

**Réponses du Transporteur
à la demande de renseignements numéro 1
de la Fédération canadienne de l'entreprise
indépendante
(« FCEI »)**

1

EFFICIENCE

2 **Question 1**

3 **Références :**

- 4 (i) B-0008, HQT-3, Document 1, p. 6
- 5 (ii) R-3903-2014, B-0050, HQT-13, Document 6, p. 25
- 6 (iii) B-0008, HQT-3, Document 1, p. 9
- 7 (iv) B-0013, HQT-5, Document 1, p.49
- 8 (v) B-0008, HQT-3, Document 1, pp. 12 et 13
- 9 (vi) B-0013, HQT-6, Document 2, p.7

10 **Préambule :**

11 (i)

12 « Les résultats des simulations du Transporteur ainsi que les analyses de performance des
13 équipements et du réseau dans son ensemble, mises à jour depuis la mise en œuvre du modèle de
14 gestion des actifs, confirment que l'accroissement de la maintenance préventive (systématique et
15 conditionnelle dont la maintenance conditionnelle ciblée) demeure essentiel au contrôle de
16 l'évolution du risque de défaillance partielle, compte tenu de la maturité du parc d'actifs. Le
17 Transporteur confirme, appuyé sur une évaluation plus juste des besoins en heures et
18 matériel requis, que le fait d'éviter une croissance des défaillances partielles est non seulement
19 bénéfique sur la continuité de service, mais également sur les coûts, car une telle approche évite
20 d'avoir à intervenir en mode de maintenance corrective ou encore de remplacer des équipements
21 avant ou dès la fin leur durée de vie utile prévue. » (Nous soulignons)

22 (ii)

23 8.4 D'après les simulations, comment les modifications apportées affecteront-elles le coût de
24 service à court, moyen et long terme. Le Transporteur est-il en mesure de quantifier cet impact? R8.4
25 Le Transporteur optimise continuellement ses scénarios. Il note une hausse incontournable à ce jour
26 des besoins de maintenance systématique et conditionnelle, mais ne peut à ce stade les quantifier
27 ni évaluer l'effet du scénario optimal sur le coût de service. De plus, le Transporteur rappelle que
28 les niveaux d'activités en maintenance et en pérennité ne sont pas les seuls facteurs qui affectent le
29 coût de service. » (Nous soulignons)

30 **Questions:**

31 1.1 Veuillez confirmer que, contrairement au dernier dossier tarifaire, le Transporteur est
32 maintenant en mesure de quantifier l'effet de l'accroissement de la maintenance préventive
33 (en particulier le scénario optimal) sur les coûts.

34 **R1.1**

35 **Le Transporteur continue de faire évoluer son modèle de gestion des actifs en**
36 **bonifiant notamment ses outils pour les adapter aux réalités de son réseau.**
37 **Grâce aux retours d'expérience du terrain suite à la mise en œuvre**
38 **relativement récente du modèle de gestion des actifs, le Transporteur renforce**
39 **en continu ses capacités d'analyse.**

1 **À cet égard, le Transporteur souligne qu'il présente à chaque demande**
2 **tarifaire, le scénario optimisé au meilleur de ses connaissances et de son**
3 **expérience.**

4 1.2 Veuillez présenter les analyses au soutien de la prétention du Transporteur à l'effet de
5 l'augmentation de la maintenance préventive est bénéfique sur les coûts.

6 **R1.2**

7 **Voir les réponses aux questions 2.1 et 9.2 de la demande de renseignements**
8 **numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.**

9 **La réponse à la question 2.1 de la demande de renseignements numéro 1 de la**
10 **Régie¹ présente l'impact favorable de l'augmentation de la maintenance**
11 **préventive sur la fiabilité et la continuité du service ainsi que les effets**
12 **collatéraux d'une hausse incontrôlée du taux de risque de défaillance partielle.**
13 **La réponse à la question 9.2 de la même pièce présente une démonstration**
14 **concrète et chiffrée des effets bénéfiques de l'accroissement de la**
15 **maintenance préventive tant sur les coûts que sur la fiabilité pour une famille**
16 **précise d'équipements. En effet, dans cet exemple, le Transporteur explique**
17 **comment la maintenance ciblée sur 150 équipements et le remplacement de**
18 **moins de dix équipements peuvent réduire le risque de défaillance partielle de**
19 **l'ensemble de ces équipements et ainsi leur permettre d'atteindre leur pleine**
20 **durée de vie. L'alternative serait de procéder au remplacement d'une**
21 **cinquantaine des équipements les plus à risque, dont quarante n'auraient pas**
22 **atteint la fin de leur durée de vie utile. Ceci revient à dire que ces derniers**
23 **auraient à être remplacés trois fois plutôt que deux sur 60 ans (soit deux fois**
24 **la durée de vie utile attendue de ces équipements). De plus, le scénario 2 ne**
25 **traite le risque que de 50 équipements alors que le scénario 1 permet de traiter**
26 **ce risque pour 160 équipements.**

27 **De plus, le Transporteur souligne que le scénario 2 l'amènerait à devoir gérer**
28 **en correctif les défaillances possibles sur la centaine d'équipements pour**
29 **lesquels il ne pourrait faire d'intervention additionnelle en mode préventif. Le**
30 **Transporteur rappelle qu'une hausse en maintenance corrective viendrait**
31 **compromettre ses efforts d'efficience opérationnelle (réduction du surtemps,**
32 **optimisation des façons de faire, optimisation de l'emploi du temps,**
33 **optimisation du matériel d'assurance et pièces de rechange), en plus de porter**
34 **atteinte à l'organisation des activités planifiées.**

35 1.3 Veuillez indiquer quels sont les scénarios comparés pour en venir à cette conclusion (statu
36 quo versus maintenance préventive augmentée?, autres?).

37 **R1.3**

38 **Voir la réponse à la question 2.1 de la demande de renseignements numéro 1**
39 **de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.**

40 1.4 Veuillez quantifier les économies sur la période d'analyse utilisée découlant de
41 l'augmentation de la maintenance préventive versus la stratégie de comparaison utilisée pour
42 en venir à cette conclusion.

¹ Pièce HQT-13, Document 1.

1 **R1.4**

2 **Voir les réponses aux questions 5.3 de la demande de renseignements de**
3 **l'AHQ-ARQ à la pièce HQT-13, Document 2 et 9.2 de la demande de**
4 **renseignements de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.**

5 1.5 Veuillez quantifier l'impact global sur le revenu requis 2016 de l'augmentation de la
6 maintenance préventive versus la stratégie de comparaison utilisée pour en venir à cette
7 conclusion. Veuillez de plus distinguer l'impact sur les dépenses d'exploitation, le rendement
8 et l'amortissement.

9 **R1.5**

10 **L'analyse demandée ci-haut n'a pas été réalisée par le Transporteur.**

11 1.6 Relativement à la référence (iii), veuillez indiquer quel est l'impact de l'arrêt temporaire du
12 déploiement du projet Imagine sur le revenu requis 2016. Veuillez de plus ventiler cet
13 impact selon le niveau de détail de la référence (iv). Veuillez finalement indiquer si cet
14 impact est pris en compte dans le revenu requis demandé.

