

## **Présentation de la demande du Transporteur**



## **Table des matières**

<b>1</b>	<b>Contexte .....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Demande du Transporteur .....</b>	<b>5</b>
2.1	Revenus requis .....	5
2.2	Investissements et maintenance .....	6
2.3	Efficience et performance .....	7
<b>3</b>	<b>Conclusion .....</b>	<b>9</b>

### **Liste des tableaux**

Tableau 1	Revenus requis du service de transport 2014 à 2016 (en M\$) .....	5
-----------	---	---



**1 Contexte**

1 La présente demande d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité  
 2 (le « Transporteur ») se conclura par l'établissement des tarifs et conditions des services de  
 3 transport applicables à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016.

4 Cette demande s'inscrit pour l'essentiel en continuité des demandes des dernières années  
 5 et reflète une actualisation des projections permettant l'établissement des revenus requis et  
 6 des tarifs. Elle tient cependant compte de la demande de modifications de méthodes et  
 7 pratiques comptables découlant du passage aux principes comptables généralement  
 8 reconnus des États-Unis (« PCGR des États-Unis »), déposée à la Régie en mai 2015 au  
 9 dossier R-3927-2015.

10 Pour continuer à offrir les services de transport attendus par la clientèle, le Transporteur  
 11 se concentre sur la sécurité, la fiabilité et la disponibilité du réseau, ainsi que sur les  
 12 investissements et les charges pour la prestation du service.

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

**2 Demande du Transporteur**

**2.1 Revenus requis**

14 Le tableau suivant présente l'évolution des revenus requis de 2014 à 2016.

**Tableau 1**  
**Revenus requis du service de transport**  
**2014 à 2016**  
**(en M\$)**

	Année historique 2014	Autorisé 2015 D-2015-031	Année de base 2015	Année témoin 2016
Rendement sur la base de tarification et charge de désactualisation	1 295,9	1 296,7	1 302,8	1 348,8
Coût moyen pondéré du capital	7,362%	6,970%	6,970%	6,947%
Dépenses nécessaires à la prestation du service	1 842,8	1 882,8	1 900,5	1 800,9
Charges nettes d'exploitation	707,5	705,5	728,5	742,9
Amortissement	1 032,7	1 065,0	967,4	1 035,0
Taxes et autres	102,6	112,3	204,6	23,0
<b>Revenus requis</b>	<b>3 138,7</b>	<b>3 179,5</b>	<b>3 203,3</b>	<b>3 149,7</b>

15 Pour l'année 2016, le Transporteur prévoit un besoin de revenus requis de l'ordre  
 16 de 3 149,7 M\$.

1 Dans un contexte d'importants investissements, tant en croissance qu'en pérennité,  
2 l'évolution des revenus requis, dans le cadre du passage aux PCGR des États-Unis, intègre  
3 l'augmentation des mises en service et ses répercussions sur les dépenses nécessaires à la  
4 prestation de service.

5 Afin de percevoir l'ensemble des revenus requis, le Transporteur demande un tarif annuel  
6 de 73,11 \$/kW/an à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016.

## **2.2 Investissements et maintenance**

7 Le réseau de transport du Transporteur est l'un des plus vastes en Amérique du Nord.  
8 Dans le cadre de ses actions visant à assurer la sécurité, la fiabilité et la disponibilité du  
9 réseau, le Transporteur effectue des choix économiques relatifs à la gestion de son parc  
10 d'actifs dans une optique tant à court qu'à long terme.

11 Depuis plusieurs années déjà, le Transporteur évolue dans un contexte opérationnel  
12 exigeant, marqué à la fois par une forte sollicitation de l'infrastructure de transport et par  
13 l'âge mature de cette dernière. Ces éléments sont des facteurs motivant l'évolution des  
14 investissements et des charges conduisant au remplacement progressif des actifs et à des  
15 activités accrues de maintenance. Ainsi, le Transporteur prévoit poursuivre et accroître ces  
16 activités afin d'optimiser l'utilisation de ses actifs sur leur durée de vie utile.

