Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 de la Régie de l'énergie (« Régie »)

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS NO 1 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) RELATIVE À LA DEMANDE DU TRANSPORTEUR RELATIVE À LA MODIFICATION DES CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT

EFFICIENCE

1. Référence : (i) Pièce B-0008, p. 17 et 18;
(ii) Pièce B-0008, p. 19 et 20;
(iii) Pièce B-0008, p. 19.

Préambule :

(i) « *Avec égard, le Transporteur soutient que le modèle de gestion des actifs déployé depuis 2013 et dont l'évolution se poursuit dans un contexte opérationnel et d'appropriation exigeant tient compte de la structure de coûts du Transporteur, fortement marquée par les investissements. Le suivi mesuré des sources spécifiques des gains d'efficience aux CNE ne s'avère pas adapté à la gestion stratégique des actifs qui préconise une gestion globale (investissements et charges) et optimale des actifs du Transporteur. En effet, les mesures d'optimisation aux investissements, nécessaires pour déployer une plus grande force de travail en maintenance et un meilleur ordonnancement des travaux, peuvent engendrer la réalisation de davantage d'activités de maintenance. Le modèle donne essentiellement les moyens au Transporteur de demeurer proactif dans la gestion de l'utilisation croissante et du vieillissement de son réseau, selon un niveau de risque jugé acceptable, dans le respect de sa mission de base, le tout dans une perspective d'optimisation des coûts et de haute performance. À ce titre, en plus des explications fournies à l'égard de ses efforts d'efficience accomplis et envisagés décrits dans les sections qui précèdent, le Transporteur réitère que l'indicateur composite présenté à la section suivante demeure de loin la mesure la plus appropriée et probante de l'ensemble de ses efforts d'efficience.* » [nous soulignons]

(ii) « […], *le Transporteur juge utile de faire valoir le bien fondé de l'utilisation de cet indice pour mesurer sa performance globale :*

[…]

- *Il rend possible une vision intégrée des volets « Charges » et « Investissements », et ce, en parfaite cohérence avec le modèle de gestion des actifs adopté par le Transporteur;*

- *Examiné dans une perspective historique, il permet de témoigner des effets probants des stratégies antérieurement adoptées par le Transporteur, ce qui s'avère particulièrement pertinent, dans la mesure où les décisions associées à la gestion équilibrée des actifs se prennent essentiellement en amont des résultats constatés par cet indice. »*

(iii) Figure 2 – Indicateur composite Durée (minutes) d'interruption de service (T-SAIDI) et Coûts d'exploitation, de maintenance, d'administration plus les coûts des investissements en

pérennité par la valeur des immobilisations corporelles et des actifs incorporels (en %)

La Régie constate que la figure 2 illustre la performance globale relative du Transporteur sur la période allant jusqu'en 2012, mais ne rend pas compte des résultats pour l'année historique 2013.

Demandes :

1.1 Veuillez préciser si, en dehors du contexte de gestion globale en référence (i), le Transporteur fait un suivi périodique de ses charges nettes d'exploitation indépendamment des investissements qu'il réalise annuellement. Veuillez élaborer. Si non, veuillez expliquer.

R1.1

Le suivi financier et d'affaires du Transporteur comprend le volet des investissements, des charges d'exploitation, de la fiabilité et de la sécurité du réseau de Transport et est aligné avec le modèle de gestion des actifs. Quoique le Transporteur puisse faire un suivi périodique de ses charges et de ses investissements, les choix qu'il doit effectuer dans le courant de ses affaires sont interdépendants. Le Transporteur ne gère pas des unités d'affaires différentes pour ses investissements et sa maintenance. Les disponibilités plus restreintes de plages de retraits sur le réseau, la force de travail mixte (un même employé travaille sur des projets d'investissement et sur des interventions de maintenance), l'arrimage des stratégies de maintenance et de pérennité et la planification intégrée des investissements sont autant de facteurs militant en faveur d'un suivi conjoint des charges d'exploitation et des investissements.

Considérant le modèle de gestion des actifs privilégié par le Transporteur (précisé en preuve à la pièce HQT-3, Document 1), et compte tenu du contexte prévalent en termes de croissance et de pérennité du réseau, le Transporteur a adopté une stratégie d'efficience qui permet, notamment, de mettre en oeuvre une série de mesures visant la gestion de l'actif sur l'ensemble de sa durée de vie, incluant l'innovation, la normalisation, l'homologation, l'ingénierie, l'approvisionnement, l'entretien, jusqu'au retrait de l'équipement en réseau. Le Transporteur s'assure ainsi d'un juste équilibre entre la fiabilité du réseau de transport, une gestion optimale du risque, d'un service de haute qualité à ses clients et à meilleur coût.

1.2 Veuillez préciser si le Transporteur dispose des outils de gestion nécessaires qui lui permettraient de faire un suivi périodique des coûts encourus dans le cadre de ses activités annuelles tant au niveau des « charges » que des « investissements ».

R1.2

Quoique le Transporteur soit en mesure d'effectuer un suivi de ses coûts d'investissement par projets et de ses charges d'exploitation par nature comptable périodiquement (salaires, pièces, services externes), il rappelle qu'il ne peut faire de suivis par activités (activité qui aurait par exemple consommé une partie des salaires, des pièces et des services externes). En complément à la réponse précédente, le Transporteur souligne que, compte

tenu de l'âge et de l'état des équipements individuels et de la logique du bon geste au bon moment, les plans d'intervention annuels peuvent changer d'années en années, et de ce fait, un suivi qui ne tiendrait pas compte de l'effet combiné des activités en pérennité et en maintenance présenterait une vue incomplète et inadéquate de l'efficience des activités du Transporteur.

C'est dans ce sens, que le Transporteur considère que la mesure de son efficience doit être faite globalement et non en tentant de découper chacune de ses activités selon la comptabilisation des coûts engagés (i.e aux CNE versus aux investissements).

1.3 Veuillez élaborer sur ce qui empêche le Transporteur de considérer le « volet » Charges indépendamment de celui des Investissements aux fins du suivi des gains d'efficience.

R1.3

En plus des éléments mentionnés en réponses aux questions 1.1 et 1.2, le Transporteur rappelle qu'il réalise un volume d'investissements sans précédent, tant en croissance que pour assurer le maintien du réseau existant. Les activités qui en découlent doivent être intégrées à même la charge de travail de ses effectifs.

L'efficience du Transporteur dépend conséquemment de la performance de son modèle de gestion des actifs et de la gestion de sa force de travail compte tenu du contexte d'importante sollicitation et de vieillissement du réseau. Ce contexte prévaudra au cours des prochaines années, notamment en ce qu'en vertu de l'application de sa stratégie de pérennité, le réseau continuera de vieillir, ce qui aura notamment, des impacts au chapitre de la maintenance.

Bien que le Transporteur ait la capacité de suivre les charges nettes d'exploitation distinctement des investissements, ce dernier estime qu'un tel suivi n'est ni utile ni adapté au suivi de ses efforts d'efficience, d'autant plus que ce suivi ne peut être réalisé par activité.

Ainsi le Transporteur maintient que l'indicateur composite du BPWG offre une base de comparaison inclusive de toutes les activités réalisées pour la maitrise de la fiabilité du réseau, dans le contrôle des coûts et dans une approche réaliste face à sa capacité de réalisation. Cet indicateur permet non seulement de suivre les ressources financières utilisées et de les mettre en perspective du service rendu, mais aussi de les comparer aux activités semblables de ses pairs.

1.4 Veuillez indiquer comment, en utilisant la figure en référence (iii), le Transporteur peut faire rapport sur les gains d'efficience aux CNE réalisés et sur l'origine de ces derniers pour l'année historique. Veuillez formuler toute proposition d'amélioration qui permettrait de rendre comptes des gains d'efficience de l'année historique.

R1.4

En complément à la réponse à la question 1.3, le Transporteur rappelle qu'une optimisation dans le cadre du modèle de gestion des actifs peut résulter en une intervention de maintenance ciblée sur un équipement stratégique dans l'année historique pour en assurer la performance et la fiabilité jusqu'à la fin

de sa durée de vie plutôt que le remplacement de celui-ci dans l'année historique. Lorsqu'évalué isolément pour une année donnée, ce geste peut induire une hausse des revenus requis dans l'année historique mais une baisse des dits revenus requis sur la durée de l'actif. L'indicateur composite du BPWG permet donc de pondérer les coûts annuels des investissements en pérennité et des interventions de maintenance en fonction de la fiabilité obtenue.

2. Référence : (i) Pièce B-0008, p. 16;
(ii) Pièce B-0008, p.16.

Préambule :

(i) Tableau 1 : Gains d'efficience aux CNE (M$);

(ii) « *Au terme de changements importants depuis 2012, les gains couvrant l'horizon 2013-2015 de la présente demande s'élèvent à 27,5 M$ dans un contexte opérationnel complexe et exigeant comportant d'importants <u>défis d'appropriation</u>. Cette performance reflète une gestion active de la force de travail et des façons de faire du Transporteur.* » [nous soulignons]

Demandes :

2.1 Veuillez fournir la méthodologie et les données utilisées à partir desquelles ont été obtenus les gains d'efficience rapportés en référence (i).

R2.1

Le tableau R2.1 présente la méthodologie et les données utilisées pour le calcul des gains d'efficience présentés dans le tableau 1 de la pièce HQT-3, Document 1.

Tableau R2.1
Méthodologie et données utilisées pour le calcul des gains d'efficience

(En M$)		2013	2014	2015
CNE réelles - 2012		633,2		
CNE autorisées			700,9	705,5
Moins	**Coût de retraite net inscrit aux charges**	(25,5)	(83,0)	(68,1)
	Rendement des fournisseurs internes	(2,5)	(2,7)	(3,7)
	APRA	(6,7)	(6,4)	(4,4)
		598,5	**608,8**	**629,3**
Facteur d'efficience		1,5%	2,0%	1,0%
		(9,0)	**(12,2)**	**(6,3)**

2.2 Pour l'année 2013, veuillez préciser s'il s'agit de gains d'efficience estimés ou réalisés. Veuillez préciser la ou les origines de ces gains d'efficience.

R2.2

Les gains présentés au tableau 1 de la pièce HQT-3, Document 1 pour l'année 2013 sont des gains d'efficience réalisés. Ces derniers proviennent de l'ensemble des initiatives décrites à cette même pièce. Celles-ci induisent les relations de cause à effet décrites en réponse aux questions 1.3 et 1.4.

2.3 Pour les années 2014 et 2015, veuillez indiquer les sources potentielles des gains d'efficience escomptés aux CNE indiqués.

R2.3

Pour les années 2014 et 2015, les gains d'efficience anticipés découlent également d'initiatives en lien avec le modèle décrit à la pièce HQT-3, Document 1. Tout en assurant la sécurité et la fiabilité du réseau, le Transporteur poursuit l'optimisation de son modèle, de ses processus et de ses ressources humaines et matérielles. Pour ne nommer que quelques exemples d'initiatives émanant du modèle, le Transporteur rappelle qu'il continuera de planifier et d'exécuter des interventions de maintenance ciblée qui permettent d'éviter des bris et interruptions de service ou un remplacement prématuré de l'actif. Il continuera également de gérer activement sa force de travail pour la rendre plus productive, en phase avec les priorités et suivant une planification et un ordonnancement centralisés. Le Transporteur poursuit aussi ses initiatives à l'égard de l'innovation technologique et l'exécution des projets d'investissement incluant l'amélioration continue de son processus d'approvisionnement.

2.4 Veuillez élaborer sur la notion de « défis d'appropriation » telle qu'entendue par le Transporteur en référence (ii). Veuillez préciser si cette notion doit être comprise uniquement à l'intérieur de la stratégie de gestion des actifs. Veuillez préciser tout facteur extérieur à la stratégie de gestion que le Transporteur considère (par exemple, le contexte économique, les conditions de marchés, etc.)

R2.4

La mise en œuvre de l'évolution du modèle de gestion des actifs depuis 2012 s'effectue au moment où plusieurs initiatives sont en cours dans les diverses unités de l'organisation. Bien que le contexte économique et politique découlant du Plan budgétaire 2014-2015 du gouvernement du Québec agissent à titre d'intrants accélérateurs dans le choix des stratégies du Transporteur, les ajustements les plus importants émanent du contexte opérationnel dans lequel il lui incombe d'exploiter un réseau sécuritaire, fiable et disponible pour sa clientèle tout en optimisant ses coûts.

Les défis d'appropriation ont des impacts variés sur les opérations du Transporteur. Certains changements sont connus au moment de déposer le dossier tarifaire mais prendront un temps d'intégration allongé en raison d'une période d'assimilation sous-estimée ou de l'occurrence d'autres changements ou événements sur le réseau.

À titre d'exemple, la vice-présidence Exploitation des installations (« VPEI ») fut créée en juin 2011 et plusieurs développements organisationnels furent mis en place depuis, dont la création d'une unité de planification opérationnelle, la

centralisation et la création de la fonction d'ordonnanceur, la mise en place d'un processus de planification opérationnelle consolidée (« POC ») en projets et en maintenance et la priorisation centralisée de ceux-ci pour les 139 unités visées. Dans la foulée de la centralisation et de la vision cible, sont à noter également : la migration vers SAP et la suite d'applications relatives au programme d'optimisation des systèmes de maintenance (« OSM ») qui permettent d'obtenir la donnée sur l'inventaire des équipements et l'état d'un équipement au fur et à mesure des interventions sur celui-ci mais aussi de planifier et d'optimiser les semaines et les journées de travail.

Le Transporteur souligne également que les changements préalablement mentionnés devant être intégrés dans les nouvelles façons de faire s'effectuent alors que le réseau doit être exploité en temps réel avec les aléas associés à cette responsabilité. Que ce soit des événements tels le remplacement en urgence sur l'année 2012 et 2013 des 247 transformateurs de courant IH affectant la sécurité et perturbant les activités de maintenance et de projets d'investissement dû à la mise en place de zones d'accès limités importantes ou encore les événements climatiques et les pannes de l'été 2013, les impératifs réseau ont un impact certain sur le rythme de la mise en œuvre de l'organisation et de la planification centralisée.

