

**Réponses du Transporteur
à la demande de renseignements numéro 1
de l'Association coopérative d'économie
familiale de l'Outaouais
(« ACEFO »)**

1 DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N^o 1 DE L'ACEFO

2 **1. Référence**

3 C-0021, HQT-3, document 1, page 8 ;

4 **Préambule :**

5 « L'organisation prévoit désormais des champs de responsabilités et
6 des périmètres dont les propriétaires ont une imputabilité unique et
7 permet de distinguer clairement les rôles d'encadrement, de support et
8 d'opération. La nouvelle structure mise en place donne plus de
9 flexibilité pour s'adapter à la charge de travail fluctuante. »

10 **Demande**

11 **1.1** Veuillez présenter les champs de responsabilités et les périmètres dont il est
12 fait mention en préambule.

13 **R1.1**

14 **Les champs de responsabilité se déploient ainsi : la mise en œuvre du**
15 **plan de maintenance et des travaux de mise en route et de mise en service**
16 **par les installations de transport regroupées sous deux directions**
17 **territoriales, le support technique et les activités d'encadrements de**
18 **maintenance opérationnelles centralisées sous une seule direction tout en**
19 **étant scindé par discipline et finalement une direction responsable de**
20 **l'exploitation du réseau.**

21 **1.2** Veuillez illustrer comment cette nouvelle structure donne plus de flexibilité
22 pour s'adapter à la charge de travail fluctuante.

23 **R1.2**

24 **La nouvelle structure permet une allocation optimale des ressources en**
25 **fonction, d'une part, des priorités d'exploitation et de conduite du réseau**
26 **et, d'autre part, de l'état des équipements et de leur impact sur le réseau et**
27 **ce, indépendamment de leur localisation géographique. À titre d'exemple,**
28 **les activités d'encadrements de maintenance opérationnelles ont**
29 **désormais une vue d'ensemble de la charge de travail et des ressources**
30 **disponibles, ce qui leur permet de mettre en place une allocation optimale**
31 **de celles-ci qui se traduit par une composition de la force de travail**
32 **(employés permanents vs temporaires) arrimée aux besoins, à une**
33 **allocation du surtemps en fonction des priorités et une répartition**
34 **optimisée de la charge de travail en fonction du mixte entre les projets**
35 **d'investissement et les travaux de maintenance.**

1 **2. Référence**

2 C-0021, HQT-3, document 1, page 9 ;

3 **Préambule :**

4 « *Les activités associées aux encadrements de maintenance*
5 *opérationnelle et au support technique sont désormais regroupées par*
6 *discipline.* »

7 **Demande**

8 **2.1** Veuillez spécifier les disciplines dont il est question dans le préambule.

9 **R2.1**

10 **Ces disciplines sont regroupées en cinq unités : l'appareillage électrique**
11 **et mécanique, les automatismes, les lignes de transport qui incluent**
12 **l'environnement et le génie civil, la sécurité et la planification**
13 **opérationnelle.**

14 **3. Références**

- 15 i) C-0021, HQT-3, document 1, page 9
16 ii) C-0021, HQT-3, document 1, page 12 ;

17 **Préambule :**

18 i) « *La mise en œuvre de nouvelles pratiques découlant des*
19 *ajustements organisationnels a permis de dégager des gains*
20 *d'efficience et autres réductions de coûts suite à des mesures de*
21 *gestion particulières qui ont atteint 54,3 M\$ en 2012, tel que présenté*
22 *au tableau 1. Ce montant représente 41,1 M\$ de plus que la cible*
23 *ponctuelle de gains d'efficience de 2 % fixée par la Régie pour 2012*
24 *dans sa décision D-2012-059 et 47,7 M\$ de plus que l'objectif*
25 *historique de 1 % du Transporteur depuis l'implantation de sas*
26 *démarche d'efficience structurée.* » (nos soulignés)

1 ii) « À cet égard, le Transporteur souligne que les chantiers
2 d'efficacité individuels suivis jusqu'alors ne comptent que pour une
3 fraction des gains aux CNE de l'ordre de 47,7 M\$. »

4 **Demande**

5 **3.1** Veuillez, à la lumière des résultats obtenus en 2012, élaborer sur le caractère
6 juste et raisonnable de la cible de 1 % proposée par le Transporteur pour
7 2013 et 2014.

