Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 de l'Association hôtellerie Québec et Association des restaurateurs du Québec (« AHQ-ARQ »)

EFFICIENCE ET PERFORMANCE

1. Références :

(i) R-3823-2012, C-HQT-0028, HQT-6, document 2, page 51, lignes 1 à 13 ;

(ii) R-3823-2012, C-HQT-0065, HQT-14, document 1, page 12, demande 8.1.

Préambule :

(i) « *Les unités corporatives font l'objet des ajustements organisationnels suivants :*

• En 2012, Hydro-Québec a entrepris la transformation de la fonction Ressources humaines, ce qui a eu pour effet de transférer les activités transactionnelles à incidence financière en provenance des ressources humaines vers le groupe Finances.

• En 2013, un transfert des activités et des ressources de la direction Ressources humaines du Transporteur et du Distributeur vers le groupe Ressources Humaines (corporatif) a été complété.

• En 2014, un projet de refonte des gestes administratifs ayant pour objectif <u>l'optimisation</u> des tâches administratives est mis de l'avant. La majorité des activités sera centralisée au groupe Finances, ce qui explique la croissance des revenus de ce groupe.

Tous ces transferts n'ont aucun impact sur les revenus requis du Transporteur.» (Nous soulignons)

(ii) « *8.1. Selon la référence (i), les ajustements organisationnels ont permis de générer des économies de coûts pour le Transporteur. Veuillez justifier et commenter le fait que les changements organisationnels en 2013 et 2014, mentionnés à la référence (ii) n'ont aucun impact sur les CNE et conséquemment, n'apportent aucune économie de coûts pour le Transporteur, malgré, notamment, la refonte des gestes administratifs.*

R8.1
Les ajustements organisationnels de la référence (ii) ont été réalisés sans effet sur les charges nettes d'exploitation.
<u>L'efficience de ces ajustements devrait se concrétiser dans les années suivantes.</u> » (Nous soulignons)

Demande :

1.1 Tel qu'annoncé à la référence (ii), veuillez quantifier l'efficience des trois ajustements organisationnels de la référence (i) qui se concrétiseront dans les années suivantes et plus particulièrement en 2014 et en 2015. Si le Transporteur ne prévoit pas de tels gains d'efficience, veuillez expliquer pourquoi.

R1.1

De 2013 à 2015, la facture de ces unités est demeurée relativement la même, l'efficience ayant absorbée l'inflation et l'indexation des coûts.

2. Références :

(i) B-0004, HQT-1, document 1, page 7, lignes 1 à 3 ;

(ii) B-0004, HQT-1, document 1, page 7, lignes 25 à 29 ;

(i) B-0008, HQT-3, document 1, page 6, lignes 10 à 14 ;

(ii) B-0008, HQT-3, document 1, page 13, lignes 2 à 12 ;

(iii) B-0008, HQT-3, document 1, page 14, lignes 18 et 19.

Préambule :

(i) « *Le vieillissement des actifs suscite une progression du niveau de bris des équipements, alors que la sollicitation accrue du réseau amène des restrictions des plages d'intervention pour les projets et la maintenance ainsi qu'une usure accélérée de certains actifs*. »

(ii) « *En effet, ces initiatives, dont la réingénierie de la chaîne d'approvisionnement, <u>les outils de simulation mettant en relation maintenance, pérennité et progression du</u> risque, <u>l'ordonnancement optimisé</u> des travaux, <u>l'innovation technologique</u> et la <u>démarche d 'amélioration des projets</u>, accroîtront l'efficience dans les processus et dans l'utilisation des ressources humaines et matérielles du Transporteur.* » (Nous soulignons)

(iii) *L'année 2007 a vu l'adoption d'une stratégie de pérennité à laquelle se sont greffées en 2009 <u>une stratégie de maintenance</u> <u>optimisée</u> et une gestion des investissements par portefeuille. En 2013, avec le déploiement du modèle de gestion des actifs, le Transporteur fait notamment <u>évoluer de façon structurante les stratégies de maintenance et de pérennité en les arrimant l'une à l'autre</u> et en introduisant la <u>maintenance ciblée et de</u> <u>réhabilitation</u>.* » (Nous soulignons)