D'autres facteurs viendront également affecter la mise en œuvre des activités originalement planifiées. En voici deux exemples :

1. **La mise en œuvre de la centralisation corporative des activités de ressources humaines combinée avec les orientations gouvernementales sur les effectifs et plus récemment sur la masse salariale ont résulté en des processus de dérogation, de moratoires ou de relocalisation d'employés excédentaires qui ont allongé les délais de comblements de postes pour une division comme celle du Transporteur qui était en déficit de main-d'œuvre. Les négociations syndicales dans la dernière partie de l'année 2013 qui ont donné lieu à une entente pour l'embauche de 90 employés permanents de plus auront pris un an à se concrétiser selon les règles d'embauches à suivre. Pour ce qui est de l'année témoin 2015, une entente fut récemment négociée avec le syndicat de métiers du 1500 dans le but de combler environ 130 postes pour le début de l'année 2015. L'entente fait en sorte d'accélérer le processus de comblement de postes et de pourvoir à la formation nécessaire en début d'année 2015 afin que les employés puissent être disponibles pour accomplir les travaux débutant principalement au printemps. La dotation de nouveaux cadres et l'approvisionnement en véhicules associé sont également synchronisés avec l'embauche des nouveaux employés.**

2. **L'augmentation des activités de maintenance et le volume important de projets de pérennité dans un contexte de forte sollicitation et de vieillissement du réseau a également nécessité de revoir le processus de planification des retraits sur le réseau et de créer un forum par conférence téléphonique hebdomadaire pour les synchroniser.**

3. Référence : Pièce B-0016, p.11;

Préambule :

« *À titre illustratif, le Transporteur présente au tableau 4 l'application de la formule paramétrique de la Régie avec comme point de départ l'année historique 2012.*

[Tableau 4 : Charges nettes d'exploitation selon la formule paramétrique (M$)]

En appliquant la formule paramétrique de la Régie, les CNE projetées pour l'année témoin 2015 sont de 717,5 M$, soit un montant légèrement inférieur à celui demandé par le Transporteur. »

Demande :

3.1 Veuillez présenter les résultats du tableau 4 en référence en y intégrant un facteur d'efficience de 2 % en 2015.

R3.1

Le tableau R3.1 présente l'application de la formule paramétrique de la Régie intégrant un facteur d'efficience de 2 %.

Tableau R3.1
Charges nettes d'exploitation selon la formule paramétrique de la Régie - M$

	Réel 2012	2013	2014	Année témoin 2015
Point de départ	633,2	633,2	699,1	703,5
Retrait du coût de retraite net	(25,5)	(25,5)	(83,0)	(68,1)
Sous-total	**607,7**	**607,7**	**616,1**	**635,4**
Inflation à l'IPC (note 1)		9,1	12,4	12,7
Croissance		8,3	19,1	7,2
Efficience paramétrique (note 2)		(9,0)	(12,2)	(12,6)
Budget spécifique		0,0	0,0	0,0
Coût de retraite	25,5	83,0	68,1	68,5
Charges nettes d'exploitation réglementaires	**633,2**	**699,1**	**703,5**	**711,2**

Note 1: IPC à 1,5% en 2013 et 2% les années suivantes.

Note 2: Efficience paramétrique de 1,5% en 2013 , 2% en 2014 et 2015.

ÉVOLUTION DES DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DU SERVICE

Frais corporatifs

4. Référence : Pièce B-0015, annexe 1, tableau A1-1, p. 11.

Préambule :

Les frais corporatifs sont évalués à 30,5 M$ et à 31,6 M$ pour l'année de base 2014 et l'année témoin 2015 respectivement. Le tableau décrit plus en détail l'évolution des frais corporatifs.

Demande :

4.1 Veuillez présenter les frais corporatifs du Transporteur, nets du coût de retraite et autres avantages sociaux, pour l'année historique 2013, l'année de base 2014, et l'année témoin 2015. Veuillez expliquer les variations.

R4.1

Le tableau R4.1 présente le détail des frais corporatifs.

Tableau R4.1
Frais corporatifs M$

	Année historique 2013	Année de base 2014	Année témoin 2015
Frais corporatifs incluant le coût de retraite	31,8	30,5	31,6
Coût de retraite	3,8	2,7	3,1
Autres avantages soiaux	1,7	1,8	1,8
	26,3	**26,0**	**26,7**

En excluant le coût de retraite et les avantages sociaux, l'augmentation des frais corporatifs est principalement attribuable à l'inflation.

CHARGES NETTES D'EXPLOITATION

Approche globale paramétrique

5. Référence : Pièce B-0016, p. 9.

Préambule :

Tableau 3 : Approche paramétrique – Évaluation des charges d'entretien et d'exploitation additionnelles générées par la croissance du réseau

Demande :

5.1 Veuillez préciser le détail constituant le montant apparaissant au Tableau 3 en référence, sous la rubrique suivante :

Effet des contributions à recevoir pour les ajouts au réseau étant donné que le Transporteur en assume les charges d'entretien et d'exploitation :	*267.2 M$*

R5.1

Le tableau R5.1 présente le détail du montant de 267,2 M$ apparaissant au tableau 3 de la pièce HQT-6, Document 2, sous la rubrique Effet des contributions à recevoir pour les ajouts au réseau.

Tableau R5.1
Effet des contributions à recevoir pour les ajouts au réseau

M$	Année témoin 2015
Contribution liée à l'agrégation des projets du Distributeur	217,9
Raccordement des centrales du complexe la Romaine	53,8
Raccordement expansion Aluminerie Alouette à Sept-Îles III	4,8
Poste Beaumont, remplacement de 6 transformateurs	1,4
Intégration des parcs éoliens - Appel d'offres 2009-02	(9,3)
Intégration des projets cogénération biomasse PAÉ 2011	(1,2)
Intégration des parcs éoliens - Appel d'offres 2005-03	(0,2)
TOTAL	**267,2**

6. Références : (i) Pièce B-0016, p. 9
(ii) Pièce B-0018, tableau 20, p. 22.

Préambule :

(i) Le Transporteur présente, au tableau 3, l'évaluation des charges d'entretien et d'exploitation additionnelles générées par la croissance du réseau. La rubrique *Remboursements des postes de départ étant donné que le Transporteur n'en assume pas les charges d'entretien et d'exploitation* totalise -83 M$.

(ii) Le Transporteur présente le tableau 20 portant sur l'ensemble des mises en service pour l'année 2015.

Demande:

6.1 Veuillez présenter les remboursements des postes de départ inclus aux différentes mises en service des tableaux de la référence (ii).

R6.1

Le tableau R6.1 présente le détail des remboursements des postes de départ inclus dans les mises en service projetées pour l'année témoin 2015.

Tableau R6.1
Remboursement des postes de départ

M$	Année témoin 2015
Intégration des parcs éoliens - Appel d'offres 2005-03	(57,6)
Parc éolien de la Rivière-du-Moulin	*(38,0)*
Parc éolien de Mont Rothery	*(14,1)*
Parc éolien de Témiscouata 2	*(5,5)*
Intégration des parcs éoliens - Appel d'offres 2009-02	(23,6)
Parc éolien Côte-de-Beaupré	*(7,0)*
Parc éolien Pierre-de-Saurel	*(5,7)*
Parc éolien Val-Éo	*(4,6)*
Parc éolien Frampton	*(3,9)*
Parc éolien St-Cyprien	*(2,4)*
Intégration des projets cogénération biomasse PAÉ 2011	(1,9)
TOTAL	**(83,1)**

Charges brutes directes – Masse salariale

7. Références : (i) Pièce B-0016, tableau 6, p. 12;
(ii) Dossier R-3823-2012, pièce HQT-15, doc. 3.6, tableau 4, p. 4;
(iii) Décisions D-2014-049, D-2012-059, D-2011-039, D-2010-032,D-2009-015 et D-2008-019**.**

Préambule :

Le tableau ci-dessous est établi à partir des références (i) à (iii).

Évolution des salaires de base et temps supplémentaire

En millions de dollars	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Salaires de base et temps supplémentaire											
Année témoin			264,9	272,1	282,2	288,0	297,5	295,3	285,3	288,5	294,7
Décision D-2012-059								(5,0)			
Décision D-2014-049									(4,5)	(7,8)	
Effets des redressements				-	(9,9)	(5,0)	-	(2,4)			
Année autorisée redressée			264,9	272,1	272,3	283,0	297,5	287,9	280,8	280,7	294,7
Année de base redressée		260,3	263,3	270,1	268,9	281,5	289,6			282,2	
Année historique	246,9	255,0	261,5	268,5	278,8	280,2	286,6	275,8	273,2		

La Régie constate une progression annuelle moyenne des salaires de base et du temps supplémentaire de 3,9 % pour la période 2013-2015, et une progression de 4,4 % pour l'année 2015 par rapport à l'année de base 2014.

La Régie note une progression annuelle moyenne de 5,2 % pour période 2013-2015 au seul chapitre des salaires de base.

Demandes :

7.1 Veuillez confirmer les données du tableau au préambule.

R7.1

Le Transporteur a procédé à un examen du tableau présenté en préambule et y a apporté les corrections suivantes (cellules orangées) :

- **Pour les années de base redressées 2009 et 2010, les données ont été révisées selon les réponses aux questions 1.2b pour l'année 2009 et 1.1 pour l'année 2010 de l'AQCIE-CIFQ à la pièce HQT-13, Document 4 du dossier R-3777-2011.**
- **Pour les années 2013 et 2014, les données autorisées ont été révisées selon la réduction des salaires de base présentée au paragraphe 252 de la décision D-2014-035.**

Tableau R7.1
Évolution des salaires de base et du temps supplémentaire

En millions de dollars	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Salaires de base et temps supplémentaire											
Année témoin			264,9	272,1	282,2	288,0	297,5	295,3	285,3	288,5	294,7
Décision D-2012-059								(5,0)			
Décision D-2014-049 (note 1)									(3,0)	(5,8)	
Effet des redressements				-	(9,9)	(5,0)	-	(2,4)			
Année autorisée redressée (note 2)			264,9	272,1	272,3	283,0	297,5	287,9	282,3	282,7	
Année de base redressée		260,3	263,3	270,1	278,8	286,5	289,6			282,2	
Année historique	246,9	255,0	261,5	268,5	278,8	280,2	286,6	275,8	273,2		

Note 1: impact de la décision D-2014-035 au paragraphe 252.
Note 2: La Régie a réduit de façon globale les charges nettes d'exploitation selon les décisions D-2007-08, D-2008-019, D-2010-032 et D-2011-039, soit de 25,7 M$ pour 2007, 19,8 M$ pour 2008, 10,0 M$ pour 2010 et 11,2 M$ pour 2011. **Une portion de ces réductions ayant trait aux salaires de base et au temps supplémentaire a été reflétée dans les années historiques, mais pas dans la ligne «Année autorisée redressée» pour les années visées. Ainsi, les écarts pour ces années auraient été moindres.**

7.2 Veuillez commenter les progressions citées ci-dessus.

R7.2

Les salaires de base et le temps supplémentaire représentés au tableau R7.1 ne peuvent se comparer d'une année à l'autre, compte tenu des limites de ce dernier à l'égard des changements rétroactifs (pour refléter les réorganisations ou autres) ou encore de l'application d'une partie des coupures globales aux charges d'exploitation aux rubriques salaires de base et temps supplémentaire. Ceci étant, il est néanmoins possible de noter une baisse des salaires et du temps supplémentaire en 2012 et 2013 et une nouvelle progression pour 2014 et 2015.

<u>Contexte politique, économique et opérationnel en 2012 et 2013 :</u>

La baisse des salaires de base et du temps supplémentaire en 2012 et en 2013 est en partie représentative des attentes élevées du gouvernement, mais elle est davantage tributaire du contexte opérationnel qui prévalait à ce moment-là. En effet, le ralentissement ou le report d'activités de maintenance et d'importants investissements dans des installations stratégiques en raison de la présence de nombreuses zones d'accès limités en 2012 et en début d'année 2013 ainsi que les restrictions imposées sur les plages de retraits sur le réseau principal à l'été 2013 suite à des événements climatiques notamment ont fait en sorte qu'une part importante des départs à la retraite survenus au cours de ces années n'ont pas été remplacés.

Le Transporteur rappelle qu'il a rétabli ses charges nettes d'exploitation au niveau de ses dépenses réelles de 2012 et qu'une partie des travaux qui n'ont pu être réalisés ont été priorisés de nouveau.

Le Transporteur a profité des années 2012 et 2013 pour améliorer son processus de planification opérationnelle consolidé et poursuivre l'implantation centralisée et informatisée de l'ordonnancement de ses travaux. Le Transporteur réfère également à la réponse 2.4 concernant les défis de mise en œuvre associés à l'implantation de la planification centralisée.

<u>Gestion active du plan de maintenance et défi de mise en œuvre 2014 :</u>

L'augmentation de la force de travail pour l'année de base 2014 est liée principalement au déploiement du modèle de gestion des actifs, comme plus

amplement décrit à la pièce HQT-3, Document 1. Ce modèle vise à poser le bon geste au bon moment de façon à optimiser l'ensemble des coûts, aux charges et aux investissements, dans le contexte d'un réseau arrivant à maturité et hautement sollicité, induisant de ce fait une pression supplémentaire sur la réalisation de projets de pérennité et d'interventions de maintenance.

Le Transporteur souligne que le retard de comblement de postes exprimé dans les défis de mise en œuvre à la question 2.4 fait également en sorte que le Transporteur a substitué pour la première partie de l'année des activités de maintenance à être effectuées par de la main d'œuvre interne par certains travaux pouvant être réalisés par l'entremise de services externes ou par des travaux exigeant plus d'heures de réalisation à la pièce mais moins d'effectifs.

<u>Perspective 2015 :</u>

La hausse des salaires de base et du temps supplémentaire est conforme au modèle de gestion des actifs et permet la réalisation d'interventions supplémentaires en maintenance de même que la réalisation d'interventions originalement prévues avant les remaniements d'activités de maintenance interne suite au contexte mentionné aux paragraphes précédents de 2012 à 2014. Le Transporteur poursuit également ses interventions ciblées et de réhabilitation afin de s'assurer que l'accroissement du risque de défaillance demeure sous contrôle et à un niveau acceptable pour assurer la sécurité, la fiabilité et la disponibilité de son réseau.

Le Transporteur tient également à souligner que le processus de dotation pour réaliser les activités de 2015 est déjà en place et qu'en vertu des aménagements au processus de dotation et de formation, qui ont été mis en place avec le syndicat de métier du 1500, le Transporteur réalisera l'embauche d'environ 130 effectifs d'ici le début des travaux en 2015.

<u>Effet de l'indexation :</u>

Le Transporteur souligne également que les dépenses présentées au tableau R7.1 reflètent une progression de l'ordre de 4,4 % entre l'année de base 2014 et l'année témoin 2015, comme présentée à la page 8 de la pièce HQT-6, Document 2, en lien avec les ententes négociées entre Hydro-Québec et les syndicats ce qui correspond à la somme des augmentations salariales (3,3 %) principalement attribuable à l'intégration du régime d'intéressement corporatif dans les échelles salariales des employés syndiqués (voir l'annexe 2 de la pièce HQT-6, Document 2) et des progressions salariales de l'ensemble des employés (1,1 %).

8. Références : (i) Pièce B-0016, tableau 6, p. 12;
(ii) Décision D-2011-039, par. 52;
(iii) Dossier R-3777-2011, pièce B-0018, p. 14.

Préambule :

(i) Le tableau 6 détaille les composantes de la masse salariale du Transporteur pour la période 2013-2015. Au cours de la période 2013-2015, le Transporteur prévoit que les coûts de la masse salariale augmenteront à un rythme annuel moyen de 1,2 %.

La Régie constate une croissance annuelle moyenne de 3,5 % pour la période 2013-2015 lorsque le coût de retraite est exclu des coûts de la masse salariale.

