

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 2 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) RELATIVE À LA
DEMANDE DU TRANSPORTEUR DE MODIFICATION DES TARIFS ET CONDITIONS
DES SERVICES DE TRANSPORT POUR L'ANNÉE 2017**

ORGANIGRAMME

- 1. Références :**
- (i) Pièce [B-0007](#);
 - (ii) Dossier R-3934-2015, pièce [B-0007](#);
 - (iii) Dossier R-3903-2014, pièce [B-0007](#);
 - (iv) Pièce [B-0042](#), p. 5 et 7.

Préambule :

(i) Le Transporteur présente l'organigramme d'Hydro-Québec TransÉnergie et celui de la Haute direction d'Hydro-Québec au 6 juin 2016. Ce dernier décrit les vice-présidences ainsi que les présidents des 4 grandes divisions d'Hydro-Québec.

(ii) Le Transporteur présente l'organigramme d'Hydro-Québec TransÉnergie au 24 avril 2015 et celui de la Haute direction d'Hydro-Québec au 6 juillet 2015.

(iii) Le Transporteur présente l'organigramme détaillé d'Hydro-Québec TransÉnergie au 7 juillet 2014 et celui de la Direction générale d'Hydro-Québec au 16 juin 2014.

(iv) Le Transporteur mentionne, à la page 5 de la pièce B-0042 :

« Les données de l'année historique 2015 reflètent les données réelles de l'état des résultats réglementaires du Transporteur pour l'année 2015, telles qu'elles sont présentées dans le Rapport annuel 2015 du Transporteur. Ces données tiennent compte des ajustements suivants apportés à la structure organisationnelle à la fin de l'année 2015 :

- *Création du groupe Développement de l'entreprise, planification stratégique et innovation;*
- *Transfert des ressources de la direction Planification financière et Contrôleur vers le groupe Direction financière et contrôle;*
- *Transfert des actifs et des ressources de la direction Informatique du transport vers la vice-présidence Technologies de l'information et des communications (« VP TIC »).*

À la page 7 de cette même pièce, la note 2 précise :

« Création du groupe Développement de l'entreprise, planification stratégique et innovation, transferts des actifs et des ressources de la direction Planification financière et Contrôleur du Transporteur vers le groupe Direction financière et contrôle et de la direction informatique du

transport du Transporteur vers la vice-présidence Technologies de l'information et des communications ».

Demandes :

- 1.1 Veuillez produire, selon le même niveau de détail que ceux présentés à la référence (iii), les organigrammes d'Hydro-Québec TransÉnergie et de la Direction générale d'Hydro-Québec en vigueur au moment du dépôt du présent dossier et ceux en vigueur au moment du dépôt du dossier tarifaire R-3934-2015.
- 1.2 Veuillez identifier, dans chacun de ces organigrammes, les structures et sous-structures visées par les différents transferts.

- 2. Références :**
- (i) Pièce [B-0007](#);
 - (ii) Pièce [B-0042](#), p. 5 et 7;
 - (ii) [Code de conduite du Transporteur](#).

Préambule :

- (i) L'organigramme de la Haute direction mentionne la Vice-présidente exécutive et chef de la direction financière.
- (ii) Le Transporteur mentionne, à la page 5 de la pièce B-0042 :

« Les données de l'année historique 2015 reflètent les données réelles de l'état des résultats réglementaires du Transporteur pour l'année 2015, telles qu'elles sont présentées dans le Rapport annuel 2015 du Transporteur 2. Ces données tiennent compte des ajustements suivants apportés à la structure organisationnelle à la fin de l'année 2015 :

- *Création du groupe Développement de l'entreprise, planification stratégique et innovation;*
- *Transfert des ressources de la direction Planification financière et Contrôleur vers le groupe Direction financière et contrôle;*
- *Transfert des actifs et des ressources de la direction Informatique du transport vers la vice-présidence Technologies de l'information et des communications (« VP TIC »).*

À la page 7 de cette même pièce, la note 2 précise :

« Création du groupe Développement de l'entreprise, planification stratégique et innovation, transferts des actifs et des ressources de la direction Planification financière et Contrôleur du Transporteur vers le groupe Direction financière et contrôle et de la direction informatique du

transport du Transporteur vers la vice-présidence Technologies de l'information et des communications ».

(iii) Le Code de conduite du Transporteur mentionne, entre autres :

« 3.1 Le présent Code de conduite vise à prévenir toute forme de traitement préférentiel par le Transporteur en faveur de ses entités affiliées, en régissant les comportements et les échanges d'employés et d'informations.

