Demande de modification des tarifs de transport pour l'année 2016
(Cause tarifaire 2016)

DOSSIER R-3934-2015

EFFICIENCE

Question 1

Références :

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

Préambule :

(i)

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

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

Questions:

1.1 Veuillez confirmer que, contrairement au dernier dossier tarifaire, le Transporteur est maintenant en mesure de quantifier l'effet de l'accroissement de la maintenance préventive (en particulier le scénario optimal) sur les coûts.
1.2 Veuillez présenter les analyses au soutient de la prétention du Transporteur à l'effet de l'augmentation de la maintenance préventive est bénéfique sur les coûts.
1.3 Veuillez indiquer quels sont les scénarios comparés pour en venir à cette conclusion (statu quo versus maintenance préventive augmentée?, autres?).
1.4 Veuillez quantifier les économies sur la période d'analyse utilisée découlant de l'augmentation de la maintenance préventive versus la stratégie de comparaison utilisée pour en venir à cette conclusion.
1.5 Veuillez quantifier l'impact global sur le revenu requis 2016 de l'augmentation de la maintenance préventive versus la stratégie de comparaison utilisée pour en venir à cette conclusion. Veuillez de plus distinguer l'impact sur les dépenses d'exploitation, le rendement et l'amortissement.
1.6 Relativement à la référence (iii), veuillez indiquer quel est l'impact de l'arrêt temporaire du déploiement du projet Imagine sur le revenu requis 2016. Veuillez de plus ventiler cet impact selon le niveau de détail de la référence (iv). Veuillez finalement indiquer si cet impact est pris en compte dans le revenu requis demandé.
1.7 Relativement à la référence (v), veuillez présenter l'effet net de la réorganisation des rôles des stratégies de mise en route/mise en service des appareillages et de mise en route des automatismes sur le coût de service 2016 et ventiler cet effet net entre ces différentes composantes selon le niveau de détail de la référence (iv) incluant notamment la masse salariale, les coûts capitalisés et les services externes.
1.8 Relativement à la référence (iv), veuillez ventiler l'item « Maintenance additionnelle et autres » en identifiant les différents éléments inclus sous le vocable « autres ».
1.9 Veuillez présenter le budget absolu de maintenance en 2014, 2015 et 2016 et indiquer le pourcentage de progression entre 2014 et 2016.
1.10 Veuillez ventiler l'effet des items « Maintenance additionnelle et autres », « Implantation et application des normes CIP v5 », Programmes d'assurance qualité et innovation technologique » et Budget spécifique » selon le niveau de détail de la référence (iv).

NORMES DE FIABILITÉ – CIP V5

<u>Question 2</u>

Références :

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

Préambule :

(i)

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

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

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

Préambule :
2.3 Veuillez fournir la ventilation du montant de 7 M$ par composante de coûts.
R2.3
Le montant de 7 M$ est composé d'activités en lien avec les normes CIP-005-5, CIP-007-5 et 6 CIP-010-1. La ventilation préliminaire par composante de coûts est répartie comme suit : services externes (4,8 M$), salaires (1,0 M$), et activités de rehaussement des télécommunications (1,2 M$). »

Demandes :

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

R3.1
Le Transporteur souligne que les études de faisabilité et évaluations qu'il a entreprises avant le dépôt de sa demande étaient requises pour définir les activités énumérées au paragraphe 10 de celle-ci, ainsi que pour être en mesure d'élaborer cette demande à la Régie. Par conséquent, il souhaite comptabiliser, dans le CFR demandé, l'ensemble des charges engagées à l'égard des activités non récurrentes d'implantation énumérées au paragraphe 10 de sa demande à compter du 1er janvier 2015.

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

R3.2
Les coûts réels engagés avant le dépôt de la demande s'établissent à 492 k$ pour les services externes, à 378 k$ pour les salaires et à149 k$ en facturation interne en provenance du groupe Technologie. »

Questions :

2.1 Veuillez indiquer si un écart entre la prévision du montant de 7 M$ inscrit au compte de frais reporté pour 2015 et le montant réel qui y sera comptabilisé affectera le rendement sur l'avoir de l'actionnaire de 2016?
2.2 Veuillez indiquer si le montant de 7M$ inscrit à la référence (iii) sous la rubrique « Frais reportés – Implantation et application des normes CIP v5 » inclut les coûts encourus avant le 1er juin 2015.
2.3 Veuillez expliquer pourquoi le montant de 7,2 M$ pour 2016 inscrit à la référence (iii) sous la rubrique « Frais reportés – Implantation et application des normes CIP v5 » n'apparaît pas dans le tableau 2 de la référence (iv).
2.4 Veuillez ventiler le montant de 7 M$ selon le niveau de détail de la référence (iii) pour l'année de base 2015.
2.5 Veuillez indiquer si des dépenses non récurrentes sont anticipées pour 2017 en lien avec la norme CIP v5.

