le Transporteur permet d'intégrer sur plusieurs années les investissements et les mises en  
 12 service. La stratégie de maintenance, en évolution, permet aussi de contenir la progression  
 13 des revenus requis.

14 Pour l'année 2013, le Transporteur demande à la Régie d'approuver des revenus requis de  
 15 l'ordre de 2 924,7 M\$. L'évolution des revenus requis découle principalement de la réduction  
 16 du coût moyen pondéré du capital.

17 Pour l'année 2014, le Transporteur demande à la Régie d'approuver des revenus requis  
 18 de l'ordre de 3 052,9 M\$. L'évolution des revenus requis s'explique essentiellement par  
 19 l'augmentation de la charge d'amortissement, du coût du capital et des mises en service  
 20 nécessaires pour offrir un service fiable et de qualité, dans une perspective d'optimisation  
 21 des coûts.

1 En ce qui a trait au coût moyen pondéré du capital, l'actualisation des paramètres pour les  
2 années 2013 et 2014 est effectuée selon la pratique existante, résultant en une baisse  
3 de celui-ci par rapport à l'année 2012. Le Transporteur entend appliquer, aux fins de la  
4 détermination des tarifs pour l'année 2014, la décision de la Régie dans le dossier  
5 R-3842-2013, tel qu'indiqué précédemment.

6 Le Transporteur demande l'approbation d'un tarif annuel de 69,41 \$/kW/an pour l'année  
7 2013 et de 72,61 \$/kW/an pour l'année 2014. L'application des tarifs pour l'année 2013 à  
8 compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013 et pour l'année 2014 à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014 permettrait  
9 au Transporteur de percevoir l'ensemble des revenus requis nécessaires afin de continuer à  
10 offrir les services de transport d'électricité à la clientèle.

### **2.3 Efficience et amélioration de la performance**

11 La performance du Transporteur continue de se comparer avantageusement à celle des  
12 entreprises balisées. Il importe au Transporteur de se distinguer à la fois par la qualité de  
13 son service et par ses efforts soutenus et probants au niveau du contrôle de ses coûts. Le  
14 Transporteur poursuit ses efforts sur le plan de l'efficience en ce qui a trait aux  
15 investissements et aux charges nettes d'exploitation (« CNE »).

16 Pour l'année 2012, le Transporteur rapporte la réalisation d'un indice de continuité –  
17 transport de 0,39 heure/client, qui est inférieur à la moyenne des années antérieures.

18 Par ailleurs, afin d'apprécier son efficience et sa performance, le Transporteur présente un  
19 indicateur global qui permet de le situer par rapport à ses pairs.

20 La démarche d'efficience mise en place par le Transporteur au cours des dernières années,  
21 notamment depuis la réorganisation de ses activités en 2011, lui a permis d'optimiser les  
22 coûts de ses investissements ainsi que ceux associés à l'exploitation et à la maintenance de  
23 ses équipements. Cette démarche englobe l'ensemble des activités sous sa responsabilité  
24 et demeure appuyée sur les meilleures pratiques de l'industrie.

25 Le Transporteur vise à identifier les actions les plus appropriées afin de réduire les  
26 coûts associés à l'ensemble de ses activités. Il s'agit d'optimiser les façons de faire, tant  
27 aux investissements qu'aux CNE, tout en contrôlant l'évolution des coûts dans ce  
28 contexte exigeant.

29 Les investissements constituent un pôle majeur d'intervention en efficience. Les efforts  
30 d'efficience du Transporteur en matière d'investissements ont permis l'absorption d'une  
31 importante charge de travail additionnelle, tout en livrant un service de qualité et des projets  
32 dans les coûts et dans les délais, avec une évolution minimale des effectifs. L'organisation  
33 récemment mise en place a facilité l'intégration à ses façons de faire des pratiques  
34 gagnantes visant un choix judicieux des investissements, la sécurisation des ressources  
35 requises pour les réaliser et la saine gestion des projets d'investissement.

1 Sur le plan des CNE, les efforts d'efficience du Transporteur, tributaires de sa flexibilité de  
2 gestion, ont permis de livrer des résultats surpassant les cibles d'efficience fixées et les  
3 gains d'efficience ont atteint 54,3 M\$ en 2012. Ce montant représente 41,1 M\$ de plus que  
4 la cible ponctuelle de gains d'efficience de 2 % fixée par la Régie pour 2012 et 47,7 M\$ de  
5 plus que l'objectif historique de 1 % du Transporteur depuis l'implantation de sa démarche  
6 d'efficience structurée. Ainsi, le Transporteur a réalisé des gains d'efficience de 92,9 M\$ à  
7 l'horizon 2012, en tenant compte de la récurrence des mesures réalisées depuis 2008.  
8 Ceux-ci ont permis de contenir le niveau des CNE en absorbant la croissance, l'inflation et  
9 l'augmentation du coût de retraite dans un contexte de baisse des taux d'intérêt, comme  
10 indiqué à la pièce HQT-3, Document 1.

11 Un tel rythme annuel de gains d'efficience ne saurait être soutenu dans les années à venir  
12 sans risquer de compromettre la fiabilité du réseau de même que le niveau de la qualité du  
13 service auquel la clientèle est en droit de s'attendre. Par ailleurs, la réalisation d'activités de  
14 maintenance visant à maintenir la durée d'utilité des actifs, en évitant des investissements  
15 en pérennité, amène une hausse du niveau des CNE.

16 Compte tenu de l'effet combiné de son parc vieillissant et de son réseau hautement sollicité,  
17 le Transporteur poursuit l'amélioration de ses façons de faire vers une stratégie intégrée de  
18 gestion de ses actifs portant sur la durée d'utilité de ceux-ci. Il s'agit de déterminer  
19 l'intervention la plus appropriée selon l'état de l'actif individuel et de l'ensemble du parc, le  
20 niveau de fiabilité à assurer, la capacité de réalisation et les coûts en résultant. L'action la  
21 plus appropriée prendra notamment la forme d'interventions ciblées et de réhabilitation  
22 attribuables aux CNE, évitant ainsi les investissements pouvant s'avérer plus coûteux.

23 Ainsi, le Transporteur considère qu'il est justifié et prudent de réintégrer un objectif global de  
24 1 % des CNE sous son contrôle de gestion et prévoit la réalisation de gains d'efficience  
25 récurrents de 6,0 M\$ et 6,1 M\$ pour les années 2013 et 2014 respectivement.

26 Le Transporteur souhaite préserver un cadre favorable à la poursuite de ses efforts  
27 d'optimisation des investissements et des CNE, par la poursuite de l'amélioration de ses  
28 façons de faire afin d'en faire bénéficier sa clientèle.

### **3 Conclusion**

29 Le Transporteur soumet un bilan qui met en lumière la qualité de sa performance dans un  
30 environnement exigeant. Il demande à la Régie de maintenir un cadre lui permettant de  
31 continuer à relever les défis auxquels il doit faire face.

32 Le Transporteur soutient qu'il importe que les revenus requis et les tarifs et conditions  
33 proposés dans la présente demande soient approuvés par la Régie, pour lui permettre de  
34 poursuivre ses activités, en offrant un service fiable et de qualité afin de répondre aux  
35 besoins de l'ensemble de sa clientèle.