(ii) Au paragraphe 52 de sa décision D-2011-039, la Régie de l'énergie indiquait ce qui suit : « *La Régie demande au Transporteur de s'assurer d'une meilleure fiabilité de ses projections de la masse salariale et du temps supplémentaire et d'identifier, dans le cadre de sa prochaine demande tarifaire, les modifications qui pourraient être apportées afin d'améliorer l'acuité de ses projections.* »

(iii) « *D'entrée de jeu, le Transporteur tient à préciser que seules les rubriques Salaire de base et Temps supplémentaire, qui représentent sa force de travail propre, doivent être considérées. Les avantages sociaux, bien que liés aux salaires de base, ne sont pas sous son contrôle direct et pour y pallier, au niveau de la précision des projections du coût de retraite, la Régie a ordonné l'établissement d'un compte de frais reportés dans sa décision D-2011-039.* » [nous soulignons]

Demandes :

8.1 Veuillez commenter la croissance annuelle moyenne de 3,5 % pour la période 2013-2015, en considérant l'affirmation du Transporteur à la référence (iii) que seules les rubriques salaires de base et temps supplémentaire doivent être considérées pour assurer une meilleure fiabilité des projections de sa masse salariale.

R8.1

À la mention au préambule (iii), le Transporteur tenait à préciser que la force de travail du Transporteur correspond à la somme du temps régulier (salaires de base) et du temps supplémentaire. Ainsi, l'acuité des prévisions doit porter sur la somme des salaires de base et des coûts associés au temps supplémentaire et non distinctement. Le recours au temps supplémentaire permet d'avoir une flexibilité dans la gestion de la force de travail du Transporteur.

Voir également la réponse à la question 7.2.

8.2 Veuillez justifier la croissance annuelle moyenne de 3,5 % pour la masse salariale, en excluant le coût de retraite, pour la période 2013-2015.

R8.2

La croissance annuelle moyenne pour la période 2013-2015, en ne considérant que les rubriques Salaires de base et Temps supplémentaire est de 3,9 % et celle-ci est justifiée par la réponse à la question 7.2. L'écart résiduel entre le 3,9 % et le 3,5 % évalué par la Régie est principalement attribuable à l'intégration du régime d'intéressement corporatif dans les échelles salariales des employés syndiqués.

8.3 Abstraction faite du coût de retraite, veuillez préciser quels sont les efforts faits par le Transporteur pour contrôler la croissance de sa masse salariale.

R8.3

Alors qu'en 2008, le niveau d'investissement annuel passait pour la première fois de l'histoire du Transporteur le cap du milliard de dollars, la croissance des investissements n'a cessé depuis ce temps pour atteindre une pointe historique

en 2013 de 2 G$. Bien que les investissements aient doublé sur une période de 5 ans, le Transporteur observe que la force de travail dédiée à ces projets n'a pas connu la même courbe d'accélération et évalue, à certains moments, cette optimisation de la force de travail à environ 16 %.

Les mesures de gestion active plus amplement décrites à la page 8 de la pièce HQT-3, Document 1, visent une utilisation optimisée de ses ressources humaines, notamment par :

- **l'affectation d'effectifs à pied d'œuvre à des travaux prioritaires ;**
- **une gestion active de la force de travail temporaire adaptée selon les périodes de faible ou de forte intensité d'activités à accomplir ;**
- **une planification centralisée et intégrée ; et**
- **un ordonnancement amélioré des travaux pour l'ensemble des ressources.**

La réduction d'effectifs en ÉTC pour l'année 2012 correspond en grande partie à l'opportunité que représentait les départs à la retraite (voir la réponse à la question 11.5) jumelée aux diverses initiatives visant à affecter plus d'effectifs à pied d'œuvre sur les travaux prioritaires. Dans le contexte d'un réseau arrivant à maturité et fortement sollicité, une gestion active des effectifs était de rigueur et s'est traduite par une révision des façons de faire et une optimisation de la force de travail pour faire face au volume grandissant de projets à réaliser et d'interventions de maintenance.

Le Transporteur a entre autres réalisé la fermeture des ateliers spécialisés de remise à neuf durant l'année 2011, et a par la suite relocalisé les 79 employés visés dans ses activités de base là où des postes devenaient vacants suite à des départs à la retraite.

Il a de plus modifié ses façons de faire à l'égard des vérifications pré-opérationnelles et a ainsi réussi à responsabiliser ses fournisseurs internes plutôt que d'utiliser ses effectifs internes pour l'ensemble des activités de mises en route ce qui a également libéré environ 70 ETC pour faire face au volume grandissant d'activités prioritaires à réaliser à l'interne.

La gestion active du temps de réalisation de certaines activités par l'entremise d'établissement de gammes de temps standard ou par la gestion active de l'absentéisme ou de l'utilisation d'une force de travail flexible au niveau des employés temporaires contribue également au contrôle de l'évolution de la force de travail.

Les transferts d'activités réalisés au cours des années historique 2012 et 2013 ont également contribué à réduire sa force de travail au niveau des activités supports tout en permettant de réaliser des économies (voir la réponse à la question 1.1 de l'AHQ-ARQ à la pièce HQT-13, Document 3).

Concernant le coût de retraite, la mise en place du partage à parts égales du coût du service courant du régime de retraite avec les employés, négociée avec les syndicats dans les nouvelles conventions collectives commence graduellement en 2015 avec une augmentation des cotisations des employés de 1 %. Entre l'année de base 2014 et l'année témoin 2015, l'impact de ces nouvelles mesures

permanentes représente une baisse du coût de retraite d'Hydro-Québec d'environ 16 M$ (voir la réponse à la question 2.2 de la FCEI à la pièce HQT-13, Document 6).

9. Références : (i) Pièce B-0016, p. 8;
(ii) Pièce B-0016, p. 13;
(iii) Plan budgétaire 2014-2015, Gouvernement du Québec, p. A60.

Préambule :

(i) Pour l'année témoin 2015, le Transporteur prévoit une progression de l'ordre de 4,4 % des coûts salariaux découlant des augmentations et progressions salariales accordées en vertu des conventions collectives de travail.

(ii) Suite au renouvellement des conventions collectives, il y eu abolition du régime d'intéressement à compter de 2014. L'intégration du régime d'intéressement dans le salaire de base pour l'année témoin 2015 correspondrait à une augmentation de 4,2 %.

(iii) « *Le retour à l'équilibre budgétaire et son maintien par la suite requièrent un effort de tous ceux qui peuvent contribuer à redresser les finances publiques. À cet égard, le bénéfice net d'Hydro-Québec constitue un revenu non négligeable pour l'État québécois. C'est dans ce contexte que des efforts de 150 millions de dollars est demandé à Hydro-Québec pour 2014-2015, pour porter le bénéfice net à 3 050 millions de dollars. Cet effort est réparti de la façon suivante :*

[…]

—15 millions de dollars d'effort en matière de rémunération par un gel de la masse salariale. L'effort demandé à la société d'État ne doit pas se traduire par une hausse des tarifs pour les consommateurs d'électricité et devra se faire en assurant la fiabilité des réseaux de transport et de distribution. »

Demandes :

9.1 Veuillez justifier l'augmentation de 4,4 % prévue des salaires de base et temps supplémentaire entre l'année témoin 2015 et l'année de base 2014, en prenant en considération la référence (iii).

R9.1

Le Transporteur rappelle que l'effort demandé par le Gouvernement de ne pas augmenter la masse salariale concerne Hydro-Québec dans son ensemble et que la contribution de chaque division tient compte du contexte d'affaires qui lui est propre. L'augmentation de la masse salariale du Transporteur s'inscrit dans un contexte où le Transporteur est confronté au vieillissement de son parc d'actifs et à la sollicitation grandissante de son réseau de transport mais également compte tenu de l'optimisation de la disponibilité du réseau de transport et le maintien de

sa sécurité et de sa fiabilité ce qui constitue un prérequis à la cible fixée par le Gouvernement pour l'obtention de revenus supplémentaires pour Hydro-Québec.

9.2 Veuillez démontrer que la progression de 4,4 %, découlant des augmentations et progressions salariales, tient compte de l'effet du renouvellement de la main-d'œuvre et du mouvement de personnel (postes vacant, départs). Veuillez quantifier.

R9.2

Le Transporteur tient compte de l'effet du renouvellement de la main-d'œuvre et du mouvement de personnel dans ses prévisions. Toutefois, compte tenu de ses défis de dotation, celui-ci a introduit exceptionnellement un facteur d'ajustement ponctuel pour tenir compte, entre autres, des retards liés à de nouveaux processus de dotation et à la stabilisation du processus de planification et à l'ordonnancement de la main-d'œuvre. Ce facteur correspond à une réduction de la rubrique Salaire de base de 2,4 M$ en 2014 et 2,5 M$ en 2015, correspondant à un ajustement à la baisse de 1 %. Le Transporteur réitère cependant qu'il est en meilleur posture que par les années passés pour ce qui est de la planification et de la dotation de sa force de travail pour 2015 étant donné le processus d'embauche massive négocié avec les syndicats qui a débuté en deuxième partie de 2014 (voir également la réponse à la question 7.2).

10. Références : (i) Pièce B-0016, p. 12;

(ii) Pièce B-0016, p. 13;

(iii) Pièce B-0016, p. 15;

(iv) Dossier R-3823-2012, pièce HQT-0028, p. 17.

Préambule :

(i) Au cours de la période 2013-2015, la croissance des salaires de base des employés du Transporteur est estimée à 24,9 M$ (ou une croissance annuelle moyenne de + 5,2 %) et découle, entre autres, d'un facteur de retard dans la dotation d'ÉTC (postes vacants, départs et efficience) (-4,9 M$).

(ii) « *Afin d'améliorer l'acuité des prévisions au niveau des salaires de base, le Transporteur introduit exceptionnellement dans la présente demande un facteur d'ajustement ponctuel lié, entre autres, aux retards liés à de nouveaux processus de dotation et à la stabilisation du processus de planification et d'ordonnancement de la main-d'œuvre. Ce facteur correspond à une indexation négative de 2,4 M$ en 2014 et 2,5 M$ en 2015, soit 1 %.* » [nous soulignons]

(iii) Le nombre d'équivalents temps complet (ÉTC) pour l'année de base 2014 = 3168 effectifs. Pour l'année historique 2013, le nombre se chiffre à 3085 ÉTC.

(iv) Le nombre d'équivalents temps complet (ÉTC) pour l'année témoin 2014 = 3238 effectifs. Pour l'année témoin 2013, le nombre se chiffre à 3213 ÉTC.

Demandes :

10.1 Veuillez expliquer et justifier une diminution de 70 effectifs pour 2014 (soit - 2 %) entre le nombre d'effectifs indiqués aux références (iii) et (iv).

R10.1

Le tableau R10.1 présente l'évolution des ÉTC entre l'année témoin 2014 de la demande tarifaire visant les années 2013 et 2014 (Dossier R-3823-2012) et l'année de base 2014 de la demande tarifaire 2015 (Dossier R-3903-2014). L'écart résiduel non expliqué suite à l'impact de la décision D-2014-049 est de 6 ÉTC, soit 0,2 %.

Tableau R10.1
Évolution des ÉTC pour 2014

	ETC
Année de base 2014 (R-3903-2014)	3 168
Année témoin 2014 (R-3823-2012)	3 238
Écart	**(70)**
Impact de la décision (note 1)	(76)
Autres	6

Note 1: 3 238 ETC selon le dossier R-3823-2012 dont 76 ont été soustraits afin de tenir compte de l'impact de la décision D-2014-035 demandant une réduction des salaires de base.

10.2 Veuillez expliquer et justifier une diminution de 128 effectifs pour 2013 (soit - 4 %) entre le nombre d'effectifs indiqués aux références (iii) et (iv).

R10.2

Le tableau R10.2 présente l'évolution des ÉTC entre l'année de base 2013 de la demande tarifaire visant les années 2013 et 2014 (Dossier R-3823-2012) et l'année historique 2013 (Dossier R-3903-2014). L'écart résiduel suite à l'impact de la décision D-2014-035 ainsi qu'à l'impact des ajustements organisationnels est de 57 ÉTC, soit 1,8 %. Ces ÉTC sont ajoutés à l'année de base 2014, comme mentionné à la page 15 de la pièce HQT-6, Document 2 (ré-ordonnancement d'activités de maintenance).

Tableau R10.2
Évolution des ÉTC pour 2013

	ETC
Année historique 2013 (R-3903-2014)	3 085
Année de base 2013 (R-3823-2012)	3 213
Écart	**(128)**
Impact de la décision (note 1)	(39)
Ajustement organisationnel (note 2)	(32)
Ré-ordonnancement d'activités de maintenance	(57)

Note 1: 3 213 ETC selon le dossier R-3823-2012 dont 39 ont été soustraits afin de tenir compte de l'impact de la décision D-2014-035 demandant une réduction des salaires de base.

Note 2: transfert réalisé à l'année historique suite au projet de refonte des gestes administratifs.

10.3 Veuillez justifier le facteur de retard de 1 % alloué par le Transporteur pour les années 2014 et 2015, en considérant l'impact des pourcentages de diminutions d'effectifs sur les prévisions de la rubrique salaires de base, pour les années 2014 et 2015.

R10.3

Comme précisé en réponse aux questions 10.1 et 10.2, le ratio est seulement de 0,2 % pour l'année 2014 et de 1,8 % pour l'année 2013. Compte tenu que le ratio de l'année 2013 s'explique entre autres par le retard occasionné par le contexte opérationnel ainsi que des défis de mise en œuvre, comme précisé à la pièce HQT-6, Document 2, aux pages 5 et 6, et que l'embauche a repris son cours normal à la mi-année 2014, le Transporteur considère que l'utilisation d'un facteur de retard de 1 % de la rubrique Salaires de base permet une évaluation plus juste de ces coûts.

Pour l'année de base 2014 et l'année témoin 2015, le Transporteur pourra ainsi poursuivre ses activités de maintenance ainsi que ses interventions ciblées et de réhabilitation afin de s'assurer que l'accroissement du risque de défaillance demeure sous contrôle et à un niveau acceptable pour assurer la sécurité, la fiabilité et la disponibilité de son réseau.

10.4 Veuillez élaborer sur le lien entre le mouvement à la baisse des effectifs en ÉTC (références (iii) et (iv)) et la croissance des salaires de base (référence (i)).

R10.4

Voir les réponses aux questions 7.2, 10.1 et 10.2.

11. Références : (i) Pièce B-0016, tableau 7, p. 15;
(ii) Pièce B-0016, figure 1, p. 16.

Préambule :

(i) Le Transporteur présente l'évolution de l'effectif en ÉTC pour la période 2013 à 2015.

Voici un tableau résumant les augmentations et réductions d'effectifs des cinq dernières années.

Évolution des effectifs (ÉTC) pour la période 2011-2015

Nombre d'effectifs (ÉTC)	2011 *historique*	2012 *historique*	2013 *historique*	2014 *année de base*	2015 *témoin*
Niveau d'effectifs total	3 356	3 175	3 085	3 168	3 278
Augmentation ou (réduction) d'effectifs		(181)	(90)	83	110

Le Transporteur explique l'augmentation des 193 ÉTC entre les années 2013 et 2015 principalement par un ré-ordonnancement d'activités de maintenance (+57 ÉTC).