8 **R3.1**

9 **Voir la réponse à la question 14.1 de la demande de renseignements n° 1**
10 **de la Régie à la pièce HQT-14, Document 1.**

11 **3.2** Veuillez, en lien avec la référence (ii), détailler la provenance des gains aux
12 CNE de 47,7 M\$.

13 **R3.2**

14 **Voir la réponse à la question 2.1 de la demande de renseignements n° 1 de**
15 **la Régie à la pièce HQT-14, Document 1.**

16 **4. Références**

- 17 i) C-0021, HQT-3, document 1, page 11;
18 ii) C-0021, HQT-3, document 1, page 12;
19 iii) D-2012-059, paragraphe 25.

20 **Préambule :**

21 i) « Le Transporteur précise par ailleurs que le découpage des
22 initiatives d'efficacité suivant les chantiers ou les domaines identifiés
23 jusqu'en 2011, a pris fin à partir de 2012, suite à la réorganisation de la
24 VPEI qui a eu pour effet, comme décrit précédemment, de modifier le
25 cadre d'opération du Transporteur. »

26 ii) « Suite à l'adoption d'une approche et d'une organisation de
27 travail centralisée, les mesures d'efficacité proviendront d'actions
28 d'efficacité réalisées dans la gestion courante des activités. »

1 iii) « La Régie est d'avis que, à l'exclusion du projet d'efficience de
2 la planification intégrée du réseau, la mesure des gains par chantier
3 d'efficience aux investissements existants ou à venir, constitue toujours
4 un instrument pertinent pour effectuer le suivi de la performance du
5 Transporteur quant à l'optimisation des investissements. Elle constate
6 que malgré son degré de complexité, le Transporteur entend
7 poursuivre le suivi des gains d'efficience de ces chantiers à l'interne.
8 La Régie maintient le suivi des gains par chantier d'efficience aux
9 investissements. » (nos soulignés)

10 **Demande**

11 **4.1** Faut-il inférer du préambule (i) que même le suivi dont il est question au
12 préambule (iii) a pris fin en 2012, contrairement à ce qui était demandé dans
13 la décision?

14 **R4.1**

15 Dès 2010¹, le Transporteur a fait état à la Régie de son incapacité de suivre
16 individuellement les chantiers d'efficience aux investissements et a
17 proposé de faire la démonstration des gains d'efficience en approche
18 globale. Le Transporteur poursuit toujours ses efforts en ce sens et ne fait
19 plus le calcul des gains d'efficience aux investissements par chantier, ni
20 ne rend compte de cette façon. Voir également la réponse du Transporteur
21 à la question 1.1 de la demande de renseignements n° 1 de la Régie à la
22 pièce HQT-14, Document 1.

23 **4.2** Faut-il inférer des préambules (i) et (ii) que le Transporteur n'a aucune grande
24 initiative d'efficience avec des objectifs préétablis et des mesures a
25 posteriori ?

26 **R4.2**

27 Voir la réponse à la question 4.3 de la demande de renseignements n° 1 de
28 la Régie à la pièce HQT-14, Document 1.

29 Par ailleurs, en matière de mesures à posteriori, tout intervenant pourra
30 apprécier la performance du Transporteur par l'entremise, entre autres, de
31 l'évolution de l'indicateur global présenté à la page 14 de la pièce HQT-3,
32 Document 1.

¹ Demandes R-3738-2010, R-3777-2011 et R-3823-2012

1 **5. Référence**

2 C-0022, HQT-3, document 2, page 22 ;

3 **Préambule :**

4 « *Contrôle des charges d'exploitation : seuil 661,8 . »*

5 **Demande**

6 **5.1** Veuillez, en tenant compte de la note 1 de bas de page, reconstituer le
7 montant de 661,8 M\$.

