

**Réponses du Transporteur
à la demande de renseignements numéro 1
de la Fédération canadienne de l'entreprise
indépendante
(« FCEI »)**

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

3 **CAUSE R-3823-2012**

4 **EFFICIENCE**

5 **Question 1**

6 **Références :**

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

9 **Préambule :**

10 (i) « *La mise en œuvre des nouvelles pratiques découlant des ajustements*
11 *organisationnels a permis de dégager des gains d'efficacité et autres réductions de*
12 *coûts suite à des mesures de gestion particulières qui ont atteint 54,3 M\$ en 2012, tel*
13 *que présenté au tableau 1. Ce montant représente 41,1 M\$ de plus que la cible*
14 *ponctuelle de gains d'efficacité de 2 % fixée par la Régie pour 2012 dans sa décision*
15 *D-2012-059 et 47,7 M\$ de plus que l'objectif historique de 1 % du Transporteur*
16 *depuis l'implantation de sa démarche d'efficacité structurée. » (Nous soulignons)*

17 (ii) « *Pour 2012, le Transporteur n'entrevoit pas de modifications significatives de sa*
18 *structure de coûts. Dans ce contexte, le Transporteur considère qu'il est justifié et*
19 *raisonnable de reconduire pour 2012 l'objectif global de gains d'efficacité de 1% de*
20 *ses CNE sous son contrôle de gestion et prévoit ainsi réaliser des gains d'efficacité*
21 *de l'ordre de 6,6 M\$. » (Nous soulignons)*

22 **Questions:**

23 1.1 Veuillez expliquer comment le Transporteur a pu, pour 2012, augmenter de façon
24 significative les gains d'efficacité de ses CNE, tel qu'indiqué à la référence (i) (54,3 M\$ vs
25 une prévision de 6,6 M\$), alors qu'il estimait en 2011 que sa prévision de l'ordre de 6,6 M\$
26 était justifiée et raisonnable (référence (ii)).

27 **R1.1**

28 **Voir les réponses aux questions 2.1 et 2.2 de la demande de**
29 **renseignements n° 1 de la Régie à la pièce HQT-14, Document 1.**

30 1.2 Veuillez fournir les éléments qui expliquent l'écart significatif entre les gains prévus de
31 6,6 M\$ et les gains réalisés de 54,3 M\$.

32 **R1.2**

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

1 **Question 2**

2 **Références :**

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

5 **Préambule :**

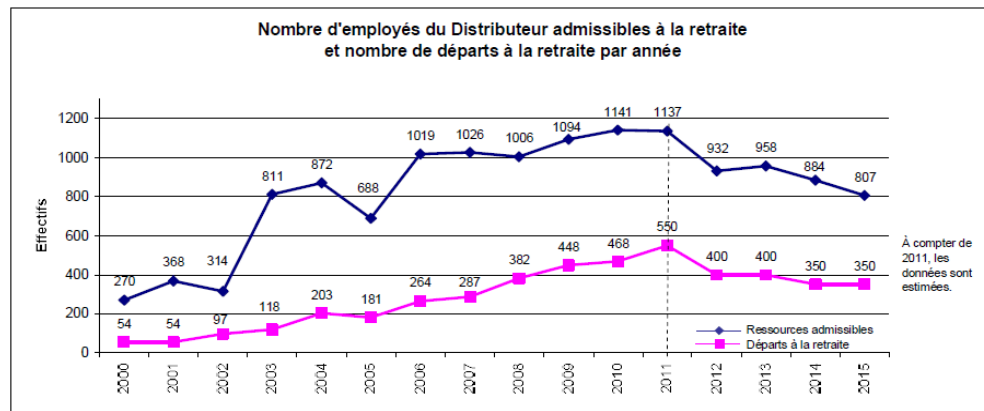
6 (i) **« Maintenance et exploitation**

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

12 **Activités de soutien**

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

(ii) «



»

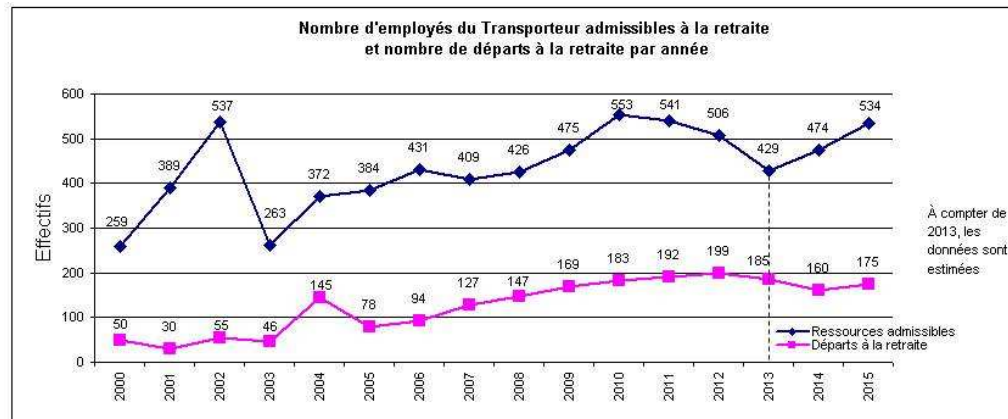
19 **Question:**

20 2.1 Veuillez fournir un graphique pour le Transporteur, du type de celui de la référence (ii), sur la
21 période de 2000 à 2015.

22 **R2.1**

23 **La figure R2.1 présente l'évolution réelle et prévue des départs à la retraite**
24 **des employés du Transporteur sur l'horizon 2000 à 2015.**

Figure R2.1
Évolution réelle et prévue des départs à la retraite des employés du Transporteur - 2000 à 2015



1 **Question 3**

2 **Références :**

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

5 **Préambule :**

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

20 **Questions:**

- 21 3.1 Veuillez fournir le suivi mentionné à la référence (ii) si celui-ci est maintenant rendu
 22 disponible auprès du BPWG.

23 **R3.1**

24 **Voir la réponse à la question 3.2.**

1 3.2 Veuillez fournir les résultats obtenus en 2012 par le Transporteur pour les deux indicateurs
2 décrits à la référence (i).

3 **R3.2**

4 **Pour l'année 2012, les résultats du Transporteur pour les deux indicateurs**
5 **décrits à la référence (i) sont :**

6 • **Indicateur T-SAIDI : 25,62 minutes d'interruption par point de**
7 **livraison.**

8 • **Indicateur relatif aux coûts d'exploitation, de maintenance,**
9 **d'administration plus les coûts des investissements en pérennité**
10 **par la valeur des immobilisations corporelles et des actifs**
11 **incorporels du Transporteur : 4,57 %.**

12 3.3 Veuillez fournir les projections pour 2013 des résultats du Transporteur pour les deux
13 indicateurs décrits à la référence (i).

14 **R3.3**

15 **Le Transporteur et les autres participants ne font pas de projection de**
16 **résultats de ces indicateurs. Les données sont fournies annuellement.**

17 **Question 4**

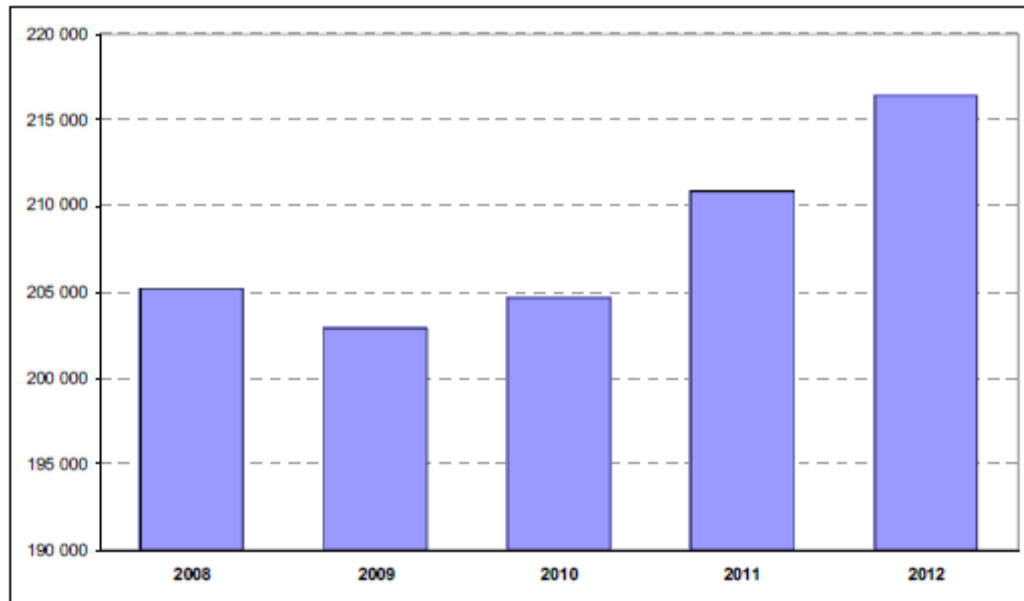
18 **Référence :**

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

20 **Préambule :**

21 *« Un autre élément qui caractérise le cadre actuel d'opération du Transporteur est la*
22 *sollicitation accrue de son réseau, comme en témoigne la figure 4, et ce, en l'absence d'ajout*
23 *significatif de capacité au cours des dernières années. Cette situation rend pour sa part*
24 *nécessaire la réalisation de différentes interventions visant à corriger des problématiques qui*
25 *accélèrent l'usure des équipements, plus spécifiquement celle de leurs composantes majeures*
26 *et coûteuses. De plus, la forte sollicitation du réseau a pour effet de restreindre la*
27 *disponibilité des plages d'arrêts nécessaires à la réalisation des activités de maintenance.*
28 *Cette réalité donne lieu à une usure plus importante des équipements touchés tout en*
29 *accéléralant, dans certains cas, le besoin d'intervenir ce qui entraîne, par le fait même, une*
30 *pression accrue sur le coût des interventions (étapes temporaires additionnelles, etc.).*

Figure 4
Énergie transitée sur le réseau (GWh)



» (Nous soulignons)

1 **Questions:**

2 4.1 Veuillez décrire la méthode de calcul de la capacité du réseau du Transporteur en GWh telle
3 que tel mentionnée à la référence et indiquer la valeur de celle-ci au début de 2008.

4 **R4.1**

5 **Cette question n'est pas en lien avec le propos soutenu à la pièce HQT-3,**
6 **Document 1, pages 16 et 17.**

7 **En effet, le graphique en préambule présente l'énergie transitée, reflétant**
8 **la forte sollicitation du réseau en lien avec les activités de maintenance et**
9 **les charges nettes d'exploitation.**

10 **Le Transporteur mentionne par ailleurs que la capacité du réseau,**
11 **ou d'un équipement électrique quelconque, est établie en puissance et**
12 **non en énergie.**

13 4.2 Veuillez indiquer les ajouts de capacité en GWh réalisés par le Transporteur sur l'horizon de
14 la figure de la référence et spécifier les projets qui ont amené de tels ajouts de capacité.

15 **R4.2**

16 **Voir la réponse à la question 4.1.**

1 **INDICATEURS DE PERFORMANCE ET OBJECTIFS CORPORATIFS**2 **Question 5**3 **Références :**

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

6 **Préambule :**

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

9 **R5.1**

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

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

18 **Question:**

- 19 5.1 Veuillez expliquer pourquoi aucun des objectifs corporatifs entre 2011 et 2013 (référence (ii))
20 ne comporte un objectif basé sur la mesure de mobilisation du personnel ou sur la mesure de
21 l'engagement en vue de continuer à améliorer sa performance, tels que mentionnés à la
22 référence (i).