((ii) Le nombre prévu de départs à la retraite pour 2014 = 163 ÉTC, alors que ce nombre s'élève à 133 ÉTC pour 2015, pour un total de 296 départs à la retraite.

Pour les années 2012 et 2013, les nombres réels des départs à la retraite s'élèvent à 199 et 193 respectivement, pour un total de 392 départs réels.

Demandes :

11.1 Veuillez confirmer que le mouvement de personnel résultant entre autres des départs à la retraite (postes vacants) (référence (ii)) a un impact favorable sur les salaires de base.

R11.1

Le Transporteur confirme qu'il tient compte des départs à la retraite (postes vacants) dans ses prévisions de salaires de base et donc, qu'en soit un départ à la retraite ne génère pas d'écart favorable sur les salaires de base.

Un ÉTC représente le nombre d'heures rémunérées (à temps régulier) déclarées par l'employé pour l'année civile, soit le nombre d'heures que doit travailler l'employé durant une semaine multiplié par le nombre de semaines ouvrées dans l'année. Ainsi, un départ à la retraite aura un impact favorable sur les salaires de base dans la mesure où l'effectif devait être remplacé et qu'il ne l'est pas ou que le remplacement n'est pas pourvu à temps. Il est important de noter cependant que, dans une telle situation, la gestion active du Transporteur devrait faire en sorte de ne pas générer d'écart favorable sur son budget de charges nettes d'exploitation. En effet, si le remplacement de l'employé était prévu, une activité priorisée était associée à l'employé et devra dans la mesure du possible être exécuté via d'autres leviers de gestion disponibles au Transporteur tels que : utilisation du surtemps

ou ré-ordonnancement et devancements d'activités prévues dans une année subséquente.

Le Transporteur réitère que, pour l'année 2015, une entente a été convenue avec le syndicat des employés de métiers d'Hydro-Québec et prévoit l'embauche d'environ 130 effectifs d'ici le début des travaux en 2015 et qu'à l'intérieur des besoins identifiés pour ce quart de métier, les départs probables à la retraite de la première partie de l'année 2015 sont inclus.

Ainsi, la prévision du nombre d'ÉTC présentée par le Transporteur à la page 15 de la pièce HQT-6, Document 2 représente sa force de travail en temps régulier (salaires de base) nécessaire afin de réaliser l'ensemble de ses activités, incluant notamment ses activités de maintenance ainsi que ses interventions ciblées et de réhabilitation afin de s'assurer de la sécurité, la fiabilité et la disponibilité de son réseau.

Voir également la réponse à la question 9.2.

11.2 Veuillez ventiler l'augmentation prévue de 83 effectifs en ÉTC entre les raisons majeures ayant causé cette augmentation pour 2014, dont notamment le nombre prévu de départs à la retraite et le remplacement de ces postes, durant l'année en question.

R11.2

L'augmentation prévue de 83 ÉTC entre l'année historique 2013 et l'année de base 2014 s'explique par les facteurs suivants :

- **le ré-ordonnancement d'activités de maintenance (57 ÉTC) ;**
- **l'ajout d'effectifs en ÉTC découlant de la mise en service et de l'entretien des nouveaux actifs (11 ÉTC) ;**
- **l'application des nouvelles normes de protection des infrastructures critiques (14 ÉTC) ;**
- **autre (1 ETC).**

Voir la réponse à la question 11.1 concernant les départs à la retraite.

11.3 Veuillez ventiler l'augmentation prévue de 110 effectifs en ÉTC entre les raisons majeures ayant causé cette augmentation pour 2015, dont notamment le nombre prévu de départs à la retraite et le remplacement de ces postes, durant l'année en question.

R11.3

La ventilation concernant l'augmentation de 110 ÉTC entre l'année de base 2014 et l'année témoin 2015 est :

- **l'ajout d'effectifs en ÉTC en lien avec la poursuite de ses activités de maintenance (29 ÉTC) et d'interventions ciblées et de réhabilitation (17 ÉTC) ;**
- **l'application des nouvelles normes de protection des infrastructures critiques (3 ÉTC) ;**
- **le rééquilibrage du recours au surtemps par l'embauche d'effectifs (55 ÉTC) ;**
- **autres (6 ETC).**

Voir la réponse à la question 11.1 concernant les départs à la retraite.

11.4 Veuillez expliquer l'augmentation nette de 193 ÉTC constatée entre 2014 et 2015 par rapport à la prévision de 296 départs à la retraite pour la même période.

R11.4

Le Transporteur précise que les prévisions de 296 départs à la retraite dont il est fait mention sont calculées en « effectifs » sur un horizon de deux années alors que l'augmentation nette de 193 est mesurée en « ÉTC ». Une telle comparaison ne peut s'effectuer. Pour fins d'illustration, un effectif ayant pris sa retraite à la fin décembre d'une année civile ne représente aucune réduction d'ÉTC pour cette année-là.

Voir également la réponse aux questions 9.2 et 11.1 concernant le facteur de retard dans la dotation (postes vacants, départs et efficience).

11.5 Veuillez expliquer la diminution nette de 271 ÉTC constatée pour 2012 et 2013 par rapport à la prévision de 392 départs à la retraite pour la même période.

R11.5

Afin de rendre les données comparables, les ÉTC des années historiques 2011 et 2012 doivent être redressés afin de refléter les transferts réalisés à l'année historique 2013 suite au projet de refonte des gestes administratifs (32 ÉTC), au transfert des activités et des ressources de la direction Ressources humaines et communications du Transporteur vers le groupe Ressources humaines (19 ÉTC) et au transfert des activités transactionnelles à incidence financière ressources humaines au groupe Finances (35 ÉTC). Ainsi, en effectuant ces redressements, la réduction nette des ÉTC entre 2011 et 2013 est plutôt de 185 ÉTC.

La réduction d'effectifs en ÉTC pour l'année 2012 correspond en grande partie aux départs à la retraite. Pour l'année de base 2014 et l'année témoin 2015, le Transporteur poursuit ses activités de maintenance ainsi que ses interventions ciblées et de réhabilitation afin de s'assurer que l'accroissement du risque de défaillance demeure sous contrôle et à un niveau acceptable pour assurer la sécurité, la fiabilité et la disponibilité de son réseau, ce qui nécessite l'ajout d'ÉTC additionnels.

Voir également les réponses aux questions 7.2 et 11.1.

12. Références : (i) Pièce B-0016, tableau 7, p. 15;

(ii) Pièce B-0016, figure 1, p. 16.

Préambule :

(i) Le Transporteur présente l'évolution de l'effectif en ÉTC pour la période 2013 à 2015.

Tableau résumant les augmentations et réductions d'effectifs des cinq dernières années.

Évolution des effectifs (ÉTC) pour la période 2011-2015

Nombre d'effectifs (ÉTC)	2011 *historique*	2012 *historique*	2013 *historique*	2014 *année de base*	2015 *témoin*
Niveau d'effectifs total	3 356	3 175	3 085	3 168	3 278
Augmentation ou (réduction) d'effectifs		(181)	(90)	83	110

(ii) Le nombre prévu de départs à la retraite représente 163 effectifs en ÉTC pour 2014, alors que ce nombre s'élève à 133 ÉTC pour 2015, pour un total de 296 départs à la retraite.

Le nombre d'employés admissibles pour 2014 et 2015 est de 349 et 435 ÉTC respectivement, pour un total de 784 effectifs admissibles.

Demande :

12.1 En considérant une hausse de 193 effectifs à la référence (i), et qu'entre les années 2014 et 2015, 38 % des employés seraient admissibles à prendre leur retraite (référence (ii)), veuillez indiquer si le Transporteur s'interroge sur l'opportunité d'abolir certains postes. Veuillez élaborer sur les orientations du Transporteur.

R12.1

Le Transporteur tient compte des départs à la retraite (poste vacants) dans ses prévisions de salaires de base. Comme exprimé en réponse à la question 8.3, le Transporteur gère activement ses besoins prioritaires en main d'œuvre. Bien qu'il utilisera l'opportunité d'un départ à la retraite pour réaliser une partie de l'efficience attendue, il s'assurera principalement de profiter des dits départs pour calibrer sa force de travail en fonction de ses activités prioritaires. Le Transporteur cherche continuellement à recentrer sa force de travail au niveau de ses activités de base à pied d'œuvre, dans un contexte d'activités croissantes sur le réseau.

Charges brutes directes – Autres charges directes

13. Références : (i) Pièce B-0016, tableau 8, p. 17;

(ii) Dossier R-3823-2012, pièce C-HQT-28, tableau 9, p. 19.

Préambule :

(i) Pour la rubrique « Services externes », les coûts totalisent 41,6 M$ pour l'année historique 2013.

(ii) Pour la rubrique « Services externes », les coûts totalisent 51,3 M$ pour l'année de base 2013.

Demande :

13.1 Veuillez justifier la baisse de 9,7 M$ (-19 %) entre l'année de base 2013 et l'année historique 2013.

R13.1

L'écart favorable de 9,7 M$ entre l'année autorisée 2013 et l'année historique s'explique, entre autres, par le retard occasionné par le contexte opérationnel ainsi que des défis de mise en œuvre (voir la pièce HQT-6, Document 2, pages 5 et 6) et par la réalisation de travaux par Hydro-Québec Équipement et services partagés. L'effet combiné de ces impacts représente un écart favorable de 5,5 M$. L'écart résiduel s'explique par une réallocation des besoins à la rubrique Stocks. Le Transporteur tient à préciser que cet effet a été principalement compensé par une diminution du coût des organismes de réglementation (voir la réponse à la question 4.1 de la demande de renseignements de la FCEI à la pièce HQT-13, Document 6), d'où la quasi absence d'écart au niveau de la rubrique Stocks.

14. Références : (i) Pièce B-0016, tableau 9, p. 20;

(ii) Dossier R-3823-2012, pièce C-HQT-28, tableau 10, p. 20.

Préambule :

(i) Pour la rubrique « Coût de retraite non réparti par produits », les coûts totalisent 0,3 M$ pour l'année de base 2014.

(ii) Pour la rubrique « Coût de retraite non réparti par produits », les coûts autorisés pour l'année témoin 2014 = 4,7 M$.

Demande :

14.1 Veuillez justifier l'écart de prévision de l'ordre de 4,4 M$ pour l'année autorisée 2014.

R14.1

Les fournisseurs de services partagés facturent le Transporteur selon le coût complet établi lors de l'établissement des grilles tarifaires. Ainsi, toute variation liée au coût de retraite est présentée distinctement à la ligne Coût de retraite non réparti par produit. L'annexe 3 de la pièce HQT-6, Document 2 présente les composantes du coût de retraite pour la période 2013 à 2015, incluant l'année autorisée 2014 (Décision D-2014-049) et l'année de base 2014. Cette baisse est principalement attribuable à l'augmentation de la composante du rendement prévu de l'actif du régime de retraite compte tenu d'une juste valeur de l'actif du régime supérieure à ce qui avait été prévu.

AUTRES CHARGES

Achats de services de transport

15. Références : (i) Pièce B-0017, tableau 7;

(ii) Dossier R-3892-2014, pièce B-0005, p.8.

Préambule :

(iv) « *Quant au contrat de service de transport d'électricité, échu depuis le 31 décembre 2006, les parties ont déposé le nouveau contrat à la Régie pour approbation (dossier R-3892-2014), dont l'application sera rétroactive au 1er janvier 2007. Le Transporteur estime un coût de service de transport de 10,1 M$ pour les années 2014 et 2015.* »

(v) L'article 5.1 indique que les frais du service de transport pour les années 2007 à 2014 ont été établis à partir des besoins de transport convenus entre RTA et le Transporteur pour ces années alors que ceux pour l'année 2015 sont établis à partir de la prévision des besoins de transport que le Transporteur transmet à RTA.

Demande :

15.1 Veuillez fournir la prévision des besoins de transport du Transporteur pour l'année projetée 2015, telle que transmise à RTA, ayant servi à l'établissement du coût de service de transport de 10,1 M$ indiqué à la référence (i).

R15.1

Le préambule fait référence au contrat de service de transport d'électricité entre le Transporteur et RTA, approuvé par la Régie dans la décision D-2014-145 rendue le 20 août 2014. Dans la même décision, la Régie interdit la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements confidentiels de ce contrat.

Par conséquent, cette réponse est déposée sous pli confidentiel à la pièce HQT-13, Document 1.1.

16. Référence : Pièce B-0017, p.7.

Préambule :

Il est mentionné :

« *Un contrat de service de transport d'électricité a été conclu avec ÉLL, afin d'alimenter l'usine de Papier Masson Ltée située à Gatineau (secteur Masson-Angers). Ce contrat, d'une durée initiale de cinq ans, a débuté le 1er janvier 2009. La Régie a approuvé ce contrat dans la décision D-2010-087 (dossier R-3636-2007). Le Transporteur a renouvelé ce contrat pour une*

durée additionnelle de cinq ans débutant le 1er janvier 2014. »

Demande :

16.1 Veuillez déposer l'entente convenue entre le Transporteur et ÉLL et entrant en vigueur le 1er janvier 2014 selon la référence, pour le renouvellement du contrat de service de transport d'électricité afin d'alimenter l'usine de Papier Masson Ltée.

R16.1

En vertu des dispositions du contrat de service de transport d'électricité entre le Transporteur et ÉLL, le contrat a été renouvelé pour une période de cinq ans par l'émission d'un préavis de renouvellement le 8 novembre 2012, tel qu'il appert de la pièce HQT-13, Document 1.2.

Amortissement

17. Références : (i) Pièce B-0017, tableau 5, p. 8;

(ii) Dossier R-3823-2012, pièce C-HQT-29, tableau 5, p. 8.

Préambule :

(i) Le tableau présente les composantes de l'amortissement. La rubrique Retraits d'actifs totalise 49,4 M$ pour l'année historique 2013.

(ii) Pour l'année de base 2013, le tableau indique un montant de 65 M$ pour la rubrique Retraits d'actifs.

Demande :

17.1 Veuillez ventiler et expliquer l'écart de prévision de 15,6 M$ entre les références (i) et (ii), entre les retraits de nature courante et autres retraits.

R17.1

Voir la ventilation et les explications fournies à la pièce HQT-2, Document 13, du Rapport annuel 2013 du Transporteur.

ÉVOLUTION DE LA BASE DE TARIFICATION

18. Référence : Pièce B-0018, tableau 3, p. 6.

Préambule :

Le Transporteur présente l'évolution de la base de tarification 2014.

