DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DE l'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 l'optimisation 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. L'efficience de ces ajustements devrait se concrétiser dans les années suivantes. » (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.

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 risque</u>, <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 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 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).

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

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).

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

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

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

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.* »

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.

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.

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* ».

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 une série de feux de forêts importants dans le nord du Québec, 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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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$).

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.

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$).

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$).

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$).

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).

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.

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

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.