Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 de l'Union des consommateurs (« UC »)

1 Efficience

Référence

(i) B-0008 (HQT-3, document 1), page 6.
(ii) B-0008 (HQT-3, document 1), page 7.
(iii) R-3670-2008, HQT-2, Document 1, page 18 (« Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur»).

Préambule

(i) L'année 2007 a vu l'adoption d'une stratégie de pérennité à laquelle se sont greffées en 2009 une stratégie de maintenance optimisée et une gestion des investissements par portefeuille. En 2013, avec le déploiement du modèle de gestion des actifs, le Transporteur fait notamment évoluer de façon structurante les stratégies de maintenance et de pérennité en les arrimant l'une à l'autre <u>et en introduisant la maintenance ciblée et de réhabilitation</u>. Le Transporteur continue d'adapter sa démarche en fonction des enjeux auxquels il se voit confronté. (nos soulignés)

(ii) Maintenance corrective : Entretien visant à remettre en état de fonctionnement un élément endommagé ou détérioré.

(iii) Le réseau de transport québécois, qui figure parmi les plus étendus au monde, est une infrastructure très importante. Il compte 509 postes regroupant quelque 155 000 équipements et plus de 33 000 kilomètres de lignes, dont 190 kilomètres en souterrain.

Les données pertinentes relatives à chacun de ces équipements sont consignées : date de mise en service, rapports d'inspection et d'analyses techniques, interventions de maintenance, d'entretien ou de remise à neuf. Lorsque cela s'applique, le Transporteur dispose également des données relatives au nombre d'heures d'utilisation ou au nombre d'opérations enregistrées.

1.1 En regard de la partie (i) du préambule, veuillez définir ce que le Transporteur désigne par la « maintenance ciblée » et la « maintenance de réhabilitation ».

R1.1

La « maintenance ciblée » correspond à une maintenance conditionnelle « ciblée », soit une maintenance conditionnelle recommandée suite à une analyse de la performance d'une famille d'actifs, dans la zone d'optimisation illustrée à la figure 1, de la pièce HQT-3, Document 1, page 7. C'est suite aux conclusions de cette analyse que le Transporteur recommandera soit une maintenance conditionnelle ciblée ou un remplacement d'équipement. La maintenance conditionnelle ciblée correspond généralement à un geste d'envergure (ex. le remplacement de traversées sur un transformateur) et peut aller dans quelques cas jusqu'à la réhabilitation de l'équipement, voire même la remise à neuf.

La réhabilitation et la remise à neuf représentent un ensemble d'interventions qui par le remplacement d'un nombre important de pièces majeures sur un équipement capitalisable prolonge la durée de vie de cet équipement.

Le Transporteur distingue la maintenance conditionnelle « ciblée » de la maintenance conditionnelle déclenchée suite à l'inspection d'un équipement individuel. La maintenance conditionnelle « ciblée » s'applique à une famille d'actifs.

1.1.1 Veuillez élaborer à l'aide d'exemple concret l'application de la stratégie de maintenance et de pérennité par le biais de maintenance ciblée et de réhabilitation.

R1.1.1

L'intervenant trouvera un exemple concret de l'application du modèle de gestion des actifs à la pièce HQT-3, document 1, pages 18 et 19 du dossier R-3823-2012.

1.1.2 Veuillez préciser si le choix de traiter certains actifs en fonction de la maintenance ciblée et/ou de réhabilitation est ou non indépendant du niveau de risque de défaillance que présente une catégorie d'actif.

R1.1.2

En complément de la réponse 1.1, le Transporteur ajoute que la maintenance conditionnelle ciblée est une option parmi d'autres qui sont étudiées pour réduire le risque de défaillance dans une famille d'équipements. Le choix de l'intervention n'est pas indépendant du niveau de risque. Comme mentionné à la page 7 de la pièce HQT-3, Document 1, alors que l'actif avance en âge le taux de défaillance commence à croître (risque accru), le Transporteur pourra intervenir par le biais de la « maintenance conditionnelle ciblée » ou le remplacement de l'équipement selon la justification technico-économique.

1.1.3 Veuillez confirmer qu'une intervention de maintenance ciblée et/ou réhabilitation prolongera de manière rentable la durée de vie d'un actif, si possible donner un exemple concret.