Tableau 3
Évolution de la base de tarification 2014 (M$)

	31 déc. 2013	Mises en service	Amortissement	Autres	31 déc. 2014
Immobilisations corporelles en exploitation	**17 245,6**	**2 319,4**	**(1 020,6)**	**(13,8)** Note 1	**18 530,6**
Actifs incorporels	**469,9**	**51,7**	**(39,2)**	**1,4** Note 2	**483,8**
Autres actifs	**(138,0)**	**(63,7)**	**6,8**	**0,0**	**(194,8)**
Actifs réglementaires	8,0		(1,0)		7,0
Contributions internes et autres	(188,6)	(63,7)	7,8		(244,5)
Remboursement gouvernemental	42,6				42,6
Fonds de roulement	**149,7**	**0,0**	**0,0**	**2,0**	**151,7**
Encaisse réglementaire	60,6			0,1	60,7
Matériaux, combustible et fournitures	89,0			1,9	90,9
Total	**17 727,2**	**2 307,4**	**(1 053,0)**	**(10,4)**	**18 971,3**

Le Transporteur explique la note 1 par une réévaluation en vertu de l'IFRIC 1 de l'estimation des coûts relatifs au démantèlement, à l'enlèvement et à la remise en état de site de postes de transport visés par la cessation prévue d'activités de transformation sur leur site actuel, pour un montant de 10,5 M$.

Demandes :

18.1 Veuillez expliquer la réévaluation effectuée par le Transporteur, et déposer la norme comptable appliquée par le Transporteur.

R18.1

Selon la norme IFRIC 1[1], les variations de l'évaluation d'un passif existant relatif au démantèlement ou à la remise en état de site, résultant de variations du montant estimé des sorties de ressources représentatives d'avantages économiques nécessaires pour éteindre l'obligation, doivent être ajoutées ou déduites du coût de l'actif lié dans la période considérée.

Pour l'année 2014, le Transporteur a revu à la baisse le passif existant relatif au démantèlement ou à la remise en état de site des quatre postes suivants : Baie St-Paul, St-Hilarion, Bromont et Cleveland. Ces quatre postes font partie de la liste des sites visés par une cessation prévue des activités de transformation présentée à la pièce HQT-7, Document 1, tableau 7, page 9.

18.2 Veuillez expliquer les raisons qui ont amené le Transporteur à effectuer une réévaluation.

R18.2

Pour les quatre postes énumérés à la question précédente, lors de la préparation des recommandations finales pour les projets de démantèlement et de remise en état de site, les coûts prévus ont été revus à la baisse. Les montants, initialement

[1] IFRIC 1 : Variation des passifs existants relatifs au démantèlement ou à la remise en état et des autres passifs similaires.

inclus dans l'évaluation des coûts de démantèlement et de remise en état de site, avaient d'abord été estimés lors de la préparation des études d'avant-projet.

18.3 Veuillez quantifier l'impact de cette réévaluation sur le coût de service (selon la moyenne des 13 soldes) de l'année 2014.

R18.3

L'effet de la réévaluation à la baisse, en vertu de l'IFRIC 1, de l'estimation des coûts relatifs au démantèlement, à l'enlèvement et à la remise en état de site de postes de transport visés par la cessation prévue d'activités de transformation sur leur site actuel de 10,5 M$, sur les revenus requis du Transporteur, est de -1,8 M$. Ce montant est composé d'une diminution de la charge d'amortissement de 1,4 M$ et d'une diminution du rendement sur la base de tarification de 0,4 M$.

Immobilisations corporelles en exploitation

19. Références : (i) Pièce B-0018, tableau 7, p. 9;

(ii) Pièce B-0019 à B-0021.

Préambule :

(i) Le Transporteur présente les coûts pour le démantèlement, l'enlèvement et la remise en état de sites, pour l'année historique 2013, l'année de base 2014, et l'année témoin 2015.

(ii) Le Transporteur présente la base de tarification projetée pour les années 2013, 2014, 2015.

Demande :

19.1 Veuillez concilier les données du tableau 7 à la référence (i) avec l'évolution de la base de tarification à la référence (ii), pour l'année historique 2013, l'année de base 2014, et l'année témoin 2015.

R19.1

Les données du tableau 7 de la référence (i) correspondent à la valeur nette des coûts pour le démantèlement, l'enlèvement et la remise en état de sites au 31 décembre 2013, 2014 et 2015 respectivement. Elles sont incluses dans les valeurs nettes de la rubrique « Postes » des pièces de la référence (ii).

Autres actifs – Contributions internes et autres

20. Références : (i) Pièce B-0018, tableau 10, p. 10;

(ii) Dossier R-3905-2014, pièce B-0037, tableau 2, p. 7;

(iii) Pièce B-0018, tableau 20, p. 22.

Préambule :

(i) Le Transporteur présente l'évolution des contributions internes.

Tableau 10
Contributions internes (M$)

Composantes	Année historique 2013	Année de base 2014	Année témoin 2015
Hydro-Québec Production	(65,4)	(130,8)	(181,6)
Hydro-Québec Distribution	(123,2)	(113,7)	(316,3)
Total	**(188,6)**	**(244,5)**	**(498,0)**

Selon le Transporteur, « *la variation des contributions internes avec Hydro-Québec Distribution (le « Distributeur ») entre 2013 et 2015 s'explique principalement par la contribution liée à l'agrégation annuelle des projets du Distributeur de (217,9 M$) en 2015 ainsi que diverses contributions pour des activités de mesurage*. »

(ii) Le Distributeur présente l'évolution des contributions à des projets de raccordement, dont un montant de 95,5 M$ et 299,2 M$ pour les années 2014 et 2015 respectivement.

Tableau 2 :
Évolution des contributions à des projets de raccordement (M$)

	Solde au 01/01/2013	MES 2013	Amort. 2013	Solde au 31/12/2013	MES 2014	Amort. 2014	Solde au 31/12/2014	MES 2015	Amort. 2015	Solde au 31/12/2015
VILLAGE CRI WASKAGANISH	65,2		(2,2)	63,0		(2,2)	60,8		(2,2)	58,6
Coûts de raccordement	58,3		(1,7)	56,6		(1,7)	54,9		(1,7)	53,2
Charges d'entretien et d'exploitation	6,9		(0,5)	6,4		(0,5)	5,9		(0,5)	5,4
PREMIER APPELS D'OFFRES ÉOLIEN A/O 2003-02		31,4		31,4		(1,6)	29,8		(1,6)	28,2
Coûts de raccordement		27,3		27,3		(1,4)	25,9		(1,4)	24,5
Charges d'entretien et d'exploitation		4,1		4,1		(0,2)	3,9		(0,2)	3,7
PROJETS EN CROISSANCE DU TRANSPORTEUR								217,9	(4,8)	213,1
Coûts de raccordement								189,5	(3,8)	185,7
Charges d'entretien et d'exploitation								28,4	(1,0)	27,4
AUTRES CONTRIBUTIONS	8,1	1,5	(0,0)	9,5	(4,7)	(0,0)	4,9	(5,9)	0,3	(0,7)
Contributions internes	6,2	1,4	0,1	7,6	(4,1)	0,1	3,7	(5,1)	0,4	(1,0)
Frais d'entretien	3,9	0,2	(0,3)	3,8		(0,3)	3,5	0,6	(0,3)	3,8
Revenus d'entretien	(2,0)	(0,1)	0,2	(1,9)	(0,6)	0,2	(2,3)	(1,4)	0,2	(3,5)
TOTAL	73,3	32,9	(2,2)	103,9	(4,7)	(3,8)	95,5	212,0	(8,3)	299,2

(iii) Le Transporteur présente les mises en exploitation pour 2015. La ligne « Contribution liée à l'agrégation des projets du Distributeur » totalisant (217,9) M$, a été présentée distinctement au tableau. La colonne « Contribution internes et autres » totalise $267 M$.

Demandes :

20.1 La Régie comprend que la pièce à la référence (ii) concerne autant les contributions du Distributeur avec le Transporteur que celles avec le Producteur. Veuillez distinguer, à l'aide d'un tableau, les contributions du Distributeur avec le Transporteur.

20.1

Le Transporteur présente, ci-dessous, le tableau soumis par le Distributeur en réponse à la question 34.1 de la demande de renseignements numéro 2 de la Régie à la pièce HQD-15, Document 1.2 du dossier R-3905-2014.

CONTRIBUTIONS À DES PROJETS DE RACCORDEMENT (M$)

COMPOSANTES	Solde au 31/12/2013	Solde au 31/12/2014	Solde au 31/12/2015
Contributions avec le Transporteur			
Village cri Waskaganish	63,0	60,8	58,6
Premier appels d'offres éolien A/O 2003-02	31,4	29,8	28,2
Projets en croissance du Transporteur			213,1
Autres contributions	28,8	23,1	16,4
- Travaux sur le réseau et activités de mesurage	(4,5)	(8,9)	(19,0)
- Autres	33,3	32,0	35,4
Total des contributions avec le Transporteur	**123,2**	**113,7**	**316,3**
Contributions avec le Producteur			
Autres contributions	(19,3)	(18,2)	(17,1)
TOTAL	**103,9**	**95,5**	**299,2**

20.2 Veuillez concilier le montant de contribution pour 2015 totalisant 316,3 M$ à la référence (i) avec le montant de 299,2 M$ inscrit par le Distributeur à la référence (ii).

R20.2

Voir la réponse à la question 20.1.

20.3 Veuillez concilier le montant de contribution pour 2014 totalisant 113,7 M$ à la référence (i) avec le montant de 95,5 M$ inscrit par le Distributeur à la référence (ii).

R20.3

Voir la réponse à la question 20.1.

20.4 Veuillez expliquer la présentation distincte de la contribution liée à l'agrégation annuelle des projets du Distributeur totalisant (217,9 M$) pour l'année 2015 à la référence (iii).

R20.4

Tel que stipulé à la section C de l'appendice J des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec (« Tarifs et conditions »)*, le Transporteur calcule la contribution du Distributeur *« en tenant compte globalement de l'ensemble des investissements associés aux projets mis en service dans une*

***année et de l'ensemble de la croissance de charge que ces projets visent à alimenter sur une période de vingt (20) ans »*. Ainsi, la présentation distincte de la contribution liée à l'agrégation annuelle des projets du Distributeur répond aux impératifs des *Tarifs et conditions*.**

20.5 Veuillez ventiler le montant de cette contribution de 217,9 M$ distinctement par projet.

R20.5

Le calcul de la contribution liée à l'agrégation annuelle des projets du Distributeur est présenté à la pièce HQT-12, Document 2, tableau 7, page 12.

20.6 Veuillez effectuer le lien entre les montants de contributions internes apparaissant aux tableaux des références (i) et (ii).

R20.6

Voir la réponse à la question 20.1.

Fonds de roulement – Matériaux combustibles et fournitures

21. Références : (i) Pièce B-0018, tableau 15, p. 13;

(ii) Dossier R-3823-2012, pièce C-HQT-30, tableau 16, p. 13.

Préambule :

(i) Le Transporteur présente les matériaux, combustibles et fournitures. Ce compte totalise 92,9 M$ pour l'année témoin 2015.

(ii) Le Transporteur présente les matériaux, combustibles et fournitures. Ce compte totalise 79,3 M$ pour l'année témoin 2014.

Demande :

21.1 Veuillez ventiler et expliquer l'augmentation prévue de 13,6 M$ (+17 %) entre les montants mentionnés aux références (i) et (ii).

R21.1

Cet écart est attribuable à une augmentation des stocks et du matériel nécessaire pour répondre notamment aux interventions de maintenance additionnelles en lien avec le modèle de gestion des actifs.

Suivi des mises en service – Analyse des projections relatives aux mises en service

22. Référence : Pièce B-0018, page 14.

Préambule :

Pour l'année de base 2014, le Transporteur projette des mises en service de l'ordre de 2 307,4 M$, représentant une hausse de 219,4 M$ par rapport au montant autorisé selon la décision D-2014-035. Enfin, le Transporteur prévoit un niveau de mises en service de 1 100,3 M$ pour l'année témoin 2015.

Demande :

22.1 À l'aide d'un tableau, veuillez ventiler et expliquer la baisse prévue des mises en exploitations projetées (-52 %) entre les mises en service projetées pour l'année de base 2014 de l'ordre de 2 307,4 M$ et celles projetées pour l'année témoin 2015 totalisant 1 100,3 M$, par les principaux projets d'investissements ayant causé cette variation

R22.1

Les niveaux de mises en service varient d'une année à l'autre. Ces variations ne sont que le reflet de l'ampleur ou du nombre de projets qui sont rendus à la fin d'un cycle de construction sur plusieurs années.

Pour l'année 2014, l'ajout de quelques projets importants explique le niveau élevé des mises en service prévues, comparativement au niveau de mises en service atteint au cours des dernières années.

Pour l'année 2015, le Transporteur ne prévoit pas de mises en service de projets de l'ampleur du niveau projeté pour l'année 2014. Cependant, au cours de l'année 2015, le Transporteur prévoit le versement d'une contribution importante provenant de l'agrégation annuelle des projets du Distributeur.

Le tableau R22.1 présente l'évolution des mises en service annuelles normalisées de certains projets et de la contribution liée à l'agréation annuelle des projets du Distributeur.

Tableau R22.1
Variation des mises en service projetées entre les années 2011 et 2015

	réelles			prévues	
	2011	2012	2013	2014	2015
Mises en service annuelles	**1 261,7**	**1 041,6**	**1 401,3**	**2 307,4**	**1 100,3**
Raccordement des centrales du complexe la Romaine				779,0	
Intégration des parcs éoliens - Appel d'offres 2005-03				133,6	
Ouverture du réseau de transport 315kV sur le corridor Qc-Mtl				139,8	
Contribution liée à l'agrégation des projets du distributeur					(217,9)
Mises en service annuelles normalisées	**1 261,7**	**1 041,6**	**1 401,3**	**1 255,0**	**1 318,2**

Suivi des mises en service – Acuité des prévisions

23. Références : (i) Pièce B-0018, p. 17;
(ii) Pièce B-0018, p. 17.

Préambule :

(i) « *Selon l'analyse des écarts liés aux mises en service présentée au tableau 16, pour l'année 2013, l'impact total des écarts liés à la base de tarification est de 1,5 % par rapport aux revenus requis autorisés. L'écart entre les mises en service réelles et autorisées pour 2013 de -163,7 M$ représente une partie de cet impact total.*

Les principales raisons de cet écart sont les suivantes :

- *Reports observés de mises en service pouvant être causés par des :*

  […]

- *Réductions de coûts par rapport à la prévision initiale.* »

(iii) « *Afin de s'assurer de l'acuité de ses prévisions de mises en service, le Transporteur poursuit les améliorations mises en place au cours des dernières années, dont certaines arrivent à maturité, mentionnées dans le dossier R-3823-20127 :*

- *Mise en place de la nouvelle structure organisationnelle;*
- *Système informatique implanté en 2010;*
- *Normalisation des équipements;*
- *<u>Projets autorisés plus tôt dans le processus</u>;*
- *Stratégie de mises en service (Hydro-Québec Équipement et Services partagés).* » [nous soulignons]

Demandes :

23.1 Veuillez ventiler l'écart de -163,7 M$ entre les mises en service autorisées et réelles pour l'année 2013 à la référence (i), veuillez expliquer les principales raisons ayant causé cet écart, sur une base qualitative et quantitative.