(iv) « *En 2012, le Transporteur a mis en place un processus de planification opérationnelle consolidée (« POC ») qu'il a raffiné par la suite afin de le rendre toujours plus efficient. La POC vise à établir un calibrage annuel de l'ensemble de la charge de travail avec la force de travail requise pour chacune des 139 unités de maintenance de la province. La POC permet une allocation et une utilisation des ressources optimisées pour l'ensemble du parc et constitue une étape préalable à l'ordonnancement des travaux supporté par le programme d'optimisation des systèmes de maintenance (« OSM ») qui donne lieu à une assignation plus achevée des travaux à chaque membre des équipes à pied d'oeuvre. Le processus établissant la*

POC est en constante amélioration afin de s'ajuster aux besoins opérationnels. En raison de la vision d'ensemble qu'il procure, le processus permet une utilisation optimisée des plages de retraits du réseau. »

(v) « *L'ajout de fonctionnalités majeures à nos outils de simulation qui nous permettent d'augmenter la complexité et le nombre d'études pouvant être réalisées ; et* »

Demandes :

2.1 Veuillez fournir les historiques de bris d'équipement au cours des 5 dernières années qui démontrent « *une progression du niveau de bris des équipements* » tel que mentionné à la référence (i).

R2.1

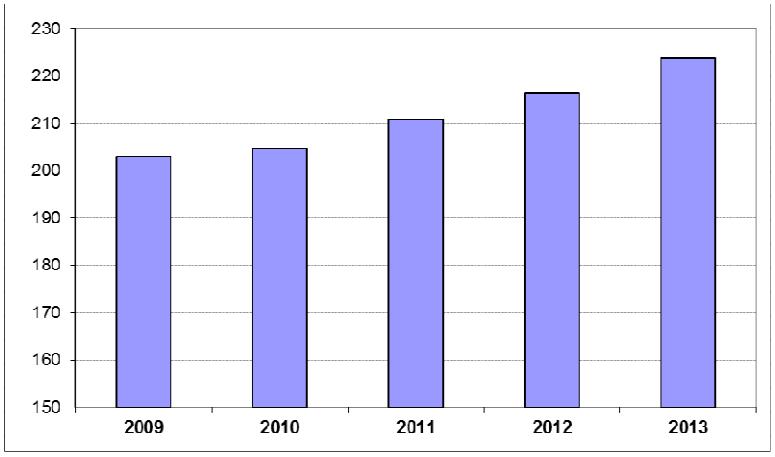
À la référence (i), le Transporteur réfère à la corrélation à moyen et long terme entre le vieillissement et l'augmentation du taux de bris des équipements. La littérature technique démontre amplement l'évolution des bris des équipements en fonction de l'âge (courbe de la baignoire). Le Transporteur utilise donc son modèle de gestion des actifs (remplacements en pérennité et accroissement de la maintenance systématique et conditionnelle) pour contrôler l'impact de cette évolution naturelle et assurer une fiabilité du réseau, par l'analyse de la performance des familles d'actifs et en ajustant ses interventions sur ces dernières (bon geste au bon moment) dès que les dégradations de la performance le justifient.

2.2 Veuillez fournir les données chiffrées qui démontrent une « *sollicitation accrue du réseau* » tel que mentionné à la référence (i).

R2.2

La figure suivante illustre la sollicitation accrue du réseau du Transporteur.

Figure R2.2
Énergie transitée sur le réseau de transport (TWh)[1]



2.3 Veuillez démontrer, avec chiffres à l'appui, que le réseau subit « des restrictions des plages d'intervention pour les projets et la maintenance », tel que mentionné à la référence (i). Veuillez décrire la problématique amenée par de telles restrictions dans un contexte où le Transporteur met en place les initiatives d'amélioration et d'optimisation mentionnées aux références (ii) à (iv).

R2.3

Voir la réponse à la question 2.2. La sollicitation accrue du réseau entraîne des restrictions de plages pour retirer des actifs sur le réseau que ce soit pour effectuer des interventions planifiées en maintenance ou en pérennité ou pour réparer ou remplacer des équipements ayant fait défaut. Ces restrictions ont donc amené le Transporteur à mettre en place des initiatives d'efficience visant notamment à planifier et ordonnancer l'ensemble des activités décrites aux pages 6 et 7 de la pièce HQT-3, Document 1 de sorte que l'utilisation de plages de retraits soient optimisées et pour s'assurer de la fiabilité et de la disponibilité du réseau.