PROJETS TECHNOLOGIQUES

Question 3

Références :

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

Préambule :

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

Questions :

3.1 Veuillez identifier les projets technologiques lancés au cours des dernières années arrivant à maturité et indiquer les coûts de chacun ces projets pour 2012, 2013, 2014 et 2015.
3.2 Veuillez justifier de ne pas inclure une baisse des besoins en lien avec l'aboutissement de ces projets en contrepartie du démarrage de nouveaux projets?
3.3 Veuillez expliquer que la prévision des coûts du Groupe technologie pour l'année de base 2015 soit en tous points identique à celle de l'année témoin 2015 du dossier R-3903-2014. Doit-on en conclure que le Transporteur n'a pas mis à jour cette prévision pour le présent dossier? Dans l'affirmative, veuillez mettre à jour cette prévision.

MASSE SALARIALE ET EFFECTIFS

Question 4

Références :

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

Préambule :

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

Questions :

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

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

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

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

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

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

FACTEUR DE PROJECTION DES SALAIRES

Question 5

Références :

(i) HQT-6, Document 2, p. 18

Préambule :

(i)

« Le Transporteur a pris acte des observations de la Régie et, dans le but de raffiner ses paramètres de projections salariales, celui-ci a travaillé de concert avec la vice-présidence – Ressources humaines d'Hydro-Québec afin de revoir la méthode d'établissement du taux des progressions salariales. Ainsi, un facteur de projection mesurant l'évolution de la masse salariale a été établi selon la moyenne historique des trois dernières années et correspond à 0,8 % pour l'année témoin 2016 (voir section 2.1). Celui-ci englobe les mouvements de personnel susceptibles de se produire annuellement (promotions, départs à la retraite, nouvelles embauches, progressions salariales des employés, etc.). Il intègre également les éléments influençant la croissance et la décroissance de la masse salariale. Sans ce raffinement, un taux de progression salariale, tel qu'utilisé lors des dossiers tarifaires précédents, aurait été de 1,0%. ».

Questions :

5.1 Veuillez indiquer si le facteur de projection est calculé pour Hydro-Québec dans son ensemble ou pour chaque division distinctement.
5.2 Veuillez indiquer les autres mouvements de personnels que sous-tend le terme « etc. ».
5.3 Veuillez indiquer à quoi réfère le Transporteur lorsqu'il mentionne les « éléments influençant la croissance et la décroissance de la masse salariale ».
5.4 Veuillez confirmer la compréhension de la FCEI à l'effet que l'impact du facteur de projection des salaires doit être approximativement neutre à long terme si la démographie de la force de travail demeure semblable.
5.5 Veuillez indiquer si le nombre de départs à la retraite prévu pour 2016 est supérieur ou inférieur au niveau de long terme moyen.
5.6 En présumant que le nombre de départ à la retraite soit égal ou supérieur au niveau de long terme moyen, veuillez présenter les facteurs qui font en sorte que le facteur de projection pour 2016 soit malgré tout supérieur à zéro.
5.7 Veuillez indiquer sur quelle base le Transporteur a choisi une période de 3 ans pour établir son estimation.
5.8 Veuillez indiquer en quoi les trois dernières années historiques sont représentatives de l'année témoin à l'égard du facteur de projection.
5.9 Veuillez justifier le transfert important de postes temporaires en postes permanents comparativement à 2014.
5.10 Quelle est la politique du Transporteur quant à la répartition de ses effectifs entre les employés permanents et temporaires?
5.11 Veuillez indiquer la provenance (interne ou externe) des ETC additionnels en métiers. S'ils proviennent de l'interne, veuillez expliquer que cela soit possible alors que le Distributeur présente également une hausse importante de ses ETC pour le groupe métiers.

PRIMES ET REVENUS DIVERS

Question 6

(i) HQD-5, document 1, p. 4
(ii) R-3903-2014, HQD-5, document 1, p. 4
(iii) http://tvanouvelles.ca/lcn/infos/national/archives/2015/06/20150601-133206.html

Préambule :

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

Questions :

6.1 Veuillez énumérer les différentes situations pouvant déclencher une prime salariale et ventiler la ligne « Autres» sous Primes et revenus divers en fonction de ces catégories.
6.2 Veuillez confirmer les montants présentés à la référence (ii).
6.3 Veuillez indiquer la portion des sommes indiquées en référence (ii) attribuable au Transporteur.
6.4 Veuillez expliquer la réorganisation et l'évolution des Primes et revenus divers entre le dossier R-3903-2014 et le présent dossier.
6.5 Veuillez indiquer les hypothèses utilisées quant à l'atteinte des objectifs corporatifs et individuels pour établir le coût de la rémunération incitative.