R23.1

Le Transporteur présente ci-dessous un tableau ventilant l'écart entre les mises en service autorisées et réelles pour l'année 2013.

Tableau R23.1
Ventilation et explications des principaux écarts de mises en service pour l'année 2013

Projets	Écarts (M$)	Explications
Mises en exploitation autorisations ≥ 25 M$		
Poste Manicouagan	-32,5	Report de la mise en service / changements au calendrier des travaux.
Intégration des parcs éoliens - appel d'offres 2005-03	-25,7	Parc éolien Des Moulins : de l'ordre de -13 M$, causés par un délai de négociation du contrat ainsi que des coûts de travaux moindres que prévu initialement. Parc Seigneurie de Beaupré 2/3 : de l'ordre de -7 M$, causée par la réduction de la longueur du tracé de la ligne et du nombre de pylônes pour le raccordement du promoteur.
Remplacement transformateurs de courant lH 735 kV	-14,2	Report de mises en service de l'ordre de -8 M$, relié à l'établissement d'une stratégie sur les fondations ainsi qu'à l'approvisionnement des transformateurs de courant. Réduction des coûts de l'ordre de -6 M$, reliée à l'ingénierie interne et d'approvisionnement de matériel.
Autres projets > 25 M$	8,1	Combinaison de reports de mises en service (ou de devancement de mises en service) et d'une réduction de coûts (ou augmentation de coûts) pour des projets divers 2013.
Mises en exploitation autorisations < 25 M$		
Poste Matapédia	-11,6	Report de la mise en service causé principalement par des anomalies de nature technique rencontrées lors de l'installation d'un transformateur de tension.
Poste LG-3	-7,3	Report de la mise en service causé principalement par des anomalies de nature technique rencontrées lors de l'installation du transformateur de puissance.
Autres projets < 25 M$	-80,5	Combinaison de reports de mises en service (ou de devancement de mises en service) et d'une réduction de coûts (ou augmentation de coûts) pour des projets divers 2013.

23.2 De l'avis du Transporteur, est-ce que le fait d'autoriser les projets plus tôt dans le processus des demandes d'autorisation (référence ii), serait à l'origine des écarts de coûts par rapport à la prévision initiale. Veuillez commenter.

R23.2

D'entrée de jeu, le Transporteur apporte une précision à l'effet que le processus mentionné en référence (iii - SIC) en est un de prévision des investissements et des mises en service projetés sur un horizon de dix ans, comme décrit à la pièce HQT-9, Document 1, pages 21 et 22, et non pas d'autorisation des projets d'investissement.

Le Transporteur désire clarifier que l'acuité des prévisions, comme mentionné à la référence (iii), est améliorée par le fait que ces prévisions d'investissement et de mises en service sur l'horizon court terme sont basées, aujourd'hui, sur un nombre plus important de projets confirmés et autorisés pour lesquels la solution

détaillée et la stratégie de mises en service sont établies [1]. Cette approche permet une meilleure projection des flux d'investissement et des mises en service.

23.3 Veuillez préciser s'il y a des projets autorisés par la Régie pour l'année 2015 dont les mises en service sont incluses dans la base de tarification du présent dossier et que le Transporteur prévoit reporter. Veuillez expliquer et amender la preuve s'il y a lieu.

R23.3

La projection des mises en service pour l'année témoin 2015 est établie à partir de l'information dont le Transporteur dispose au moment où il établit sa prévision. Le Transporteur a établi sa projection selon le principe réglementaire de l'année témoin projetée adopté par la Régie qui impose l'utilisation de données projetées à 100% durant cette période. Les données de l'année témoin projetée sont supportées au minimum par la présentation, d'une année historique et d'une année de base comprenant à la fois des données réelles et projetées.

PLANIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT

24. Références : (i) Pièce B-0023, tableau 1a, p. 12;
(ii) Pièce B-0023, tableau 1b, p. 13;
(iii) Pièce B-0023, tableau 1a, p. 12;
(iv) Pièce B-0023, tableau 1b, p. 13;
(v) Dossier R-3757-2012, pièce B-0020, p. 32.

Préambule :

(i) Pour l'année 2014, le Transporteur présente l'ajout du poste de départ à 18/315 kV de la centrale de la Romaine-2 et du poste à 315 kV de la Romaine-2.

(ii) Pour l'année 2014, le Transporteur présente l'ajout d'une ligne à 315 kV reliant le poste de départ de la centrale de la Romaine-2 au poste de la Romaine-2 et d'une autre ligne reliant le poste de la Romaine-2 au poste Arnaud.

(iii) Pour l'année 2015, le Transporteur ne fait aucunement mention de l'ajout de postes relatifs à la centrale Romaine-1.

(iv) Pour l'année 2015, le Transporteur présente l'ajout d'une ligne à 315 kV reliant les postes des centrales de la Romaine-1 et de la Romaine-2 et d'une autre ligne reliant la centrale de la Romaine-1 au poste de la Romaine-1.

[1] Voir la réponse à la question 20.1 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie de la pièce HQT-14, Document 1, page 34 (dossier R-3823-2012).

(v) La description des travaux d'intégration de la centrale de la Romaine-1 fait mention d'un poste de départ de la centrale Romaine-1 et d'un poste de sectionnement de la Romaine-1, construit à 450 mètres de la centrale.

Demande :

24.1 Veuillez expliquer pourquoi la référence (iii) ne présente pas l'ajout du poste de la centrale de la Romaine-1 et du poste de la Romaine-1 alors que la référence (iv) présente l'ajout de nouvelles lignes en liaison avec ces postes.

R24.1

Puisque la mise en service partielle de la centrale de la Romaine-1 est prévue en décembre 2015, la mise en service des lignes associées est aussi incluse à cette année. La mise en service finale de la centrale (incluant le poste de départ et le poste de sectionnement) est prévue en 2016. Par conséquent, le Transporteur prévoit les inclure dans le prochain dossier tarifaire.

25. Références : (i) Dossier R-3706-2009, pièce B-1-HQT-9, doc. 1, p. 13;
(ii) Dossier R-3738-2010, pièce B-1-HQT-9, doc. 1, p. 13;
(iii) Dossier R-3777-2011, pièce B-1-HQT-9, doc. 1, p. 13;
(iv) Dossier R-3823-2012, pièce C-HQT-0036, p. 15;
(v) Pièce B-0023, p. 16.

Préambule :

Le tableau suivant présente l'évolution du taux d'utilisation du réseau de transport et de la capacité de transport à la pointe du réseau de transport de 2008 à 2013. Le Transporteur mentionne qu'il détermine la capacité de transport à la pointe par la simulation d'un scénario de forte demande survenant dans les conditions d'exploitation à la pointe.

Évolution du taux d'utilisation du réseau de transport et de la capacité de transport à la pointe de 2008 à 2013

	2008 (i)	2009 (ii)	2010 (iii)	2011 (iv)	2012 (iv)	2013 (v)
Taux d'utilisation du réseau de transport						
• Charge locale	90,3 %	94,2 %	85,6 %	92,2 %	86,0 %	94,6 %
• Charge locale et point à point	96,7 %	95,7 %	94,8 %	98,0 %	94,0 %	100,0 %
Capacité de transport prévue à la pointe (en MW)	40 150	40 247	41 714	42 196	42 496	42 163

Le tableau montre, en 2013, l'atteinte d'un taux d'utilisation de 100,0 % du réseau de transport, pour la première fois depuis 2008, de même qu'une diminution de la capacité de transport prévue à la pointe par rapport aux années 2011 et 2012.

Demandes :

25.1 Le taux d'utilisation du réseau de transport atteint le niveau de 100 % en 2013.

25.1.1. La capacité de transport à la pointe étant déterminée par le Transporteur par la simulation d'un scénario de forte demande survenant dans les conditions d'exploitation à la pointe, veuillez décrire la situation de réseau (date, conditions de réseau, besoins de transport à satisfaire) ayant conduit à ce constat. Veuillez expliquer.

R25.1.1

Le Transporteur réalise annuellement une étude détaillée de la capacité de transport prévue à la prochaine période de pointe hivernale. Plusieurs scénarios sont étudiés permettant d'établir les limites du réseau dans diverses situations susceptibles de survenir. L'un des scénarios de forte demande est retenu et utilisé afin de calculer la capacité de transport prévue pour cette période de pointe. L'ensemble du réseau est modélisé et les besoins de transport sont augmentés graduellement jusqu'à ce que l'une des limites du réseau soit atteinte. À partir des résultats obtenus, le Transporteur calcule la capacité de transport prévue à la prochaine période de pointe.

La capacité de transport prévue pour la période de pointe 2013 a été ainsi calculée d'après l'étude portant sur cette dernière période. Le scénario de forte demande survenant dans les conditions d'exploitation à la pointe, en tenant compte des besoins de transport simulés, d'une réserve d'exploitation et des conditions de réseau (dont la production disponible et les équipements du réseau de transport indisponibles), a conduit à une capacité de transport prévue à la pointe 2013 de 42 163 MW.

Le Transporteur précise que le taux d'utilisation de 100 % du réseau de transport en 2013 représente le rapport entre d'une part l'utilisation du réseau de transport à l'heure de pointe de 42 290 MW (incluant une réserve d'exploitation) le 23 janvier 2013, et d'autre part la capacité de transport prévue de 42 163 MW à la pointe pour 2013.

Par ailleurs, la diminution de la capacité de transport prévue à la pointe 2013 à une valeur inférieure à celle des années 2011 et 2012 s'explique principalement par les besoins de transport et les conditions de réseau de transport prévues à la pointe qui peuvent être différentes d'une année à l'autre. En effet, ces paramètres peuvent avoir une influence à la hausse ou à la baisse sur les différentes limites du réseau de transport et la variation de ces paramètres influe sur le calcul de la capacité de transport prévue à la pointe.

25.1.2. Veuillez expliquer si l'atteinte de la capacité limite d'utilisation du réseau de transport a amené le Transporteur à déployer des mesures d'exploitation particulières. Veuillez décrire ces mesures, le cas échéant.

R25.1.2

L'atteinte de la capacité limite d'utilisation du réseau de transport n'entraîne pas nécessairement le déploiement de mesures d'exploitation particulières.

Le Transporteur a mis en œuvre des moyens de gestion nécessaires afin de franchir cette période de forte demande :

- **Interruption de charges de grands consommateurs en vertu d'ententes ;**
- **Réception des réseaux voisins ;**
- **Appels au public pour réduire sa consommation d'électricité durant les heures de pointe.**

25.2 Veuillez expliquer la diminution de la capacité de transport prévue à la pointe de 2013 à une valeur inférieure à celle des années 2011 et 2012.

R25.2

Voir la réponse à la question 25.1.1.

26. Références : (i) Pièce B-0023, p. 18;

(ii) Dossier R-3823-2012, D-2014-035, p. 121.

Préambule :

(i) Le Transporteur mentionne que le chemin MAHO-HQT ne paraît dorénavant plus au tableau illustrant les capacités de transfert en réception des interconnexions, car il ne commercialise pas ce chemin.

(ii) La Régie rapporte dans sa décision la position du Transporteur exprimée en audience :

« [*564*] *Le Transporteur précise que le chemin HQT-MAHO ne paraît plus au tableau des capacités de transfert en livraison, car il ne fait pas partie des chemins commercialement reconnus dans le système OASIS. Par contre, il fait valoir que l'inscription du chemin MAHO-HQT en réception est justifiée, même si ce chemin n'est pas ouvert au tiers et n'est utilisé qu'en situation d'urgence. Il explique que ce chemin répond au besoin commercial du Distributeur pour l'alimentation d'une de ses charges, l'usine de Papier Masson Ltée, lorsque l'alimentation normale de ce client n'est pas disponible. Il mentionne également que le client ÉLL pourrait aussi avoir des ententes avec d'autres clients, ce qui donnerait lieu à d'autres types de transaction sur ce lien.* » [nous soulignons]

Demande :

26.1 Veuillez expliquer le changement de la position adoptée par le Transporteur en ce qui a trait à la présence du chemin MAHO-HQT dans le tableau illustrant les capacités de transfert en réception des interconnexions.

R26.1

Le Transporteur ne peut commercialiser le chemin MAHO-HQT car ce dernier traverse le réseau d'un tiers, soit celui d'ÉLL.

La Transporteur estime que l'inclusion du chemin MAHO-HQT dans le tableau de la capacité de transfert en réception sur son réseau peut laisser croire que ce chemin est commercialisé par le Transporteur ou pourrait l'être. Il est ainsi préférable de retirer le chemin du tableau afin que celui-ci reflète mieux la liste des chemins que le Transporteur commercialise au moyen de son système OASIS.

27. Référence : Pièce B-0023, p. 25.

Préambule :

Dans le cadre des investissements requis sur le réseau de transport pour l'intégration de production, la Régie note une erreur dans la somme des investissements de la catégorie « Autres postes et lignes (projets dont le dépôt à la Régie est ultérieur à 2015) », laquelle totalise 127,9 M$ au lieu de (431,4 M$). Cette erreur pourrait se répercuter ailleurs, soit dans d'autres totaux du tableau 7 ou même dans d'autres tableaux de la pièce utilisant ces montants.

Demandes :

27.1 Veuillez concilier les chiffres relatifs aux investissements de la catégorie « Autres postes et lignes (projets dont le dépôt à la Régie est ultérieur à 2015) », dans la section relative aux investissements requis sur le réseau de transport pour l'intégration de production.

R27.1

Le Transporteur ajuste à 127,9 M$ le total de la ligne « Autres postes et lignes (projets dont le dépôt à la Régie est ultérieur à 2015) » à la section 2.1 relative aux investissements prévus pour l'intégration de production du tableau 7 de la pièce HQT-9, Document 1. Les valeurs respectives de la ligne « Niveau d'invest. - Intégration de production » et des deux dernières lignes de ce dernier tableau, soit les lignes « Niveau d'invest. - Générant des revenus additionnels » et « Niveau d'invest. globaux » ont également été ajustées en conséquence. Ces ajustements n'ont aucun impact sur les valeurs présentées dans les autres tableaux de la pièce HQT-9, Document 1. Le Transporteur reproduit le tableau ajusté ci-après.