15 **R1.6**

16 **Comme précisé dans la pièce HQT-3, Document 1, à la page 9, le Transporteur**
17 **considère le projet IMAGINE comme l'une des nombreuses initiatives qui**
18 **pourra lui permettre d'améliorer son efficacité opérationnelle par l'installation**
19 **d'équipements et le développement de systèmes de télésurveillance**
20 **permettant de mieux connaître, en temps réel, l'état et la performance des**
21 **équipements.**

22 **De plus, tel que précisé en réponse à la question 3.1 de la demande de**
23 **renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1, le plan**
24 **de déploiement du projet IMAGINE tient compte de la priorité accordée par le**
25 **Transporteur pour la mise en conformité de ses systèmes et infrastructures**
26 **critiques (« CIP ») de la North American Electric Reliability Corporation**
27 **(« NERC »). Le Transporteur souligne que le déploiement de ce projet se**
28 **poursuit en tenant compte de ces exigences.**

29 1.7 Relativement à la référence (v), veuillez présenter l'effet net de la réorganisation des rôles
30 des stratégies de mise en route/mise en service des appareillages et de mise en route des
31 automatismes sur le coût de service 2016 et ventiler cet effet net entre ces différentes
32 composantes selon le niveau de détail de la référence (iv) incluant notamment la masse
33 salariale, les coûts capitalisés et les services externes.

34 **R1.7**

35 **L'effet net des stratégies de mise en route/mise en service du Transporteur est**
36 **une réduction des heures consacrées à ces travaux. La stratégie de mise en**
37 **route/mise en service appareillage permet cette réduction par la**
38 **responsabilisation des fournisseurs et par le respect de la réalisation des**
39 **travaux sous leur responsabilité contractuelle. De plus, la stratégie de mise en**
40 **route des automatismes vise à réduire les heures requises par une**
41 **amélioration des manières de faire générant ainsi de l'efficacité.**

42 **Le Transporteur précise que le coût global d'un projet donné incorpore les**
43 **réductions de coûts résultant des stratégies de mise en route/mise en service.**

- 1 **Ces réductions de coûts sont remises à la clientèle par voie de tarifs, une fois**
2 **ces projets intégrés à la base de tarification du Transporteur. Bien que le**
3 **Transporteur soit en mesure de planifier les projets et leurs coûts en fonction**
4 **de ces stratégies, il ne mesure pas spécifiquement et systématiquement par**
5 **projet les réductions de coûts qui en découlent. Les gains cumulatifs**
6 **dépendent quant à eux du portefeuille de projets à mettre en service dans**
7 **l'année projetée et pour lesquels il est possible d'intégrer ces façons de faire.**
- 8 **De plus, le Transporteur souligne que la stratégie de mise en route/mise en**
9 **service des automatismes est introduite en 2015 pour quelques projets ciblés**
10 **et que son application se verra élargie dans les prochaines années selon le**
11 **retour d'expérience.**
- 12 1.8 Relativement à la référence (iv), veuillez ventiler l'item « Maintenance additionnelle et
13 autres » en identifiant les différents éléments inclus sous le vocable « autres ».
- 14 **R1.8**
15 **Voir la réponse à la question 16.2 de la demande de renseignements numéro 1**
16 **de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.**
- 17 1.9 Veuillez présenter le budget absolu de maintenance en 2014, 2015 et 2016 et indiquer le
18 pourcentage de progression entre 2014 et 2016.
- 19 **R1.9**
20 **Comme précisé dans le cadre des demandes tarifaires antérieures, le**
21 **Transporteur rappelle que l'information financière relative aux activités de**
22 **base n'est pas colligée par activités. Toutefois, l'accroissement des activités**
23 **de maintenance entre l'année historique 2014 et l'année de base 2015 est de**
24 **5,0 M\$ et de 15,0 M\$ additionnel entre l'année de base 2015 et l'année témoin**
25 **2016.**
- 26 1.10 Veuillez ventiler l'effet des items « Maintenance additionnelle et autres », « Implantation et
27 application des normes CIP v5 », Programmes d'assurance qualité et innovation
28 technologique » et Budget spécifique » selon le niveau de détail de la référence (iv).
- 29 **R1.10**
30 **Le tableau suivant présente le niveau de détail demandé pour l'année**
31 **témoin 2016.**

Tableau R1.10
Détail des coûts de certains éléments de suivi particuliers 2016 (M\$)

	Maintenance additionnelle et autres	Implantation et application des normes CIP v5	Programmes d'assurance qualité et innovation technologique	Budget spécifique	Total
Charges nettes d'exploitation	22,0	2,5	6,5	7,5	38,5
• Charges brutes directes	19,4	1,7		6,4	27,5
Masse salariale	4,2	0,3		0,7	5,2
Autres charges directes	15,2	1,4		5,7	22,3
Dépenses de personnel et indemnités	1,8				1,8
Services externes	3,5	1,4		5,7	10,6
Stock, achats de biens, ressources financières, locations et autres	9,9				9,9
• Charges de services partagés	2,6	0,8	6,5	1,1	11,0
Groupe Technologie		0,8	6,5	1,1	8,4
Centre de services partagés	1,4				1,4
Unités corporatives	1,0				1,0
Hydro-Québec Équipement	0,2				0,2

1 **NORMES DE FIABILITÉ – CIP V5**

2 **Question 2**

3 **Références :**

- 4 (i) D-2015-133, p. 8
 5 (ii) R-3929-2015, HQT-1, Document 1.1, p.8
 6 (iii) HQT-5, Document 1, p. 4
 7 (iv) HQT-6, Document 2, p. 7

8 **Préambule :**

9 (i)

10 « [22] Malgré les justifications apportées par le Transporteur, la Régie considère que ce
 11 dernier aurait dû demander en temps opportun la création d'un CFR relatif à
 12 l'implantation et l'application des normes CIP v5. En effet, la Régie note que le
 13 Transporteur est au fait de l'application des normes CIP v5 depuis plusieurs années,
 14 puisqu'il a, entre autres, analysé en 2014 et en 2015 les solutions technologiques à déployer
 15 pour se conformer aux exigences de ces normes.

16 [23] Cependant, la Régie conçoit l'obligation dans laquelle se trouve le Transporteur
 17 d'initier, dès 2015, les activités nécessaires à l'implantation des normes de fiabilité CIP
 18 v5, qui devrait sous peu faire l'objet d'une demande d'adoption auprès de la Régie. Dans ce
 19 contexte, et de façon tout à fait exceptionnelle, la Régie autorise le Transporteur à créer
 20 provisoirement, à compter de la date de dépôt de la Demande, soit le 5 juin 2015, un CFR
 21 relatif à l'implantation et l'application des normes CIP v5 afin d'y comptabiliser les frais
 22 réels engagés à cette fin. »

23 (ii)

24 «
 25 3. Référence : (i) Pièce B-0002, p.5.

26 Préambule :

1 2.3 Veuillez fournir la ventilation du montant de 7 M\$ par composante de coûts.

2 R2.3

3 Le montant de 7 M\$ est composé d'activités en lien avec les normes CIP-005-5, CIP-007-5 et
4 6 CIP-010-1. La ventilation préliminaire par composante de coûts est répartie comme suit :
5 services externes (4,8 M\$), salaires (1,0 M\$), et activités de rehaussement des
6 télécommunications (1,2 M\$). »

7 Demandes :

8 3.1 Veuillez indiquer si le Transporteur a l'intention de comptabiliser dans le CFR demandé, des
9 charges qui ont été engagées avant le dépôt de la demande, soit le 5 juin 2015.

10 R3.1

11 Le Transporteur souligne que les études de faisabilité et évaluations qu'il a entreprises avant le
12 dépôt de sa demande étaient requises pour définir les activités énumérées au paragraphe 10 de
13 celle-ci, ainsi que pour être en mesure d'élaborer cette demande à la Régie. Par conséquent, il
14 souhaite comptabiliser, dans le CFR demandé, l'ensemble des charges engagées à l'égard des
15 activités non récurrentes d'implantation énumérées au paragraphe 10 de sa demande à compter
16 du 1er janvier 2015.