2.4 Veuillez fournir les données chiffrées qui démontrent « *une usure accélérée de certains actifs* », tel que mentionné à la référence (i).

[1] Source : Rapports annuels du Transporteur, 2009 à 2013, pièce HQT-2, Document 11.

R2.4

Certains équipements sont sollicités mécaniquement lors de manœuvre de réseau et une usure des pièces associées en découle (doigts de contacts des disjoncteurs, mécanismes de sectionneurs). L'augmentation des manœuvres en réseau pour répondre à la hausse de la sollicitation du réseau peut donc accélérer le vieillissement de certains équipements de ces familles, localisés à des endroits précis. Le Transporteur n'a donc pas de données chiffrées par famille d'équipements à fournir.

2.5 Veuillez décrire les outils de simulation dont il est question à la référence (ii).

R2.5

Le Transporteur utilise, depuis 2007, un outil de simulation qui permet de voir les tendances à long terme des divers moyens de gestion de la pérennité mis en place pour assurer un niveau de fiabilité adéquat tout en minimisant l'impact sur les ressources[2].

Depuis peu, le Transporteur utilise un logiciel d'analyse financière spécialisé en infrastructure beaucoup plus performant et flexible. Il permet, à l'aide de simulations de type Monte Carlo, de combiner les divers types d'intervention sur les équipements en utilisant des arbres décisionnels, autant pour les activités de maintenance que de pérennité. Ceci permet de simuler divers scénarios, dont l'objectif est de faire le bon choix d'intervention au bon moment et ainsi de mieux évaluer les impacts sur la fiabilité et les ressources.

2.6 Veuillez décrire les outils de simulation et le type d'études dont il est question à la référence (v).

R2.6

Voir la réponse à la question 2.5.

3. Référence :

B-0008, HQT-3, document 1, page 18, note de bas de page numéro 12.

Préambule :

« *La collecte des données par le BPWG pour l'année 2013 étant en cours, le Transporteur ne peut présenter le suivi de son efficience pour cette année historique.*»

[2] Dossier R-3670-2008, HQT-2, Document 1, page 70.

Demande :

3.1 Veuillez fournir les données pour 2013 dans le cas où elles sont maintenant disponibles. Dans le cas contraire, veuillez indiquer la date où elles devraient être disponibles.

R3.1

Le Transporteur n'était pas en mesure, au moment du dépôt du présent dossier, de fournir les résultats du balisage pour l'année 2013, ceux-ci étant toujours en cours de compilation. À cet égard, le Transporteur rappelle que, normalement, de tels résultats ne sont pas connus pour l'année historique la plus récente lors du dépôt de toute demande tarifaire pour une année témoin projetée et qu'il est d'usage d'intégrer ces résultats au prochain dossier tarifaire, et ce, pour l'ensemble des participants au balisage, incluant le Transporteur.

4. Référence :

B-0008, HQT-3, document 1, page 19.

Préambule :

« *Note : Ajustement apporté à la méthode de calcul du T-SAIDI affectant les résultats 2008 à 2012 du Transporteur et de la moyenne des participants* ».

Demande :

4.1 Veuillez décrire l'ajustement dont il est question à la référence.

R4.1

Une révision des données de l'indicateur T-SAIDI a été effectuée suite à l'approfondissement des définitions des points de livraison fournies par l'ACÉ.

5. Référence :

B-0009, HQT-3, document 2, page 5, lignes 16 à 19.

Préambule :

« *Pour l'année 2013, la note globale est de 8,1, ce qui représente une baisse par rapport à la note de 2012 et à la performance moyenne enregistrée pour les années 2009 à 2013. La note de 8,1 reflète néanmoins une bonne coordination des divisions au niveau de la planification, de l'exploitation et dans l'ensemble des dossiers corporatifs conjoints.* »

Demande :

5.1 Veuillez préciser en quoi une note de 8,1 reflète « *une bonne coordination des divisions au niveau de la planification, de l'exploitation et dans l'ensemble des dossiers corporatifs* ».