23 **R5.1**

24 **La mobilisation et la mesure de l'engagement du personnel en vue de**
25 **continuer à améliorer la performance du Transporteur sont intrinsèques à**
26 **l'atteinte des divers objectifs corporatifs.**

27 **Question 6**28 **Référence :**

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

1 **Préambule :**

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

7 Afin de promouvoir une culture de fiabilité, le Transporteur a ajusté cet objectif de
8 conformité depuis l'année 2011. Ainsi, les déclarations volontaires de non-conformité
9 n'affectent plus l'objectif, ce qui incite leur détection et leur déclaration. Ceci permet donc
10 une connaissance et une correction rapide des non-conformités avant qu'elles aient un
11 impact sur la fiabilité du réseau. Étant donné son importance, cet objectif est reconduit en
12 2013 en excluant les non-conformités déclarées par le Transporteur. » (Nous soulignons)

13 **Questions:**

14 6.1 Veuillez fournir la liste des non-conformités déclarées par le Transporteur, selon la mention
15 de la référence, pour chacune des années de 2008 à 2013.

16 **R6.1**

17 **L'obligation pour le Transporteur de transmettre annuellement à la Régie,**
18 **en vertu de la décision D-2002-175 et tel que réitéré dans la décision**
19 **D-2009-015, une copie des rapports publics qu'il aura fournis au Northeast**
20 **Power Coordinating Council (« NPCC ») s'applique aux rapports qu'il sait**
21 **être de ceux qui seront assurément rendus publics ou mis d'une**
22 **quelconque façon à la disposition du public, par exemple en les déposant**
23 **dans un centre de documentation accessible à tous. Aucun tel rapport n'a**
24 **été déposé par le Transporteur ni requis par le NPCC entre 2008 et 2013.**

25 **Toute autre donnée ou tout rapport déposé par le Transporteur au NPCC**
26 **n'est accessible qu'aux instances du NPCC (conseil, comités, groupes de**
27 **travail, etc.) ou aux membres ayant signé le « Membership Agreement » du**
28 **NPCC, qui exige que ces derniers respectent la confidentialité des**
29 **informations requises par ces instances.**

30 **D'ailleurs, la Régie est elle-même membre du NPCC, à titre de « membre**
31 **d'intérêt public », soit, entre autres, les organismes de réglementation**
32 **ayant juridiction sur les « membres réguliers », soit les entités participant**
33 **au marché d'électricité interconnecté du nord-est de l'Amérique du Nord,**
34 **dont le Transporteur fait partie. À ce titre, la Régie, tout en ayant**
35 **l'obligation de respecter toute confidentialité requise, a le droit d'assister à**
36 **toutes les réunions des membres réguliers et a accès aux procès-verbaux,**
37 **rapports et données qui sont déposés par les membres réguliers, par**
38 **exemple les déclarations de conformité en vertu du NPCC Reliability**
39 **Compliance Monitoring and Enforcement Program.**

40 6.2 Veuillez fournir la liste des non-conformités non-déclarées par le Transporteur, selon la
41 mention de la référence, pour chacune des années de 2008 à 2013.

42 **R6.2**

43 **Voir la réponse à la question 6.1.**

1 6.3 Veuillez fournir la liste des non-conformités soulevées par la NERC ou le NPCC, selon la
2 mention de la référence, pour chacune des années de 2008 à 2013.

3 **R6.3**

4 **Voir la réponse à la question 6.1.**

5 **Question 7**

6 **Référence :**

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

8 **Préambule :**

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

13 **Questions :**

14 7.1 Veuillez définir, en termes chiffrés, ce que le Transporteur entend par « *l'autorisation*
15 *substantielle* » dont il est question dans le préambule.

16 **R7.1**

17 **En date du 5 avril 2013, la Régie ayant autorisé en totalité la demande**
18 **d'investissement 2013 pour les projets dont le coût individuel est inférieur**
19 **à 25 M\$, le Transporteur juge qu'il n'est plus à propos de répondre à**
20 **cette demande.**

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

24 7.2 Veuillez indiquer combien, dans sa planification au moment de l'approbation des objectifs
25 corporatifs 2013, le Transporteur prévoyait déposer à la Régie, en 2013, de demandes visant
26 des projets d'investissement d'une valeur supérieure ou égale à 25 M\$.

27 **R7.2**

28 **Au moment de l'établissement des objectifs corporatifs 2013, le**
29 **Transporteur planifiait déposer un nombre de projets favorisant l'atteinte**
30 **de l'idéal fixé, afin d'offrir un service fiable et de qualité et de répondre aux**
31 **besoins de la clientèle, tenant compte des imprévus inhérents à ses**
32 **activités.**

1 **Question 8**

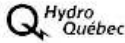
2 **Références :**

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

5 **Préambule :**

- 6 (i)

«

ANNEXE			
 OBJECTIFS CORPORATIFS 2013 Pour fins de régime d'intéressement et de rémunération incitative			
Division Hydro-Québec - TransÉnergie			
Pondération maximale	Seuil * <small>(Pondération maximale X 0%)</small>	Cible * <small>(Pondération maximale X 66,6%)</small>	Idéal * <small>(Pondération maximale X 100%)</small>
CATÉGORIE C : ACTIONNAIRE			
Réalisation en 2013 des mises en service de projets. Résultats atteints sur la liste ci-après.	5,0	8	10
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			

* Résultat intermédiaire entre le seuil et la cible : Pondération maximale X [(Résultat - Seuil) / (Cible - Seuil)] X 66,6%
 Résultat intermédiaire entre la cible et l'idéal : Pondération maximale X (66,6 + [(Résultat - Cible) / (Idéal - Cible)] X 33,4%)

»

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

1 **Questions :**

2 8.1 Veuillez indiquer, pour chacun des 14 projets de la référence (i), la date de mise en service
 3 (mois, année) qui était prévue au moment de l’approbation des objectifs corporatifs 2013 pour
 4 chacun de ces projets.

5 **R8.1**

6 **Tableau R8.1**
 7 **Objectif – Réalisation des mises en service de projets en 2013 (mois**
 8 **prévu)**

	Nom du projet	MES prévue en 2013 (mois)
1.	Poste Bout-de-l’île section 735-315 kV	Octobre
2.	Nouveau poste de Charlesbourg 230-25 kV	Septembre
3.	Sécurisation transit interconnexions NY/NE 2400 MW	Décembre
4.	Nouveau Poste St-Bruno-de-Montarville 315-25 kV	Octobre
5.	Reconstruction du Poste Bélanger à 315-120-25 kV	Novembre
6.	Nouveau poste de Lachenaie 315-25 kV	Octobre
7.	Renforcement du réseau Matapédia du projet d'Intégration des parcs éoliens 2e appel d'offres	Juin
8.	Pérennité et optimisation-système de gestion (OSM)	Décembre
9.	Poste Lévis ajout 3 ième transformateur	Octobre
10.	Poste Dubuc ajout 4 ième transformateur	Octobre
11.	Poste Lanaudière pérennité 315/120 kV	Novembre
12.	Poste Manic-2 remplacement transformateurs T3 & T4	Octobre
13.	Poste Matapédia ajout section 230-25 kV	Octobre
14.	Poste Mont-Royal addition du 3 ième transformateur 120-25 kV	Avril

9
 10
 11 8.2 Veuillez expliquer pourquoi l’idéal de l’objectif corporatif de la référence (i) (10 mises en
 12 service) est de réaliser moins de projets que ce que le Transporteur prévoit réaliser en 2013,
 13 soit 14 mises en service provenant de la même liste. Veuillez expliquer ce qui empêcherait
 14 l’idéal de se situer plutôt à 14.

15 **R8.2**

16 **Les projets ont été sélectionnés en fonction de leur matérialité et de la**
 17 **gestion des risques si rattachant tels que : l'approvisionnement, les**
 18 **projets nécessitant des retraits, les projets sous le contrôle de**
 19 **producteurs privés ou de d'autres divisions, les bris imprévus et les**
 20 **interactions avec d'autres projets. À titre d'exemple, la limitation de zone**
 21 **d'accès en raison du bris des transformateurs de courant peut reporter la**
 22 **mise en service d'un projet. L'établissement de l'idéal tient donc compte**
 23 **de tous ces facteurs.**

1 8.3 Veuillez indiquer les critères qui ont amené le Transporteur à choisir les 14 mises en service
2 de la référence (i) parmi les mises en exploitation de 2013 de la référence (ii).

3 **R8.3**

4 **Voir la réponse à la question 8.2.**

5 **Question 9**

6 **Référence :**

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

8 **Préambule :**

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

10 **Question :**

11 9.1 Veuillez décrire les indicateurs d'optimisation de l'exploitation CPS1 et CPS2 de la référence
12 et la signification de leur unité de mesure.

13 **R9.1**

14 **Les indicateurs CPS1 et CPS2 mesurent la qualité de la régulation de**
15 **fréquence.**

16 **L'indicateur CPS1 évalue la variabilité de la régulation de fréquence autour**
17 **de la moyenne en observant l'erreur de fréquence sur une minute par**
18 **rapport à une marge d'erreur prédéfinie. L'indicateur est un pourcentage**
19 **où 100 % représente le minimum. Plus le résultat de celui-ci est élevé, plus**
20 **l'erreur de fréquence moyenne est faible par rapport à la marge acceptable,**
21 **ce qui reflète une meilleure régulation.**

22 **L'indicateur CPS2 évalue la capacité du système de régulation à agir**
23 **rapidement. Il mesure l'écart de fréquence moyen sur 10 minutes qu'il**
24 **compare à une marge d'erreur prédéfinie. L'indicateur est un pourcentage**
25 **et mesure le nombre de périodes d'écart par rapport au nombre de**
26 **périodes totales. Un pourcentage de 100 % indique qu'aucune violation n'a**
27 **été observée sur la période donnée.**

28 **BALISAGE**

29 **Question 10**

30 **Référence :**

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

1 **Préambule :**

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

9 **Questions:**

10 10.1 Veuillez indiquer si, pour l'indicateur dont il est question dans la référence, le Transporteur a
11 accès à la performance des autres participants au balisage qui utilisent une haute tension
12 comparable ou près de celle utilisée par le Transporteur. Dans l'affirmative, veuillez fournir
13 la performance moyenne de ceux-ci. Dans la négative, veuillez expliquer pourquoi le
14 Transporteur ne peut pas avoir cet accès et commenter sur la pertinence d'un tel indicateur en
15 l'absence d'un tel accès.

16 **R10.1**

17 **Les réponses des participants à ce balisage sont confidentielles. Les**
18 **données que le Transporteur reçoit de PA Consulting ne permettent pas**
19 **d'expliquer ou d'interpréter la variation des écarts entre les pourcentages**
20 **obtenus par le Transporteur et la moyenne des pourcentages obtenus par**
21 **les participants.**

22 **L'exercice de balisage vise à évaluer l'efficacité du réseau du Transporteur**
23 **de façon globale sans égard à sa structure.**

24 10.2 Veuillez indiquer si le Transporteur peut influencer la firme PA Consulting pour développer
25 une méthode de normalisation qui permettrait de comparer les résultats de l'indicateur dont il
26 est question dans la référence, quel que soit le niveau de tension. Dans la négative, veuillez
27 commenter sur la pertinence d'un tel indicateur en l'absence d'une telle méthode de
28 normalisation.