17 3.2 Le cas échéant, veuillez fournir le détail des coûts effectivement déboursés (coûts réels)
18 avant le dépôt de la demande pour chacune des composantes de coûts des activités
19 d'implantation énumérées ci-dessus.

20 R3.2

21 Les coûts réels engagés avant le dépôt de la demande s'établissent à 492 k\$ pour les services
22 externes, à 378 k\$ pour les salaires et à 149 k\$ en facturation interne en provenance du groupe
23 Technologie. »

24 **Questions :**

25 2.1 Veuillez indiquer si un écart entre la prévision du montant de 7 M\$ inscrit au compte de
26 frais reporté pour 2015 et le montant réel qui y sera comptabilisé affectera le rendement sur
27 l'avoir de l'actionnaire de 2016?

28 **R2.1**

29 **Comme précisé à la page 9 de la pièce HQT-4, Document 2, le solde du compte**
30 **de frais reportés (« CFR ») et la disposition de ce CFR dans les revenus requis**
31 **de l'année témoin 2016 du Transporteur seront ajustés selon les données**
32 **réelles au 31 décembre 2015, lors de la mise à jour des données afférentes aux**
33 **revenus requis suite à la décision préliminaire ayant trait à la présente**
34 **demande. Ainsi, le rendement sur l'avoir de l'actionnaire de l'année 2016 ne**
35 **sera pas affecté.**

36 2.2 Veuillez indiquer si le montant de 7M\$ inscrit à la référence (iii) sous la rubrique « Frais
37 reportés – Implantation et application des normes CIP v5 » inclut les coûts encourus avant
38 le 1er juin 2015.

39 **R2.2**

40 **Voir la réponse à la question 15.1 de la demande de renseignements numéro 1**
41 **de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.**

42 2.3 Veuillez expliquer pourquoi le montant de 7,2 M\$ pour 2016 inscrit à la référence (iii) sous

1 la rubrique « Frais reportés – Implantation et application des normes CIP v5 » n’apparaît
2 pas dans le tableau 2 de la référence (iv).

3 **R2.3**

4 **Le montant de 7,2 M\$ de l’année témoin projetée correspond à l’amortissement**
5 **du compte de frais reportés suite à la comptabilisation d’un montant projeté de**
6 **7,0 M\$ à l’année de base 2015 ainsi que les intérêts applicables pour les**
7 **années 2015 et 2016, comme présenté à la page 11, de la pièce HQT-6,**
8 **Document 1. Quant au tableau 2 de la référence (iv), celui-ci présente les**
9 **montants visant l’implantation et l’application des normes CIP v5 de 2,5 M\$ à**
10 **titre de budget récurrent et de 7,5 M\$ à titre de budget spécifique (non**
11 **récurrent) versus la décision D-2015-031.**

12 2.4 Veuillez ventiler le montant de 7 M\$ selon le niveau de détail de la référence (iii) pour
13 l’année de base 2015.

14 **R2.4**

15 **Le tableau R2.4 présente les coûts prévus par rubriques à l’année de base**
16 **2015 à titre d’implantation de la version 5 des normes CIP de la NERC.**

Tableau R2.4
Coût d’implantation et d’application des normes CIP v5 (M\$)

	Année de base 2015
Charges nettes d’exploitation	7,0
• Charges brutes directes	5,8
Masse salariale	1,0
Autres charges directes	4,8
Services externes	4,8
• Charges de services partagés	1,2
Groupe Technologie	1,2

17 2.5 Veuillez indiquer si des dépenses non récurrentes sont anticipées pour 2017 en lien avec la
18 norme CIP v5.

19 **R2.5**

20 **À ce stade, le Transporteur n’anticipe pas de dépenses non récurrentes pour**
21 **2017 en lien avec l’implantation et l’application de la version 5 des normes CIP**
22 **de la NERC.**

1 **PROJETS TECHNOLOGIQUES**

2 **Question 3**

3 **Références :**

- 4 (i) HQT-6, Document 2, p. 12
5 (ii) HQT-6, Document 2, p. 33, annexe 5
6 (iii) R-3903- 2014, HQT-6, Document 2, p. 29, annexe 5

7 **Préambule :**

- 8 (i)
9 « Plusieurs projets technologiques lancés au cours des dernières années ont porté fruit et
10 arrivent à maturité ».

11 **Questions :**

- 12 3.1 Veuillez identifier les projets technologiques lancés au cours des dernières années arrivant
13 à maturité et indiquer les coûts de chacun ces projets pour 2012, 2013, 2014 et 2015.

14 **R3.1**

15 **Le Transporteur estime que le niveau de détails demandé est excessif.**
16 **Par courtoisie, le Transporteur indique que les projets technologiques lancés**
17 **au cours des dernières années arrivant à maturité font partie d'un portefeuille**
18 **de projets d'innovation portant sur quatre grands thèmes : (1) la gestion des**
19 **actifs, volet pérennité et maintenance (assurer pour les équipements**
20 **stratégiques une gestion efficace de la maintenance et de la pérennité), (2) la**
21 **capacité de transit du réseau (assurer le développement optimal du réseau en**
22 **tirant profit des nouvelles technologies), (3) la gestion du réseau (assurer la**
23 **fiabilité et la gestion efficace du réseau) et (4) les technologies**
24 **habilitantes (simulateurs en appui à la planification et l'exploitation d'un**
25 **réseau intelligent et plus complexe).**

- 26 3.2 Veuillez justifier de ne pas inclure une baisse des besoins en lien avec l'aboutissement de
27 ces projets en contrepartie du démarrage de nouveaux projets?

28 **R3.2**

29 **Le Transporteur gère en continu un portefeuille de projets technologiques,**
30 **priorisés selon ses grands enjeux d'exploitation comme le vieillissement de**
31 **son parc d'actifs et le contrôle du réseau de transport. Ces projets sont à des**
32 **degrés divers d'avancement. Lorsqu'un projet est complété, il est remplacé**
33 **par un nouveau projet de recherche priorisé dans le domaine approprié.**

34 **Voir également la réponse à la question 17.1 de la demande de**
35 **renseignements numéro 1 de la Régie, à la pièce HQT-13, Document 1.**

- 36 3.3 Veuillez expliquer que la prévision des coûts du Groupe technologie pour l'année de base
37 2015 soit en tous points identique à celle de l'année témoin 2015 du dossier R-3903-2014.
38 Doit-on en conclure que le Transporteur n'a pas mis à jour cette prévision pour le présent
39 dossier? Dans l'affirmative, veuillez mettre à jour cette prévision.

1 **R3.3**

2 **Pour les produits à la consommation dont la facturation s'effectue en fonction**
3 **du volume réellement consommé, le Transporteur ne disposait pas de faits**
4 **nouveaux permettant d'établir une prévision différente de celle qui a été**
5 **présentée dans la pièce HQT-6, Document 2, page 29, annexe 5, du dossier**
6 **R-3903-2014.**

7 **MASSE SALARIALE ET EFFECTIFS**

8 **Question 4**

9 **Références :**

- 10 (i) HQT-6, Document 2, p. 17
11 (ii) HQT-6, Document 2, p. 20
12 (iii) HQT-6, Document 2, p. 20, tableau 8

13 **Préambule :**

- 14 (i)
15 « Les effectifs requis pour la réalisation des activités 2015 et 2016 sont déjà en place (3 339 au
16 30 avril); aucune dotation ou formation significative n'est ainsi requise ».

17 **Questions :**

- 18 4.1 Veuillez indiquer si le nombre de 3339 au 30 avril représente des ETC ou des employés.