17 En ce qui a trait aux investissements, le Transporteur prévoit, au cours des prochaines  
18 années, une cadence de près de deux milliards de dollars par année, en raison surtout du  
19 maintien des actifs et de la croissance du réseau. Pour les années 2014 et 2015, les  
20 investissements sont de 1,7 G\$ et de 1,6 G\$ respectivement, tandis que pour l'année 2016,  
21 les investissements planifiés s'élèvent à 1,9 G\$.

22 Au cours des années 2014 et 2015, les mises en service des investissements sont  
23 de 1,8 G\$ et 2,0 G\$ respectivement. Pour l'année 2016, le Transporteur prévoit des mises  
24 en service de 1,2 G\$ afin d'assurer la pérennité et la croissance du réseau.

25 En outre, l'accroissement de la maintenance demeure essentiel au contrôle de l'évolution du  
26 risque de défaillance compte tenu de la maturité du réseau. Pour l'année 2016, comme  
27 indiqué à la pièce HQT-6, Document 2, le Transporteur réitère les besoins en masse  
28 salariale de 14,0 M\$ pour la conduite des activités de maintenance initialement exprimées  
29 dans le dossier R-3903-2014, afin d'assurer la fiabilité et la disponibilité du réseau de  
30 transport. Le Transporteur prévoit également un montant supplémentaire de 22,0 M\$  
31 notamment pour les coûts de maintenance des équipements stratégiques.

1 En effet, les constats favorables expliqués à la pièce HQT-3, Document 1, militent en faveur  
2 de la poursuite de ces activités. L'accroissement de la maintenance préventive est essentiel  
3 au contrôle de l'évolution du risque de défaillance dans le cas d'un parc d'actifs mature  
4 comme celui du Transporteur. Le fait d'éviter une croissance des défaillances partielles est  
5 non seulement bénéfique sur la continuité de service, mais également sur les coûts, car une  
6 telle approche évite d'avoir à intervenir en mode de maintenance corrective ou encore de  
7 remplacer des équipements avant la fin de leur durée de vie utile prévue.

8 C'est ainsi que le Transporteur doit poursuivre, en 2016, sa stratégie d'intensification de ses  
9 interventions de maintenance préventives sur des équipements stratégiques du réseau  
10 principal. Cette stratégie, amorcée en 2014 et poursuivie en 2015, a d'abord porté sur les  
11 équipements hautement stratégiques que constituent les transformateurs de puissance.  
12 Cette intensification des interventions a contribué à réduire significativement le taux de bris  
13 des postes sur le réseau principal et ainsi maintenir, sinon améliorer, la sécurité, la fiabilité  
14 et la disponibilité du réseau de transport, ce qui s'est avéré déterminant pour assurer la  
15 qualité de service dans un contexte de forte sollicitation du réseau.

16 C'est pourquoi le Transporteur fait un bilan positif de cette stratégie, en dépit du fait que les  
17 coûts de maintenance des équipements stratégiques se sont avérés plus élevés que prévus  
18 en 2015. À cet égard, il prévoit pour l'année 2016 les coûts nécessaires au maintien du  
19 rythme de ses interventions en maintenance préventive sur les transformateurs de  
20 puissance. Il entend de plus étendre l'application de cette stratégie aux disjoncteurs à haute  
21 tension du réseau principal, afin de donner lieu, tout comme pour les transformateurs de  
22 puissance, en plus des bénéfices sur la fiabilité du réseau, à des retombées importantes  
23 quant à l'utilisation de ces actifs sur leur durée de vie utile prévue. Ceci dans le but d'éviter  
24 le remplacement prématuré ou la réalisation de maintenance corrective, notamment dans  
25 un contexte de gestion serré des plages de retraits, et ainsi continuer d'assurer  
26 l'optimisation tant des coûts que de la gestion du risque résiduel.

### **2.3 Efficience et performance**

27 La gestion du parc d'actifs demande une force de travail et des ressources importantes que  
28 le Transporteur s'efforce d'optimiser afin de maintenir la fiabilité, la disponibilité et la qualité  
29 de service attendues par la clientèle.