R5.1

La note de 8,1 est le résultat global, pour 2013, de l'évaluation des ententes sectorielles conclues entre le Transporteur et le Distributeur. Ces ententes traitent des questions administratives et techniques découlant des responsabilités respectives des parties en vertu de la Convention d'exploitation du réseau (voir Appendice G des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*). Une note de 8,1 sur 10 représente une bonne performance, malgré la baisse observée par rapport à la note de 8,7 pour 2012, d'où le commentaire du Transporteur suivant lequel cette note reflète une bonne coordination des divisions au niveau de la planification, de l'exploitation et dans l'ensemble des dossiers corporatifs conjoints.

6. Référence :

B-0009, HQT-3, document 2, page 7, lignes 1 à 5.

Préambule :

« *Le nombre de pannes et d'interruptions planifiées a augmenté en 2013 par rapport à 2012. Les variations annuelles de cet indicateur sont principalement liées aux facteurs climatiques et à des bris d'équipement. D'ailleurs, en 2013, l'indicateur a été altéré par <u>une série de feux de forêts</u> <u>importants dans le nord du Québec</u>, causés par une sécheresse sévère durant l'été 2013.* »

Demande :

6.1 Veuillez indiquer le nombre de pannes et d'interruptions planifiées qu'a entraîné la série de feux de forêts importants en 2013 dont il est question à la référence, altérant ainsi l'indicateur.

R6.1

Le nombre total de pannes occasionnées par les feux de forêts en 2013 est de 34. De plus, le Transporteur a eu 2 interventions planifiées pour les mêmes raisons en 2013.

7. Référence :

B-0009, HQT-3, document 2, page 7, lignes 12 à 14.

Préambule :

« *Le résultat obtenu en 2013 est en hausse par rapport à 2012 et est légèrement supérieur à la valeur moyenne des cinq dernières années. Ce résultat a été influencé entre autres, par les feux de forêt de juillet 2013 ainsi que par des interruptions planifiées au poste Duncan.* »

Demandes :

7.1 Veuillez quantifier, en termes de minutes, l'impact des feux de forêt de juillet 2013 sur le résultat de 2013 dont il est question à la référence.

R7.1

L'impact associé aux feux de forêts en 2013 est de 20 minutes.

7.2 Veuillez quantifier, en termes de minutes, l'impact des interruptions planifiées au poste Duncan sur le résultat de 2013 dont il est question à la référence.

R7.2

L'impact associé au poste Duncan en 2013 est de 27 minutes.

8. Référence :

B-0009, HQT-3, document 2, page 8, lignes 5 à 8.

Préambule :

« *Le résultat global de 2013 (0,70 heure/client) est en hausse par rapport à 2012 et est supérieur à la valeur moyenne des cinq dernières années qui se situe à 0,49 heure/client. Ce résultat est en partie attribuable aux feux de forêt ainsi qu'à la foudre de l'été 2013, deux événements qui ont eu un impact sur de nombreux équipements.* »

Demandes :

8.1 Veuillez quantifier, en termes d'heure/client, l'impact des feux de forêt de l'été 2013 sur le résultat de 2013 dont il est question à la référence.

R8.1

L'impact associé aux feux de forêts en 2013 est de 0,19 heure/client.

8.2 Veuillez quantifier, en termes d'heure/client, l'impact de la foudre de l'été 2013 sur le résultat de 2013 dont il est question à la référence.

R8.2

L'impact associé à la foudre en 2013 est de 0,13 heure/client.

9. Référence :

B-0009, HQT-3, document 2, page 10, tableau 6.

Préambule :

Le tableau 6 indique que la capacité du réseau de transport passe de 43 048 MW en 2012, à 43 339 MW en 2013, à 44 625 MW en 2014 et à 45 422 MW en 2015.

Demande :

9.1 Veuillez expliquer les augmentations annuelles mentionnées en préambule et indiquer les mises en service d'équipements qui les permettent.

R9.1

Voir la réponse à la question 3.1 de la demande de renseignements numéro 1 de l'ACEFO à la pièce HQT-13, Document 2. Comme il l'indique dans cette réponse, le Transporteur rappelle par courtoisie que plusieurs projets ont contribué à la hausse de la capacité du réseau de transport entre 2009 et 2013, que le retrait de centrales, par exemple, a eu l'effet d'atténuer cette

augmentation, et que la capacité de ce réseau varie notamment en fonction des ressources intégrées de façon ferme sur celui-ci et d'une réserve. Il précise que ces facteurs sont également pertinents pour la période de 2012 à 2015 et qu'au cours de cette dernière période, l'intégration de production des centrales de la Sarcelle et de la Romaine-2 ainsi que l'intégration de parcs éoliens, notamment, influent à la hausse sur la capacité du réseau de transport.