19 **R4.1**

20 **Le nombre de 3 339 au 30 avril correspond à des effectifs et non à des ÉTC.**

- 21 4.2 Veuillez indiquer le nombre d'employés qui ont pris ou prendront leur retraite entre le 30
22 avril 2015 et 31 décembre 2015 de même qu'entre le 1er janvier 2016 et le 31 décembre
23 2016.

24 **R4.2**

25 **Pour la période entre le 1^{er} mai et le 30 septembre 2015, 73 employés ont pris**
26 **leur retraite. Pour la période du 1^{er} octobre au 31 décembre 2015, le**
27 **Transporteur prévoit que 23 employés prendront leur retraite. Pour l'année**
28 **témoin 2016, le Transporteur prévoit que 119 employés prendront leur retraite,**
29 **comme présenté à la figure 1 de la pièce HQT-6, Document 2, à la page 21.**

- 30 4.3 Considérant votre réponse à la question 4.1, la prévision de départ à la retraite pour 2015 et
31 2016 et la prévision de 3297 ETC en 2016, veuillez démontrer que le Transporteur n'aura
32 pas à faire d'embauche d'ici la fin 2016 et, le cas échéant, expliquer comment le
33 Transporteur peut être certain qu'il ne rencontrera pas de difficulté de dotation pour
34 atteindre sa prévision.

35 **R4.3**

36 **La prévision d'ÉTC présentée à la page 20 de la pièce HQT-6, Document 2**
37 **représente la force de travail en temps régulier nécessaire afin de réaliser les**
38 **différentes activités du Transporteur. Cette prévision tient compte des départs**

1 à la retraite. Certains employés peuvent partir à la retraite ou quitter pour une
2 autre division d'Hydro-Québec ou à l'externe. Ainsi, dans sa planification, le
3 Transporteur tient compte de l'effet du renouvellement de la main-d'œuvre et
4 des mouvements de personnel. Si un employé quitte, le Transporteur
5 procédera à une embauche afin de remplacer cet effectif, l'impact sera ainsi
6 nul sur les ÉTC. Le tableau 9 de la pièce HQT-6, Document 2 présente cette
7 démonstration concernant les départs à la retraite. Il est également important
8 de noter que le Transporteur peut utiliser d'autres leviers de gestion tels le
9 temps supplémentaire, l'utilisation de fournisseurs internes ou
10 d'entrepreneurs pour réaliser les travaux en projet ou en maintenance lorsqu'il
11 dénote des retards de comblements de postes tel qu'il l'a fait pour assurer la
12 réalisation des activités de maintenance de l'année historique 2014, par
13 exemple.

14 4.4 Veuillez indiquer le nombre d'ETC prévu au début de chaque trimestre de 2015 et 2016.

15 **R4.4**

16 **L'effectif en équivalent temps complet (« ÉTC ») est une mesure annuelle**
17 **d'effectifs permettant de convertir en budget la planification de la force de**
18 **travail nécessaire afin de réaliser les différentes activités du Transporteur pour**
19 **l'année de base 2015 et l'année témoin 2016.**

20 4.5 Veuillez quantifier les économies qui seront réalisées en 2016 au niveau des frais de
21 recrutement et de formation comparativement à 2014 et à l'année de base 2015. Veuillez
22 indiquer dans quel poste budgétaire sont reflétées ces économies.

23 **R4.5**

24 **Le Transporteur mentionne à la référence i) que les effectifs sont déjà en place**
25 **et que le Transporteur n'aura pas à procéder à de la dotation et de la formation**
26 **d'entrée en poste significative, ce qui aurait pu occasionner des délais dans la**
27 **réalisation des activités. Le Transporteur souligne que l'acquisition de**
28 **compétences d'un employé se fait en continu et non seulement lors de l'entrée**
29 **en poste.**

30 **Concernant la dotation, celle-ci se fait également en continu en fonction du**
31 **mouvement du personnel et le Transporteur n'entrevoit pas d'économie à ce**
32 **titre. Le Transporteur rappelle qu'en vertu des conventions collectives, le**
33 **processus d'affichage et de dotation s'applique autant aux mouvements de**
34 **personnel, pour les postes existants devenus vacants de façon permanente ou**
35 **temporaire, qu'aux nouvelles embauches. À titre d'exemple, le tableau 9 de la**
36 **pièce HQT-6, Document 2 présente les mouvements du personnel et la**
37 **dotation prévus relatifs aux départs à la retraite.**

38 4.6 Relativement à la référence (iii), veuillez justifier la hausse de 20 ETC dans la catégorie
39 « Autre » en 2015.

40 **R4.6**

41 **La hausse de 20 ÉTC dans la catégorie « Autre » de la référence (iii) pour**
42 **l'année de base 2015 s'explique majoritairement par l'embauche d'une main-**
43 **d'œuvre à l'interne plutôt que l'utilisation de consultants pour la réalisation**

1 effectifs susceptibles d'impacter la masse salariale. Les éléments influençant
2 la croissance et la décroissance de la masse salariale au sein de l'organisation
3 sont, à titre d'exemple, les effets provoqués par les modifications de
4 positionnement dans la hiérarchie des emplois, le changement de la répartition
5 de la population entre les différentes catégories d'emploi, l'économie que
6 représente le remplacement d'un employé ayant une certaine ancienneté par
7 un autre salarié avec salaire moins élevé (la différence entre le salaire des
8 employés entrants et celui des sortants), les périodes de gel d'embauches,
9 l'échelonnement dans le temps des comblements de postes et les projets
10 d'entreprise influençant le niveau d'expertise requis.

11 5.4 Veuillez confirmer la compréhension de la FCEI à l'effet que l'impact du facteur de
12 projection des salaires doit être approximativement neutre à long terme si la démographie
13 de la force de travail demeure semblable.

14 **R5.4**

15 **Le facteur de projection dépend de divers éléments, notamment des départs à**
16 **la retraite. D'autres éléments sont susceptibles d'influencer l'évolution de la**
17 **masse salariale. Le facteur de projection ne peut donc pas être neutre à long**
18 **terme.**

19 **Établi en fonction d'un historique de trois ans, le facteur de projection pour**
20 **l'année 2016 est supérieur à zéro.**

21 5.5 Veuillez indiquer si le nombre de départs à la retraite prévu pour 2016 est supérieur ou
22 inférieur au niveau de long terme moyen.

23 **R5.5**

24 **Le nombre de départs à la retraite anticipé en 2016 est du même ordre de**
25 **grandeur que la projection pour les cinq prochaines années.**

26 5.6 En présumant que le nombre de départ à la retraite soit égal ou supérieur au niveau de long
27 terme moyen, veuillez présenter les facteurs qui font en sorte que le facteur de projection
28 pour 2016 soit malgré tout supérieur à zéro.

29 **R5.6**

30 **Voir la réponse à la question 5.4.**

31 5.7 Veuillez indiquer sur quelle base le Transporteur a choisi une période de 3 ans pour établir
32 son estimation.

33 **R5.7**

34 **Un historique couvrant une période plus longue que trois ans n'aurait pas**
35 **permis de prendre assez rapidement en compte les changements plus récents**
36 **susceptibles de se produire sur le plan de la masse salariale.**

37 **En contrepartie, un facteur de projection établi en fonction du portrait d'une**
38 **seule année ne permettrait pas d'illustrer correctement la tendance des**
39 **fluctuations au sein de l'organisation et pourrait être non représentatif de**
40 **l'évolution de la masse salariale.**

1 5.8 Veuillez indiquer en quoi les trois dernières années historiques sont représentatives de
2 l'année témoin à l'égard du facteur de projection.

3 **R5.8**

4 **Voir la réponse à la question 5.7.**

5 5.9 Veuillez justifier le transfert important de postes temporaires en postes permanents
6 comparativement à 2014.