29 **R10.2**

30 **L'entreprise a participé à travers le temps, ainsi que les autres membres**
31 **du panel, au développement d'indicateurs normalisés. Les indicateurs**
32 **dont il est question ici, sont normalisés par la « valeur de l'actif.**

33 **Quant à la normalisation additionnelle proposée par l'intervenant, des**
34 **discussions ont eu lieu par le passé entre les participants du balisage de**
35 **PA Consulting sur ce sujet. Des éléments comme la démographie,**
36 **le climat, la géologie, les règles gouvernementales et environnementales**
37 **rendent l'élaboration d'une méthodologie trop complexe. PA Consulting a**
38 **donc abandonné les travaux de développement d'une méthode**
39 **de normalisation.**

40 **Malgré cela, l'exercice de balisage demeure pertinent car il permet**
41 **d'évaluer l'efficacité du réseau global du Transporteur par rapport à ceux**
42 **de ses pairs.**

1 **Question 11**

2 **Référence :**

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

4 **Préambule :**

5 *« La figure 8 permet de constater une diminution du ratio des dépenses en exploitation et*
6 *maintenance du Transporteur par rapport à la valeur de l'actif postes, passant de 3,22 % en*
7 *2010 à 3,08 % en 2011. Les ratios obtenus par le Transporteur sont néanmoins plus élevés*
8 *que la moyenne des ratios obtenus par les participants qui sont demeurés stables à 2,30 % en*
9 *2010 et 2011. Cela s'explique par la grande étendue du réseau du Transporteur, par les*
10 *distances qui séparent les centres de production des centres de consommation et par la*
11 *nécessité d'utiliser des équipements pouvant tolérer les conditions nordiques extrêmes*
12 *propres au Québec. » (Nous soulignons)*

13 **Questions:**

14 11.1 Veuillez indiquer si, pour l'indicateur dont il est question dans la référence, le Transporteur a
15 accès à la performance des autres participants au balisage qui possèdent des caractéristiques
16 semblables à celles du Transporteur et décrites dans la référence. Dans l'affirmative, veuillez
17 fournir la performance moyenne de ceux-ci. Dans la négative, veuillez expliquer pourquoi le
18 Transporteur ne peut pas avoir cet accès et commenter sur la pertinence d'un tel indicateur en
19 l'absence d'un tel accès.

20 **R11.1**

21 **Voir la réponse à la question 10.1.**

22 11.2 Veuillez indiquer si le Transporteur peut influencer la firme PA Consulting pour développer
23 une méthode de normalisation qui permettrait de comparer les résultats de l'indicateur dont il
24 est question dans la référence, quelles que soient les caractéristiques des participants. Dans la
25 négative, veuillez commenter sur la pertinence d'un tel indicateur en l'absence d'une telle
26 méthode de normalisation.

27 **R11.2**

28 **Voir la réponse à la question 10.2.**

29 **Question 12**

30 **Référence :**

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

1 **Préambule :**

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

8 **Questions:**

9 12.1 Veuillez indiquer si, pour l'indicateur dont il est question dans la référence, le Transporteur a
10 accès à la performance des autres participants au balisage qui possèdent des caractéristiques
11 semblables à celles du Transporteur et décrites dans la référence. Dans l'affirmative, veuillez
12 fournir la performance moyenne de ceux-ci. Dans la négative, veuillez expliquer pourquoi le
13 Transporteur ne peut pas avoir cet accès et commenter sur la pertinence d'un tel indicateur en
14 l'absence d'un tel accès.

15 **R12.1**

16 **Voir réponse à la question 10.1.**

17 12.2 Veuillez indiquer si le Transporteur peut influencer la firme PA Consulting pour développer
18 une méthode de normalisation qui permettrait de comparer les résultats de l'indicateur dont il
19 est question dans la référence, quelles que soient les caractéristiques des participants. Dans la
20 négative, veuillez commenter sur la pertinence d'un tel indicateur en l'absence d'une telle
21 méthode de normalisation.

22 **R12.2**

23 **Le Transporteur présume que la question 12.2 réfère à l'ACÉ et non à**
24 **PA Consulting. L'ACÉ a déjà utilisé une méthode de normalisation par le**
25 **passé, mais l'a depuis abandonnée par manque de corrélation.**

26 **Voir également la réponse à la question 10.2.**

1 **Question 13**

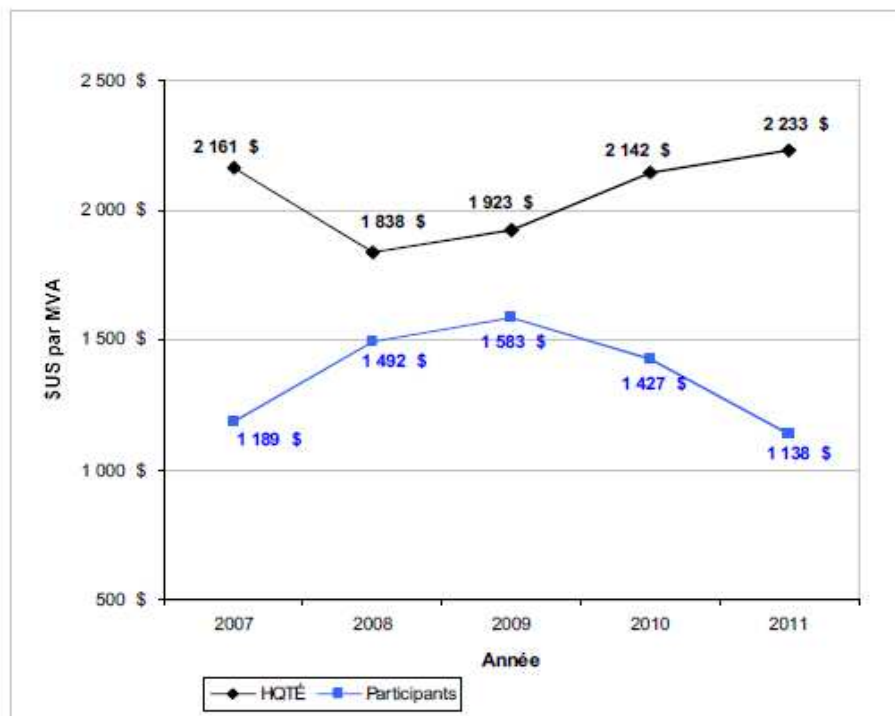
2 **Référence :**

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

4 **Préambule :**

«

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



»

5 **Questions:**

6 13.1 Veuillez fournir les données de base permettant d'obtenir les résultats de l'indicateur pour
7 HQT pour chaque année de la figure.

8 **R13.1**

9 **Le tableau R13.1 présente les données de base associées aux résultats**
10 **pour les dépenses en exploitation et maintenance divisés par MVA**
11 **(transformateur installé) – Contribution postes.**

Tableau R13.1
Données de base associées aux résultats pour les dépenses en exploitation et maintenance divisés par MVA (transformateur installé) - Contribution postes

Numérateur	Unité de mesure	Résultats				
		2007	2008	2009	2010	2011
Dépenses en exploitation et en maintenance - Postes	k\$ US	378 750	323 999	358 752	396 705	410 593

Dénominateur	Unité de mesure	Résultats				
		2007	2008	2009	2010	2011
MVA installés	MVA	175 275	176 283	186 520	185 170	183 900

1 13.2 Veuillez expliquer la baisse importante de l'indicateur de la référence entre 2007 et 2008.

2 **R13.2**

3 **La baisse du résultat obtenu par le Transporteur s'explique principalement**
4 **par une variation à la baisse de 18 % du taux de change.**

5 13.3 Veuillez expliquer l'ampleur des hausses successives de l'indicateur de la référence en 2009,
6 2010 et 2011.

7 **R13.3**

8 **Les variations du taux de change et du nombre de MVA installés**
9 **expliquent la hausse de cet indicateur au cours des dernières années.**

10 **Question 14**

11 **Référence :**

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

1 **Préambule :**

2 «

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.

3
4 »

5 **Question :**

6 14.1 Veuillez définir les termes « Moyenne composée » et « Moyenne pondérée » du tableau de la
7 référence et indiquer la pondération utilisée dans la « Moyenne pondérée ».

8 **R14.1**

9 **Le Transporteur confirme que le terme « Moyenne » s'applique aux**
10 **données de 2010 et 2011.**

11 **Question 15**

12 **Références :**

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

15 **Préambule :**

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

1 **Questions:**

2 15.1 Veuillez expliquer la différence entre les conclusions des deux références.

3 **R15.1**

4 **Les indicateurs utilisés sont différents ; leurs définitions sont fournies à la**
5 **pièce HQT-3, Document 3, aux pages 15 (PA Consulting) et 19 (ACÉ).**

6 **Le Transporteur souligne que, dans le cadre du balisage de PA Consulting,**
7 **la majorité des participants provient des États-Unis. Ces derniers**
8 **exploitent leur réseau sous des conditions climatiques différentes de**
9 **celles du Transporteur.**

10 **Les participants au balisage de l'ACÉ étant canadiens, les résultats des**
11 **indicateurs de ce balisage sont davantage comparables à ceux du**
12 **Transporteur, dû notamment à la similitude des conditions climatiques**
13 **auxquelles ils sont soumis.**

14 15.2 Veuillez décrire les actions que le Transporteur entend mettre en place pour améliorer les
15 indicateurs de fiabilité de la référence (i).

16 **R15.2**

17 **Pour les raisons mentionnées en réponse à la question 15.1, le**
18 **Transporteur juge que sa performance doit être évaluée en comparaison**
19 **avec ses pairs canadiens, telle que présentée dans la pièce HQT-3,**
20 **Document 3, en regard au balisage de l'ACÉ. Le Transporteur désire**
21 **maintenir son excellente performance.**

22 **CHARGES NETTES D'EXPLOITATION**

23 **Question 16**

24 **Référence :**

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

26 **Préambule :**

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

31 • *Les mises en exploitation au cours de la période 2011-2014 sont estimées à 6,2 G\$,*
32 *dont 1,6 G\$ pour l'année de base 2013 et 2,3 G\$ pour l'année témoin 2014 ;*

33 • *Le réseau de transport est de plus en plus sollicité ce qui occasionne une pression*
34 *sur celui-ci et contribue ainsi à accélérer le vieillissement des équipements. Cette*
35 *sollicitation accrue requiert différentes interventions afin de corriger certaines*
36 *problématiques ;*

- 1 • L'instauration d'un régime obligatoire de normes de fiabilité reconnues en
2 Amérique du Nord, prévoyant un potentiel de pénalités advenant des non-
3 conformités. » (Nous soulignons)

4 **Question :**

- 5 16.1 Veuillez décrire et quantifier l'impact sur la charge de travail du Transporteur de
6 l'instauration d'un régime obligatoire de normes de fiabilité reconnues en Amérique du Nord,
7 prévoyant un potentiel de pénalités advenant des non-conformités.

8 **R16.1**

9 **Le principal impact pour le Transporteur suite à l'adoption des normes de**
10 **fiabilité obligatoires au Québec est surtout d'ordre administratif puisqu'il**
11 **devra mettre en place, de façon structurée et systématique, des processus**
12 **de suivi et de traçabilité par une gestion de la documentation relative à**
13 **l'application des normes, de façon à être en mesure de démontrer la**
14 **conformité à ces normes par les entités visées.**

15 **Question 17**

16 **Références :**

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

19 **Préambule :**

- 20 (i) « Le Transporteur prévoit que l'augmentation de ses CNE attribuable à l'inflation
21 sera de 13,8 M\$ pour l'année de base 2013. Cette progression s'explique par :

22 • une progression de l'ordre de 3,2 % des coûts salariaux découlant des
23 augmentations et progressions salariales accordées en vertu des conventions
24 collectives de travail ;

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

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

29 **Question :**

- 30 17.1 Veuillez expliquer la différence entre l'utilisation d'un taux d'inflation de 2 % de la référence
31 (i) et l'indice des prix à la consommation de 1,5 % de la référence (ii).

32 **R17.1**

33 **Le taux correspond au taux utilisé dans la demande tarifaire du**
34 **Distributeur (R-3814-2012) pour l'année témoin 2013. Lors de**
35 **l'établissement de la projection des charges nettes d'exploitation pour**
36 **l'année de base 2013, le Transporteur a maintenu ce même taux compte**

1 **tenu que la cible de maîtrise de l'inflation de la Banque du Canada est de**
2 **2,0 %. Le régime de ciblage de l'inflation a pour objectif de maintenir à**
3 **moyen terme le taux d'accroissement de l'IPC global à 2 %.**

4 **De plus, au cours des dernières années, l'IPC a été à plusieurs reprises**
5 **supérieur à la cible de 2 %.**

6 **Question 18**

7 **Référence :**

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

9 **Préambule :**

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

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

19 **Question :**

20 18.1 Veuillez fournir l'hypothèse retenue pour les projections des deux régimes de rémunération
21 incitative en 2013 et 2014 et indiquer les différences par rapport aux années 2011 et 2012, tel
22 que mentionné à la référence.