R1.1.3

Voir les réponses aux questions 1.1 et 1.1.1.

De plus, chaque cas est analysé de façon indépendante. L'objectif poursuivi est d'assurer une gestion optimale du risque et des coûts, tout en maintenant la fiabilité du réseau. L'intervention privilégiée n'amène généralement pas la prolongation de la vie de l'actif mais permet une performance satisfaisante jusqu'à sa fin de vie.

1.2 En regard des parties (i), (ii) et (iii) du préambule, veuillez expliquer la distinction entre la « maintenance de réhabilitation », la « maintenance corrective » et une « remise à neuf » (RAN).

R1.2

Pour les définitions de la « réhabilitation » et de la « maintenance corrective », le Transporteur réfère l'intervenant à la réponse 1.1 et à la note en bas de la page 7 de la pièce HQT-3, Document 1, respectivement.

En complément à la réponse 1.1, le Transporteur spécifie qu'une « remise à neuf » consiste en des travaux de nature non répétitive effectués sur un équipement existant visant à lui redonner les caractéristiques (durée de vie utile et fonctionnalités) d'un équipement neuf.

Finalement, le Transporteur tient à souligner que la maintenance conditionnelle « ciblée » n'est pas le seul aspect à prendre en considération dans le modèle de gestion d'actifs. Il s'agit d'une des options disponibles permettant au Transporteur d'optimiser la gestion du risque considérant notamment les facteurs de vieillissement du parc d'équipements (le bon geste au bon moment et à un coût optimal).

1.3 En regard de la partie (i) du préambule, veuillez indiquer si les coûts de main-d'œuvre de la « maintenance de réhabilitation » sont capitalisables.

R1.3

Les coûts de main-d'œuvre dans le cadre d'une réhabilitation sont capitalisables.

1.4 En regard de la partie (ii) du préambule, veuillez indiquer si les coûts de main-d'œuvre de la « maintenance corrective » sont capitalisables.

R1.4

Les coûts de main-d'œuvre de la maintenance corrective sont non capitalisables.

1.5 En regard de la partie (iii) du préambule, veuillez indiquer si les coûts de main-d'œuvre des « remises à neuf » sont capitalisables.

R1.5

Les coûts de main-d'œuvre des remises à neuf sont capitalisables.

1.6 Veuillez chiffrer les coûts capitalisables des opérations de maintenance de réhabilitation, de maintenance corrective et de remises à neuf pour les années historiques 2011, 2012, 2013, pour l'année de base 2015 et l'année témoin 2015.

R1.6

Les ateliers spécialisés de remise à neuf représentaient une stratégie d'approvisionnement en projet et en assurance par des équipements remis à neuf par les employés du Transporteur. Suite à la fermeture des ateliers spécialisés de remise à neuf durant l'année 2011, le Transporteur ne maintient plus d'activités en continu de remise à neuf. Il peut arriver que dans quelques situations de maintenance conditionnelle le Transporteur choisisse une solution de réhabilitation ou de remise à neuf. Dans le cadre de la fermeture des ateliers de remise à neuf les 79 employés des ateliers spécialisés ont été relocalisés dans les activités de base.

2 EFFICIENCE

Référence

(i) B-0008, (HQT-3, document 1), page 12.
(ii) B-0010, (HQT-3, document 3), page 7.
(iii) B-0010, (HQT-3, document 3), page 11

Préambule

Suite à l'analyse des simulations qu'il produit, le Transporteur demeure globalement satisfait du niveau d'investissement en pérennité prévu pour gérer ce vieillissement. Toutefois, il constate qu'il est souhaitable d'optimiser la répartition de ses efforts entre les différents types de maintenance que sont la maintenance systématique, la maintenance conditionnelle (incluant les interventions ciblées et de réhabilitation), et la maintenance corrective. Le Transporteur accroît son niveau de maintenance systématique et conditionnelle afin de contrôler la hausse anticipée de la maintenance corrective due à l'accroissement de l'âge du parc d'actifs. (nos soulignés)

(i) Figure 2 - Dépenses en exploitation et maintenance par la valeur de l'actif – Contribution des lignes

(ii) Figure 8 - Dépenses en exploitation et maintenance par la valeur de l'actif – Contribution des postes

2.1 En regard de la partie (i) du préambule, veuillez confirmer que lorsque le Transporteur indique qu'il entend *accroît[re] son niveau de maintenance systématique et conditionnelle afin de contrôler la hausse anticipée de la maintenance corrective due à l'accroissement de l'âge du parc d'actifs*, le Transporteur entend accroître ses niveaux de maintenance par la valeur de l'actif Sinon, veuillez élaborer sur les augmentations planifiées des niveau de maintenance systématique et conditionnelle.