7 **R5.9**

8 **L'augmentation du nombre d'employés permanents permet à l'organisation**
9 **une stabilité pour réaliser les stratégies prévues alors que le maintien d'un**
10 **ratio d'employés temporaires / permanents permet une certaine flexibilité**
11 **organisationnelle.**

12 5.10 Quelle est la politique du Transporteur quant à la répartition de ses effectifs entre les
13 employés permanents et temporaires?

14 **R5.10**

15 **Voir la réponse à la question 5.9.**

16 5.11 Veuillez indiquer la provenance (interne ou externe) des ETC additionnels en métiers. S'ils
17 proviennent de l'interne, veuillez expliquer que cela soit possible alors que le Distributeur
18 présente également une hausse importante de ses ETC pour le groupe métiers.

19 **R5.11**

20 **Les ÉTC additionnels représentent des employés temporaires internes à**
21 **Hydro-Québec provenant, dans la très grande majorité des cas, d'Hydro-**
22 **Québec TransÉnergie ou d'Hydro-Québec Production. Le Transporteur et le**
23 **Producteur ont le même descriptif d'emploi pour le personnel métier, ce qui**
24 **facilite le comblement des postes.**

25 **PRIMES ET REVENUS DIVERS**

26 **Question 6**

27 (i) HQD-5, document 1, p. 4

28 (ii) R-3903-2014, HQD-5, document 1, p. 4

29 (iii) <http://tvanouvelles.ca/len/infos/national/archives/2015/06/20150601-133206.html>

30 **Préambule :**

31 (ii)

32 « Selon une enquête du *Journal de Montréal*, dont les chiffres ont été obtenus grâce à une
33 demande d'accès à l'information, 1635 cadres de la société d'État se sont partagé 17,9
34 millions de dollars en bonis alors que 133 cadres de direction et hauts dirigeants ont
35 touché des sommes totalisant 4,9 millions de dollars. »

36 **Questions :**

37 6.1 Veuillez énumérer les différentes situations pouvant déclencher une prime salariale et

1 ventiler la ligne « Autres » sous Primes et revenus divers en fonction de ces catégories.

2 **R6.1**

3 **Concernant la rubrique Régime de rémunération incitative selon la**
4 **performance, le Transporteur réfère l'intervenant à la réponse 7.3 de la**
5 **demande de renseignements numéro 1 de la FCEI à la pièce HQT-13,**
6 **Document 6, du dossier R-3903-2014.**

7 **Quant à la rubrique « Autres », celle-ci correspond à l'ensemble des**
8 **compensations versées aux employés en raison de conditions particulières,**
9 **difficiles ou contraignantes d'exercice du travail, comme l'éloignement et le**
10 **travail en condition d'urgence.**

11 6.2 Veuillez confirmer les montants présentés à la référence (ii).

12 **R6.2**

13 **Le Transporteur confirme que les montants cités au préambule correspondent**
14 **aux montants de rémunération incitative versés spécifiquement au personnel**
15 **cadre d'Hydro-Québec en fonction de l'atteinte des objectifs de l'année 2014.**

16 6.3 Veuillez indiquer la portion des sommes indiquées en référence (ii) attribuable au
17 Transporteur.

18 **R6.3**

19 **Les cadres et cadres de direction du Transporteur ont reçu respectivement**
20 **2,7 M\$ et 0,3 M\$ en rémunération incitative pour l'atteinte des objectifs 2014.**

21 6.4 Veuillez expliquer la réorganisation et l'évolution des Primes et revenus divers entre le
22 dossier R-3903-2014 et le présent dossier.

23 **R6.4**

24 **Le Transporteur ne constate aucun écart important entre les données de la**
25 **demande R-3903-2014 et celles de la présente demande concernant les Primes**
26 **et revenus divers.**

27 6.5 Veuillez indiquer les hypothèses utilisées quant à l'atteinte des objectifs corporatifs et
28 individuels pour établir le coût de la rémunération incitative.

29 **R6.5**

30 **Voir la réponse à la question 6.1.**

31 **SERVICES EXTERNES**

32 **Question 7**

33 **Références :**

34 (i) HQT-3, Document 2, p. 14

35 (ii) R-3903-2014, HQT-6, Document 2, p. 18

1 **Préambule :**

2 (ii)

3 « Pour les années 2014 et 2015, le Transporteur devra intervenir davantage en termes de maîtrise de
4 la végétation. Pour maintenir le niveau de risque lié à la sécurité et à la fiabilité ainsi qu'assurer un
5 retour au choix de mode d'intervention le plus approprié, le Transporteur doit augmenter ses
6 interventions dans les emprises. Ainsi, un besoin additionnel de 5,2 M\$ est planifié pour l'année de
7 base 2014. De plus, au niveau de la maîtrise de la végétation dans les postes de transport, un montant
8 est planifié pour l'année de base 2014 afin de prévenir la présence de végétation dans les postes de
9 transport (1,0 M\$).

10 **Questions:**

11 7.1 La référence (i) démontre un niveau d'activité en maîtrise de la végétation particulièrement
12 élevé en 2014. La référence (ii) indique qu'un niveau soutenu sera nécessaire en 2014 et
13 2015.

14 7.2 Veuillez présenter le budget de maîtrise de la végétation pour 2014 à 2016 de même que les
15 superficies prévues pour 2015 et 2016. Veuillez justifier l'évolution de ces deux variables
16 en faisant le lien entre les deux.

17 **R7.2**

18 **Les activités de maîtrise de la végétation sont issues d'une stratégie basée sur**
19 **la gestion des risques. Le coût de cette stratégie est évalué en moyenne entre**
20 **15 M\$ et 20 M\$ par année et permet de traiter une superficie jusqu'à**
21 **22 000 hectares. Le budget prévu en année témoin était de 16 M\$ pour les**
22 **années 2014 à 2016. Les coûts peuvent varier en fonction de plusieurs**
23 **paramètres, dont l'ampleur des contrats, les conditions du marché, le choix de**
24 **l'intervention et la période de l'année.**

25 **Dans la mesure où l'on souhaite connaître les coûts réels et les superficies**
26 **traitées 2014 ainsi que les coûts et superficies prévus pour l'année de base**
27 **2015, le Transporteur indique ce qui suit.**

28 **Le coût des interventions de maîtrise de la végétation réalisées en 2014 sont**
29 **de 18 M\$ pour 20 400 hectares traités. Les coûts prévus pour l'année de base**
30 **2015 et pour l'année témoin 2016 du présent dossier sont de 16 M\$ pour**
31 **chacune de ces années. La superficie planifiée pour l'année 2015 est d'environ**
32 **18 000 hectares. Quant à l'année 2016, la planification détaillée des**
33 **interventions n'étant pas achevée, une telle donnée n'est pas disponible.**

34 **Depuis l'année 2014, la stratégie de gestion du risque de la maîtrise de la**
35 **végétation du Transporteur repose sur une vigie du risque résiduel basée sur**
36 **les dégagements entre les conducteurs et la végétation dans les emprises et**
37 **dont le coût est estimé entre 15 M\$ et 20 M\$ par année. Cette stratégie met**
38 **davantage l'emphase sur l'identification de la végétation problématique**
39 **affectant les référentiels des années précédentes. Il s'avère donc que cette**
40 **stratégie ne repose pas uniquement sur un nombre d'hectares à traiter pour**
41 **une année donnée. Le Transporteur réitère par ailleurs que les coûts à**
42 **l'hectare de la mise en œuvre de la stratégie sont influencés, entre autres, par**
43 **le type d'intervention choisi, le volume à traiter, le moment de l'année et les**
44 **conditions de marché.**

1 7.3 Le cas échéant, veuillez justifier le maintien d'un niveau d'activité élevé en 2016.