30 Le Transporteur continue de faire évoluer sa stratégie d'efficience qui demeure basée sur le  
31 modèle de gestion des actifs. Ce modèle vise à poser le bon geste au bon moment, de  
32 façon à optimiser l'ensemble des coûts aux investissements et aux charges et à assurer la  
33 fiabilité du réseau de transport en mode proactif.

34 L'évolution des effectifs à temps complet témoigne de la capacité du Transporteur à  
35 transformer ses façons de faire afin de contrôler ses coûts tout en maintenant l'indice de  
36 continuité opérationnel stable.

1 L'évolution des effectifs présentée à la figure 4 de la pièce HQT-3, Document 1, représente  
2 la performance du Transporteur en termes de gestion de ses besoins de main d'œuvre  
3 qu'elle soit affectée aux investissements ou aux charges d'exploitation. À cet égard, les  
4 résultats observés démontrent que les initiatives structurantes mises en place par  
5 le Transporteur au cours des dernières années lui ont permis de contrôler l'évolution de ses  
6 besoins en main d'œuvre, pour la maintenir en deçà du niveau théorique associé à la  
7 progression et l'ampleur de ses activités d'investissement et de maintenance.

8 Cette orientation implique notamment une optimisation du processus de réalisation des  
9 investissements. À cet égard en 2015, le Transporteur a notamment introduit, dans  
10 quelques projets ciblés, une nouvelle stratégie de réalisation des mises en route pour la  
11 discipline automatisme. Cette stratégie vise à optimiser la contribution du personnel  
12 automatisme du Transporteur lors des travaux et des mises en route, afin de lui permettre  
13 de rencontrer ses obligations en projet. En fonction des retours d'expérience relatifs à cette  
14 stratégie, le Transporteur entend l'appliquer progressivement à un plus grand nombre de  
15 projets à compter de l'année 2016.

16 Cette initiative, au même titre que les autres initiatives visant à contrôler l'évolution de la  
17 force de travail, permet en outre d'optimiser son utilisation, en l'affectant à des tâches qui  
18 contribuent à maintenir la bonne performance du Transporteur, comme illustré par les  
19 résultats de l'IC opérationnel présentés à la figure 4 de la pièce HQT-3, Document 1.  
20 Ce niveau de performance s'est d'ailleurs vérifié au cours de l'hiver dernier, alors que le  
21 Transporteur s'est avéré en mesure de maintenir une excellente qualité de service, malgré  
22 un nombre record de jours de froid.

23 Pour améliorer son modèle de gestion des actifs, le Transporteur se dote par ailleurs d'outils  
24 informatiques qui faciliteront certaines activités de simulation, de planification et de gestion  
25 d'inventaire. Il harmonise ses différents processus de planification des besoins aux  
26 investissements et aux charges, selon un choix économique optimal en pérennité ou en  
27 maintenance pour un niveau de service et une fiabilité adéquate, dans le but d'identifier le  
28 type d'intervention qui permette de maintenir le risque de défaillance partielle à un niveau  
29 acceptable tout en minimisant l'impact sur le client.

30 En parallèle, dans une perspective d'optimisation économique en regard du besoin à  
31 combler, le Transporteur travaille à améliorer en continu la gestion des projets  
32 d'investissement. Une démarche d'amélioration de projets est d'ailleurs en cours et porte  
33 sur différents aspects de la gestion de projets, dont la planification et l'uniformisation des  
34 façons de faire et le suivi en continu des travaux afin que ceux-ci soient exécutés de façon  
35 à obtenir les résultats attendus. Le Transporteur mise également sur l'innovation  
36 technologique pour, entre autres, surveiller et contrôler l'état et le comportement  
37 de ses actifs.



1 Le Transporteur est d'avis que la stratégie d'efficience qu'il propose, incluant ses  
2 améliorations, permettra, par le biais de son approche intégrée de gestion des coûts de  
3 l'ensemble de ses activités et l'amélioration de ses façons de faire, de générer des gains  
4 d'efficience qui continueront à bénéficier à la clientèle.

### **3 Conclusion**

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