8 **R5.1**

9 **Le Transporteur souligne que le processus d'établissement des objectifs**
10 **corporatifs est une démarche intégrée au niveau de l'entreprise qui relève**
11 **de la gestion interne.**

12 **5.2** Veuillez expliquer comment, en 2013, l'idéal sera fixé (Cible + niveau des
13 charges d'exploitation HQ égal au PA 2013 (incluant une réserve négative de
14 25 M\$)).

15 **R5.2**

16 **Le Transporteur souligne que le processus d'établissement des objectifs**
17 **corporatifs est une démarche intégrée au niveau de l'entreprise qui relève**
18 **de la gestion interne.**

19 **6. Référence**

20 C-0025, HQT-4, document 2, page 9 ;

21 **Préambule :**

22 « *[...] le Transporteur propose que la comptabilisation au compte de*
23 *frais reportés soit effectuée sur la base des coûts réels associés aux*
24 *mises en service par opposition aux coûts projetés retranchés des*
25 *revenus requis. »*

26 **Demande**

27 **6.1** Veuillez, sur la base de l'historique, spécifier si les coûts réels ont été
28 supérieurs ou inférieurs aux coûts projetés.

1 **R6.1**

2 **Voir la réponse à la question 6.1 de la demande de renseignements n° 1 de**
3 **la Régie à la pièce HQT-14, Document 1.**

4 **7. Référence**

5 C-0025, HQT-4, document 2, page 9 ;

6 **Préambule :**

7 *« [...] À l'instar de ce que le Distributeur a mentionné dans son dossier*
8 *R-3814-2012, le Transporteur rappelle que la charge de*
9 *désactualisation ne représente pas des intérêts versés sur des*
10 *capitaux emprunté. La prise en compte de la charge de*
11 *désactualisation dans les frais financiers au numérateur du calcul du*
12 *Coût moyen de la dette ne permettrait pas de récupérer cette charge. »*

13 **Demande**

14 **7.1** Veuillez, pour les fins de ce dossier, référer au dossier et à la pièce présentée
15 par le Distributeur à cet effet.

16 **R7.1**

17 **Le traitement proposé pour la charge de désactualisation a été présenté à**
18 **la section 4 de la pièce HQD-3, Document 2 de la demande R-3814-2012 du**
19 **Distributeur.**

20 **8. Références**

- 21 i) C-0025, HQT-4, document 2, page 8 ;
22 ii) C-0028, HQT-6, document 2, page 16;
23 iii) C-0028, HQT-6, document 2, page 16;

24 **Préambule :**

25 i) *« La norme IAS 19R élimine le concept de « rendement attendu*
26 *des actifs du régime » et le remplace par celui de « produit d'intérêts*
27 *généré par les actifs du régime ». Celui-ci est calculé au moyen du*
28 *même taux d'actualisation que celui utilisé pour calculer le coût*
29 *financier relatif à l'obligation au titre des prestations définies. Ainsi, les*

1 *intérêts nets calculés selon la norme IAS 19R entraîneront un coût de*
2 *financement plus élevé pour le régime de retraite puisque le taux de*
3 *rendement attendu sur les actifs du régime est supérieur au taux*
4 *d'actualisation du passif.*

5 *Ainsi, le coût de retraite estimé pour 2013 s'élève à 75,6 M\$, en*
6 *hausse de 52,1 M\$ par rapport au coût réel de 2012 en raison, entre*
7 *autres, des modifications apportées à la norme IAS 19. »*

8 *ii) « Le coût de retraite estimé pour l'année 2013 est en hausse de*
9 *52,1 M\$ par rapport au coût réel de 2012. Cette hausse s'explique en*
10 *partie par la baisse des taux d'intérêt à long terme sur les marchés*
11 *financiers, plus particulièrement le taux d'actualisation. La hausse*
12 *s'explique également par la baisse de la composante du rendement*
13 *prévu de l'actif du régime de retraite. Cette dernière composante était,*
14 *en 2012, calculée avec un taux de rendement prévue de l'actif de*
15 *6,75 % alors qu'elle est calculée, en 2013, avec le taux d'actualisation*
16 *de 4,36 %. » (nos soulignés)*