2 **R7.3**

3 **Voir la réponse à la question 7.2.**

4 **CONTRIBUTIONS AUX ORGANISMES DE RÉGLEMENTATION**

5 **Question 8**

6 **Références :**

- 7 (i) HQT-6, document 2, p. 23
 8 (ii) Rapport annuel 2013, HQT-2, Document 1.1, p.7
 9 (iii) Rapport annuel 2014, HQT-2, Document 1.1, p.7
 10 (iv)

11 **Préambule :**

12 (i) :

13 « À titre d'information, les données de l'année témoin projetée 2016 incluent des contributions de
 14 6,1 M\$ payables aux organismes du NERC et du Northeast Power Coordinating Council, Inc.
 15 (« NPCC »), ainsi qu'à la Régie. »

16 La référence (ii) présente un écart favorable de 4 M\$ au niveau du coût des organismes de
 17 réglementation.

18 La référence (iii) présente un écart favorable de 2,3 M\$ au niveau du coût des organismes de
 19 réglementation.

20 **Questions:**

21 8.1 Veuillez présenter le budget réel et prévu de chacun des organismes de réglementation pour
 22 les années 2012 à 2016. Veuillez de plus présenter distinctement les frais des intervenants
 23 devant la Régie.

24 **R8.1**

25 **Le tableau suivant présente l'évolution du coût des organismes de**
 26 **réglementation pour les années 2012 à 2016.**

Tableau R8.1
Évolution du coût des organismes de réglementation pour les années 2012 à 2016 (M\$)

	2012		2013		2014		2015		Année témoin 2016
	D-2012-059	Année historique	D-2014-049	Année historique	D-2014-049	Année historique	D-2015-017	Année de base	
Régie de l'énergie	3,9	4,1	4,3	2,4	4,3	3,1	4,0	2,9	3,1
Frais des intervenants	1,5	0,1	1,5	1,3	1,5	0,8	1,1	0,9	1,0
NERC et NPCC (note 1)	5,4	4,7	5,0	4,6	5,3	5,1	4,6	5,6	6,1
ONE	1,6	1,7	1,1	1,1	1,2	1,0	1,3	1,1	1,4
Total	12,4	10,6	11,9	9,4	12,3	10,0	11,0	10,5	11,6

Note 1: incluant la portion facturée par la Régie de l'énergie.

27 8.2 Veuillez commenter sur la performance prévisionnelle historique du Transporteur pour ces
 28 coûts.

1 **R8.2**

2 **Les prévisions du coût des organismes de réglementation sont déterminées**
3 **sur la base des coûts historiques ainsi que par une appréciation des montants**
4 **en fonction du contexte réglementaire, du nombre de dossiers réglementaires**
5 **et de la complexité de ceux-ci. Les écarts proviennent majoritairement de la**
6 **Régie de l'énergie s'expliquant principalement par des réductions des**
7 **redevances payables à la Régie par le Transporteur attribuables à l'excédent**
8 **cumulé libre d'affectation.**

9 8.3 Veuillez justifier l'évolution de ces charges entre 2014 et 2016 en indiquant les hypothèses
10 sous-jacentes dont notamment celles relatives aux frais des intervenants en faisant le lien
11 avec les dossiers réglementaires passés et anticipés pour 2014 à 2016.

12 **R8.3**

13 **Voir la réponse à la question 8.2.**

14 **CENTRE DE SERVICES PARTAGÉS**

15 **Question 9**

16 **Références :**

17 (i) HQT-6, document 2, p. 24, tableau 11

18 **Préambule :**

19 **Question:**

20 9.1 Veuillez refaire le tableau 11 en excluant le coût de retraite.

21 **R9.1**

22 **Le Transporteur n'est pas en mesure de produire le tableau demandé puisque**
23 **le coût de retraite n'est pas disponible par domaine ou produit. Toutefois, il**
24 **soumet le tableau suivant présentant le coût de retraite par fournisseurs de**
25 **services partagés.**

**Tableau R9.1
Évolution du coût de retraite des charges de services partagés (M\$)**

	Année historique 2014	Année de base 2015	Année témoin 2016
Inclus aux charges de services partagés	14,9	17,9	12,0
Groupe Technologie	7,7	8,6	5,9
Centre de services partagés	3,3	4,3	2,9
Unités corporatives	3,9	5,0	3,2
Non réparti par produit	0,2	(3,1)	(3,2)
Groupe Technologie	(0,4)	(1,3)	(1,6)
Centre de services partagés	0,3	(0,7)	(0,8)
Unités corporatives	0,3	(1,1)	(0,8)
Total	15,1	14,8	8,8
Groupe Technologie	7,3	7,3	4,3
Centre de services partagés	3,6	3,6	2,1
Unités corporatives	4,2	3,9	2,4

1 9.2 Veuillez justifier la croissance du recours à HQ Équipement entre l'année de base et
 2 l'année témoin. Veuillez indiquer si cette croissance est incluse au montant de 22M\$
 3 additionnel prévu pour les opérations de maintenance.

4 **R9.2**

5 **Pour l'année de base 2015, le Transporteur a réduit ses besoins concernant les**
 6 **services rendus par le groupe Hydro-Québec Équipement et services partagés**
 7 **(« HQÉSP ») en réallouant ses budgets en fonction des activités à réaliser et**
 8 **des choix de ressources avec lesquels ils les réalisent. Pour l'année**
 9 **témoin 2016, une augmentation des besoins est prévue afin, entre autres, de**
 10 **réaliser différentes interventions de maintenance. Ainsi, les charges de**
 11 **services partagés de HQÉSP passe de 14,2 M\$ à l'année historique 2014**
 12 **à 14,5 M\$ pour l'année témoin 2016, soit un niveau quasi identique pour la**
 13 **période. Cette croissance n'est pas incluse au montant de 22 M\$ additionnel**
 14 **prévu pour les opérations de maintenance.**

15 align="center">**COÛTS CAPITALISÉS**

16 **Question 10**

17 **Références :**

- 18 (i) HQT-6, document 2, p. 6, lignes 24 à 27
- 19 (ii) HQT-6, document 2, p. 26

20 **Préambule :**

- 21 (i)
- 22 « Dans le cadre de la demande R-3927-2015 [note omise], le Transporteur demande la
- 23 reconnaissance des coûts futurs des frais de développement à titre d'actif réglementaire.
- 24 Dans l'éventualité où cette pratique serait refusée, un montant supplémentaire de 8,0 M\$

1 **Question:**

2 11.1 Veuillez refaire le tableau A1-1 en excluant le coût de retraite et en justifier l'évolution
3 entre 2014 et 2016.

4 **R11.1**

5 **La croissance des frais corporatifs entre 2014 et 2016 s'explique par le fait qu'à**
6 **compter de 2015, dans le but de simplifier le processus de facturation interne,**
7 **certaines unités corporatives ne facturent plus leurs services par le biais de la**
8 **facturation interne mais plutôt via les frais corporatifs. Elle est également**
9 **attribuable à l'inflation ainsi qu'à la réduction ponctuelle des charges réalisées**
10 **en 2014.**

Tableau R11.1
Évolution des frais corporatifs 2014-2016 excluant le coût de retraite

	Année historique 2014			Année de base 2015			Année témoin 2016		
	Transporteur		Hydro-Québec	Transporteur		Hydro-Québec	Transporteur		Hydro-Québec
	M \$	%	M \$	M \$	%	M \$	M \$	%	M \$
Bureaux PDG, PCA, Protectrice de la personne	0,6	31%	1,9	0,8	31%	2,7	0,7	31%	2,3
Vérification interne	2,4	31%	7,4	2,3	31%	7,5	2,4	31%	7,8
Affaires corporatives et secrétariat général	17,9	31%	57,3	19,1	31%	62,0	19,7	31%	63,3
Finances	6,2	31%	20,1	7,2	31%	23,3	8,0	31%	25,3
	27,1	31%	86,7	29,4	31%	95,5	30,8	31%	98,7

11

FACTURATION EXTERNE

12 **Question 12**

13 **Références :**

14 (i) HQT-5, document 1, p.4

15 **Question:**

16 12.1 Veuillez présenter les revenus de facturation externe réels pour les années 2011 à 2013.