23 **R18.1**

24 **Voir la réponse à la question 16.1 de la demande de renseignements n° 1**
25 **de l'ACEFO à la pièce HQT-14, Document 2.**

26 **Question 19**

27 **Références :**

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

1 **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			

»

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

6 Les gains d'efficience escomptés et réalisés se traduiront par une réduction d'effectifs
7 de 2 000 personnes chez Hydro-Québec à la fin de 2013, par rapport au niveau de
8 22 500 employés en place au début de 2012.

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

11 **Questions:**

12 19.1 Veuillez fournir la répartition par division (HQD, HQT, HQP, HQÉ, Groupe technologie,
13 CSP, unités corporatives, autres) des 22 500 employés en place au début de 2012, tel que
14 spécifié à la référence (ii).

15 **R19.1**

16 **Cette question dépasse le cadre du dossier.**

1 19.2 De la réduction d'effectifs de 2 000 personnes chez Hydro-Québec à la fin de 2013 dont il est
2 question à la référence (ii), veuillez indiquer combien proviendront de chacune des divisions
3 énumérées en 19.1.

4 **R19.2**

5 **Cette question dépasse le cadre du dossier.**

6 19.3 Veuillez indiquer, pour chacune de ces divisions, le nombre d'employés prévu à la fin de
7 2013.

8 **R19.3**

9 **Cette question dépasse le cadre du dossier.**

10 19.4 Veuillez compléter le tableau 7 de la référence (i) en y ajoutant une colonne indiquant le
11 nombre d'effectifs réduits de chaque composante permettant de répondre à la demande du
12 gouvernement du Québec qu'on retrouve à la référence (ii).

13 **R19.4**

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

16 19.5 Veuillez expliquer la baisse de 79 professionnels permanents en 2011 à 55 professionnels
17 permanents en 2013 et 2014. Veuillez indiquer où le Transporteur prévoit que se retrouveront
18 les 24 professionnels permanents faisant l'objet de la baisse.

19 **R19.5**

20 **Voir la réponse à la question 1.17a de la demande de renseignements n° 1**
21 **de SÉ-AQLPA à la pièce HQT-14, Document 9.**

22 **SERVICES EXTERNES**

23 **Question 20**

24 **Référence :**

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

1 **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.

3 **Questions :**

4 20.1 Veuillez indiquer les nouvelles normes auxquelles doit se conformer le Transporteur et
 5 indiquer pour chacune de quelle autorité elle émane.

6 **R20.1**

7 **Voir la réponse à la question 11.1 de la demande de renseignements n° 1**
 8 **de la Régie à la pièce HQT-14, Document 1.**

9 20.2 Pour chacune de ces normes, veuillez indiquer le montant inclus aux années historiques 2011
 10 et 2012, à l'année de base 2013 et à l'année témoin 2014.

11 **R20.2**

12 **Aucun montant n'a été inclus aux années historiques 2011 et 2012**
 13 **puisque'il s'agit de nouvelles normes ou activités auxquelles le**
 14 **Transporteur doit se conformer ou entreprendre.**

15 **Le Transporteur doit se conformer à de nouvelles normes de protection**
 16 **des infrastructures critiques (CIP) de la NERC. Ces normes établissent un**
 17 **cadre de cyber sécurité permettant l'identification et la protection des**
 18 **actifs électroniques critiques dans le but de soutenir l'exploitation fiable**
 19 **du réseau de transport. Les normes de fiabilité de la NERC ne sont**
 20 **actuellement pas obligatoires au Québec et font l'objet du dossier**
 21 **R-3699-2009. Cependant, ces normes sont obligatoires aux États-Unis et**
 22 **dans les provinces voisines. Le Transporteur se prépare à se conformer à**
 23 **ces normes de la fiabilité de façon volontaire puisqu'elles correspondent**
 24 **aux bonnes pratiques de l'industrie. Le Transporteur compte améliorer son**
 25 **processus de suivi et de traçabilité par une gestion de la documentation**
 26 **relative à l'application des normes, de façon à être en mesure de**

1 démontrer leur conformité à ces normes. Un montant de 0,5 M\$ est alloué
2 à ce besoin.

3 Le Transporteur doit également procéder à la réhabilitation de systèmes
4 de protection d'incendie (3,0 M\$) ainsi que la mise à la norme des
5 traversées de cours d'eau (1,7 M\$). Ces travaux seront réalisés par des
6 entrepreneurs externes à Hydro-Québec.

7 Par ailleurs, concernant l'environnement, le Transporteur doit appliquer la
8 nouvelle réglementation concernant le respect du niveau admissible
9 d'émission des gaz SF6 (0,1 M\$) ainsi que la nouvelle réglementation
10 concernant la présence d'amiante (0,5 M\$). Le Transporteur doit également
11 respecter la réglementation en vigueur au niveau du bruit (0,2 M\$). Ces
12 travaux seront réalisés par des entrepreneurs externes à Hydro-Québec.

13 Finalement, un montant résiduel de -0,3 M\$ s'explique par d'autres
14 facteurs.

15 Voir également la réponse à la question 11.3 de la demande de
16 renseignements n° 1 de la Régie à la pièce HQT-14, Document 1.

17 20.3 Pour chaque norme, veuillez élaborer sur les tâches justifiant les hausses budgétaires
18 demandées en 2013 (relativement à 2012) et 2014.

19 **R20.3**

20 Voir les réponses aux questions 11.1 et 11.3 de la demande de
21 renseignements n° 1 de la Régie à la pièce HQT-14, Document 1.

22 20.4 Veuillez justifier de ne pas demander que cette hausse soit traitée comme un élément
23 exceptionnel.

24 **R20.4**

25 Le Transporteur a déterminé le niveau de ses charges nettes d'exploitation
26 selon sa formule paramétrique de façon globale. Par la suite, selon les
27 priorités actuelles, une allocation à cette rubrique a été réalisée afin de
28 répondre aux nouveaux besoins, tout en s'efforçant de respecter
29 l'enveloppe des charges.

30 20.5 Veuillez indiquer le montant pour l'entretien des actifs inclus aux années historiques 2011 et
31 2012, à l'année de base 2013 et à l'année témoin 2014.

32 **R20.5**

33 Le Transporteur alloue 2,0 M\$ de plus à l'année 2014 afin de répondre aux
34 besoins additionnels de contrôle de la végétation des nouveaux actifs.
35 Voir la réponse à la question 11.3 de la demande de renseignements no 1
36 de la Régie à la pièce HQT-14, Document 1. Pour l'année 2013, aucune
37 allocation supplémentaire n'est demandée à ce titre. Quant aux années
38 historiques 2011 et 2012, le Transporteur effectue une gestion globale de
39 ses charges nettes d'exploitation et il peut être amené à ajuster ou
40 réallouer certaines charges en cours d'année en fonction de nouvelles
41 priorités, tout en s'efforçant de respecter l'enveloppe des charges

1 autorisée par la Régie. Ainsi, le Transporteur n'est pas en mesure de
2 fournir cette information.

3 Le montant permettra au Transporteur de répondre à la révision de la
4 norme FAC-003-2 de la NERC, qui entrera en vigueur en 2014. Cette
5 révision rend la norme plus restrictive au niveau du dégagement des
6 emprises.

7 20.6 Veuillez indiquer la quantité totale d'actifs auxquels se rapportent ces coûts d'entretien pour
8 les années historiques 2011 et 2012, l'année de base 2013 et l'année témoin 2014.

9 **R20.6**
10 **Voir la réponse à la question 20.5.**

11 20.7 Veuillez présenter la méthodologie d'évaluation de l'impact des nouveaux actifs sur le budget
12 de service externe.

13 **R20.7**
14 **Voir la réponse à la question 11.3 de la demande de renseignements n° 1**
15 **de la Régie à la pièce HQT-14, Document 1.**

16 **Par ailleurs, la méthodologie utilisée par le Transporteur considère une**
17 **évaluation paramétrique des coûts par kilomètre de lignes à traiter et en**
18 **fonction du choix d'intervention requis.**

19 20.8 Veuillez démontrer que la hausse de budget demandée en lien avec l'entretien des nouveaux
20 actifs est cohérente avec l'impact qu'un eu de tel nouveaux actifs sur ce budget par le passé.

21 **R20.8**
22 **Le Transporteur effectue une gestion globale de ses charges nettes**
23 **d'exploitation et peut être amené à ajuster ou réallouer certaines charges**
24 **en cours d'année en fonction de nouvelles priorités tout en s'efforçant de**
25 **respecter l'enveloppe des charges autorisée par la Régie. Voir également**
26 **la réponse à la question 20.7.**

27 20.9 Veuillez indiquer le montant de hausse entre 2012 et 2013 qui ne découle ni des nouvelles
28 normes, ni des nouveaux actifs. Veuillez justifier cette hausse.

29 **R20.9**
30 **Voir la réponse à la question 11.1 de la demande de renseignements n° 1**
31 **de la Régie à la pièce HQT-14, Document 1.**

32 20.10 Pourquoi le Transporteur n'a-t-il pas demandé que l'impact des nouvelles normes soit traité
33 comme un élément de suivi particulier ou un budget spécifique.

34 **R20.10**
35 **Voir la réponse à la question 20.4.**

36 20.11 Sauf erreur, la catégorie de dépense *éléments de suivi particuliers* n'a jamais été approuvée
37 pour le Transporteur. Veuillez présenter les critères que le Transporteur entend utiliser pour
38 qualifier un nouvel élément de suivi particulier.

1 **R20.11**

2 **Tel que mentionné à la page 12 de la pièce HQT-6, Document 2, le critère**
 3 **utilisé est d'isoler les dépenses sur lesquelles le Transporteur n'exerce**
 4 **pas de contrôle de gestion. Ces dépenses sont présentées à la section 2.4**
 5 **de cette même pièce.**

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

7 **Question 21 :**

8 **Référence :**

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

10 **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

11

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.

12

1 **Questions :**

2 21.1 Veuillez indiquer si la référence à la pièce HQT-3, Document 1 en préambule vise
3 uniquement la section 2.2 de cette pièce, où si d'autres sections sont visées. Le cas échéant,
4 veuillez préciser les autres sections visées.

5 **21.1**

6 **Le Transporteur le confirme.**

7 21.2 Veuillez préciser à quoi fait référence le Transporteur lorsqu'il mentionne les interventions
8 ciblées et de réhabilitation.

9 **R21.2**

10 **Une intervention ciblée et de réhabilitation consiste en de la maintenance**
11 **corrective ou impliquant un remplacement de pièce importante qui assure**
12 **l'exploitation de l'actif jusqu'à la fin de sa durée d'utilité prévue. Le**
13 **remplacement des composantes au moment opportun permet d'assurer la**
14 **performance optimale et diminue le risque de défaillance majeure qui**
15 **nécessiterait des investissements importants non planifiés afin de**
16 **procéder au remplacement de l'équipement complet.**

17 21.3 Veuillez clarifier si les interventions ciblées et de réhabilitation auxquelles il est fait référence
18 sont relatives à la nouvelle phase où à la stratégie dans son ensemble.

19 **R21.3**

20 **Le Transporteur fait évoluer ses stratégies de maintenance et de pérennité**
21 **vers une stratégie intégrée afin de déterminer l'intervention la plus**
22 **appropriée compte tenu de l'état de l'actif, de la capacité de réalisation et**
23 **des coûts en résultant. La réalisation d'interventions ciblées et de**
24 **réhabilitation sur les équipements est un concept qui s'inscrit dans**
25 **l'évolution vers une stratégie intégrée.**

26 21.4 Veuillez décrire en quoi consiste la nouvelle phase de la stratégie de gestion des actifs.