3.2 Le présent Code de conduite vise aussi à prévenir que les activités commerciales des entités affiliées du Transporteur soient financées, en tout ou en partie, par les clients du service de transport, en encadrant les transactions du Transporteur avec ses entités affiliées.

[...]

4.1 Le Transporteur est distinct des autres divisions et unités administratives réalisant les activités corporatives de la Société et ses filiales.

4.2 Les bureaux du Transporteur doivent être séparés physiquement de ceux de ses entités affiliées, à l'exception des personnes qui œuvrent au sein même du Transporteur et dont les activités ne sont pas réglementées en vertu de la Loi.

[...]

Transactions avec des entités affiliées du Transporteur

4.19 Les actifs, les biens et les services, liés ou non à l'électricité, cédés ou fournis par le Transporteur à ses entités affiliées, doivent l'être conformément à la politique de prix de cession reconnue par la Régie et décrite à la section 5 du présent Code de conduite.

Lorsque des employés du Transporteur sont détachés auprès d'entités affiliées du Transporteur pendant certaines périodes, le coût de leurs services doit lui être remboursé conformément à la politique de prix de cession reconnue par la Régie et décrite à la section 5 du présent Code de conduite.

4.20 Les actifs, les biens et les services, liés ou non à l'électricité, qui sont acquis par le Transporteur auprès d'entités affiliées du Transporteur doivent l'être conformément à la politique de prix de cession reconnue par la Régie et décrite à la section 5 du présent Code de conduite.

Lorsque des employés des entités affiliées du Transporteur sont détachés auprès de celui-ci pendant certaines périodes, le coût de leurs services pour le Transporteur doit être conforme à la politique de prix de cession reconnue par la Régie et décrite à la section 5 du présent Code de conduite.

5. POLITIQUE DE PRIX DE CESSION

5.1 Les prix de cession utilisés lors de transactions impliquant le Transporteur et ses entités affiliées doivent correspondre au coût complet des biens ou services offerts, incluant un rendement sur les actifs utilisés pour fournir ces biens ou ces services en utilisant le taux du coût du capital alors en vigueur pour établir le rendement de la base de tarification du Transporteur.

S'il n'est pas possible de connaître avec précision le coût complet d'un bien ou d'un service fourni par une entité affiliée, le Transporteur doit préparer une estimation de ce coût complet, incluant une justification des hypothèses qu'il aura alors retenues.

5.2 Quant aux cessions d'actifs entre le Transporteur et ses entités affiliées et, dans le cas d'une filiale, s'il s'agit d'une filiale à 100 %, le prix de cession doit correspondre au coût comptable de ces actifs. Quand il y a présence de tiers, la cession s'effectue à un prix négocié.

5.3 Le Transporteur doit soumettre à la Régie, pour autorisation préalable, toute exception aux exigences des articles 5.1 et 5.2 et préciser en quoi elle est nécessaire et justifiée.

6. RESPONSABLE DE L'APPLICATION DU CODE

6.1 Le directeur Commercialisation du Transporteur est responsable de l'application des règles énoncées dans le présent Code de conduite.

Il peut édicter des règles de gestion interne auprès des gestionnaires du Transporteur, que ceux-ci doivent appliquer et sur lesquelles ils doivent rendre des comptes.

[...]

6.4 Le directeur Commercialisation du Transporteur doit présenter annuellement à son président un rapport sur l'application du Code de conduite, accompagné d'une attestation de conformité de son Contrôleur.

Ce rapport annuel sur l'application du Code de conduite doit être déposé auprès de la Régie. »

Demandes :

- 2.1 Veuillez confirmer que la direction Planification financière et contrôle correspond à la Vice Présidence exécutive et chef de la direction financière.
- 2.2 Veuillez expliquer en détail le transfert effectué à l'égard des actifs et des ressources du Contrôleur.
- 2.3 Veuillez confirmer que le Contrôleur ne relève plus du Transporteur.