SERVICES EXTERNES

Question 7

Références :

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

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

Préambule :

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

Questions:

7.1 La référence (i) démontre un niveau d'activité en maîtrise de la végétation particulièrement élevé en 2014. La référence (ii) indique qu'un niveau soutenu sera nécessaire en 2014 et 2015.
7.2 Veuillez présenter le budget de maîtrise de la végétation pour 2014 à 2016 de même que les superficies prévues pour 2015 et 2016. Veuillez justifier l'évolution de ces deux variables en faisant le lien entre les deux.
7.3 Le cas échéant, veuillez justifier le maintien d'un niveau d'activité élevé en 2016.

CONTRIBUTIONS AUX ORGANISMES DE RÉGLEMENTATION

Question 8

Références :

(i) HQT-6, document 2, p. 23

(ii) Rapport annuel 2013, HQT-2, Document 1.1, p.7
(iii) Rapport annuel 2014, HQT-2, Document 1.1, p.7
(iv)

Préambule :

(i) :

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

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

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

Questions:

8.1 Veuillez présenter le budget réel et prévu de chacun des organismes de réglementation pour les années 2012 à 2016. Veuillez de plus présenter distinctement les frais des intervenants devant la Régie.
8.2 Veuillez commenter sur la performance prévisionnelle historique du Transporteur pour ces coûts.
8.3 Veuillez justifier l'évolution de ces charges entre 2014 et 2016 en indiquant les hypothèses sous-jacentes dont notamment celles relatives aux frais des intervenants en faisant le lien avec les dossiers réglementaires passés et anticipés pour 2014 à 2016.

CENTRE DE SERVICES PARTAGÉS

Question 9

Références :

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

Préambule :

Question:

9.1 Veuillez refaire le tableau 11 en excluant le coût de retraite.
9.2 Veuillez justifier la croissance du recours à HQ Équipement entre l'année de base et l'année témoin. Veuillez indiquer si cette croissance est incluse au montant de 22M$ additionnel prévu pour les opérations de maintenance.

COÛTS CAPITALISÉS

Question 10

Références :

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

Préambule :

(i)
« Dans le cadre de la demande R-3927-2015 [note omise], le Transporteur demande la reconnaissance des coûts futurs des frais de développement à titre d'actif réglementaire. Dans l'éventualité où cette pratique serait refusée, un montant supplémentaire de 8,0 M$ devra être demandé au niveau des CNE »

Question:

10.1 Veuillez expliquer pourquoi, considérant la demande du Transporteur (référence (i)), les coûts liés aux programmes d'assurance qualité et d'innovation technologique ne sont pas capitalisables?
10.2 Veuillez justifier la décroissance du nombre d'heures de prestation de travail aux investissements alors que le Transporteur mentionne que son réseau est vieillissant. Au-delà de la maintenance, le réseau n'est-il pas également plus susceptible de requérir des interventions capitalisables?

FRAIS CORPORATIFS

Question 11

Références :

(i) HQT-6, document 1, p. 13

Préambule :

(i)
« Dans le cadre de la demande R-3927-2015 [note omise], le Transporteur demande la reconnaissance des coûts futurs des frais de développement à titre d'actif réglementaire. Dans l'éventualité où cette pratique serait refusée, un montant supplémentaire de 8,0 M$ devra être demandé au niveau des CNE »

Question:

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

FACTURATION EXTERNE

Question 12

Références :

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

Question:

12.1 Veuillez présenter les revenus de facturation externe réels pour les années 2011 à 2013.
12.2 Veuillez expliquer tout écart entre la tendance observée pour les années 2011 à 2014 et la prévision 2016.

AMORTISSEMENT

Question 13

Références :

(i) HQT-6, Document 3, p. 8, tableau 5
(ii) R-3903-2014, HQT-6, Document 3, p. 8, tableau 5
(iii) HQT-6, Document 3, p. 9, tableau 6
(iv) HQT-7, Document 1, p. 10, lignes 5 à 8
(v) HQT-7, Document 1, p. 16, tableau 16

(vi) HQT-7, Document 1, p. 17, lignes 22 à 25
(vii) HQT-7, Document 1, p. 19
(viii) HQT-7, Document 1, p. 25
(ix) HQT-7, Document 1, pp. 20 et 21
(x) HQD-6, Document 3, p. 10, tableau 7
(xi) HQT-7, Document 1, p. 11, tableau 10

Questions:

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

13.1.1 refaire le tableau de la référence (i).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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