27 **R21.4**

28 **Voir la section 4.2 de la pièce HQT-3, Document 1.**

29 21.5 Veuillez élaborer sur les activités qui justifient un budget additionnel de près de 10 M\$ pour
30 « *amorcer progressivement* » la nouvelle phase de la stratégie de gestion des actifs et ventiler
31 ce budget additionnel.

32 **R21.5**

33 **Pour contrer de façon efficiente les effets du vieillissement de son réseau**
34 **et de sa sollicitation accrue, le Transporteur met actuellement en place un**
35 **processus décisionnel lui permettant de choisir l'intervention optimale**
36 **entre un remplacement d'équipement en pérennité ou une intervention**
37 **ciblée et de réhabilitation, c'est-à-dire en maintenance corrective ou**
38 **impliquant un remplacement de pièce importante qui assure l'exploitation**
39 **de l'actif jusqu'à la fin de sa durée d'utilité prévue. Ainsi, les interventions**
40 **ciblées et de réhabilitation représentent un besoin de 10 M\$ à la rubrique**
41 **stocks aux charges d'exploitation. Cette évolution se justifie par la**

1 **nécessité d'agir, à court et moyen terme, pour maintenir un service fiable**
 2 **et de qualité, ainsi que la sécurité du réseau, habilitant ainsi le**
 3 **Transporteur à remplir sa mission de base, tout en contrôlant la**
 4 **progression de ses coûts globaux.**

5 **Voir également la section 4.2 de la pièce HQT-3, Document 1.**

6 21.6 Sur le budget de 63,5 M\$ en 2012, veuillez indiquer le montant attribuable à la stratégie de
 7 gestion des actifs.

8 **R21.6**

9 **La nouvelle phase de la stratégie de gestion des actifs n'est pas applicable**
 10 **à l'année 2012.**

11 21.7 Veuillez expliquer la hausse de 3,2 M\$ (5%) du budget entre l'année historique 2012 et
 12 l'année de base 2013.

13 **R21.7**

14 **La hausse s'explique principalement par la nécessité de réaliser diverses**
 15 **interventions de maintenance ciblée et de réhabilitation dont il est**
 16 **question à la section 4 de la pièce HQT-3, Document 1.**

17 **FRAIS CORPORATIFS**

18 **Question 22 :**

19 **Référence :**

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

21 **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%	66,2
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.

22

1 **Questions :**

2 22.1 Veuillez indiquer le coût de retraite réel et prévu pour chacune des divisions et chacune des
3 années.

4 **R22.1**

5 **Le coût de retraite réel et prévu pour le Transporteur ainsi que pour**
6 **l'ensemble d'Hydro-Québec, pour chacune des années 2011 à 2014, est**
7 **présenté dans le tableau R22.1 suivant.**

Tableau R22.1
Coût de retraite inclus dans les frais corporatifs

	Réal 2011		Réal 2012		Année de base 2013		Année témoin 2014	
	Transporteur M\$	Hydro-Québec M\$	Transporteur M\$	Hydro-Québec M\$	Transporteur M\$	Hydro-Québec M\$	Transporteur M\$	Hydro-Québec M\$
Bureaux PDG, PCA, Protectrice de la personne	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Vérification interne	0,1	0,3	0,1	0,4	0,4	1,3	0,3	1,1
Affaires corporatives et secrétariat général	0,1	0,5	0,6	1,9	2,0	6,6	1,6	5,4
Finances	0,0	0,0	0,4	1,4	1,3	4,5	1,1	3,5
Ressources humaines	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-
	0,2	0,8	1,1	3,7	3,7	12,4	3,0	10,0

8 22.2 Veuillez indiquer si les écarts de coût de retraite associés aux frais corporatifs sont neutralisés
9 par le compte d'écart du coût de retraite.

10 **R22.2**

11 **Oui, les écarts de coût de retraite associés aux frais corporatifs sont**
12 **neutralisés par le compte d'écart du coût de retraite.**

FACTURATION INTERNE

14 **Question 23 :**

15 **Référence :**

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

17 **Préambule :**

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

20 **Questions :**

21 23.1 Veuillez expliquer l'écart entre la facturation interne réelle 2012 et le montant prévu au
22 dossier tarifaire 2012 pour l'année historique 2012.

23 **R23.1**

24 **Le Transporteur comprend que l'intervenant fait référence à la rubrique**
25 **Facturation externe. Pour cette rubrique, l'écart s'explique principalement**
26 **par la vente de terrains.**

1 23.2 Veuillez expliquer l'écart entre la facturation interne réelle 2012 et le montant prévu pour les
 2 années 2013 et 2014.

3 **R23.2**

4 **Le Transporteur ne prévoit pas réaliser de gains concernant la vente de**
 5 **terrains pour les années 2013 et 2014.**

6 **CHARGES DE SERVICES PARTAGÉS**

7 **Question 24 :**

8 **Références :**

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

11 **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

12 À la page 21, le Transporteur écrit, aux lignes 8 et 9 : « *En excluant [...] et l'impact des transferts*
 13 *(3,9 M\$), [...] »*

1 **Questions :**

2 24.1 Veuillez indiquer en quoi consistent les transferts dont il est fait mention en préambule.

3 **R24.1**

4 **Voir la page 5 de la pièce HQT-6, Document 2.**

5 24.2 Veuillez ventiler l'impact de la contrepartie de ces transferts selon le format de la référence
6 (ii) pour les années 2011 à 2014.

7 **R24.2**

8 **Voir la réponse à la question 5.2 de la demande de renseignements n° 1 de**
9 **l'UC à la pièce HQT-14, Document 10.**

10 24.3 Pour chaque année, veuillez indiquer l'impact des transferts totalisant 3,9 M\$ sur les budgets
11 du Groupe Technologique, du Centre de services partagés et des Unités corporatives pour les
12 années 2013 et 2014.

13 **R24.3**

14 **Voir la réponse à la question 5.2 de la demande de renseignements n° 1 de**
15 **l'UC à la pièce HQT-14, Document 10.**

16 24.4 Veuillez présenter l'impact budgétaire des réductions d'effectifs globales de 2000 postes en
17 2013 et 2014 selon la ventilation du tableau 10.

18 **R24.4**

19 **Cette question dépasse le cadre du dossier.**

20 24.5 Veuillez expliquer l'absence d'un montant pour le coût de retraite non réparti par produits
21 pour 2012. Doit-on comprendre que le coût de retraite 2012 a été réparti par produit?

22 **R24.5**

23 **Voir la réponse à la question 12.1 de la demande de renseignements n° 1**
24 **de la Régie à la pièce HQT-14, Document 1.**

25 24.6 Est-ce que le coût de retraite réparti par produits représente l'ensemble du coût de retraite des
26 services partagés ou est-ce qu'une portion du coût de retraite est répartie et une autre ne l'est
27 pas?

28 **R24.6**

29 **Voir la réponse à la question 12.1 de la demande de renseignements n° 1**
30 **de la Régie à la pièce HQT-14, Document 1.**

31 24.7 Veuillez refaire le tableau 10 en excluant le coût de retraite de chacune des données,
32 lorsqu'applicable.

33 **R24.7**

34 **Voir la réponse à la question 12.1 de la demande de renseignements n° 1**
35 **de la Régie à la pièce HQT-14, Document 1.**

1 **GROUPE TECHNOLOGIE**

2 **Question 25 :**

3 **Références :**

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

8 **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

9 **Questions :**

10 25.1 Veuillez refaire le tableau A2-1 de la référence (i) en excluant le coût de retraite de chacune
11 des données, lorsqu'applicable.

12 **R25.1**

13 **Voir la réponse à la question 12.1 de la demande de renseignements n° 1**
14 **de la Régie à la pièce HQT-14, Document 1.**

1 25.2 À la référence (ii), le Transporteur mentionne des ajustements organisationnels en 2012 et
2 2013. Veuillez confirmer que ces ajustements organisationnels n'affectent pas la
3 comparabilité interannuelle des données présentées au tableau A2-1 de la référence (iv).

4 **R25.2**

5 **Voir la réponse à la question 5.2 de la demande de renseignements n° 1 de**
6 **l'UC à la pièce HQT-14, Document 10.**

7 25.3 Veuillez indiquer les postes budgétaires (selon le niveau de détail du tableau de la page 4 de
8 la pièce HQT-5, document 1) dont le budget est réduit par ce transfert et indiquer le montant
9 de la réduction pour chacun.

10 **R25.3**

11 **Voir la réponse à la question 5.2 de la demande de renseignements n° 1 de**
12 **l'UC à la pièce HQT-14, Document 10.**

13 25.4 Veuillez justifier la hausse de 6,5 M\$ du budget du Groupe Technologie entre l'année 2012 et
14 l'année 2013. Veuillez de plus justifier spécifiquement :

15 **R25.4**

16 **Voir les réponses aux questions 25.4.1 à 25.4.4.**

17 25.4.1 la hausse de 3,3 M\$ (5%) en Conduite du réseau en Télécommunications;

18 **R25.4.1**

19 **La hausse s'explique essentiellement par l'augmentation du coût de**
20 **retraite en 2013.**

21 25.4.2 la hausse de 1,6 M\$ (229%) des Centres d'appel en Télécommunications;

22 **R25.4.2**

23 **La rubrique complète s'intitule « Centres d'appel, consoles**
24 **téléphoniques et autres ». La hausse s'explique par des projets de**
25 **la catégorie « autres », initialement prévus à titre de charges**
26 **d'exploitation pour l'année 2012 mais qui ont par la suite répondu**
27 **aux critères de capitalisation.**

28 **Tel que présenté au tableau A2-2, à la page 27 de la pièce HQT-6,**
29 **Document 2, un montant de 2,3 M\$ a été facturé par le Groupe**
30 **Technologie à l'année historique 2012. De ce montant, une somme**
31 **de 1,6 M\$ est reliée à des projets de la catégorie « autres » qui ont**
32 **répondu aux critères de capitalisation. Ainsi, un montant résiduel**
33 **de 0,7 M\$ a été réalisé aux charges nettes d'exploitation. Pour**
34 **l'année 2013, le Transporteur ne prévoit pas de montant**
35 **capitalisable.**

36 25.4.3 la hausse de 1,0 M\$ (18%) des Services de base en Technologie de l'information;

37 **R25.4.3**

38 **La hausse s'explique par l'augmentation du coût de retraite en 2013**
39 **ainsi que par la croissance liée à divers projets d'entreprise.**

1 25.4.4 la hausse de 0,6 M\$ (20%) des services d'exploitation en Technologie de
2 l'information.

3 **R25.4.4**

4 **La hausse s'explique par la mise en service de différents systèmes**
5 **qui ont engendré un accroissement des coûts d'exploitation et de**
6 **stockage, ainsi que par l'augmentation du coût de retraite en 2013.**

7 25.5 Veuillez expliquer l'évolution de l'indicateur d'efficacité Coût d'utilisation SAR par effectif
8 de la référence (iii) entre 2012 et 2013.

9 **R25.5**

10 **L'évolution entre 2012 et 2013 s'explique essentiellement par une hausse**
11 **du Coût d'utilisation SAR due à l'augmentation de la charge de retraite**
12 **ainsi que par une baisse du nombre d'effectifs.**

13 25.6 Veuillez expliquer l'évolution de l'indicateur d'efficacité Coût de services de bureautique
14 par ordinateur de la référence (iii) entre 2012 et 2013 (5,0%) et entre 2011 et 2013 (7,5%).