17 **R12.1**

18 **Le tableau suivant présente les revenus de facturation externe pour les années**
19 **historiques 2011 à 2014.**

Tableau R12.1
Revenus de facturation externe pour les années historiques 2011 à 2014 (M\$)

	Années historiques			
	2011	2012	2013	2014
Facturation externe	3,4	5,4	10,0	9,6

1 12.2 Veuillez expliquer tout écart entre la tendance observée pour les années 2011 à 2014 et la
2 prévision 2016.

3 **R12.2**
4 **Les montants visant les années historiques 2012 à 2014 comprennent des**
5 **revenus ponctuels liés à la vente de terrains.**

6 **AMORTISSEMENT**

7 **Question 13**

8 **Références :**

- 9 (i) HQT-6, Document 3, p. 8, tableau 5
10 (ii) R-3903-2014, HQT-6, Document 3, p. 8, tableau 5
11 (iii) HQT-6, Document 3, p. 9, tableau 6
12 (iv) HQT-7, Document 1, p. 10, lignes 5 à 8
13 (v) HQT-7, Document 1, p. 16, tableau 16
14 (vi) HQT-7, Document 1, p. 17, lignes 22 à 25
15 (vii) HQT-7, Document 1, p. 19
16 (viii) HQT-7, Document 1, p. 25
17 (ix) HQT-7, Document 1, pp. 20 et 21
18 (x) HQD-6, Document 3, p. 10, tableau 7
19 (xi) HQT-7, Document 1, p. 11, tableau 10

20 **Questions:**

21 13.1 En prenant pour hypothèse un refus par la Régie de l'ensemble des modifications
22 demandées par le Transporteur dans le cadre du dossier R-3927-2015 veuillez :

23 13.1.1 refaire le tableau de la référence (i).

24 **R13.1.1**

25 **Le tableau suivant présente les informations demandées.**

**Tableau R13.1.1
Amortissement (M\$)**

Composantes	Année historique 2014	Année de base 2015	Année témoin 2016
Immobilisations corporelles en exploitation	922,9	971,9	1 025,5
Actifs incorporels	36,3	39,4	42,0
Actifs réglementaires	1,0	1,0	0,9
Retraits d'actifs	64,6	57,8	67,7
Radiation de projets	15,1	6,0	10,0
Frais reportés	(7,2)	(11,1)	(14,1)
Total	1 032,7	1 065,0	1 132,0

1 13.1.2 justifier l'évolution des différentes composantes de la dépense d'amortissement entre
2 l'année témoin 2015 (référence (ii)) et l'année de base 2015.

3 **R13.1.2**

4 **Dans le dossier R-3903-2014², la charge d'amortissement prévue pour l'année**
5 **témoin 2015 correspondait à la meilleure évaluation disponible au moment de**
6 **la préparation du dossier tarifaire. Lors du dépôt du présent dossier, le**
7 **Transporteur a actualisé sa prévision relative à la charge d'amortissement**
8 **pour l'année de base 2015.**

9 **L'écart de -11,3 M\$ relatif à l'amortissement des immobilisations corporelles**
10 **en exploitation entre l'année de base 2015 (971,9 M\$) et l'année témoin 2015**
11 **(983,2 M\$) provient principalement du décalage au niveau des mises en**
12 **service des projets d'investissement, notamment des mises en service**
13 **prévues en 2014 qui ne se sont réalisées qu'en 2015. Cet écart est en partie**
14 **compensé par l'augmentation des mises en service prévues en 2015.**

15 **En ce qui a trait à l'écart de -4,2 M\$ relatif à l'amortissement des actifs**
16 **incorporels, entre l'année de base 2015 (39,4 M\$) et l'année témoin 2015**
17 **(43,6 M\$), provient principalement du décalage au niveau des mises en service**
18 **des projets d'investissement, notamment des mises en service prévues en**
19 **2014 qui ne se sont réalisées qu'en 2015.**

20 **Une partie de ces écarts peut également provenir d'écarts favorables de coûts**
21 **relatifs aux projets mis en service en 2014.**

22 13.1.3 justifier l'évolution de l'amortissement des actifs incorporels en 2015 et 2016 par rapport à
23 2014 considérants le reclassement vers les actifs réglementaires et l'évolution des actifs
24 incorporels (référence (iv)).

25 **R13.1.3**

26 **L'augmentation de la charge d'amortissement des actifs incorporels entre**
27 **l'année historique 2014 et l'année de base 2015 est principalement due à**

² Dossier R-3903-2014 (Demande tarifaire 2015 du Transporteur).

1 l'amortissement associé aux mises en service réalisées en 2014 ainsi que
2 celles prévues en 2015.

3 **La hausse prévue de la charge d'amortissement des actifs incorporels entre**
4 **l'année de base 2015 et l'année témoin 2016 découle principalement de**
5 **l'amortissement associé aux mises en service prévues en 2015 et 2016.**

6 13.2 Relativement à la référence (iii), veuillez expliquer comment ont été calculés les retraits
7 d'actifs de nature courante pour l'année de base 2015.

8 **R13.2**

9 **La prévision des retraits d'actifs de nature courante du Transporteur pour son**
10 **année de base 2015 est établie en fonction d'un ratio révisé de retraits de**
11 **nature courante par dollar de mises en service, appliqué aux montants**
12 **projetés de mises en service ne générant pas de revenus additionnels,**
13 **présenté à la pièce HQT-9, Document 1. Le ratio révisé est établi en**
14 **considérant les retraits de nature courante et les mises en service (excluant**
15 **les contributions internes) réalisés au cours des 4 premiers mois de l'année**
16 **2015.**

17 13.3 Veuillez justifier de ne pas produire de proportions de retrait par dollar de mise en service
18 (deux lignes inférieures du tableau) pour l'année de base 2015 et confirmer que ces
19 proportions seraient sensiblement inférieures pour 2015 que ce qui est prévu pour 2016.
20 Veuillez justifier de ne pas prendre en compte cette information pour l'établissement de la
21 prévision 2016.

22 **R13.3**

23 **Pour déterminer la prévision des retraits de nature courante de son année**
24 **témoin 2016, le Transporteur considère des ratios de retraits par dollar de**
25 **mises en service distincts pour les catégories d'investissement « Croissance**
26 **des besoins » et « Maintien des actifs (pérennité) ». Ces ratios ne sont**
27 **déterminés que pour les années historiques.**

28 **Lors de l'établissement de la prévision des retraits de nature courante pour**
29 **l'année témoin 2016, les données historiques de l'année 2015 n'étaient pas**
30 **disponibles.**

31 13.4 Relativement à la référence (x), veuillez indiquer comment sont calculées et comment ont
32 été évaluées les taxes sur les services publics et les taxes municipales scolaires et en
33 expliquer l'évolution.

