Présentation de la demande du Transporteur

Table des matières

1 Contexte **5**

2 Demande du Transporteur **5**

2.1 Accroissement des activités **5**

2.2 Évolution des revenus requis **6**

2.3 Efficience et performance **6**

3 Conclusion **8**

Liste des tableaux

Tableau 1 Revenus requis du service de transport 2013 à 2015 (en M$) 6

1 Contexte

La présente demande d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») se conclura par l'établissement des tarifs et conditions des services de transport applicables à compter du 1er janvier 2015.

Cette demande, qui s'inscrit en continuité avec les demandes des dernières années, consiste essentiellement en une actualisation des projections permettant l'établissement des revenus requis et des tarifs.

Pour continuer à offrir un service de transport de qualité à la clientèle, les priorités du Transporteur se concentrent sur la sécurité, la fiabilité et la disponibilité du réseau ainsi que l'optimisation des coûts aux charges et aux investissements.

Les principaux aspects de la demande du Transporteur sont décrits ci-après.

2 Demande du Transporteur

2.1 Accroissement des activités

Tout en assurant la sécurité, la fiabilité et la disponibilité du service pour un réseau vieillissant de plus en plus sollicité, le Transporteur réalise des travaux d'envergure et compose avec une progression soutenue des investissements. Tel qu'il en fait état dans la présente demande, le Transporteur prévoit une cadence moyenne de près de deux milliards de dollars par année en ce qui a trait à la pérennité et la croissance du réseau.

Pour les années 2013 et 2014, les investissements sont de 2,0 G$ et de 1,8 G$ respectivement, tandis que pour l'année 2015, les investissements planifiés s'élèvent à 1,6 G$. La plus grande part de ces investissements découle des besoins en maintien des actifs suivie par celle de la croissance des besoins de la clientèle.

Au cours des années 2013 et 2014, les mises en service des investissements sont de 1,4 G$ et 2,3 G$ respectivement. Pour l'année 2015, le Transporteur prévoit des mises en service de 1,1 G$ afin d'assurer le maintien et la croissance du réseau.

2.2 Évolution des revenus requis

Le tableau suivant présente l'évolution des revenus requis de 2013 à 2015.

Tableau 1
Revenus requis du service de transport
2013 à 2015
(en M$)

	Année historique 2013	Autorisé 2014 D-2014-049	Année de base 2014	Année témoin 2015
Rendement sur la base de tarification et charge de désactualisation	1 183,1	1 255,6	1 261,0	1 305,2
Coût moyen pondéré du capital	6,907%	7,053%	7,053%	7,018%
Dépenses nécessaires à la prestation du service	1 750,8	1 883,2	1 874,7	1 906,1
Charges nettes d'exploitation	683,6	705,5	695,2	719,5
Amortissement	964,5	1 073,0	1 063,0	1 079,0
Taxes et autres	102,7	104,7	116,5	107,6
Revenus requis	**2 933,9**	**3 138,8**	**3 135,7**	**3 211,3**

Pour l'année 2015, le Transporteur demande à la Régie d'approuver des revenus requis de l'ordre de 3 211,3 M$.

Dans un contexte d'importants investissements, tant en croissance qu'en pérennité, l'évolution des revenus requis reflète pour l'essentiel l'augmentation des mises en service et ses répercussions sur les dépenses nécessaires à la prestation de service. Cette évolution se voit cependant modérée par la stratégie d'efficience présentée à la section suivante.

Afin de percevoir l'ensemble des revenus requis, le Transporteur demande l'approbation d'un tarif annuel de 74,82 $/kW/an à compter du 1er janvier 2015.

2.3 Efficience et performance

La stratégie d'efficience du Transporteur se situe dans une perspective d'optimisation de ses façons de faire, afin de contrôler l'évolution de ses coûts, dans un contexte marqué par le vieillissement croissant et la sollicitation accrue du réseau de transport. Conséquemment, la réalisation de travaux à une cadence soutenue s'impose pour les prochaines années.