R2.1

Le Transporteur ne prévoit pas augmenter les niveaux de maintenance systématique et conditionnelle sur les lignes. Toutefois, il n'est pas certain que l'indicateur en référence s'accroîtra compte tenu de l'évolution de la valeur de l'actif découlant des importants investissements réalisés par le Transporteur présentement.

2.2 Les données de la référence (ii) indiquent une diminution de 43% (de 0,90% à 0,51%) des « dépenses en exploitation et maintenance par la valeur de l'actif – Contribution des lignes » entre les années 2009 et 2012, alors que le réseau était qualifié de vieillissant par le Transporteur.

2.2.1 Veuillez expliquer pourquoi en 2015, le Transporteur devrait accroître les niveaux de maintenance systématique et conditionnelle sur les lignes?

R2.2.1

Le Transporteur ne prévoit pas augmenter les niveaux de maintenance systématique et conditionnelle sur les lignes, compte tenu que le vieillissement du parc n'affecte pas encore significativement les actifs Lignes qui ont une durée de vie plus longue que celle des actifs Postes.

De plus, le Transporteur rappelle que les variations notées dans les résultats des indicateurs cités en référence sont tributaires notamment de dépenses particulièrement élevées en maintenance en 2009, de mises en service importantes en 2010 et d'une valeur en augmentation constante du parc d'actifs.

2.2.2 Veuillez chiffrer cette augmentation pour 2015, par rapport à l'année de base 2014.

R2.2.2

Le Transporteur ne prévoit pas augmenter ses activités de maintenance systématique et conditionnelle des actifs Lignes.

2.3 Les données de la référence (ii) indiquent une diminution de 17% (de 3,57% à 3,05%) des « dépenses en exploitation et maintenance par la valeur de l'actif – Contribution des postes » entre les années 2008 et 2012, alors que le réseau était qualifié de vieillissant par le Transporteur.

2.3.1 Veuillez expliquer pourquoi en 2015, le Transporteur devrait-il accroître les niveaux de maintenance systématique et conditionnelle sur les postes?

R2.3.1

Le Transporteur a indiqué dès 2013, que ses actifs de postes entrent maintenant dans une phase de maturité qui implique d'accroître les niveaux de maintenance.

De plus, la réponse à la question 2.2.1 présente des causes des variations passées notées sur les résultats de l'indicateur donné en référence.

2.3.2 Veuillez chiffrer cette augmentation pour 2015, par rapport à l'année de base 2014.

R2.3.2

Le Transporteur ne peut faire de projection sur cet indicateur, compte tenu des nombreuses causes qui affectent son évolution.

Par ailleurs, le Transporteur invite l'intervenant à prendre connaissance des dépenses nécessaires à la prestation du service du Transporteur qui sont présentées à la pièce HQT-6, Document 1 de la présente demande.

3 EFFICIENCE

Référence

(i) B-0004, HQT-1, document 1, page 7.

Préambule

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

3.1 En regard du préambule, veuillez indiquer quel serait le taux de risque pour l'année 2015 sans l'accroissement des activités de maintenance, et quel sera le taux de risque suite à l'accroissement des activités de maintenance.

R3.1

L'évolution des risques de défaillance est lente et la variation sur une année est peu significative.

Cependant, le Transporteur poursuit le raffinement de son modèle de gestion des actifs pour identifier, de façon claire, le niveau optimal requis en maintenance et en pérennité. Bien que les simulations soient poursuivies pour tendre vers l'optimalité, celles-ci indiquent dès à présent le besoin d'augmenter le niveau des activités de maintenance. Qui plus est, l'analyse de la performance des équipements permet d'ores et déjà d'identifier des familles d'actifs ayant besoin de maintenance additionnelle. Ainsi, les modèles théoriques et l'analyse concrète de la performance convergent et amènent le Transporteur à recommander l'augmentation de ses activités de maintenance pour les actifs les plus préoccupants, tel qu'énoncé à la pièce HQT-3, Document 1.