- 2.4 Veuillez préciser l'impact de ce changement eu égard à l'article 6.4 du Code de conduite qui stipule que la responsabilité de fournir l'attestation de conformité relève du Contrôleur du Transporteur.
- 2.5 Veuillez préciser si la responsabilité de fournir l'attestation de conformité prévue à l'article 6.4 du Code de conduite relève toujours du Contrôleur.
- 2.5.1 Dans la négative, veuillez expliquer.
- 2.5.2 Dans l'affirmative, eu égard, notamment, aux objectifs du Code de conduite (articles 3.1 et 3.2), veuillez expliquer qu'un employé d'une entité « affiliée » du Transporteur (Annexe 1 du Code de conduite), puisse assumer la responsabilité de fournir l'attestation de conformité.
- 2.6 Veuillez expliquer la manière dont le Directeur Commercialisation du Transporteur entend s'assurer de l'application des règles énoncées dans le présent Code de conduite, étant donné le transfert des ressources du Contrôleur à une entité autre que le Transporteur.
- 2.7 Veuillez détailler, pour chaque transfert qui concerne le Transporteur, les prix de cession des actifs, des biens et des services.
- 2.8 Veuillez détailler, en les identifiant, les activités, initialement sous la charge du Transporteur, visées par le transfert des actifs et des ressources de la direction Informatique du transport vers la vice-présidence Technologies de l'information et des communications («VPTIC»).

PRINCIPES RÉGLEMENTAIRES ET MÉTHODES COMPTABLES

Disjoncteurs de modèle PK

3. **Références :**
- (i) Pièce [B-0013](#), p. 11;
 - (ii) Pièce [B-0042](#), p. 8 et 9;
 - (iii) Décision [D-2009-015](#), p. 30.

Préambule :

(i) « *La stratégie envisagée par le Transporteur consiste à conserver les résultats d'une répartition sur deux ans, soit la durée du projet, ce qui donnerait lieu, dans les faits, à un décalage d'un an des impacts sur les revenus requis. Pour ce faire, le Transporteur demande à la Régie d'autoriser une disposition sur deux ans des montants qui seront comptabilisés, sur la base des données réelles, au CFR – Disjoncteurs PK prioritaires et au CFR – Disjoncteurs PK résiduels. Si autorisées, ces modalités permettront de répartir les impacts sur les revenus requis sur deux ans avec des effets anticipés de 55,2 M\$ et de 55,8 M\$ en 2017 et 2018 respectivement pour un grand total de 111,0 M\$ incluant les intérêts.*

Les impacts des modalités de disposition demandées pour les deux CFR ont été reflétés dans la présente demande tarifaire en fonction des données projetées. Ces données seront ajustées selon les données réelles au 31 décembre des années 2016 et 2017, respectivement pour chacun des deux CFR visés, lors de la mise à jour des données afférentes aux revenus requis à la suite des décisions préliminaires ayant trait à la présente demande tarifaire et à la demande tarifaire suivante, selon les mêmes modalités de disposition que celles prévalant pour le CFR visant les projets non autorisés ».

(ii) « *Le Transporteur considère que les différences entre le CFR autorisé dans la décision D-2016-077 et la nouvelle pratique comptable réglementaire demandée dans le cadre du présent dossier proviennent de la nature des frais à y verser et en particulier de l'année au cours de laquelle ces frais seront engagés.*

En effet, le Transporteur rappelle que le CFR autorisé dans la décision D-2016-077 visait à couvrir les frais de 2016 qui n'ont pu être prévus dans les revenus requis du Transporteur pour cette même année. Ces frais sont décrits comme suit :

- la charge d'amortissement liée au retrait d'actifs découlant du remplacement des disjoncteurs PK visés par les travaux urgents et à la réduction de leurs durées de vie utile;*
- la charge d'amortissement liée aux nouveaux disjoncteurs SF₆;*
- le rendement découlant de l'ajout, à la base de tarification du Transporteur, des nouveaux disjoncteurs à compter de leur mise en service, au taux applicable conformément aux décisions de la Régie;*
- la charge d'amortissement, constatée pour l'année 2016, liée à la réduction des durées de vie utile des disjoncteurs résiduels et actifs connexes, nette de la réduction du rendement découlant de cette réduction des durées de vie utile.*

Le Transporteur précise que la demande de création d'un second CFR, formulée dans le cadre du présent dossier, vise à comptabiliser la charge d'amortissement circonstancielle significative pour l'année 2017 liée exclusivement à la réduction des durées de vie utile et aux retraits des disjoncteurs résiduels et des actifs connexes, nette de la réduction du rendement en découlant (« Charge exceptionnelle pour l'année 2017 »), et particulièrement à en permettre la disposition sur 2 ans, soit la durée du projet visé au dossier R-3968-2016, à compter de l'année 2017 ».
[nous soulignons]

(iii) « *La Régie accepte, sous réserve des précisions qui suivent, la proposition du Transporteur de modifier la règle existante et de comptabiliser, sauf exception, dans les charges de l'année où ils sont constatés, les coûts nets découlant des retraits d'actifs.*

La Régie accepte également l'approche proposée par le Transporteur d'inclure dans les charges de l'année témoin projetée une projection des coûts découlant des retraits d'actifs anticipés pour l'année à venir.