Au cours des dernières années, le déploiement des stratégies de maintenance et de pérennité ont permis d'optimiser les coûts associés à l'exploitation et à la maintenance des équipements ainsi qu'aux investissements. Plus récemment, compte tenu du contexte précité, le Transporteur a procédé à un arrimage de ces deux stratégies en introduisant l'an dernier le modèle de gestion des actifs.

Le vieillissement des actifs suscite une progression du niveau de bris des équipements, alors que la sollicitation accrue du réseau amène des restrictions des plages d'intervention pour les projets et la maintenance ainsi qu'une usure accélérée de certains actifs. En posant le bon geste au bon moment, le Transporteur se dote d'une gestion proactive en vue d'un vieillissement contrôlé du réseau.

Il poursuit ainsi le déploiement de son modèle de gestion des actifs, qui vise à atteindre un équilibre entre la performance des équipements, des risques acceptables et des coûts optimaux. Dans ce cadre, un accroissement des activités de maintenance, en dépit des pressions que cela exerce sur les CNE, s'avère une solution optimale dans la mesure où cela contribue à exercer un contrôle sur la progression du risque de défaillance et à éviter des bris majeurs inattendus.

Sur le plan des CNE, le Transporteur projette pour l'année 2015 une cible d'efficience de 1 % des CNE sur lesquelles il exerce un contrôle de gestion, soit un montant de 6,3 M$. Au total, des gains d'efficience de plus de 27 M$ sont prévus pour les années 2013 à 2015. À ce chapitre, le Transporteur a réalisé à l'horizon 2013 des gains d'efficience cumulatifs de 101,9 M$ depuis l'année 2008. Ceux-ci ont permis d'absorber notamment la croissance et l'inflation sur ses CNE.

Le Transporteur entend poursuivre ses efforts d'efficience au cours des prochaines années, en mentionnant toutefois que les gains d'efficience des années antérieures, au plan des CNE, ne sauraient être soutenus au même rythme à l'avenir tout en préservant la fiabilité du réseau et le niveau de la qualité du service pour la clientèle. À cet égard, le Transporteur est d'avis que le modèle de gestion des actifs, concrétisé par la mise en place de nombreuses initiatives d'amélioration, est le plus à même de permettre une optimisation globale de ses coûts, tout en assurant la fiabilité du réseau.

En effet, ces initiatives, dont la réingénierie de la chaîne d'approvisionnement, les outils de simulation mettant en relation maintenance, pérennité et progression du risque, l'ordonnancement optimisé des travaux, l'innovation technologique et la démarche d'amélioration des projets, accroîtront l'efficience dans les processus et dans l'utilisation des ressources humaines et matérielles du Transporteur.

L'approche du Transporteur est adaptée à son contexte et est inspirée des meilleures pratiques de l'industrie. Afin de mesurer ses résultats en matière d'efficience et se situer par rapport à ses pairs, le Transporteur présente la mise à jour de l'indicateur composite de sa performance globale, mettant en relation fiabilité et coûts tant aux investissements qu'aux charges, dans l'esprit du modèle de gestion des actifs. Cette performance se compare avantageusement à celle des entreprises balisées au fil des ans et démontre l'efficacité à long terme du modèle de gestion des actifs.

Le Transporteur souhaite préserver un cadre favorable permettant de poursuivre ses efforts par le biais de son approche intégrée de gestion des coûts de l'ensemble de ses activités et l'amélioration de ses façons de faire afin d'en faire bénéficier la clientèle.

3 Conclusion

Le Transporteur présente un bilan qui met en lumière l'accroissement de ses activités dans un environnement exigeant orienté vers l'efficience et la qualité de la performance. Il demande à la Régie d'approuver les revenus requis et les tarifs et conditions proposés dans la présente demande, pour lui permettre de continuer à offrir à la clientèle un service de transport fiable et de qualité.