3.2 Veuillez indiquer quels sont les coûts associés à l'accroissement des activités de maintenance spécifiées dans le préambule.

R3.2

Les coûts associés à l'accroissement des activités de maintenance entre l'année historique 2013 et l'année témoin 2015 sont de 19,1 M$, dont 11,3 M$ sont reliés aux interventions ciblées et de réhabilitation.

3.3 Veuillez indiquer par famille d'actif, l'impact des activités de maintenance budgétées en 2015 sur le taux de risque de chacune des familles d'actifs utilisées par le Transporteur.

R3.3

Voir la réponse à la question 3.1.

3.4 Veuillez indiquer par famille d'actif, le coût des activités de maintenance budgétées en 2015 sur le taux de risque de chacune des familles d'actifs utilisées par le Transporteur.

R3.4

Voir la réponse à la question 3.1.

4 EFFICIENCE

Référence

(i) B-0008, (HQT-3, document 1), page 7.

(ii) R-3670-2008, HQT-2, Document 1, page 18 (« Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur»).

Préambule

(i) Maintenance systématique : Entretien effectué en fonction d'une périodicité établie selon le temps ou le nombre d'unité d'usage (heures de marche, nombre d'opérations, etc.). Elle comprend les inspections pour connaître l'état de l'équipement et la maintenance périodique exigée par une réglementation externe (ex : normes NPCC).

Maintenance conditionnelle : Entretien subordonné à un type d'événement prédéterminé (autodiagnostic, information d'un capteur, mesure d'une détérioration, analyse de défaillances par un ingénieur, etc.) révélateur de l'état d'un élément.

(ii) Le réseau de transport québécois, qui figure parmi les plus étendus au monde, est une infrastructure très importante. Il compte 509 postes regroupant quelque 155 000 équipements et plus de 33 000 kilomètres de lignes, dont 190 kilomètres en souterrain.

Les données pertinentes relatives à chacun de ces équipements sont consignées : date de mise en service, rapports d'inspection et d'analyses techniques, interventions de maintenance, d'entretien ou de remise à neuf. Lorsque cela s'applique, le Transporteur dispose également des données relatives au nombre d'heures d'utilisation ou au nombre d'opérations enregistrées.

4.1 En regard de la référence (i), veuillez indiquer, pour chacune des cinq dernières années (2009 à 2013), le nombre d'opérations de maintenance systématique pour connaître l'état de l'équipement que le Transporteur a réalisé.

R4.1

Le Transporteur est d'avis que les questions 4.1 à 5.2 relatives aux données réelles 2009 à 2012 dépassent le cadre du présent dossier. De plus, le Transporteur a expliqué lors des audiences dans le cadre du dossier R-3823-2012 qu'il avait procédé à un recalibrage de ses CNE à compter de 2013 basé sur 2012 en fonction de la nouvelle structure organisationnelle centralisée autour de la VPEI.

Par ailleurs, pour la maintenance systématique, il est plus pertinent de considérer le nombre d'heures consacrées à cette activité que le nombre d'opérations. Puisque les interventions varient beaucoup d'une année à l'autre en termes d'ampleur, le nombre d'interventions ne représente pas adéquatement les efforts requis. En 2013, le Transporteur a réalisé près de 206 k heures en maintenance systématique.

4.2 En regard de la référence (i), veuillez indiquer, pour chacune des cinq dernières années (2009 à 2013), le nombre d'opérations de maintenance systématique pour connaître l'état de l'équipement qui auraient normalement du être réalisées (i.e. pour lesquelles la périodicité indiquait un besoin de maintenance systématique).

R4.2

Comme mentionné en réponse à la question 4.1, les heures de maintenance constituent l'unité privilégiée pour l'établissement des budgets et non le nombre d'interventions. La stratégie de maintenance, à partir de laquelle les heures de maintenance systématique sont planifiées à chaque année, tient compte de plusieurs facteurs dont la périodicité, la connaissance de l'état des équipements ou de la famille d'équipements, l'analyse de leur performance et de leur impact sur le réseau. De plus le Transporteur tient compte de la date prévue de remplacement des équipements pour ajuster ses interventions.