15 **R25.6**

16 **L'évolution de l'indicateur entre 2012 et 2013 s'explique essentiellement**
17 **par l'augmentation du coût de retraite en 2013. Entre 2011 et 2013,**
18 **l'évolution de l'indicateur s'explique par l'inflation de 2011 à 2012 et par**
19 **l'augmentation du coût de retraite de 2012 à 2013.**

20 **CENTRE DE SERVICES PARTAGÉS**

21 **Question 26 :**

22 **Références :**

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

26 **Préambule :**

27 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

- 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.
- 2
- 3 La référence (iii) présente le tableau suivant :

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

Domaines	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	2,7	41,0	40,5	0,2	40,7
Gestion du matériel	17,1	1,1	18,2	15,8	1,7	17,5	14,9	2,8	17,7	16,9	0,8	17,7
Alimentation et hébergement	7,0		7,0	6,6		6,6	8,7		8,7	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	1,9		1,9	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	98,6	1,0	99,6
Rendement sur les actifs du fournisseur	2,2		2,2	1,2		1,2	1,3		1,3	1,5		1,5
Total incluant rendement	96,1	2,5	98,6	91,5	1,9	93,4	96,7	7,5	104,2	100,1	1,0	101,1

- 4 **Questions :**
- 5 26.1 Veuillez refaire le tableau A3-1 en excluant le coût de retraite de chacune des données,
- 6 lorsqu'applicable.
- 7 **R26.1**
- 8 **Voir la réponse à la question 12.1 de la demande de renseignements n° 1**
- 9 **de la Régie à la pièce HQT-14, Document 1.**
- 10 26.2 Relativement à la référence (ii), veuillez indiquer l'impact du transfert des activités de l'unité
- 11 Propriété immobilière sur le budget du domaine immobilier.
- 12 **R26.2**
- 13 **Ce transfert concerne les activités du Distributeur. Il n'y a aucun impact**
- 14 **pour le Transporteur.**

1 26.3 Veuillez indiquer les postes budgétaires (selon le niveau de détail du tableau de la page 4 de
2 la pièce HQT-5, Document 1) dont le budget est réduit par ce transfert et indiquer le montant
3 de la réduction pour chacun.

4 **R26.3**

5 **Voir la réponse à la question 26.2.**

6 26.4 Veuillez justifier la hausse de 5,2 M\$ du budget d'exploitation du CSP entre l'année
7 historique 2012 et l'année de base 2013 (référence (iii)). Veuillez de plus justifier
8 spécifiquement :

9 **R26.4**

10 **Voir les réponses aux questions 26.4.1 à 26.4.4.**

11 26.4.1 la hausse de 0,5 M\$ (16%) pour le domaine Acquisition;

12 **R26.4.1**

13 **L'augmentation de la facturation de ce domaine provient**
14 **principalement des ajustements des processus et ce, en raison de**
15 **la nouvelle réglementation afférente.**

16 26.4.2 la hausse de 2,2 M\$ (6%) pour le domaine Immobilier;

17 **R26.4.2**

18 **La facturation totale de ce domaine pour 2012 est de 36,3 M\$ et de**
19 **42,0 M\$ pour 2013, soit une hausse de 5,7 M\$. Cette hausse**
20 **provient principalement de projets d'aménagement non réalisés en**
21 **2012, dont 2,2 M\$ aux charges d'exploitation, tel qu'indiqué dans le**
22 **tableau A3-2 présenté à la référence (iii).**

23 26.4.3 la hausse de 2,1 M\$ (32%) pour le domaine Alimentation et hébergement;

24 **R26.4.3**

25 **L'augmentation de la facturation de 2013 provient principalement de**
26 **l'augmentation de la prévision des contrats des fournisseurs**
27 **externes.**

28 26.4.4 la hausse de 1,1 M\$ (20%) pour le Transport aérien.

29 **R26.4.4**

30 **L'augmentation de la facturation 2013 provient principalement de**
31 **l'augmentation des coûts des installations aéroportuaires, du**
32 **carburant et de l'augmentation de la volumétrie du Transporteur.**

33 26.5 Veuillez justifier la hausse de 3,2 M\$ du budget d'exploitation du CSP entre l'année de base
34 2013 et l'année témoin 2014 (référence (iii)). Veuillez de plus justifier spécifiquement :

35 **R26.5**

36 **Voir les réponses aux questions 26.5.2 et 26.5.3.**

1 26.5.1 la hausse de 0,5 M\$ (14%) pour le domaine Acquisition;

2 **R26.5.1**

3 **L'augmentation de la facturation 2014 provient principalement de**
4 **l'augmentation de la volumétrie du Transporteur.**

5 26.5.2 la hausse de 2,2 M\$ (6%) pour le domaine Immobilier;

6 **R26.5.2**

7 **La facturation totale de ce domaine pour 2013 est de 42,0 M\$ et de**
8 **40,7 M\$ pour 2014, soit une baisse de 1,3 M\$. Cette baisse provient**
9 **principalement d'une réduction de volumétrie du Transporteur. La**
10 **réduction de volumétrie en 2014 se reflète au niveau des**
11 **investissements. Toutefois, la portion prévue aux charges**
12 **d'exploitation a augmenté dû aux différents travaux de maintenance**
13 **des bâtiments.**

14 26.5.3 la hausse de 2,0 M\$ (13%) pour le domaine Gestion du matériel;

15 **R26.5.3**

16 **La facturation totale de ce domaine est de 18,7 M\$ pour 2013 et de**
17 **17,7 M\$ pour 2014, soit une baisse de 1,0 M\$. Cette baisse provient**
18 **principalement de la réduction des services de transport**
19 **spécialisés et de la réduction de volumétrie du Transporteur.**
20 **Toutefois, la portion prévue aux charges d'exploitation a augmenté**
21 **dû aux différents travaux de maintenance des équipements.**

22 26.6 Veuillez expliquer en quoi consistent et justifier les investissements en Immobilier et en
23 Gestion du matériel de la référence (iii).

24 **R26.6**

25 **Les investissements à effectuer en immobilier sont liés à différents travaux**
26 **de maintenance et de réparation aux bâtiments appartenant**
27 **au Transporteur.**

28 **Les coûts en gestion du matériel dont le transport spécialisé sont associés**
29 **à des travaux de remplacement d'équipements.**

30 26.7 Veuillez de plus expliquer la hausse des investissements en 2013 dans ces deux domaines.

31 **R26.7**

32 **Le Transporteur explique cette hausse par un niveau exceptionnellement**
33 **bas en 2012 et par un projet aux investissements en Immobilier, soit la**
34 **réfection du centre de téléconduite de Trois-Rivières en 2013.**

35 **La hausse des coûts en investissement, Gestion du matériel est associée**
36 **au transport spécialisé lié au programme de remplacement d'équipement.**

1 **UNITÉS CORPORATIVES**2 **Question 27 :**3 **Références :**

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

6 **Préambule :**

7 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

8 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.
- 9 13 Tous ces transferts n'ont aucun impact sur les revenus requis du Transporteur.

1 **Questions :**

2 27.1 Veuillez refaire le tableau A4-1 en excluant le coût de retraite de chacune des données,
3 lorsqu'applicable.

4 **R27.1**

5 **Voir la réponse à la question 12.1 de la demande de renseignements n° 1**
6 **de la Régie à la pièce HQT-14, Document 1.**

7 27.2 À la référence (ii), le Transporteur mentionne des ajustements organisationnels en 2012, 2013
8 et 2014. Veuillez indiquer si ces changements organisationnels affectent la comparabilité des
9 données du tableau A4-1 entre les années.

10 **R27.2**

11 **Voir la réponse à la question 5.2 de la demande de renseignements n° 1 de**
12 **l'UC à la pièce HQT-14, Document 10.**

13 27.3 Veuillez quantifier l'impact de l'ajustement organisationnel de 2012 sur le budget du
14 domaine Finances pour chacune des années du tableau A4-1.

15 **R27.3**

16 **Voir la réponse à la question 5.2 de la demande de renseignements n° 1 de**
17 **l'UC à la pièce HQT-14, Document 10.**

18 27.4 Veuillez identifier les postes budgétaires (selon le niveau de détail du tableau de la page 4 de
19 HQT-5, Document 1) dont le budget est réduit par cet ajustement organisationnel et indiquer
20 le montant de la réduction pour chacun.

21 **R27.4**

22 **Voir la réponse à la question 5.2 de l'UC à la pièce HQT-14, Document 10.**

23 27.5 Veuillez quantifier l'impact de l'ajustement organisationnel de 2013 sur le budget du
24 domaine Ressources humaines pour chacune des années du tableau A4-1.

25 **R27.5**

26 **Voir la réponse à la question 5.2 de la demande de renseignements n° 1 de**
27 **l'UC à la pièce HQT-14, Document 10.**

28 27.6 Veuillez identifier les postes budgétaires (selon le niveau de détail du tableau de la page 4 de
29 HQT-5, Document 1) dont le budget est réduit par cet ajustement organisationnel et indiquer
30 le montant de la réduction pour chacun.

31 **R27.6**

32 **Voir la réponse à la question 5.2 de la demande de renseignements n° 1 de**
33 **l'UC à la pièce HQT-14, Document 10.**

1 27.7 Veuillez quantifier l'impact de l'ajustement organisationnel de 2014 sur le budget du
2 domaine Finances pour chacune des années du tableau A4-1.

3 **R27.7**

4 **Voir la réponse à la question 5.2 de la demande de renseignements n° 1 de**
5 **l'UC à la pièce HQT-14, Document 10.**

6 27.8 Veuillez identifier les postes budgétaires (selon le niveau de détail du tableau de la page 4 de
7 HQT-5, Document 1) dont le budget est réduit par cet ajustement organisationnel et indiquer
8 le montant de la réduction pour chacun.

9 **R27.8**

10 **Voir la réponse à la question 5.2 de la demande de renseignements n° 1 de**
11 **l'UC à la pièce HQT-14, Document 10.**

12 27.9 Veuillez élaborer sur la probabilité de réalisation de l'ajustement organisationnel de 2014 et
13 sur l'état d'avancement du projet. Veuillez indiquer la date de transfert prévue à ce jour.

14 **R27.9**

15 **Cet ajustement organisationnel sera complété au cours de l'année 2014.**

16 **COÛTS CAPITALISÉS**

17 **Question 28 :**

18 **Références :**

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

21 **Préambule :**

22 La référence (i) présente le tableau suivant :

Tableau 12
Coûts capitalisés vs investissements (M\$)

	Année historique 2010	Année historique 2011	Année historique 2012	Année de base 2013	Année témoin 2014
Paramètres					
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).

1

2 À la référence (ii), le HQT indique :

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

11 **Questions :**

12 28.1 Est-ce la position du Transporteur que le niveau des charges capitalisables est indépendant du
13 niveau des investissements?

14 **R28.1**

15 **Comme mentionné à la référence (i), il n'existe pas de lien systématique**
16 **entre les investissements et les coûts capitalisés.**

1 28.2 S'il n'y a pas de lien direct systématique à établir entre investissements et coûts capitalisés,
2 peut-il tout de même y avoir un lien indirect?

3 **R28.2**

4 **Voir la réponse à la question 28.1.**

5 28.3 Veuillez indiquer quels sont les déterminants du niveau de coût capitalisés.

6 **R28.3**

7 **Voir la réponse à la question 19.3 de la demande de renseignements n° 1**
8 **de l'ACEFO à la pièce HQT-14, Document 2.**

9 28.4 Veuillez indiquer quels sont les déterminants du nombre d'heures de prestation de travail aux
10 investissements.

11 **R28.4**

12 **Le nombre d'heures de prestation de travail est évalué projet par projet.**

13 **Bien que le nombre d'heures de prestation de travail prévues pour 2013 et**
14 **2014 soit identique, le Transporteur réitère que cette prévision est établie**
15 **projet par projet. Celle-ci est basée sur un ensemble de projets dont le**
16 **niveau autorisé est plus important pour l'année 2013, considérant le dépôt**
17 **du dossier un an plus tard, que pour l'année 2014.**

18 **Par ailleurs, comme mentionné à la page 23 de la pièce HQT-6,**
19 **Document 2, le Transporteur réitère qu'il n'y a pas de lien direct**
20 **systématique à établir entre les investissements et les coûts capitalisés.**

21 28.5 Veuillez présenter la méthodologie de prévision des heures de prestations de travail aux
22 investissements.