17 *iii) « Le coût de retraite estimé pour l'année 2014 est en baisse de*
18 *14,0 M\$ par rapport à celui estimé pour l'année de base 2013. Ceci*
19 *s'explique essentiellement par la hausse du taux d'intérêt, plus*
20 *particulièrement du taux d'actualisation. »*

21 **Demande**

22 **8.1** Veuillez fournir les hypothèses (taux d'intérêt, taux d'actualisation relatif à
23 l'obligation au titre des prestations définies, taux de rendement prévu des
24 actifs etc.) en faisant ressortir leur impact sur la hausse de 52,1 M\$ par
25 rapport au coût réel 2012.

1 **R8.1**

Tableau R-8.1
Hypothèses utilisées pour l'évaluation du coût
de retraite et impact sur la hausse de 52,1 M\$

| Hypothèses | Réel 2012 | Année de base 2013 | Hausse du coût de retraite 2013 (M\$) |
|---|----------------------|-----------------------------------|--|
| Taux d'actualisation | 5,01 % | 4,36 % | 21,5 |
| Taux de rendement prévu de l'actif | 6,75 % | 4,36 % ⁽¹⁾ | 42,8 |
| Autres | | | (12,2) |
| | | | 52,1 |

⁽¹⁾ Le taux correspond au taux d'actualisation, en vertu de la norme IAS 19, *Avantages du personnel*, en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2013.

2 **8.2** Veuillez chiffrer les hypothèses (taux d'intérêt, taux d'actualisation relatif à
3 l'obligation au titre des prestations définies, taux de rendement prévu des
4 actifs etc.) retenues aux fins de la détermination du coût de retraite estimé
5 pour l'année 2014.

6 **R8.2**

Tableau R-8.2
Hypothèses utilisées pour l'évaluation du coût de retraite et impact sur le
coût de retraite 2014

| Hypothèses | Année de base 2013 | Année témoin 2014 | Baisse du coût de retraite 2014 (M\$) |
|---|-----------------------------------|----------------------------------|--|
| Taux d'actualisation | 4,36 % | 4,79 % | (6,1) |
| Taux de rendement prévu de l'actif | 4,36 % | 4,79 % | 17,1 |
| Autres | | | 3,0 |
| | | | 14,0 |

7 **9. Références**

- 8 i) C-0022, HQT-6, document 2, pages 14 à 16;
9 ii) Décision D-2012-059, Tableau 7, par. 173.

1 **Préambule :**

2 N/A

3 **Demande**

4 **9.1** Veuillez, compléter le tableau 7 (référence ii) en y ajoutant les informations
5 manquantes pour les années 2011, 2012, 2013 et 2014.

6 **R9.1**

7 **Le Transporteur s'en tient à sa preuve.**

8 **10. Références**

- 9 i) C-0028, HQT-6, document 2, page16;
10 ii) C-0028, HQT-6, document 2, page 10.

11 **Préambule :**

12 i) « *En plus du coût de retraite et des charges complémentaires à*
13 *la retraite, le coût des avantages sociaux couvre une gamme de*
14 *régimes d'avantages offerts aux employés. Ces différents régimes sont*
15 *imputés au Transporteur au moyen d'un taux d'avantages sociaux*
16 *appliqué à sa masse salariale de base prévue. Dans le cas d'un écart*
17 *important, la dépense annuelle d'avantages sociaux est redressée par*
18 *un ajustement de taux à la fin de chaque année. »*

19 ii) « *Le coût de retraite net aux CNE (masse salariale moins*
20 *portion imputée aux investissements plus quote-part des fournisseurs*
21 *de services partagés) autorisé pour 2012 est de 24,4 M\$. L'année de*
22 *base 2013 comprend une projection du coût de retraite net de 83,0 M\$,*
23 *soit une augmentation de 58,6 M\$ par rapport au montant autorisé*
24 *pour l'année 2012.*

25 **Demande**

26 **10.1** Veuillez spécifier, pour chacune des années 2012, 2013 et 2014, le taux
27 d'avantages sociaux appliqué à la masse salariale du Transporteur.