Tableau R27.1
Investissements par catégorie à l'horizon 2024 (M$)

Catégories d'investissement	Mise en service	Autori-sation	2013 et -	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total
1. *Investissements ne générant pas de revenus additionnels*															
1.1 Maintien des actifs															
Poste Chomedey	2014	D-2009-140	28,0	3,8											31,9
Liaisons hertziennes Manicouagan, Arnaud, Montagnais et Manic-5	2012-2015	D-2010-003	91,5	10,8	3,4	1,2									107,0
Poste Châteauguay - Réfection systèmes auxiliaires	2011-2014	D-2010-048	42,9	3,4											46,3
Poste Limoilou	2012-2016	D-2010-132	61,3	30,7	17,2	17,6	0,2	0,0							127,1
Poste Neubois	2012, 2014	D-2010-156	30,5	2,6	0,0										33,1
Poste Bélanger	2013, 2014, 2017	D-2011-026	84,7	27,0	0,1	0,1	4,4	0,1							116,3
Poste Charlesbourg	2013-2014	D-2011-084	28,5	2,7	0,9										32,0
Poste Manic-2	2013-2014	D-2011-098	10,7	8,8	0,1										19,6
Renforcement réseau alimentant parc industriel Bécancour	2012-2015	D-2011-120	32,4	0,7											33,1
Poste Henri-Bourassa	2014, 2019	D-2011-188	50,9	16,1	1,0	2,7		0,3	12,4						83,4
Poste Lefrançois	2015	D-2012-048	9,5	27,6	2,9	0,0									40,0
Remplacement progiciels (OSM)	2014	D-2012-063	27,6	4,0											31,7
Poste Manicouagan - Réfection CS24 et systèmes connexes	2017	D-2012-151	40,0	13,0	0,0	0,5	16,0								69,5
Projet Saint-Césaire - Bedford	2014	D-2012-152	4,4	2,8	0,0										7,3
Poste Nemiscau - Remplacement compensateurs statiques	2013-2014	D-2012-160	55,9	39,8	0,0										95,7
Poste Waswanipi	2015-2016	D-2012-161	1,0	3,2	3,4	2,2									9,8
Poste Duchesnay	2015-2016	D-2013-120	1,7	7,4	7,6	11,5	0,1								28,2
Postes Radisson et Nicolet	2015-2017	D-2013-126	6,8	23,1	29,2	31,0	(0,0)								90,2
Poste Madawaska	2016	D-2013-130	4,8	12,9	19,4	47,6									84,7
Poste Nicolet	2017-2018	D-2013-156	2,9	18,6	15,8	10,6	8,5	4,9							61,4
Poste Albanel - Remplacement compensateurs statiques	2016	D-2013-173	1,2	16,4	56,3	45,7	2,3								121,9
Poste Fleury	2017	D-2013-205	5,5	14,3	38,3	43,5	5,6								107,2
Intégration parcs éoliens - Appel d'offres 2009-02 (3e)	2014-2019	D-2014-045	0,3	3,5	2,5	1,2	0,0								7,6
Poste De Lorimier	2017, 2022-2023	D-2014-050	2,2	4,9	24,6	39,0	39,5	0,1		0,3	0,3	2,9	5,1		118,9
Poste Abitibi - Remplacement transformateurs	2014-2016	D-2014-068	0,6	19,9	19,3	2,5	0,0								42,4
Poste Duvernay - Remplacement systèmes démarrage CS et autres	2016-2017	D-2014-083	0,3	1,5	1,9	19,1	10,6								33,4
Poste Chelsea - Remplacement équipements et automatismes	2015-2019	R-3880-2014	0,7	3,4	8,3	6,3	6,6	6,2	8,4						39,9
Poste Rapides-Farmer	2015-2019	R-3881-2014	0,5	4,3	8,1	6,2	6,3	6,1	9,7						41,2
Poste Baie-Saint-Paul	2016-2017	R-3882-2014		1,9	6,3	9,8	3,4								21,4
Mise en place du réseau IP MPLS/VPN (Note 1)	2014-2017	R-3883-2014	8,0	12,2	9,8	7,9	1,2	0,4							39,4
Remplacement des liaisons hertziennes analogiques (Note 1)	2015-2018	R-3883-2014	2,0	7,4	26,3	17,2	8,6	1,4							62,8
Modernisation des liaisons optiques (NG-SONET) (Note 1)	2013-2018	R-3883-2014	3,0	8,9	10,4	8,9	3,0								34,3
Ligne à 735 kV Chamouchouane-Bout-de-l'Île	2018	R-3887-2014		5,0	3,7	16,4	43,2	23,6	0,4						92,4
Poste Saint-Louis	2016	R-3889-2014		0,8	2,5	5,9									9,3
Poste Manicouagan - Remplacement transformateurs	2016-2018	R-3893-2014	0,8	2,7	19,1	30,1	24,8	14,9	0,5						92,9
Poste Adamsville	2016-2017	R-3894-2014		2,7	10,8	9,4	2,3								25,3
Poste Langelier	2017	à venir	0,2	0,8	3,6	13,2	22,2								40,0
Poste Radisson	2017	à venir			0,5	0,6	3,4								4,5
Poste Notre-Dame	2017	à venir	0,7	0,7	10,0	10,1	11,6								32,9
Ligne Vignan - Petite-Nation	2017	à venir	0,0	1,8	14,6	13,7	0,0	0,0							30,1
Remplacements systèmes commande et protection - Compensation série	2016-2021	à venir	0,0	1,0	11,0	20,0	20,0	23,0	14,0	20,0	19,0				128,0
Poste Dorchester	2017-2018	à venir	0,0	0,4	2,7	9,2	11,6	10,5							34,4
Poste Lacroixville (Gracefield)	2017-2018	à venir	0,4	1,5	2,7	7,4	10,8	5,7							28,6
Poste Saraguay	2018-2019	à venir	0,5	0,7	0,9	5,0	6,8	7,0	13,7						34,7
Poste Saint-Patrick (Atwater)	2018, 2021	à venir	1,1	1,4	2,4	5,7	28,2	84,7	0,0	2,6	2,4				128,5
Remplacement CLC postes Chamouchouane, Chibougamau, La Vérendrye	2018-2023	à venir		0,3	0,7		42,0	70,0	48,4	70,0	52,7	70,0	2,8		356,9
Poste Manic-3	2018-2024	à venir				2,1	9,1	40,8	31,2	8,8	8,7	8,0	1,7		110,3
Poste Saint-Jean	2020, 2023	à venir	0,0	0,6	0,9	1,2	6,0	4,4	18,0	30,0			13,5		74,6
Autres projets déjà autorisés (coûts résiduels)			292,6	0,7	0,6	0,6									294,6
Incluant contributions			*6,0*												*6,0*
Autres postes et lignes (projets dont le dépôt à la Régie est ultérieur à 2015)			(9,1)	(42,4)	(26,5)	(64,3)	71,8	120,2	318,8	487,3	596,1	369,1	385,9	417,0	2 624,0
Investissements de moins de 25 M$				339,9	389,7	417,7	459,8	474,1	487,9	494,5	492,5	500,5	501,6	505,7	5 063,9
Incluant contributions				*(0,2)*											*(0,2)*
Niveau d'invest. - Maintien des actifs			**927,3**	**676,4**	**763,3**	**836,3**	**890,0**	**898,4**	**963,6**	**1 113,5**	**1 171,6**	**950,5**	**910,6**	**922,7**	**11 024,2**

Note 1 : Les prévisions d'investissement pour ces projets dans le présent dossier sont basées sur une évaluation préliminaire conformément aux processus du Transporteur. Ces mêmes prévisions ont évolué jusqu'au dépôt des demandes individuelles en juin 2014 (R-3883-2014).

Tableau R27.1
Investissements par catégorie à l'horizon 2024 (M$)

	Catégories d'investissement	Mise en service	Autori-sation	2013 et -	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total
1.2	**Maintien et amélioration de la qualité**															
	Poste Neubois	2012, 2014	D-2010-156	6,3	0,0											6,3
	Intégration parcs éoliens appel d'offres 2005-03 (2e)	2011-2017	D-2010-165/2011-166	14,5	0,4	0,0										14,9
	Ouverture du réseau de transport 315 kV Québec - Montréal	2011-2014	D-2011-066	209,0	61,5	1,6	0,0									272,2
	Poste Cadillac	2014	D-2012-037	34,6	15,0	0,1										49,7
	Ligne à 735 kV Chamouchouane-Bout-de-l'Île	2018-2019	R-3887-2014	1,3	27,9	23,2	93,2	187,0	147,8	2,8						483,3
	Poste Manicouagan - Remplacement transformateurs	2015-2018	R-3893-2014		1,3	7,2	11,3	9,3	5,8							35,0
	Poste Bout-de-l'Île - Ajout compensateur statique	2014	R-3890-2014	39,2	4,7											43,9
	Poste Radisson	2017	à venir	0,3	0,3	6,0	6,5	39,4								52,5
	Poste Lacroixville (Gracefield)	2017-2018	à venir		0,5	6,2	18,4	26,0	20,0							71,1
	Poste Grand-Brulé	2018	à venir			0,4	1,8	11,0	48,3							61,5
	Autres projets déjà autorisés (coûts résiduels)			218,6	1,6	0,0										220,3
	Autres postes et lignes (projets dont le dépôt à la Régie est ultérieur à 2015)			1,4	0,2	(6,0)	1,0	17,0	30,8	257,8	315,0	55,0	50,0	25,0	25,0	772,2
	Investissements de moins de 25 M$				95,1	70,0	60,0	60,0	59,0	55,8	54,5	54,5	54,5	54,5	54,5	672,4
	Incluant contributions				*2,9*											*2,9*
	Niveau d'invest. - Maintien et amélioration de la qualité			**525,4**	**208,6**	**108,6**	**192,3**	**349,8**	**311,7**	**316,4**	**369,5**	**109,5**	**104,5**	**79,5**	**79,5**	**2 755,3**
1.3	**Respect des exigences**															
	Remplacement transformateurs de courant 735 kV	2012-2014	D-2012-165	49,2	7,1											56,2
	Poste Nicolet	2017-2018	D-2013-156	0,2	1,0	0,9	0,7	0,7	1,4							5,0
	Sécurisation des installations (NERC normes CIP version 5)	2015-2016	à venir	0,5	2,3	12,1	18,3									33,2
	Autres projets déjà autorisés (coûts résiduels)			4,4												4,4
	Autres postes et lignes (projets dont le dépôt à la Régie est ultérieur à 2015)					(5,4)			(1,4)							(6,8)
	Investissements de moins de 25 M$				25,1	22,2	28,9	31,9	31,9	31,9	31,9	31,9	31,9	31,9	31,9	331,4
	Niveau d'invest. - Respect des exigences			**54,2**	**35,5**	**29,8**	**47,9**	**32,6**	**31,9**	**31,9**	**31,9**	**31,9**	**31,9**	**31,9**	**31,9**	**423,3**
	Niveau d'invest. - Ne générant pas de revenus additionnels			**1506,9**	**920,5**	**901,8**	**1 076,5**	**1 272,3**	**1 242,0**	**1 311,9**	**1 514,9**	**1 313,0**	**1 086,9**	**1 022,0**	**1 034,1**	**14 202,9**

Tableau R27.1
Investissements par catégorie à l'horizon 2024 (M$)

	Catégories d'investissement	Mise en service	Autori-sation	2013 et -	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total
2.	***Investissements générant des revenus additionnels***															
2.1	**Intégration de production**															
	Intégration parcs éoliens - Appel d'offres 2005-03 (2e)	2011-2017	D-2010-165/2011-166	481,0	113,5	181,8	189,1	126,7								1 092,1
	Intégration parcs éoliens - Appel d'offres 2005-03 (2e) - Contributions	2011-2015	D-2010-165/2011-166	1,0	0,7	0,2										2,0
	Intégration parcs éoliens - Appel d'offres 2005-03 (2e) (Note 2)					(103,5)	(168,4)	(126,7)								(398,6)
	Raccordement des centrales du complexe la Romaine	2014-2020	D-2011-083	728,2	338,2	317,3	236,7	195,3	42,1	44,1	2,7					1 904,5
	Raccordement des centrales du complexe la Romaine - Contributions	2014-2020	D-2011-083		(69,3)	(53,8)	(0,0)	(17,8)	0,0	0,0	(1 002,5)					(1 143,4)
	Raccordement des centrales du complexe la Romaine (Note 2)				(1,3)	(0,1)	(26,8)	(132,5)								(160,7)
	Poste Manic-2	2013-2014	D-2011-098	1,0	0,9											1,9
	Poste Manic-2 - Contributions	2013-2014	D-2011-098		(1,8)											(1,8)
	Intégration parcs éoliens - Appel d'offres 2009-02 (3e)	2014-2019	D-2014-045	13,5	50,2	42,7	12,9	46,5	71,3	1,1						238,3
	Intégration parcs éoliens - Appel d'offres 2009-02 (3e) - Contributions	2013-2018	D-2014-045	0,1	3,2	9,3			(86,9)							(74,2)
	Ligne à 735 kV Chamouchouane-Bout-de-l'Île	2018-2019	R-3887-2014	17,2	(1,5)	34,2	183,0	202,7	123,3							558,8
	Intégration parcs éoliens - Appel d'offres 2013-01 (4e)	2017-2019	à venir			10,0	50,0	130,3	222,3	60,0						472,5
	Intégration parcs éoliens - Appel d'offres 2013-01 (4e) - Contributions	2017-2019	à venir						(139,0)	(69,0)						(208,0)
	Raccordement parc éolien Rivière-Nouvelle	2016-2017	à venir	0,5	6,2	20,1	87,7	3,6								118,2
	Raccordement parc éolien Rivière-Nouvelle - Contributions	2016-2017	à venir				(24,3)									(24,3)
	Poste Manic-3	2019-2023	à venir	0,0	0,0	3,0	0,7	1,3	4,6	56,2	30,0					95,8
	Autres projets déjà autorisés (coûts résiduels)			736,7	1,2											737,9
	Autres postes et lignes															
	(projets dont le dépôt à la Régie est ultérieur à 2015)			0,3	(13,5)	(67,9)	(125,6)	126,1	(62,1)	176,5	6,1	22,0	22,0	22,0	22,0	127,9
	Incluant contributions et frais d'entretien															
	Investissements de moins de 25 M$				14,5	6,9	7,9	1,8	0,0	0,0	(4,0)	(0,0)				27,0
	Incluant contributions et frais d'entretien				*0,7*	*(0,2)*	*2,0*	*0,1*			*(4,0)*					*(1,4)*
	Niveau d'invest. - Intégration de production			**1979,5**	**441,1**	**400,3**	**423,0**	**557,2**	**175,6**	**268,9**	**(967,7)**	**22,0**	**22,0**	**22,0**	**22,0**	**3 365,9**

Note 2 : Des travaux de renforcement du réseau principal (ajout de compensation série) sont prévus dans le cadre du présent projet. Une solution optimale en remplacement de ces travaux est en attente d'autorisation de la Régie à l'égard du projet Chamouchouane-Bout-de-l'Île (dossier R-3887-2014). Si la Régie rend une décision favorable, les investissements prévus pour le renforcement du réseau principal seront substitués par le projet de la ligne Chamouchouane.