La Régie considère que l'adoption de la nouvelle règle visant à comptabiliser les coûts nets reliés aux retraits d'actifs à la dépense de l'année où ils sont constatés ne dispense pas le Transporteur de justifier les retraits d'actifs proposés et de requérir une décision de la Régie aux fins de leur inclusion dans les tarifs. Pour les cas d'ordre exceptionnel, la période d'amortissement pourra être fixée selon les circonstances, sans toutefois excéder 5 ans.

Ainsi, l'approche retenue atténuée, de façon significative, la problématique de rémunération d'actifs non utiles à la prestation du service tout en préservant la discrétion de la Régie d'ajuster la période de récupération dans les tarifs, lorsque jugé nécessaire ». [nous soulignons]

Demandes :

- 3.1 Veuillez commenter la possibilité de disposer le CFR – Disjoncteurs PK prioritaires et le CFR – Disjoncteurs PK, sur trois, quatre et cinq ans en élaborant sur les avantages et inconvénients de chacun de ces scénarios.
- 3.2 Veuillez fournir les résultats annuels sur le revenu requis et ses composantes, à partir de l'année témoin 2017, d'une disposition du compte de frais reportés sur trois, quatre et cinq ans, toutes choses étant égales par ailleurs.
- 3.3 Veuillez présenter l'impact tarifaire de chacun des scénarios mentionnés aux questions précédentes.
 - 3.3.1 Veuillez comparer et commenter les résultats présentés aux questions 3.2 et 3.3 ci-dessus.
- 3.4 Veuillez indiquer, concernant le CFR visé par la nouvelle pratique comptable réglementaire demandée dans le cadre du présent dossier (référence (ii)), les montants associés à chacune des composantes, soit :
 - la charge d'amortissement liée à la réduction des durées de vie utile;
 - la charge d'amortissement liée aux retraits des disjoncteurs résiduels et des actifs connexes et
 - la réduction du rendement.

4. **Référence :** Pièce [B-0042](#), p. 10 et 11.

Préambule :

« Le projet de remplacement des disjoncteurs de modèle PK est le déclencheur de la révision des durées de vie utile des disjoncteurs de modèle PK. La durée de vie utile représente la période pendant laquelle on peut s'attendre à ce qu'un actif, seul ou en combinaison avec d'autres, contribue directement ou indirectement aux flux de trésorerie futurs de l'entreprise.

[...]

Le Transporteur soutient que cette réduction des durées de vie utile a un impact seulement sur les années 2016 et 2017 puisque le projet prévoit que la totalité des disjoncteurs de modèle PK sera remplacée au 31 décembre 2017.

[...]

Tableau 2
Impact de la réduction des durée de vie utile des disjoncteurs de modèle PK
sur la charge d'amortissement

Révisions des durées de vie utile					
Catégorie et désignation	Année du changement	Ancienne durée de vie utile	Nouvelle durée de vie utile	Impact sur la charge d'amortissement (M\$)	
				Année de base	Année témoin
				2016	2017
63 disjoncteurs PK - travaux urgents (1)	2016	30 ans	8 mois	14,4	0,0
217 disjoncteurs PK - résiduels (1)	2016	30 ans	20 mois	32,5	54,1
Actifs connexes (2)	2016 / 2017	20 - 50 ans	8 - 24 mois	0,6	9,9
Total				47,5	64,0

(1) Inclus aux catégories d'immobilisations ayant une durée de vie utile de 30 ans.

(2) Inclus aux catégories d'immobilisations ayant des durées de vie utile entre 20 ans et 50 ans.

(3) Inclus dans le CFR autorisé dans la décision D-2016-077.

(4) Inclus dans le CFR demandé dans le cadre du présent dossier.

»

La Régie comprend que :

- un montant de 32,5 M\$ est associé à l'impact sur la charge d'amortissement de la révision de durée de vie utile des disjoncteurs résiduels pour l'année de base 2016 et que celle-ci concerne une réduction de 30 ans à 20 mois;
- un montant de 54,1 M\$ est associé à l'impact sur la charge d'amortissement de la révision de durée de vie utile des disjoncteurs résiduels pour l'année témoin 2017 et

que celle-ci vise à ce que les disjoncteurs résiduels atteignent la fin de leur durée de vie utile en 2017.