1 **R10.1**

2 **Le tableau R10.1 présente l'évolution du taux des avantages sociaux**
3 **autres appliqué à la rubrique salaires de base pour la période 2012 à 2014.**

Tableau R10.1
Évolution du taux des avantages sociaux autres - 2012 à 2014

| | Année historique 2012 | Année de base 2013 | Année témoin 2014 |
|----------------------------|--------------------------|-----------------------|----------------------|
| Avantages sociaux autres % | 16,3% | 17,0% | 17,6% |

4 **10.2** Veuillez spécifier la méthode d'établissement du taux.

5 **R10.2**

6 **Le taux des avantages sociaux autres est le résultat des coûts prévus pour**
7 **les régimes d'avantages sociaux divisés par les salaires de base**
8 **prévisionnels.**

9 **10.3** Veuillez présenter les composantes (masse salariale moins portion imputée
10 aux investissements plus quote-part des fournisseurs de services partagés)
11 qui expliquent la projection de 83,0 M\$ pour l'année de base 2013.

12 **R10.3**

13 **Voir la réponse à la question 8.1 de la demande de renseignements n° 1 de**
14 **l'UC à la pièce HQT-14, Document 10.**

15 **10.4** Veuillez faire le même exercice qu'en 10.3 pour la projection de 68,1 pour
16 l'année témoin 2014.

17 **R10.4**

18 **Voir la réponse à la question 8.1 de la demande de renseignements n° 1 de**
19 **l'UC à la pièce HQT-14, Document 10.**

20 **11. Référence**

21 C-0025, HQT-4, document 2, page 11;

22 **Préambule :**

23 *« Le Transporteur rappelle que le service complémentaire de réglage*
24 *de tension constitue actuellement le seul service complémentaire pour*

1 *lequel des montants sont facturés à la clientèle des services de*
2 *transport de point à point. »*

3 **Demande**

4 **11.1** Veuillez faire la liste de tous les autres services complémentaires qui seraient
5 facturés par le Transporteur après décembre 2012.

6 **R11.1**

7 **Les services complémentaires facturés par le Transporteur sont le service**
8 **de réglage de tension, mentionné en préambule, ainsi que le service de**
9 **compensation d'écart de réception.**

10 **11.2** Veuillez spécifier si le Transporteur a projeté les revenus additionnels qui
11 pourraient découler de la facturation des autres services complémentaires.

12 **R11.2**

13 **Le Transporteur ne réalise pas de projection pour ces services.**

14 **12. Références**

- 15 i) C-0025, HQT-4, document 2, page 11 ;
16 ii) Ordonnance 890 de la FERC au paragraphe 727

17 **Préambule :**

18 i) « *Ces pénalités (pénalités visées à l'item 1) sont actuellement*
19 *comptabilisées dans le compte d'écart des services de transport de*
20 *point à point. Les modalités de ce compte font en sorte que l'objectif*
21 *d'un remboursement éventuel à la clientèle est atteint. Dans ce*
22 *contexte, le Transporteur ne considère pas utile de proposer un*
23 *mécanisme comptable supplémentaire à cet effet. »*

24 ii) « *[...] Therefore, as part of their compliance filings in this*
25 *proceeding, transmission providers are required to develop a*
26 *mechanism for crediting such revenues to all non-offending*
27 *transmission customers (including affiliated transmission customers)*

1 *and the transmission provider on behalf of its own customers. »* (nos
2 soulignés)

3 **Demande**

4 **12.1** Veuillez spécifier si les modalités du compte d'écart dont il est question en (i)
5 font aussi en sorte que des clients du service de transport qui ont encouru ces
6 pénalités pourraient bénéficier du remboursement.