10. Référence :

B-0009, HQT-3, document 2, page 23, lignes 14 à 21.

Préambule :

« *Cet indicateur représente le nombre d'assistances médicales et de pertes de temps dues à des accidents du travail par tranche de 200 000 heures travaillées.*

En 2013, on note une légère hausse du taux de fréquence des accidents due à la diminution du nombre d'heures travaillées pour un nombre équivalent d'assistances médicales et de pertes de temps. Ainsi, cet indicateur est passé de 2,71 en 2012 à 2,83 en 2013. L'idéal de 3,40 fixé pour le Transporteur en 2013 a donc été atteint.

Pour l'année 2014, les valeurs suivantes ont été retenues : 4,20 pour le seuil, 3,60 pour la cible et finalement, 3,30 pour l'idéal. » (Nous soulignons)

Demande :

10.1 Veuillez expliquer pourquoi le Transporteur vise, à l'idéal, des performances pires que celles de 2012 (+22 %) et de 2013 (+17 %) en ce qui a trait à l'indicateur de la référence.

R10.1

Le seuil, la cible et l'idéal sont établis selon les résultats des années antérieures. Lors de l'établissement de l'objectif, l'année en cours ne peut être incluse car elle n'est pas complétée. Par ailleurs, d'autres facteurs sont considérés tel que la performance relative (il y a moins de marge d'amélioration sur une performance excellente que sur une performance simplement bonne) et le contexte opérationnel qui prévaut (augmentation des interventions hivernales sur le réseau, renouvellement de la main d'œuvre et autres).

11. Référence :

B-0010, HQT-3, document 3, pages 20 et 21, figures 19 à 21.

Préambule :

Les figures 19 à 21 présentent le suivi des indicateurs T-SAIDI, T-SAIFI-SI et T-SAIFI-MI de l'ACÉ.

Demande :

11.1 Veuillez expliquer les hausses importantes des trois indicateurs de la référence pour l'année 2012 pour la moyenne pondérée.

R11.1

Un participant du balisage a connu des conditions météorologiques difficiles, ce qui a eu un impact important sur la moyenne pondérée des indicateurs de fiabilité.

CHARGES NETTES D'EXPLOITATION

12. Référence :

R-3823-2012, C-HQT-0116, HQT-15, document 3.6, pages 3 et 4, tableaux 1 à 3.

Préambule :

Les tableaux 1 à 3 montrent les écarts prévisionnels pour la période 2008-2012 concernant les rubriques salaires de base et temps supplémentaire entre les données autorisées reclassées suite aux transferts d'activités ainsi que les données réelles.

Demande :

12.1 Veuillez fournir une mise à jour des 3 tableaux de la référence pour la période 2008-2014.

R12.1

Voir la réponse à la question 7.1 de la demande de renseignements n°1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.

13. Référence :

B-0016, HQT-6, document 2, page 12, tableau 6.

Préambule :

Le tableau 6 présente la masse salariale 2013-2015.

Demande :

13.1 Veuillez expliquer la hausse de 7 % des autres avantages sociaux entre l'année de base 2014 et l'année témoin 2015 (de 43,1 M$ à 46,0 M$).

R13.1

L'augmentation s'explique exclusivement par l'augmentation de la rubrique Salaires de base (voir la réponse à la question 7.2 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1) puisque le taux prévu d'avantages sociaux autres est stable pour les deux années visées.

14. Références :

(i) R-3823-2012, C-HQT-0028, HQT-6, document 2, page 19, tableau 9 ;

(ii) B-0016, HQT-6, document 2, page 17, tableau 8.

Préambule :

(i) Le tableau 9 montre une prévision datant d'août 2013 de 51,3 M$ pour les services externes pour l'année de base 2013.

(ii) Le tableau 8 montre des services externes de 41,6 M$ pour l'année historique 2013.

Demande :

14.1 Veuillez expliquer la différence importante entre la prévision de la référence (i) et la valeur réelle de la référence (ii) pour les services externes de 2013.

R14.1

Voir la réponse à la question 13.1 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.