4.3 Quelles sont les raisons pour lesquelles le Transporteur ne serait pas en mesure d'effectuer la totalité des opérations de maintenance systématique liées à la connaissance de l'état de l'équipement au cours d'une année?

R4.3

Au cours d'une année, plusieurs évènements imprévus peuvent perturber la réalisation des travaux planifiés. Ainsi, si des bris majeurs reliés à une famille d'équipements surviennent et peuvent avoir un impact sur la sécurité du personnel, le Transporteur priorise les travaux pour corriger la situation (ce qui pourra entraîner le report de certains travaux). De plus, des évènements climatiques exceptionnels (par ex. : feux de forêts en 2013) peuvent créer des impacts majeurs sur la disponibilité du réseau pour accorder les retraits nécessaires à la maintenance systématique. Dans de tels cas, ces travaux devront aussi être reportés.

4.4 En regard de la référence (i), veuillez indiquer, pour chacune des cinq dernières années (2009 à 2013), le nombre d'opérations de maintenance conditionnelle que le Transporteur a réalisées.

R4.4

Pour la maintenance conditionnelle, il est plus pertinent de considérer le nombre d'heures consacrées à cette activité que le nombre d'interventions. Puisque les interventions varient beaucoup d'une année à l'autre en termes d'ampleur, le nombre d'interventions ne représente pas adéquatement les efforts requis. Comme mentionné à la réponse de la question 1.1, les travaux de maintenance conditionnelle peuvent être déclenchés suite à des inspections (maintenance systématique),

mais aussi des analyses de performance des ingénieurs qui peuvent identifier des problématiques de famille et ainsi lancer les correctifs à réaliser avant d'avoir un bris (maintenance conditionnelle « ciblée »). De plus, lors des interventions systématiques, le Transporteur tient compte des problèmes signalés sur un équipement donné, et intègre la charge de travail associée à la résolution de ces problèmes à l'intervention planifiée en systématique. En 2013, le Transporteur a réalisé 461 k heures en maintenance conditionnelle.

4.5 En regard de la référence (i), veuillez indiquer, pour chacune des cinq dernières années (2009 à 2013), le nombre d'occurrences où un événement prédéterminé a révélé un besoin de maintenance conditionnelle.

R4.5

Comme mentionné en réponse à la question 4.4, il y a deux types de maintenance conditionnelle. Le processus de travail en place assure une priorisation des activités de maintenance conditionnelle pour les deux sources afin d'adresser les anomalies ayant le plus d'impact sur la fiabilité du réseau. Pour la maintenance conditionnelle qui découle de la maintenance systématique, le Transporteur a réalisé 324 k heures.

4.6 Veuillez indiquer quel est le nombre d'opérations nécessaires afin de réaliser toutes les opérations de maintenance conditionnelle présentement identifiées.

R4.6

Les heures de maintenance budgétées sont normalement suffisantes pour réaliser les orientations de maintenance de la VPEI. Il peut arriver que le Transporteur ne soit pas en mesure de réaliser l'ensemble des activités planifiées une année donnée dû à des événements hors de son contrôle (comme ceux mentionnés dans la réponse à la question 4.3), mais dans ce cas, le Transporteur réordonne ces activités lors des années suivantes pour répondre à l'ensemble de ses engagements de maintenance conditionnelle.

4.7 Veuillez indiquer quel est le nombre d'ETC nécessaires afin de réaliser toutes les opérations de maintenance conditionnelle présentement identifiées.

R4.7

La gestion de la force de travail est fonction des orientations et stratégies annuelles et multi-annuelles déployées à la VPEI.

Les leviers de gestion de la VPEI pour répondre à l'ensemble de ses engagements en réalisation de projets et en maintenance incluent : les services externes, l'embauche d'employés temporaires, d'employés permanents et du surtemps.

4.8 Quelles sont les raisons pour lesquelles le Transporteur ne serait pas en mesure d'effectuer la totalité des opérations pour lesquelles un événement prédéterminé a révélé un besoin de maintenance conditionnelle au cours d'une année?

R4.8

Voir la réponse à la question 4.3.

5 EFFICIENCE

Référence

(i) B-0008, (HQT-3, document 1), page 16.
(ii) B-0008, (HQT-3, document 1), page 17.