7 **R12.1**

8 **Le Transporteur rappelle que des pénalités sont prévues depuis plusieurs**
9 **années dans les *Tarifs et conditions*, pour les services de transport de**
10 **point à point qui excèdent les réservations. De plus, la Régie s'est déjà**
11 **prononcée sur le compte d'écart pour les revenus des services de**
12 **transport de point à point, dont les revenus incluent les montants liés à**
13 **ces pénalités, ainsi que sur les modalités de disposition de ce compte. Tel**
14 **qu'il appert de la pièce HQT-4, Document 2, les modalités de ce compte**
15 **font en sorte que l'objectif d'un remboursement éventuel à la clientèle est**
16 **atteint et qu'il n'y a pas lieu de proposer un mécanisme comptable**
17 **supplémentaire à cet effet.**

18 **Le Transporteur mentionne par ailleurs que la référence (ii) traite des**
19 **écarts de réception, pour lesquels la Régie a accepté dans la décision**
20 **D-2012-010 d'appliquer le solde du compte d'écart à cet égard en réduction**
21 **des revenus requis.**

22 **13. Références**

- 23 i) C-0028, HQT-6, document 1, page 13, Tableau 4 ;
24 ii) C-0028, HQT-6, document 1, page 8

25 **Préambule :**

Tableau 4
Charges nettes d'exploitation selon la formule paramétrique (M\$)

| | Réel 2012 | Année de base 2013 | Année témoin 2014 |
|---------------------------------|--------------|--------------------|-------------------|
| Point de départ | 633,2 | 633,2 | 702,1 |
| Retrait du coût de retraite net | (25,5) | (25,5) | (83,0) |
| Sous-total | 607,7 | 607,7 | 619,1 |
| Inflation à l'IPC | | 9,1 | 12,4 |

1 ii) « Le Transporteur prévoit que l'augmentation de ses CNE attribuable à
2 l'inflation sera de 13,8 M\$ pour l'année de base 2013.

3 Pour l'année témoin projetée 2014, le Transporteur prévoit que l'augmentation de
4 ses CNE attribuable à l'inflation sera de 11,5 M\$. [...]

5 **Demande**

6 **13.1** Veuillez fournir le détail des calculs qui expliquent l'augmentation attribuable à
7 l'inflation de 9,1 M\$ et de 12,\$ M\$ pour respectivement l'année de base 2013
8 et l'année témoin projetée 2014.

9 **R13.1**

10 **Le Transporteur a appliqué une inflation selon l'indice des prix à la**
11 **consommation (IPC) à la ligne Sous-total de 1,5 % pour l'année de base**
12 **2013 et une inflation selon l'IPC de 2,0 % pour l'année témoin 2014.**

13 **13.2** Veuillez refaire l'exercice pour les montants dont il est question au préambule
14 (ii).

15 **R13.2**

16 **Voir la section 2.1 de la pièce HQT-6, Document 2.**

17 **14. Référence**

18 C-0028, HQT-6, document 2, page 13 ;

19 **Préambule :**

20 « Si le Transporteur avait déterminé ses CNE selon l'application de la
21 formule paramétrique de la Régie avec comme point de départ l'année
22 historique 2007, tel qu'exigé dans la décision D-2012-059, les
23 montants demandés auraient été respectivement de 762,4 M\$ pour
24 2013 et de 775,0 M\$ pour 2014. »

25 **Demande**

26 **14.1** Veuillez fournir le détail des calculs qui permettent d'arriver aux montants de
27 762,4 M\$ et 775,0 M\$ pour 2013 et 2014 respectivement.

1 **R14.1**

2 **Voir la réponse à la question 14.2 de la demande de renseignements n° 1**
3 **de la Régie à la pièce HQT-14, Document 1.**

4 **14.2** Veuillez spécifier si le Transporteur a utilisé dans ses calculs le coût de
5 retraite net (coût inclus à la masse salariale moins la portion imputée aux
6 investissements, plus la portion incluse aux charges de services partagés).