23 **R28.5**

24 **Voir la réponse à la question 28.4.**

25 28.6 Veuillez présenter le détail du calcul permettant au Transporteur d'établir le nombre précis de
26 1142,9 heures de prestations de travail aux investissements en 2013. Veuillez justifier les
27 hypothèses utilisées pour le calcul.

28 **R28.6**

29 **Voir la réponse à la question 28.4.**

30 28.7 Veuillez présenter le détail du calcul permettant au Transporteur d'établir le montant nombre
31 précis de 1142,9 heures de prestations de travail aux investissements en 2014. Veuillez
32 justifier les hypothèses utilisées pour le calcul.

33 **R28.7**

34 **Voir la réponse à la question 28.4.**

1 28.8 La FCEI comprend de la référence (ii) que la prévision globale des heures de prestations de
2 travail capitalisable repose en tout ou en partie sur les évaluations propres à chaque projet.
3 Veuillez confirmer ou infirmer cette compréhension.

4 **R28.8**
5 **Voir la réponse à la question 28.4.**

6 28.9 Veuillez indiquer si le nombre d'heures de prestation de travail capitalisables est établi projet
7 par projet, de façon globale ou en combinant les deux approches. Veuillez élaborer.

8 **R28.9**
9 **Voir la réponse à la question 28.4.**

10 28.10 Veuillez indiquer comment est établi le nombre d'heures capitalisables dans le cas d'un projet
11 spécifique.

12 **R28.10**
13 **Voir la réponse à la question 28.4.**

14 28.11 Si applicable, veuillez indiquer comment est établi le nombre d'heures capitalisables lorsque
15 celles-ci sont établies de façon globale pour en ensemble de projets.

16 **R28.11**
17 **Sans objet.**

18 28.12 Veuillez indiquer le nombre de projets d'investissement réels ou prévus pour les années 2007
19 à 2014.

20 **R28.12**
21 **Cette question dépasse le cadre du dossier.**

22 28.13 Veuillez indiquer le montant de coûts capitalisés attribuable aux ateliers de remise à neuf
23 pour les années 2007 à 2014.

24 **R28.13**
25 **Les coûts capitalisés reliés aux ateliers de remise à neuf sont de 10,1 M\$**
26 **pour l'année historique 2010, 8,4 M\$ pour l'année historique 2011 et 2,8 M\$**
27 **pour l'année historique 2012.**

28 28.14 Veuillez indiquer le niveau des coûts capitalisés réels pour les 8 premiers mois de 2013.

29 **R28.14**
30 **Le Transporteur s'en tient à sa preuve puisque la Régie a ordonné au**
31 **Transporteur de lui soumettre les données de l'année de base 2013 selon**
32 **quatre mois réels et huit mois projetés, conformément à l'exigence de la**
33 **Régie au paragraphe 111 de la décision D-2013-090.**

34 28.15 Veuillez indiquer le niveau des coûts capitalisés prévus pour les 4 derniers mois de 2013.

35 **R28.15**
36 **Voir la réponse à la question 28.14.**

1 28.16 Veuillez décrire l'implication respective de HQÉ et de HQT dans les projets
2 d'investissements du Transporteur.

3 **R28.16**

4 **Chacune des demandes d'autorisation pour les projets dont le coût est**
5 **supérieur ou égal à 25 M\$ présente ce type d'information.**

6 28.17 Veuillez indiquer s'il y a eu une évolution dans l'implication de HQÉ dans les projets du
7 Transporteur au cours des années 2007 à 2012.

8 **R28.17**

9 **Tel que mentionné à la page 17 de la pièce HQT-6, Document 2, le**
10 **Transporteur constate un accroissement des projets réalisés par le groupe**
11 **Hydro-Québec Équipement et services partagés.**

12 28.18 Veuillez indiquer s'il est prévu que l'implication de HQÉ dans les projets du Transporteur
13 soit modifiée en 2013 et 2014 par rapport à ce qui s'est fait en 2012.

14 **R28.18**

15 **L'implication du groupe Hydro-Québec Équipement est évaluée projet par**
16 **projet.**

17 **Voir également la réponse à la question 28.17.**

18 28.19 Veuillez présenter l'évolution des coûts capitalisables facturés par HQÉ de 2007 à 2014.

19 **R28.19**

20 **Les coûts facturés par Hydro-Québec Équipement aux investissements ne**
21 **concernent pas les coûts capitalisés du Transporteur. Cette question**
22 **dépasse le cadre du présent dossier.**

23 28.20 Veuillez indiquer le niveau des investissements pour les années 2007 à 2009.

24 **R28.20**

25 **Cette question dépasse le cadre du présent dossier.**

26 28.21 Veuillez expliquer la croissance de près de 10% du taux horaire (excluant le coût de retraite)
27 de la prestation de travail entre 2011 et 2012 et la croissance de près de 20% entre 2010 et
28 2012.

29 **R28.21**

30 **Le Transporteur tient à préciser que l'augmentation est de 8,9 % entre 2011**
31 **et 2012 et de 16,0 % entre 2010 et 2012. La croissance du taux horaire**
32 **s'explique principalement par l'inflation ainsi que par l'augmentation de**
33 **dépenses d'amortissement.**

1 **MISES EN EXPLOITATION**

2 **Question 29 :**

3 **Référence :**

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

5 **Préambule :**

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

7 La FCEI compile le tableau suivant :

8 **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%

9 **Questions :**

10 29.1 Pour chacun des projets du tableau 18, veuillez indiquer l'année et le mois prévu de mise en
11 service au moment de la première inclusion du projet dans une demande tarifaire.

12 **R29.1**

13 **Le volume de projets à répertorier est important et représente une tâche**
14 **considérable. De plus, la grande majorité des informations sont**
15 **disponibles dans les causes tarifaires et les rapports annuels antérieurs.**

16 **Voir également la réponse à la question 20.1 de la demande de**
17 **renseignements n° 1 de la Régie à la pièce HQT-14, Document 1.**

18 29.2 Pour chacun des projets du tableau 18, veuillez indiquer l'année et le mois réel de mise en
19 service.

20 **R29.2**

21 **Voir la réponse à la question 29.1.**

22 29.3 Veuillez faire le même exercice pour les tableaux 19, 20 et 21.

23 **R29.3**

24 **Voir la réponse à la question 29.1.**

1 29.4 Veuillez expliquer en quoi consiste le projet « Gestion conformité de l'exploitation TI » du
2 tableau 21.

3 **R29.4**

4 **Le projet consiste en la mise en place de systèmes permettant d'adresser**
5 **les différents types de violations potentielles, concernant les volets**
6 **technologie informatique. Ce projet est subdivisé en six livrables distincts**
7 **qui sont les suivants :**

- 8 **1. Mettre en place des outils pour la gestion des accès ;**
- 9 **2. Mettre en place des outils pour la gestion des intrusions des logiciels**
10 **malveillants (IDS) ;**
- 11 **3. Mettre en place des outils pour la gestion des adresses IP et des**
12 **services DNS (IPAM) ;**
- 13 **4. Mettre en place des plans de protection de l'information ;**
- 14 **5. Mettre en place des outils pour la gestion de la conformité, notamment**
15 **pour la gestion des preuves ;**
- 16 **6. Implanter les meilleures pratiques de gestion de l'exploitation (ITIL).**

17 29.5 Veuillez justifier de prévoir 7,9 M\$ de mises en exploitation d'actifs incorporels pour ce
18 projet en 2014 alors que la Valeur autorisée HQ n'est que de 3,9 M\$.

19 **R29.5**

20 **La valeur autorisée de 3,9 M\$ était attribuable à des crédits d'engagement**
21 **pour les avant-projets des six livrables édités en réponse à la**
22 **question 29.4 en plus de la réalisation complète de la mise en place des**
23 **outils pour la gestion des accès. L'autorisation pour la réalisation des**
24 **livrables 2 à 6 est présentement en cours.**

25 29.6 Veuillez expliquer en quoi consiste le projet « Refonte Prévision de la demande » au
26 tableau 18.

27 **R29.6**

28 **Le projet « Refonte de la prévision de la demande » consiste à remplacer**
29 **et à consolider les systèmes de prévision de la demande en énergie**
30 **électrique. Ces systèmes constituent un ensemble d'outils hautement**
31 **stratégiques pour les différentes divisions d'Hydro-Québec dont la**
32 **fonction principale est de prévoir les besoins québécois à l'heure et à la**
33 **minute selon les conditions climatiques réelles, prévues et normales afin**
34 **d'assurer l'équilibre entre l'offre et la demande.**

1 29.7 Veuillez justifier le budget de 16,4 M\$ pour ce projet.

2 **R29.7**

3 **Ces systèmes étaient âgés de 25 ans et tant l'infrastructure que les volets**
4 **applicatifs étaient désuets. La collaboration de Gartner Group a été**
5 **sollicitée pour la recherche d'un produit commercial. Compte tenu du**
6 **résultat de cette recherche, le Transporteur a conclu qu'aucun produit**
7 **commercial ne répondait aux exigences du processus de prévision de la**
8 **demande. En conséquence, le projet « Refonte Prévision de la demande »**
9 **se veut un remplacement d'un système hautement stratégique au niveau**
10 **de l'équilibre entre l'offre et la demande et au niveau de la gestion de la**
11 **pointe hivernale, via un développement informatique sur mesure.**

12 29.8 Veuillez indiquer l'état d'avancement actuel du projet « Remplacement progiciels (OSM) »
13 du tableau 20 et indiquer la date prévue de mise en service à ce jour.

14 **R29.8**

15 **Le projet est en phase d'essai intégré. L'implantation est prévue**
16 **pour le 8 novembre 2013 et la mise en exploitation est prévue pour**
17 **le 31 décembre 2013.**

18 29.9 Veuillez quantifier l'impact de ce projet sur les différents postes du revenu requis et en
19 particulier sur le nombre d'équivalents temps complets et la masse salariale pour les années
20 2013 et 2014.

21 **R29.9**

22 **L'impact lié à l'investissement de 32,4\$ M\$ sur les revenus requis annuel**
23 **moyen est de 3,9 M\$ sur une période de 10 ans, tel que présenté à la**
24 **page 17 de la demande R-3794-2012. Le projet s'inscrit dans la catégorie**
25 **d'investissements « maintien des actifs » et n'a pas d'incidence sur le**
26 **nombre d'équivalents temps complet et la masse salariale pour les années**
27 **2013 et 2014.**

28 29.10 Veuillez justifier la hausse des mises en exploitation d'actifs incorporels en 2014, malgré une
29 baisse des immobilisations (voir tableau en préambule).

30 **R29.10**

31 **Il n'y a aucune corrélation entre le niveau des mises en exploitation des**
32 **actifs incorporels et celui des immobilisations (actifs corporels reliés aux**
33 **projets de postes et lignes). En effet, les déclencheurs, les finalités et les**
34 **ressources requises pour ces projets ne sont pas reliés.**

35 29.11 Veuillez décrire en quoi consistent les actifs incorporels inclus sous la catégorie « Autres »
36 des « Mises en exploitation de moins de 25 M\$ ».

37 **R29.11**

38 **Les actifs incorporels inclus dans la section « Autres » comportent des**
39 **projets en technologie informatique (logiciels) et en innovation**
40 **technologique (recherche et développement) dont la valeur de mises en**
41 **exploitation est inférieure à 5 M\$.**

1 **Question 30 :**

2 **Références :**

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

5 **Préambule :**

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

7 **Question :**

8 30.1 Veuillez expliquer que des mises en exploitation soient prévues à la référence (ii) pour le
9 projet de mise à niveau du réseau de transport principal alors que la référence (i) suggère que
10 toutes les mises en service finales pour ce projet sont en 2012 ou avant.