15. Référence :

B-0016, HQT-6, document 2, page 20, tableau 9 ;

Préambule :

Le tableau 9 présente le sommaire des charges de services partagés pour la période 2013-2015.

Demandes :

15.1 Veuillez expliquer la hausse de 26 % de l'innovation du groupe Technologie entre l'année de base 2014 et l'année témoin 2015 (de 9,6 M$ à 12,1 M$).

R15.1

L'augmentation est liée à la baisse des revenus découlant des redevances perçues et des collaborations de partenariats externes ainsi qu'au démarrage de nouveaux projets qui, dans leur phase préliminaire, affectent les charges nettes d'exploitation mais permettront par la suite l'évaluation de propositions porteuses d'efficience en mode investissements.

15.2 Veuillez expliquer la baisse importante du poste HQ Production - Autres entre l'année de base 2014 et l'année témoin 2015 (de 3,4 M$ à 0,7 M$).

R15.2

La baisse s'explique par la fin de l'utilisation d'actifs qui n'ont plus à être entretenus à la centrale Cadillac par la division Hydro-Québec Production.

16. Référence :
B-0016, HQT-6, document 2, page 23, tableau 11.

Préambule :

Le tableau 11 présente les revenus provenant de la facturation interne émise pour la période 2013-2015.

Demande :

16.1 Veuillez expliquer la baisse des revenus des services de téléconduite entre l'année de base 2014 et l'année témoin 2015 (de 16,4 M$ à 15,6 M$).

R16.1

La baisse des revenus provient de la diminution du coût complet de l'activité de Téléconduite.

PLANIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT

17. Références :

(i) B-0023, HQT-9, document 1, page 16 ;

(ii) Rapport annuel 2013 du Distributeur, HQD-3, document 1.2, pages 3 et 4.

Préambule :

(i) La capacité de transport prévue à la pointe a été établie à 42 163 MW pour 2013. Le tableau 2 indique un taux d'utilisation de 94,6 % pour la charge locale en janvier 2013. La multiplication de ces deux valeurs équivaudrait à une charge locale de 39 886 MW pour janvier 2013.

(ii) Les besoins réguliers du Distributeur sur le réseau intégré ont atteint un maximum de 38 472 MW en 2013, soit le 23 janvier 2013 à 18h00.

Demande :

17.1 Veuillez expliquer le taux d'utilisation de 94,6 % de la référence (i) qui correspondrait à une valeur de charge locale de 39 886 MW, supérieure au maximum observé pour 2013 de 38 472 MW à la référence (ii).

R17.1

Dans son calcul des taux d'utilisation du réseau de transport, le Transporteur tient compte de la réserve d'exploitation qui doit être maintenue en tout temps pour des raisons de fiabilité et qui doit s'ajouter à l'utilisation de ce réseau pour la charge locale.

18. Référence :

B-0023, HQT-9, document 1, page 17, lignes 1 à 4.

Préambule :

« *Le Transporteur rappelle que ses interconnexions assurent la sécurisation de l'alimentation électrique au Québec. Elles permettent notamment au Distributeur d'assurer une plus grande fiabilité des approvisionnements d'électricité pour les besoins de la charge locale et de les diversifier.* »

Demandes :

18.1 Veuillez expliquer comment les interconnexions assurent la sécurisation de l'alimentation électrique au Québec.

R18.1

En ce qui concerne l'alimentation et la sécurisation des besoins de la charge locale, les interconnexions permettent de diversifier les sources d'approvisionnement en rendant accessible l'électricité à l'extérieur du Québec. Ainsi, elles constituent des points d'entrée au bénéfice de la sécurité des approvisionnements de la charge locale.

18.2 Veuillez expliquer comment les interconnexions assurent une plus grande fiabilité des approvisionnements d'électricité pour les besoins de la charge locale.

R18.2

Les interconnexions permettent d'accéder à l'électricité à l'extérieur du Québec dans des situations d'urgence.

18.3 Veuillez indiquer de quelles interconnexions il est question dans la référence. Si la référence ne concerne pas toutes les interconnexions, veuillez expliquer pourquoi.

R18.3

La référence vise toutes les interconnexions pouvant fonctionner en mode réception, selon la capacité indiquée au tableau 3 de la pièce HQT-9, Document 1.