Préambule

(i) *La stratégie de gestion des actifs prévoit un vieillissement croissant du réseau et une hausse du risque de bris des équipements. Le succès de cette stratégie passe par un contrôle du risque associé à cette hausse qui se traduira par une augmentation en heures et en coûts de maintenance donnant lieu à une pression accrue sur les CNE du Transporteur. Une fois les défis de mise en œuvre relevés, tout gain de productivité découlant de l'ordonnancement de ses activités permettra la réalisation d'un nombre croissant d'interventions de maintenance systématique, conditionnelle, corrective et ciblée. (nos soulignés)*

(ii) *Année après année, la pondération des revenus requis relative aux investissements dépasse les 75 %. À cet égard, le Transporteur rappelle que ses efforts d'efficience, notamment en amélioration de projets, en ordonnancement, en innovation ou en matière de réingénierie de la chaîne d'approvisionnement, sont intégrés dans les mises en service projetées et bénéficient entièrement à la clientèle. Ces gains profitant à la clientèle sur la durée d'utilité de l'actif en exploitation ne sont pas captés dans le calcul des gains aux CNE et, par conséquent, ceux-ci s'ajoutent au montant cumulatif de 120,4 M$ de gains d'efficience générés aux CNE depuis 2008.*

5.1 En regard de la partie (i) du préambule, veuillez indiquer le nombre d'heures de maintenance budgétées et réelles pour les années historiques 2011, 2012, 2013. Veuillez également fournir l'information pour l'année de base 2014 et l'année témoin 2015.

R5.1

Les heures de maintenance présentées ci-dessous représentent l'ensemble des heures de maintenance réalisées et prévus par le Transporteur.

Tableau R5.1
Nombre d'heures de maintenance (k heures)

Année historique 2013	Année de base 2014	Année témoin 2015
1 020	1 044	1 104

5.2 En regard de la partie (i) du préambule, veuillez indiquer le nombre d'interventions budgétées et réelles en maintenance pour les années historiques 2011, 2012, 2013. Veuillez également fournir l'information pour l'année de base 2014 et l'année témoin 2015.

R5.2

Comme mentionné en réponse à la question 4.1, les heures de maintenance constituent l'unité privilégiée pour l'établissement des budgets et non le nombre d'interventions.

5.3 En regard de la partie (i) du préambule, veuillez indiquer les coûts budgétés et réels des interventions en maintenance pour les années historiques 2011, 2012, 2013. Veuillez également fournir l'information pour l'année de base 2014 et l'année témoin 2015.

R5.3

Voir la réponse à la question 3.2.

5.4 En regard de la partie (i) du préambule, veuillez chiffrer les gains d'efficience prévus pour les interventions en maintenance pour l'année de base 2014 et l'année témoin 2015.

R5.4

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 de la VPEI 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 de sa force de travail son plus amplement décrites dans la réponse à la question 8.3 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.

5.5 En regard de la partie (ii) du préambule, veuillez fournir une estimation des « gains d'efficience » sur la « durée d'utilité de l'actif en exploitation » pour les années historiques 2011, 2012, 2013. Veuillez également fournir l'information pour l'année de base 2014 et l'année témoin 2015.

R5.5

Dans un contexte où la force de travail est mixte, le Transporteur invite l'intervenant à se référer à la réponse présentée à la question 5.4.

5.6 En regard de la partie (ii) du préambule, veuillez indiquer si toute amélioration de ses façons de faire est considérée comme un « effort d'efficience » par le Transporteur.

R5.6

Une amélioration des façons de faire, qui profite entièrement ou partiellement à la clientèle, constitue un effort d'efficience au sens de la partie (ii) du préambule.

5.7 En regard de la partie (ii) du préambule, veuillez indiquer si l'adoption de nouvelles technologies, par exemple l'usage de « tablettes informatiques » ou de « téléphones intelligents », est considérée comme un effort d'efficience par le Transporteur.

R5.7

L'usage de tablettes informatiques ou de téléphones intelligents ne constitue pas en soi un effort d'efficience. Néanmoins, l'usage d'une tablette informatique qui permet d'accéder à distance à des encadrements diminuant ainsi le temps d'intervention, une meilleure qualité d'intervention, un délai de rétablissement du réseau plus court, une optimisation de la journée de travail ou en réduisant le temps de déplacement, peut contribuer aux efforts d'efficience du Transporteur.