Tableau R27.1
Investissements par catégorie à l'horizon 2024 (M$)

Catégories d'investissement	Mise en service	Autori-sation	2013 et -	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total
2.2 Croissance charge locale															
Poste Chomedey	2014	D-2009-140	52,5	3,5	0,0	0,0									56,0
Poste Saint-Bruno-de-Montarville	2013	D-2010-161	51,1	1,2	0,0										52,3
Poste Lachenaie	2013	D-2011-022	39,6	1,7	0,0	0,0									41,4
Poste Bélanger	2013-2014	D-2011-026	48,2	10,0	2,1										60,3
Poste Pierre-Le Gardeur	2014	D-2011-032	40,0	30,1	0,8	0,1									71,0
Poste Charlesbourg	2013-2014	D-2011-084	49,8	1,3											51,1
Renforcement réseau alimentant parc industriel Bécancour	2012-2015	D-2011-120	51,2	1,4	8,6	0,1									61,2
Poste Blainville	2015	D-2012-007	19,0	63,6	7,5	0,0									90,1
Ligne Chaudière - Saint-Agapit	2013	D-2012-018	26,3	1,9											28,2
Renforcement réseau 315 kV de l'Abitibi	2013-2014	D-2012-061	35,3	62,5	2,4										100,1
Renforcement réseau 120 kV Palmarolle-Rouyn	2014	D-2012-140	9,3	22,7	0,2	0,1									32,3
Projet Saint-Césaire - Bedford	2014	D-2012-152		25,0											25,0
Poste Waswanipi	2015-2016	D-2012-161	2,1	6,1	14,8	0,8									23,7
Poste Duchesnay	2015-2016	D-2013-120	3,6	14,1	18,4	1,1									37,2
Poste Normand	2015-2016	D-2013-167	1,3	11,6	18,9	2,1	0,0								33,8
Raccordement expansion Aluminerie Alouette	2015	D-2013-181	1,6	13,3	23,6	1,9	0,0								40,5
Raccordement expansion Aluminerie Alouette - Contributions	2015	D-2013-181			(4,8)										(4,8)
Poste Fleury	2017	D-2013-205	5,7	1,2	4,1	18,9	1,1								31,0
Ligne Pierre-Le Gardeur - Saint-Sulpice	2015	D-2014-028	2,1	14,0	32,9	0,5									49,5
Poste De Lorimier	2017, 2022-2023	D-2014-050	3,5	2,5	11,4	41,6	27,6	0,1							86,8
Poste Abitibi - Remplacement transformateurs	2014-2016	D-2014-068	0,1	1,1	7,8	0,3	0,0								9,4
Poste Baie-Saint-Paul	2016-2017	R-3882-2014	1,8	2,2	8,8	14,5	4,4								31,6
Poste Saint-Louis	2016	R-3889-2014	0,7	1,4	7,0	7,0									16,2
Poste Adamsville	2016-2017	R-3894-2014	1,8	4,0	17,9	16,1	0,5								40,3
Poste Saraguay	2018-2019	à venir		0,1	0,5	3,8	4,2	3,8	2,4						14,8
Poste Saint-Jérôme	2016-2017	à venir	2,9	3,3	20,3	120,7									147,2
Poste Lacroixville (Gracefield)	2017-2018	à venir	0,2	1,9	2,3	11,3	14,9	0,0							30,7
Poste Val-des-Monts	2018	à venir	0,0	0,9	1,9	3,9	21,1	30,9							58,6
Poste Saint-Patrick (Atwater)	2018, 2021	à venir	0,4	0,3	0,2	0,5	2,4	7,0							10,8
Poste de Saint-Jean	2020, 2023	à venir			0,2	0,4	2,2	1,6	6,6	11,0					22,0
Ligne Langlois Vaudreuil-Soulanges	2017	à venir	0,1	1,2	3,2	21,3	5,0								30,8
Agrégation des projets (« pool ») - Contribution HQD	2014-2015				(217,9)	(71,4)									(289,3)
Autres projets déjà autorisés (coûts résiduels)			260,4	0,7	0,1										261,3
Autres postes et lignes (projets dont le dépôt à la Régie est ultérieur à 2015)			2,9	(12,3)	(18,4)	(32,3)	132,4	166,1	230,2	198,2	245,8	160,3	160,1	160,1	1 393,3
Incluant contributions et frais d'entretien															
Investissements de moins de 25 M$				83,2	69,0	65,3	33,1	43,4	43,0	43,0	43,0	43,0	43,0	43,0	552,0
Incluant contributions et frais d'entretien							(9,9)								(9,9)
Niveau d'invest. - Croissance charge locale			**713,6**	**375,5**	**43,9**	**228,6**	**249,0**	**253,0**	**282,2**	**252,2**	**288,8**	**203,3**	**203,1**	**203,1**	**3 296,2**

Tableau R27.1
Investissements par catégorie à l'horizon 2024 (M$)

	Catégories d'investissement	service	sation	2013 et -	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total
2.3	**Interconnexions**															
	HQT-MASS et HQT-NE transport ferme 2400 MW long terme	2011-2015	D-2010-084	82,6	15,8	0,1										98,4
	Projet Saint-Césaire - Bedford	2014	D-2012-152	34,6	11,2	1,3										47,1
	Interconnexion Hertel-New York	2018	à venir	4,7	1,0	8,0	30,0	267,0	269,3							580,0
	Autres projets déjà autorisés (coûts résiduels)			214,6	0,1	0,0										214,7
	Autres postes et lignes (projets dont le dépôt à la Régie est ultérieur à 2015) (Note 3)			4,6	(0,9)	(4,9)	(21,6)	(235,7)	9,1	277,7						28,3
	Incluant contributions et frais d'entretien **Niveau d'invest. - Interconnexions**			**341,1**	**27,1**	**4,5**	**8,4**	**31,3**	**278,4**	**277,7**						**968,5**
	Niveau d'invest. - Générant des revenus additionnels			**3034,1**	**843,7**	**448,7**	**660,0**	**837,4**	**706,9**	**828,8**	**(715,5)**	**310,8**	**225,3**	**225,1**	**225,1**	**7 630,6**
	Niveau d'invest. globaux			**4541,0**	**1 764,2**	**1 350,4**	**1 736,5**	**2 109,8**	**1 949,0**	**2 140,8**	**799,4**	**1 623,9**	**1 312,3**	**1 247,1**	**1 259,2**	**21 833,4**

Note 3 : Compte tenu de l'état d'avancement de demandes affichées sur le site OASIS du Transporteur, les prévisions d'investissement incluent une interconnexion de 1000 MW mise en service en 2019.

27.2 Veuillez apporter les correctifs appropriés au tableau 7 et aux autres tableaux de la pièce B-0023, s'il y a lieu.

R27.2

Voir la réponse à la question 27.1.

27.3 Veuillez vous assurer que les autres chiffres présentés au tableau 7 de la pièce sont exacts. Veuillez apporter les correctifs nécessaires, le cas échéant.

R27.3

Voir la réponse à la question 27.1.

28. Références : (i) Pièce B-0023, p. 29;

(ii) Dossier R-3823-2012, pièce C-HQT-0036, p. 27.

Préambule :

(i) Le Transporteur présente le tableau suivant relatif à la prévision des besoins de transport.

Tableau 11
Prévision des besoins de transport (MW)

Services de transport	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Charge locale	37 818	38 062	38 331	38 584	38 942	39 340	39 991	40 332	40 636	40 893
Point à point	4 679	4 679	4 679	4 767	5 736	5 736	5 736	5 736	5 736	5 736
Total	42 497	42 741	43 010	43 351	44 678	45 076	45 727	46 068	46 372	46 629

(ii) Le Transporteur présente le tableau suivant relatif à la prévision des besoins de transport.

Tableau 11
Prévision des besoins de transport (MW)

Services de transport	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Charge locale	37 134	37 043	36 935	37 279	37 641	38 038	38 734	39 111	39 451	39 762	40 075
Point à point	4 683	4 675	4 675	4 675	4 965	5 837	5 942	7 104	7 104	7 104	7 104
Total	41 817	41 718	41 610	41 954	42 606	43 875	44 676	46 215	46 555	46 866	47 179

Demandes :

28.1 La prévision des besoins de transport et ses variations d'une année tarifaire à l'autre influencent l'impact tarifaire des investissements projetés d'un dossier tarifaire à l'autre. La comparaison des tableaux des références (i) et (ii) donne les résultats suivants :

Comparaison de la prévision des besoins de transport au présent dossier par rapport à celle au dossier tarifaire R-3823-2012 précédent (référence (i) – référence (ii)) (MW)

Services de transport	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Charge locale	+883	+783	+690	+546	+208	+229	+540	+570	+561
Point à point	+4	+4	-286	-1 070	-206	-1 368	-1 368	-1 368	-1 368
Total	+887	+787	+404	-524	+2	-1 139	-828	-798	-807

28.1.1. Selon le tableau précédent, la prévision des besoins du service de transport de la charge locale dans le présent dossier augmente d'une moyenne annuelle de près de 430 MW de 2015 à 2023 par rapport à la prévision présentée au dossier tarifaire précédent. La hausse est particulièrement importante en début de période alors que cette prévision s'accroît de 883 MW en 2015, de 783 MW en 2016 et de 690 MW en 2017. Veuillez expliquer cette hausse de la prévision des besoins du service de transport de la charge locale.

R28.1.1

La prévision des besoins du service de transport de la charge locale est fournie au Transporteur par le Distributeur. Cette prévision est donc celle du Distributeur. Toutefois, le Transporteur comprend que la hausse de la prévision des besoins du service de transport de la charge locale découle en bonne partie d'une augmentation des ventes au secteur industriel des grandes entreprises. Pour plus de détails à cet égard, voir la réponse à la question 25.1 à la pièce HQD-3, Document 1.1 et la réponse à la question 1.1 à la pièce HQD-9, Document 1, au dossier R-3864-2013 relatif au Plan d'approvisionnement 2014-2023 du Distributeur.

Dans une moindre mesure, la mise à jour des conditions climatiques à la suite de l'intégration de l'année climatique 2013 ajoute également à la prévision des besoins de la charge locale. Pour plus de détails sur cet aspect, voir la réponse à la question 13.1 à la pièce HQD-9, Document-1, au dossier R-3864-2013.

28.1.2. La prévision des besoins du service de transport de point à point montre une baisse importante sur la deuxième moitié de la période d'étude. Veuillez expliquer cette diminution.

R28.1.2

Compte tenu de l'état d'avancement des demandes liées à de nouvelles interconnexions présentement à l'étude, le Transporteur a jugé prudent de n'inclure à la prévision des besoins de transport que la réalisation d'une interconnexion générique de 1 000 MW, mise en service en 2019. Les montants d'investissement et de mises en service associés aux interconnexions ont été ajustés en conséquence, notamment en retirant le

flux lié à l'interconnexion Hertel-New York et en ajoutant un flux générique d'envergure comparable avec un échéancier se terminant en 2019.

Le Transporteur souligne toutefois qu'il poursuit diligemment le traitement de chaque demande liée à de nouvelles interconnexions, conformément aux *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*. De plus, il ajoute que cette prévision est actualisée annuellement, lors de la préparation de la projection des investissements sur 10 ans, en fonction de l'évolution des demandes respectives.

28.2 Les variations annuelles de la prévision des besoins du service de transport de la charge locale illustrée au tableau de la référence (i) sont les suivantes :

Variations annuelles de la prévision des besoins du service de transport de la charge locale présentée au présent dossier

	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24
Hausse (MW)	+244	+269	+253	+358	+398	+651	+341	+304	+257

La prévision des besoins du service de transport de la charge locale montre une augmentation de 651 MW de 2020 à 2021, soit une variation de plus du double de la moyenne annuelle des autres années. Veuillez expliquer.

R28.2

Comme indiqué en réponse à la question 28.1.1, la prévision des besoins du service de transport de la charge locale est fournie par le Distributeur. À cet égard, le Transporteur comprend que la croissance des besoins du service de transport de la charge locale entre les années 2020 et 2021 est plus élevée que celle observée pour les autres années essentiellement en raison de l'arrivée de besoins de transport associés à de grands clients industriels.

ÉTAT DE LA TRANSFORMATION DES POSTES

29. Références : (i) Pièce B-0024, p. 6 et 7;

(ii) Pièce B-0024, p. 8;

(iii) Dossier R-3823-2012, pièce C-HQT-0038, p. 7;

(iv) Dossier R-3823-2012, pièce C-HQT-0038, p. 8.

Préambule :

(i) Le Transporteur mentionne :

« *Le calcul de la capacité ferme tient compte de la disparité des impédances des transformateurs*

et suppose tous les transformateurs exploités en parallèle, à l'exception du poste Micoua où seuls les deux transformateurs de 1650 MVA sont exploités en parallèle; »

(ii) Le poste Micoua à 735-315 kV est composé de 2 transformateurs de 1650 MVA, de 3 transformateurs de 570 MVA et de 1transformateur de 510 MVA. Sa capacité ferme est de 3 870 MVA en été et de 5 418 MVA en hiver.

(iii) Le Transporteur mentionne :

- « *Le calcul de la capacité ferme tient compte de la disparité des impédances des transformateurs et suppose tous les transformateurs exploités en parallèle;*

- *Le calcul de la capacité ferme des transformateurs des postes Micoua et Manicouagan ne tient pas compte des contraintes de sectionnement des barres 315 kV dues au courant de court-circuit que certains disjoncteurs ne peuvent supporter;* »

(iv) Le poste Micoua à 735-315 kV est composé de 2 transformateurs de 1650 MVA, de 3 transformateurs de 570 MVA et de 1 transformateur de 510 MVA. Sa capacité ferme est de 3 658 MVA en été et de 5 121 MVA en hiver.

Demande :

29.1 Selon les références (ii) et (iv), les équipements de transformation composant le poste Micoua à 735-315 kV n'ont pas changé. Or, le Transporteur a augmenté de 3 658 MVA à 3 870 MVA la capacité ferme en été de ce poste, et de 5 121 MVA à 5 418 MVA celle en hiver, dans le cadre du présent dossier tarifaire. Veuillez expliquer ce qui a amené le Transporteur à réévaluer la capacité ferme du poste Micoua alors que les équipements de transformation n'ont pas changé depuis le précédent dossier tarifaire.

R29.1

La capacité ferme du poste Micoua a été réévaluée afin de tenir compte du mode d'exploitation des transformateurs dans le poste.

En effet, la capacité ferme du poste Micoua, de 3 658 MVA en été et de 5 121 MVA en hiver, considérait que les six transformateurs étaient exploités en parallèle.

Cette capacité est dorénavant évaluée à 3 870 MVA en été et 5 418 MVA en hiver et tient compte des deux transformateurs de 1 650 MVA exploités en parallèle et des quatre autres transformateurs qui sont exploités en configuration radiale.

30. Référence : Pièce B-0024, p. 16 à 26.

Préambule :

Dans le tableau 3 présentant l'état de la transformation des postes satellites prévu à la pointe d'hiver 2013-2014 et à la pointe d'été 2014, plusieurs postes montrent une charge nulle à la pointe d'été 2014 mais montrent une charge à la pointe d'hiver 2013-2014 qui la précède.

Demande :

30.1 Veuillez expliquer cette situation, pour chaque poste individuellement ou par regroupement de postes, selon les motifs invoqués.

R30.1

Le Transporteur montre une charge nulle à la pointe d'été 2014 pour certains postes. D'une part, il s'agit de nouveaux postes qui ont été mis en service à l'automne 2013 et d'autre part, il s'agit de postes pour lesquels il n'y a pas eu de mesures de la charge réalisées au cours de l'été 2013 qui auraient permis de montrer une charge prévue pour l'été 2014. Ces postes ne présentent en général pas de charges d'été importantes par rapport à la CLT d'été.