7 **R14.2**

8 **Le Transporteur le confirme.**

9 **14.3** Veuillez spécifier si, comme souligné dans sa preuve, le Transporteur a isolé,
10 pour fins d'indexation particulière, les dépenses sur lesquelles il n'exerce
11 aucun contrôle (coût de retraite, avantages complémentaires à la retraite,
12 rendement sur les actifs des fournisseurs internes).

13 **R14.3**

14 **Les charges nettes d'exploitation de 705,2 M\$ pour l'année 2013 et de**
15 **713,3 M\$ pour l'année 2014 ont été déterminées en isolant les éléments de**
16 **suiti particuliers, tel que présenté au tableau 2 à la pièce HQT-6,**
17 **Document 2.**

18 **15. Référence**

19 C-0028, HQT-6, document 2, page 14 ;

20 **Préambule :**

21 *« Durant la période 2011-2014, le Transporteur prévoit que ses*
22 *charges brutes directes progresseront de 36,2 M\$. En excluant le coût*
23 *de retraite, on constate une décroissance annuelle moyenne de 0,4 %*
24 *pour ces charges. »*

25 *« Au cours de la période 2011-2014, le Transporteur prévoit que les*
26 *coûts de masse salariale diminueront à un rythme annuel moyen de*
27 *0,2 %, en excluant l'évolution du coût de retraite. »*

28 **Demande**

29 **15.1** Veuillez confirmer qu'il s'agit bien d'une décroissance et non d'une
30 croissance.

1 **R15.1**
2 **Le Transporteur le confirme.**

3 **16. Référence**

4 C-0028, HQT-6, document 2, page 15 ;

5 **Préambule :**

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

10 **Demande**

11 **16.1** Veuillez spécifier quelle est l'hypothèse retenue et, le cas échéant, contraster
12 cette hypothèse avec celle retenue pour les années antérieures à 2013 et
13 2014.

14 **R16.1**

15 **Les coûts du régime d'intéressement corporatif ainsi que ceux de la**
16 **rémunération incitative selon la performance sont estimés en prenant pour**
17 **hypothèse un degré d'atteinte des résultats à la cible de 67 %.**

18 **17. Référence**

19 C-0028, HQT-6, document 6, page 17;

20 **Préambule :**

21 *« La diminution de l'effectif en ÉTC entre les années 2011 et 2013 de*
22 *143 ÉTC s'explique principalement par : [...]. »*

23 **Demande**

24 **17.1** Veuillez préciser si des départs à la retraite ont contribué à la diminution de
25 l'effectif en ÉTC.

26 **R17.1**

27 **Voir la réponse à la question 1.1 de la demande de renseignements n° 1 de**
28 **l'UC à la pièce HQT-14, Document 10.**

1 **17.2** Si la réponse à 17.1 est positive, veuillez préciser à combien d'ÉTC
2 correspondent les départs à la retraite.

3 **R17.2**

4 **Voir la réponse à la question 1.1 de la demande de renseignements n° 1 de**
5 **l'UC à la pièce HQT-14, Document 10.**

6 **18. Référence**

7 C-0028, HQT-6, document 2, Tableau 7, page 17;

8 **Préambule :**

9 « N/A »

10 **Demande**

11 **18.1** Au tableau 17, les ÉTC pour les Spécialistes croissent de 10 ÉTC entre 2013
12 et 2014. Veuillez justifier cette croissance en fonction des besoins d'entretien
13 des nouveaux actifs ainsi qu'à l'implantation d'encadrements associés
14 notamment à de nouvelles normes. En d'autres termes, veuillez présenter
15 l'argumentaire (volume des nouveaux actifs, volume de nouvelles normes et
16 encadrement requis etc.) présenté au responsable afin de justifier le besoin
17 de 10 ÉTC additionnels.