11 **R30.1**

12 **Les mises en service prévues en 2013 apparaissant à la référence (ii)**
13 **représentent des travaux résiduels de plusieurs installations. Ces coûts**
14 **sont mis en service au fur et à mesure de leur réalisation pour un montant**
15 **global de 7 M\$ dans l'année 2013.**

16 **Question 31 :**

17 **Références :**

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

22 **Préambule :**

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

24 La FCEI compile le tableau suivant :

25 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		

1 **Questions :**

2 31.1 Veuillez indiquer si des données publiques existent qui permettraient de compléter le tableau
3 en préambule pour l'année 2010. Le cas échéant, veuillez compléter le tableau.

4 **R31.1**

5 **Le Transporteur n'avait pas procédé à ce découpage des mises en service**
6 **dans la demande R-3706-2009 pour l'année 2010. Cependant, le montant**
7 **réel pour 2010 de 458,3 M\$ est présenté au Rapport annuel au 31 décembre**
8 **2010.**

9 31.2 Veuillez expliquer la hausse du niveau des mises en exploitation en immobilisations de la
10 catégorie « Autres » des « mises en exploitation de moins de 25 M\$ » entre 2012 (290,8 M\$)
11 et 2013 (352,0 M\$).

12 **R31.2**

13 **Certaines des mises en exploitation initialement prévues en 2012 n'ont pas**
14 **pu être réalisées et ont été déplacées à 2013. En 2012, un événement**
15 **exceptionnel, l'incident associé aux transformateurs de courant 735 kV**
16 **(R-3804-2012) a eu des répercussions importantes sur certains projets qui**
17 **n'ont pas pu être mis en exploitation selon les échéanciers prévus en**
18 **raison des zones d'accès limités mises en place dans certains postes.**

19 31.3 Veuillez expliquer les écarts observés à ce niveau entre la prévision de l'année témoin et le
20 résultat réel pour les années 2009, 2011 et 2012.

21 **R31.3**

22 **Ces écarts s'expliquent principalement par des mises en exploitation de**
23 **5 M\$ et moins qui ne se sont pas réalisées. Cette réponse est en lien avec**
24 **les rapports annuels de chacune de ces années pour la rubrique**
25 **« Autres ».**

26 **Par ailleurs, le Transporteur tient à préciser que plusieurs motifs peuvent**
27 **contribuer à expliquer le niveau moindre de la rubrique « Autres », dont**
28 **notamment le report de mises en exploitation, la réalisation de projets**
29 **moins coûteux que prévus ou encore le reclassement de projets de la**
30 **rubrique « Autres » à la rubrique « Mises en exploitation de projets d'une**
31 **valeur inférieure à 25 M\$ » en cours de réalisation de projets. Pour ce**
32 **dernier motif, le Transporteur souligne que l'ensemble des mises en**
33 **exploitation doivent être considérées, pour fins d'évaluation et d'analyse**
34 **des écarts à ce titre, et non pas seulement celles présentées sous la**
35 **rubrique « Autres ».**

36 **Comme démontré dans la réponse à la question 20.1 de la demande de**
37 **renseignements n° 1 de la Régie, pour l'ensemble de ces mises en**
38 **exploitation, le degré de précision des prévisions du Transporteur à ce**
39 **titre selon la moyenne des 13 soldes sur l'horizon 2009 à 2012 est de**
40 **l'ordre de 99 % (écart de l'ordre de 1 %), à l'exception de 2012 (écart de**
41 **l'ordre de 2,3 %).**

1 31.4 Veuillez décrire la méthodologie utilisée pour prévoir le budget de la catégorie « Autres » des
2 « mises en exploitation de moins de 25 M\$ ».

3 **R31.4**

4 **La méthodologie en place pour établir les prévisions est la même pour**
5 **tous les projets.**

6 **Voir également la réponse à la question 20.1 de la demande de**
7 **renseignements n° 1 de la Régie à la pièce HQT-14, Document 1.**

8 31.5 Veuillez présenter le détail des calculs permettant d'obtenir les montants de 352,0 M\$ en
9 2013 et 263,2 M\$ en 2014.

10 **R31.5**

11 **Ces montants représentent en majeure partie la somme des prévisions des**
12 **projets < 25 M\$ dont la mise en exploitation est inférieure à 5 M\$.**

13 **AMORTISSEMENT**

14 **Question 32 :**

15 **Référence :**

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

17 **Préambule :**

18 À la référence, le Transporteur indique :

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

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

29 **Questions :**

30 32.1 Veuillez indiquer si l'exercice de mise en conformité prévu est similaire aux exercices de
31 mise en conformité réalisés par le passé. Dans la négative, veuillez expliquer en quoi il est
32 différent.

33 **R32.1**

34 **L'exercice prévu de corroboration des actifs et de révision des durées**
35 **d'utilité est similaire aux exercices réalisés annuellement.**

1 32.2 Veuillez indiquer à quand remonte le dernier exercice de mise en conformité.

2 **R32.2**

3 **Le Transporteur exécute ses travaux de corroboration des actifs et de**
4 **révision des durées d'utilité en conformité avec son plan quinquennal.**
5 **L'exercice actuel est en cours depuis 2009. L'exercice précédent avait**
6 **débuté en 2004.**

7 32.3 Veuillez indiquer quel à été l'impact sur la dépense d'amortissement des trois derniers
8 exercices de mise en conformité.

9 **R32.3**

10 **L'exercice en cours a engendré des impacts sur la dépense**
11 **d'amortissement de l'ordre de 13,9 M\$ en 2011 et 18,7 M\$ en 2012.**

12 **La question relative à l'exercice précédent dépasse le cadre du présent**
13 **dossier.**

14 32.4 Veuillez décrire la méthodologie utilisée pour établir la prévision de 21,5 M\$.

15 **R32.4**

16 **Dans le cadre de la planification de ses travaux de pérennité à venir sur le**
17 **réseau, le Transporteur constate que la pérennité de certains équipements**
18 **se fera par le biais de remplacements de certaines de ses composantes,**
19 **dont la durée d'utilité est plus courte que celle des équipements. Le**
20 **Transporteur anticipe donc que ces équipements devront être scindés en**
21 **plusieurs composantes dans son registre des actifs et ainsi permettre des**
22 **périodes d'amortissement adaptées.**

23 **Le Transporteur priorise ses travaux basé sur le cycle et les priorités du**
24 **plan quinquennal et il établit sa prévision basée sur un ensemble de**
25 **facteurs dont son expérience passée, la planification et le rythme de**
26 **réalisation des projets de pérennité ainsi que sur sa capacité de**
27 **réalisation. Au moment de déposer les dossiers tarifaires, des discussions**
28 **sont entamées et des travaux sont en cours avec les experts techniques**
29 **mais ceux-ci ne compléteront leurs travaux (complexes et de longue**
30 **haleine) que plus tard dans le processus. La prévision peut varier en**
31 **fonction du raffinement des informations obtenues et de l'avancement des**
32 **travaux sur chacune des catégories d'actifs visées par le plan quinquennal**
33 **dans une année donnée.**

34 32.5 Veuillez présenter le détail du calcul menant au montant de 21,5 M\$.

35 **R32.5**

36 **Voir la réponse à la question 32.4.**

37 32.6 Se peut-il que la mise en conformité ait pour effet de reclasser un actif dans une unité de
38 propriété ayant une durée d'utilité supérieure à celle de l'unité de laquelle il provient?

39 **R32.6**

40 **Le Transporteur le confirme.**

1 32.7 De la prévision de 21,5 M\$, quel est le montant dû à l'inscription de nouveaux actifs? Quel
2 est le montant dû à la révision des durées d'utilité?

3 **R32.7**

4 **La majorité des travaux nécessiteront le reclassement des coûts vers des**
5 **catégories d'immobilisations ayant soit des durées d'utilité égales,**
6 **supérieures ou inférieures à celle de la catégorie d'origine.**

7 **RETRAITS D'ACTIFS**

8 **Question 33 :**

9 **Référence :**

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

12 **Préambule :**

13 À la référence, le Transporteur indique :

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

19 **Questions :**

20 33.1 Veuillez indiquer si le Transporteur dispose de données sur les retraits d'actif projet par
21 projet.

22 **R33.1**

23 **Le Transporteur ne dispose pas de données sur les retraits d'actif projet**
24 **par projet.**

25 33.2 Dans l'affirmative, veuillez :

26 33.2.1 présenter le niveau des immobilisations et des retraits d'actifs pour les 20 derniers projets de
27 pérennité complétés;

28 **R33.2.1**

29 **Sans objet.**

30 33.2.2 présenter le niveau des immobilisations et des retraits d'actifs pour les 20 derniers projets de
31 croissance complétés;

32 **R33.2.2**

33 **Sans objet.**

1 33.3 Veuillez ventiler les mises en exploitation présentées à la référence (ii) entre pérennité et
2 croissance pour les années 2008 à 2014.

3 **R33.3**

4 **Pour les mises en exploitation réelles de 2011 et 2012 ainsi que celles**
5 **planifiées pour 2013 et 2014, le Transporteur réfère l'intervenant à la pièce**
6 **HQT-9, Document 1, tableau 10, page 27.**

7 **Pour les mises en exploitation réelles de 2010, le Transporteur réfère**
8 **l'intervenant à la pièce HQT-9, Document 1, tableau 10, du dossier**
9 **R-3777-2011.**

10 **Pour les mises en exploitation réelles de 2008 et 2009, le Transporteur**
11 **réfère l'intervenant à la pièce HQT-9, Document 1, tableau 9, des dossiers**
12 **R-3706-2009 et R-3738-2010.**

13 **BESOINS ET REVENUS DES SERVICES DE TRANSPORT**

14 **Question 34**

15 **Références :**

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

18 **Préambule :**

19 (i) « La prévision des besoins de transport pour la charge locale est de 37 134 MW pour
20 l'année 2013, et de 37 043 MW pour l'année 2014. » (Nous soulignons)

21 (ii) Le tableau 3 indique des besoins réguliers du Distributeur en puissance de
22 37 111 MW pour l'hiver 2013-2014.

23 **Question :**

24 34.1 Veuillez expliquer les différences entre les prévisions de 37 043 MW et de 37 111 MW pour
25 2014 mentionnées aux références.

26 **R34.1**

27 **Le Transporteur présente la prévision des besoins de transport de la**
28 **charge locale obtenue du Distributeur. Comme indiqué à la référence (i),**
29 **la prévision pour l'année 2014 est de 37 043 MW.**

30 **Par ailleurs, le Distributeur présente la prévision des besoins réguliers du**
31 **Distributeur (« BRD ») au dossier R-3854-2013. Comme indiqué à la**
32 **référence (ii), la prévision des BRD pour l'année 2014 est de 37 111 MW. En**
33 **soustrayant de cette prévision la consommation des centrales qui y est**
34 **incluse, on obtient la prévision de la charge locale utilisée par le**
35 **Transporteur dans la présente demande.**

1 **Question 35**

2 **Référence :**

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

4 **Préambule :**

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

8 **Question :**

9 35.1 Veuillez fournir les détails des calculs des valeurs indiquées en préambule permettant de
10 comprendre l'évolution de ces valeurs sur la période 2011-2014.

11 **R35.1**

12 **Les revenus de la charge locale pour l'année 2011 ont été approuvés par la**
13 **Régie dans la décision D-2011-061, page 10, et ceux pour l'année 2012**
14 **dans la décision D-2012-066, page 10. Les revenus de la charge locale**
15 **proposés pour les années 2013 et 2014 sont présentés à la pièce HQT-12,**
16 **Document 1, page 13.**