5.8 En regard de la partie (ii) du préambule, veuillez indiquer si l'adoption de nouvelles technologies constitue une source importante de « gains d'efficience » par le Transporteur. Pour les années historiques 2011, 2012 et 2013, veuillez quantifier ou approximer les pourcentages des gains d'efficience réalisés par le Transporteur qui sont dus à l'adoption de nouvelles technologies.

R5.8

Les gains d'efficience proviennent de l'amélioration des processus qui sous-tendent les activités de maintenance et de projet ainsi que par les mesures de gestion courante. Les nouvelles technologies ne sont que l'instrumentalisation des améliorations. À titre d'exemple, le programme OSM introduit de nouveaux systèmes supportant les processus de planification et d'ordonnancement. Cependant, le réel changement induisant une efficience dans la maintenance et les activités de projet provient de la combinaison entre la réingénierie de ces processus et la mise en place des nouveaux systèmes.

6 MASSE SALARIALE

Référence

(i) B-0016, (HQT-6, document 2), page 15.
(ii) B-0016, (HQT-6, document 2), page 16.
(iii) C-UC-0002, page 7.

Préambule

(i) L'augmentation de l'effectif en ÉTC entre les années 2013 et 2015 de 193 ÉTC s'explique principalement par : le ré-ordonnancement d'activités de maintenance (57 ÉTC) ;

• l'ajout d'effectif en ÉTC en lien avec la poursuite de ses activités de maintenance (29 ÉTC) et d'interventions ciblées et de réhabilitation (17 ÉTC) mentionnées à la section 1 ;

(ii) Figure 1- Évolution réelle et prévue des départs à la retraite.

(iii) Finalement, le ratio prévu du nombre de départ à la retraite sur le nombre de personnes éligibles semble sensiblement inférieur à ce qui a été vu dans un passé récent. Par exemple, sur 429 personnes éligibles en 2013, 193 ont pris leur retraite– soit 45%, alors qu'en 2015 sur les 435 personnes dont le Transporteur prévoit l'éligibilité seulement 133 personnes – 31% - s'en prévaudraient, ce qui laisse supposer que les ETC budgétées soient surestimées.

6.1 Le « ré-ordonnancement » implique-t-il une charge de travail qui sera plus élevée de façon permanente ou simplement une surcharge de travail temporaire occasionnée par la nécessité de procéder à plusieurs travaux urgents de façon concomitante?

R6.1

Le « ré-ordonnancement » implique une charge de travail plus élevée de façon permanente.

6.2 En regard des parties (ii) et (iii) du préambule, veuillez justifier les prévisions du Transporteur à l'effet que seulement 31% des personnes éligibles à la retraite vont effectivement prendre leur retraite au cours de l'année témoin 2015.

R6.2

Afin de déterminer la prévision des départs à la retraite, le Transporteur établit tout d'abord la moyenne des cinq dernières années historiques du ratio entre le nombre de départs réels à la retraite de l'année versus le nombre de départs à la retraite prévu de l'année précédente. Cette méthode de prévision est utilisée puisqu'un effectif admissible à la retraite ne va pas nécessairement prendre sa retraite au même moment. Pour la période 2009-2013, la moyenne est de 38 %. Le Transporteur applique ce taux au nombre d'effectifs admissibles à la retraite de l'année précédente.

À titre d'exemple, pour l'année 2014, le nombre prévu de départs à la retraite de 163 est le résultat de cette moyenne de 38 % multiplié par le nombre d'effectifs admissibles à la retraite de 2013 établi à 429.

Dans sa demande tarifaire visant les années 2013 et 2014[1], le Transporteur avait présenté pour l'année de base 2013 une prévision de 185 départs à la retraite (voir la réponse à la question 2.1 de la FCEI à la pièce HQT-14, Document 5 du dossier R-3823-2012). Le nombre réel de départs à la retraite pour l'année historique 2013 a été de 193, soit un écart de seulement 8 effectifs selon la méthode de prévision.

Finalement, le Transporteur ne peut affirmer que la prévision de départs à la retraite établie selon cette méthode va se concrétiser. Il s'agit d'une prévision, comme mentionné à l'encadré de la Figure 1, à la page 16 de la pièce HQT-6, Document 2.

6.3 Veuillez indiquer si le Transporteur offre présentement des indemnités (ou tout autre vocable tel que « primes », « dédommagements », « compensations » ou autre) liées aux départs à la retraite afin de faciliter ou motiver ceux-ci.