34 **R13.4**

35 **Les taxes municipales et scolaires sont calculées en fonction de l'évaluation**
36 **des immeubles appartenant au Transporteur. Concernant la prévision de ces**
37 **taxes, un taux d'augmentation est évalué pour chacune des municipalités et**
38 **commissions scolaires selon différents intrants, dont entre autres l'indice des**
39 **prix à la consommation (« IPC »), les changements législatifs et leurs effets**
40 **ainsi que les tendances budgétaires municipales et scolaires.**

41 **La taxe sur les services publics (« TSP ») s'applique à tout exploitant d'un**
42 **réseau de production, de transport ou de distribution d'énergie électrique.**
43 **Cette TSP est payable par Hydro-Québec au taux de 0,55 % en fonction de la**

1 valeur nette des immobilisations assujetties faisant partie du réseau qui sont
2 situés au Québec (la valeur nette des immobilisations est égale à leur coût
3 moins l'amortissement cumulé) et qui ne sont pas être portés au rôle
4 d'évaluation foncière d'une municipalité en vertu de la Loi sur fiscalité
5 municipale. Ainsi, la croissance de la TSP entre les années 2014 et 2016 est
6 attribuable aux mises en service de nouvelles immobilisations du
7 Transporteur.

8 13.5 Relativement à la référence (xi), veuillez indiquer comment seront traitées d'éventuelles
9 variations de contributions découlant du dossier R-3888-2014? Veuillez indiquer sur la
10 base de quelle méthode (actuelle ou proposée) ont été calculées les contributions.

11 **R13.5**

12 **Les contributions présentées au tableau 10 de la pièce HQT-7, Document 1 ont**
13 **été calculées selon la méthode actuelle. Par ailleurs, le dossier R-3888-2014**
14 **est en délibéré et il n'y a pas lieu de présumer, en ce moment, d'éventuelles**
15 **variations de contributions.**

16 13.6 Relativement à la référence (v), veuillez expliquer la croissance des actifs stratégiques en
17 FDR entre 2014 et 2016.

18 **R13.6**

19 **L'augmentation du solde du fonds de roulement (« FDR ») d'actifs stratégiques**
20 **entre les années 2014 et 2016 s'explique principalement par l'ajout de**
21 **11 transformateurs de puissance suite à la révision des besoins réalisée au**
22 **cours du premier semestre de l'année 2015 et, dans une moindre mesure, par**
23 **le roulement de l'inventaire qui reflète l'évolution des coûts d'acquisition des**
24 **équipements neufs.**

25 13.7 Relativement à la référence (vi), veuillez identifier les causes de la variation des mises en
26 service pour 2015.

27 **R13.7**

28 **Voir la réponse à la question 26.1 de la demande de renseignements numéro 1**
29 **de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.**

30 13.8 Veuillez confirmer que sur la liste de toutes les mises en service prévues en 2016 à la
31 référence (viii), seule l'atteinte de la mise en service en 2016 de quelques-uns (7 parmi 9
32 selon les objectifs corporatifs 2015) aura un impact sur la rémunération des gestionnaires.

33 **R13.8**

34 **Les mises en service prévues pour l'année témoin 2016 n'ont aucun impact sur**
35 **l'atteinte des objectifs corporatifs de l'année 2015.**

36 **Le régime de rémunération incitative selon la performance comporte deux**
37 **volets. Le premier porte sur le volet corporatif, dont celui-ci est conditionnel à**
38 **l'atteinte d'un déclencheur financier. Le Transporteur confirme que les**
39 **objectifs corporatifs 2015 sont basés sur l'atteinte des résultats de la**
40 **réalisation de mises en service prévues pour neuf projets identifiés à la pièce**
41 **HQT-3, Document 2, à la page 23. Concernant le deuxième volet, celui-ci porte**
42 **sur les objectifs individuels contribuant à l'atteinte des objectifs de la division.**

1 **Ainsi, les objectifs individuels des gestionnaires responsables des**
2 **installations impliqués dans les projets portent sur l'ensemble des mises en**
3 **services. Les deux volets du régime sont inclus dans les prévisions des**
4 **revenus requis à un degré d'atteinte des résultats à la cible de 67 %.**

5 13.9 Relativement à la référence (ix), veuillez indiquer pour chacune des mesures
6 supplémentaires identifiées par le Transporteur, lesquelles n'étaient pas présentes en 2014.

7 **R13.9**

8 **Comme mentionné en preuve, les mesures identifiées à la référence (ix) sont**
9 **essentiellement des mesures supplémentaires mises en place en 2015 pour**
10 **améliorer le respect du calendrier de réalisation des projets d'investissement.**
11 **L'évolution des mesures en 2015 est associée à un renforcement des**
12 **processus, des rôles et de la responsabilisation de l'ensemble des**
13 **intervenants dans la réalisation des projets. En effet, les gestionnaires de la**
14 **ligne hiérarchique responsable des installations impliqués dans les projets**
15 **visant leurs postes sont en mesure d'apprécier l'évolution au jour le jour des**
16 **projets sur le terrain et s'ajoutent aux répondants actuels ainsi qu'aux**
17 **mesures d'amélioration déjà en place concernant les phases de conception, de**
18 **planification et de réalisation des projets.**

19 **Plus concrètement, la planification des horizons de remise d'appareillage sont**
20 **partagés et mis à jour entre le groupe Hydro-Québec Équipement et services**
21 **partagés (« HQÉSP ») et la vice-présidence – Exploitation des installations**
22 **(« VPEI ») pour que ces derniers soient en mesure d'assurer la réalisation des**
23 **travaux et les activités de mise en route/mise en service des projets. La VPEI**
24 **peut ainsi apporter les ajustements nécessaires à sa planification de main-**
25 **d'œuvre via la planification opérationnelle consolidée (« POC ») ainsi qu'à**
26 **l'ordonnancement de ces travaux et, au besoin à l'ordonnancement des autres**
27 **travaux prévus par l'équipe. Cette vue provinciale sur les travaux à effectuer et**
28 **les ajustements en cours d'année permettent aussi de mieux synchroniser et**
29 **d'optimiser la planification des plages de retraits.**

30 **L'implication et la responsabilisation des gestionnaires en territoire qui sont à**
31 **même de poser des gestes concrets pour contribuer au respect des**
32 **échéanciers, représentent un ajout important aux initiatives en place. Les**
33 **gestionnaires sont contributifs en amont dans les phases de planification des**
34 **projets que ce soit en ce qui concerne les façons d'intégrer les équipements**
35 **dans les postes, l'ingénierie choisie, les gammes d'heures requises pour**
36 **l'installation. Leur contribution se manifeste également en fin de processus en**
37 **ce qui a trait à la mise en service et à la transposition des meilleures pratiques**
38 **d'un projet à un autre, mais aussi dans la coordination terrain avec les**
39 **partenaires tels que le Distributeur, le Producteur ou le groupe Technologie**
40 **qui ont parfois des activités à réaliser afin que le Transporteur puisse réaliser**
41 **sa mise en service.**

42 **De plus, le Transporteur poursuit ses efforts d'optimisation de la chaîne**
43 **d'approvisionnement ainsi que l'initiative concernant la mise en route en**
44 **automatismes visant la diminution des heures requises et le recours à une**
45 **force de travail externe dans certains projets.**

1 **Malgré toutes les améliorations mises en place, le Transporteur peut devoir**
2 **gérer des situations imprévues ayant des impacts sur les délais de réalisation,**
3 **comme en 2014, où il a dû gérer la continuité de service alors qu'un conflit de**
4 **travail des techniciens, essentiels aux activités de mises en service, prévalait.**

5 13.10 Pour chacune des principales raisons expliquant l'écart observé en 2014, veuillez indiquer
6 les mesures supplémentaires qui permettront d'en réduire l'impact.

7 **R13.10**

8 **Voir la réponse à la question 13.9 ainsi que la réponse à la question 1.1 de la**
9 **demande de renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-5,**
10 **Document 1 du Rapport annuel 2014 du Transporteur.**