18 **R18.1**

19 **Parmi les normes de fiabilité des réseaux de transport de la NERC figurent**
20 **les normes de protection de l'infrastructure critique (CIP). Ces normes**
21 **établissent un cadre de cybersécurité permettant l'identification et la**
22 **protection des actifs électroniques critiques (AEC) dans le but de soutenir**
23 **l'exploitation fiable du réseau de transport. À titre de membre du NPCC et**
24 **en prévision de l'application obligatoire des normes de fiabilité au Québec,**
25 **le Transporteur est tenu de rendre ses installations critiques conformes**
26 **aux exigences des normes « CIP » de la NERC lorsqu'il y déploie des liens**
27 **de communication utilisant un protocole « routable », c'est-à-dire**
28 **permettant un accès interactif avec l'extérieur du périmètre. Ainsi, dans un**
29 **processus d'amélioration continue, le Transporteur compte bonifier son**
30 **processus de suivi et de traçabilité par une gestion de la documentation**
31 **relative à l'application des normes, de façon à être en mesure de**
32 **démontrer la conformité à celles-ci. Pour ce faire, un ajout de 10 ÉTC est**
33 **nécessaire.**

34 **18.2** Veuillez spécifier combien de personnes physiques sous-tendent cette
35 addition de 10 ÉTC.

1 **R18.2**
2 **Cette addition de 10 ETC correspond à 10 effectifs.**

3 **19. Référence**

4 C-0028, HQT-6, document 2, page 23 ;

5 **Préambule :**

6 « *En réponse à cette demande, le Transporteur présente au tableau 12*
7 *suyant les données relatives aux investissements et au coûts*
8 *capitalisés réels pour la période 2011-2014. » (Nos soulignés)*

9 **Demande**

10 **19.1** Veuillez confirmer ou infirmer la compréhension de l'ACEFO à l'effet que
11 l'année de base 2013 est un «mixte» de réel et de projeté et que l'année
12 témoin 2014 est une projection.

13 **R19.1**
14 **Le Transporteur le confirme.**

15 **19.2** Veuillez présenter les données qui apparaissent au tableau 2, telles qu'elles
16 ont été établies dans les dossiers tarifaires.

17 **R19.2**
18 **Le Transporteur présente les données au tableau 12 en conformité à la**
19 **décision D-2012-059.**

20 **19.3** Veuillez expliquer comment les projections de coûts capitalisés sont faites,
21 étant donné que le Transporteur soumet qu'il n'y a pas de lien direct
22 systématique à établir entre les investissements et les coûts capitalisés.

23 **R19.3**
24 **La projection des coûts capitalisés est déterminée projet par projet en**
25 **fonction de leurs besoins respectifs.**

26 **20. Référence**

- 27 i) C-0043, HQT-11, document 2, Tableau 5, page 13;
28 ii) Décision D-2012-059, paragraphe 403.

1 **Préambule :**

2 i) « Les montants relatifs aux retraits d'actifs sont attribués aux
3 (sic) directement aux fonctions selon les immobilisations corporelles
4 nettes en exploitation des postes et lignes. »

5 ii) « Par sa décision D-2011-039, la Régie autorisait la répartition
6 de l'amortissement des retraits d'actifs selon les immobilisations nettes
7 des postes et lignes, pour les retraits d'actifs non spécifiques. Lorsqu'il
8 était possible d'identifier les actifs visés et que le coût net de ces actifs
9 est important, la Régie demandait par contre, conformément à la
10 décision D-2010-032, que la répartition se fasse selon le même critère
11 que celui utilisé pour répartir la charge d'amortissement correspondant
12 à l'actif visé.

13 « [...] La Régie demande au Transporteur de modifier la description de
14 ce facteur de répartition, conformément à la décision D-2011-039. »

15 **Demande**

16 **20.1** Le Transporteur a-t-il donné suite à la décision de la Régie?

17 **R20.1**

18 **Oui, voir la réponse à la question 33.1 de la demande de renseignements**
19 **n° 1 de la Régie, à la pièce HQT-14, Document 1.**

20 **20.2** Si non, veuillez expliquer les motifs à l'appui de la position du Transporteur.

21 **R20.2**

22 **Sans objet.**