R6.3

Le Transporteur n'offre pas de primes de départ.

6.4 En référence à la question précédente, veuillez indiquer les montants versés en tant qu'indemnités (ou autre vocable) de départ à la retraite pour les années historiques 2011, 2012, 2013, ainsi que l'année de base 2014 et l'année témoin 2015.

R6.4

Voir la réponse à la question 6.3.

6.5 Veuillez indiquer le nombre d'employés ayant pris leur retraite ou quitté le Transporteur pour les années historiques 2011, 2012, 2013, ainsi que l'année de base 2014 et l'année témoin 2015.

R6.5

La figure 1 de la pièce HQT-6, Document 2, à la page 16, présente l'évolution réelle et prévue des départs à la retraite.

Voir également les réponses aux questions 9.2 et 11.1 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.

[1] Dossier R-3823-2012.

7 INTENTIONS GOUVERNEMENTALES

Référence

(i) Plan budgétaire, Budget 2014-2015, pages A.58-A.59

Préambule

(i) 3.2 La contribution des sociétés d'État

Les principales sociétés d'État à vocation commerciale, soit Hydro-Québec, LotoQuébec, la Société des alcools du Québec et Investissement Québec, devront effectuer un effort comparable à celui demandé aux entités de l'appareil gouvernemental.

— Pour 2014-2015, le gouvernement a établi une cible d'amélioration des résultats pour chacune des sociétés d'État. Cet effort comparable générera un rendement budgétaire de 77 millions de dollars et devra avoir un effet récurrent sur les résultats des exercices subséquents.

Le gouvernement demande également à certaines sociétés d'État d'effectuer un effort additionnel qui générera un rendement budgétaire de 100 millions de dollars en 2014-2015 et de 25 millions de dollars en 2015-2016.

— Le gouvernement demande à Hydro-Québec des efforts additionnels ponctuels totalisant 100 millions de dollars en 2014-2015 et 15 millions de dollars en 2015-2016.

— De plus, il est demandé à Loto-Québec d'effectuer des efforts additionnels de 10 millions de dollars à compter de 2015-2016.Des efforts totalisant 177 millions de dollars en 2014-2015 et 102 millions de dollars en 2015-2016 sont ainsi demandés aux sociétés d'État.

Pour atteindre ces objectifs, les sociétés d'État devront poursuivre leurs efforts pour contrôler l'évolution de leurs dépenses afin, notamment, de ne pas augmenter leur masse salariale en 2014-2015 et 2015-2016, à moins de facteurs exceptionnels.

TABLEAU A.22

Efforts demandés aux sociétés d'État en 2014-2015 et en 2015-2016
(en millions de dollars)

	2014-2015			2015-2016		
	Effort comparable	Effort additionnel	Total des efforts demandés	Effort comparable	Effort additionnel	Total des efforts demandés
Hydro-Québec	50	100	150	50	15	65
Loto-Québec	10	—	10	10	10	20
Société des alcools du Québec	10	—	10	10	—	10
Investissement Québec	7	—	7	7	—	7
TOTAL	**77**	**100**	**177**	**77**	**25**	**102**

7.1 Veuillez quantifier en dollars, la part de l'effort qui incombera au Transporteur dans les cibles énoncées pour Hydro-Québec (effort comparable et effort additionnel), pour l'année de base 2014, et l'année témoin 2015.

R7.1

Voir la réponse à la question 9.1 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.

7.2 Veuillez indiquer sur quel(s) postes(s) budgétaire(s) précis le Transporteur entend réaliser sa part d' « efforts comparables » pour l'année de base 2014 - générant ainsi des gains d'efficience récurrents.

R7.2

Voir la réponse à la question 9.1 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.

7.3 Veuillez indiquer sur quel(s) poste(s) de budgétaires précis le Transporteur entend-il réaliser sa part d' « efforts additionnels » pour l'année de base 2014.

R7.3

Voir la réponse à la question 9.1 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.

7.4 Le Transporteur devra-t-il reporter à une année ultérieure certaines activités ou opérations qu'il avait planifiées en 2014 afin de réaliser les « efforts additionnels » demandés par le gouvernement?

R7.4

Voir la réponse à la question 9.1 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.