Demandes :

- 4.1 Veuillez confirmer la compréhension de la Régie en précisant notamment le nombre de mois associé à l'impact sur la charge d'amortissement des disjoncteurs résiduels pour l'année témoin 2017.
- 4.2 Veuillez expliquer que le montant de 54,1 M\$, associé à une réduction de vie utile (impact sur la charge d'amortissement en 2017) selon le nombre de mois identifié en réponse à la question précédente, soit substantiellement supérieur au montant de 32,5 M\$ associé à une réduction de vie utile de 30 ans (ou l'âge moyen des disjoncteurs résiduels) à 20 mois.
- 4.3 Veuillez fournir l'âge moyen des disjoncteurs PK prioritaires, des disjoncteurs PK résiduels et de l'ensemble des disjoncteurs PK faisant l'objet de la réduction de vie utile.

CHARGES NETTES D'EXPLOITATION

- 5. Références :**
- (i) Pièce [B-0042](#), p. 5;
 - (ii) Pièce [B-0016](#), p. 12 et 13;
 - (iii) Pièce [B-0016](#), p. 31, tableau 13;
 - (iv) Dossier R-3934-2015, pièce [B-0015](#), tableau 7, p. 20.

Préambule :

- (i) Le Transporteur précise que :

« [...], lors d'un ajustement à la structure organisationnelle, les données financières sont ajustées seulement de façon prospective. Ainsi, le Transporteur n'est pas en mesure de fournir les données de l'année historique 2015 excluant les reclassements liés aux ajustements organisationnels décrits précédemment ». [nous soulignons]

- (ii) Au tableau 4, le Transporteur présente l'évolution de la force de travail de 2014 à 2015.

Tableau 4
Évolution de la force de travail de 2014 à 2015

Force de travail M\$	2014				2015			
	Témoin ¹	D-2014-049 ¹	Année de base ¹	Année historique ¹	Témoin ¹	D-2015-031 ¹	Année de base ¹	Année historique
Salaires de base	230,6	224,8	223,6	223,2	240,4	229,1	247,7	246,9
Temps supplémentaire	33,3	33,3	34,0	39,5	29,7	29,7	33,7	34,2
Total	263,9	258,1	257,6	262,7	270,1	258,8	281,4	281,1
ETC	2 995	2 919	2 925	2 919	3 035	2 895	3 045	3 049
Impact théorique Décisions		(76)				(140)		

¹ Reclassé suite au transfert des actifs et des ressources de la direction Planification financière et Contrôleur du Transporteur vers le groupe Direction financière et contrôle et de la direction Informatique du transport du Transporteur vers la vice-présidence Technologies de l'information et des communications.

Le Transporteur mentionne, par ailleurs :

« Dans la décision D-2015-017 rendue en mars 2015, basant ses conclusions sur l'évolution des données historiques du Transporteur, la Régie "estime qu'un rééquilibrage de la prévision de la masse salariale est nécessaire. En conséquence, elle réduit cette prévision d'un montant de 14 M\$ pour l'année témoin 2015". Compte tenu de cette réduction correspondant à 140 ÉTC théoriques et du reclassement lié aux ajustements organisationnels de 243 ÉTC, le niveau reconnu par la Régie pour l'année témoin 2015 s'établit à 2 895 ÉTC soit 24 ÉTC de moins que l'année historique 2014 de 2 919 ÉTC. » [nous soulignons]

(iii) Au tableau 13, le Transporteur présente l'évolution des ÉTC pour la période 2015 à 2017.

(iv) Au tableau 7, le Transporteur présente son effectif en ÉTC pour la période 2014 à 2016. L'évolution de l'effectif total se présente comme suit :

Tableau 7
Effectif en équivalent temps complet annuel

Composantes	Année historique	Année de base	Année témoin
	2014	2015	2016
Total	3 162	3 288	3 297
Permanent	2 840	3 025	3 075
Temporaire	322	263	222

Demandes :

5.1 La Régie constate que les données de l'année historique 2015 ont été reclassées. Veuillez expliquer, dans ce contexte, ce que le Transporteur entend par « les données financières sont ajustées seulement de façon prospective » (référence (i)).

5.2 Veuillez fournir les informations suivantes selon le format des tableaux ci-dessous.

Évolution de la force de travail de 2014 à 2015

Force de travail M\$	2014				2015			
	Témoin	D-2014-049	Année de base	Année historique	Témoin	D-2015-031	Année de base	Année historique
Salaires de base								
Temps supplémentaire								
Primes et revenus divers								
Avantages sociaux ²								
Impact Transferts ¹								
Total								
ÉTC	2 995	2 919	2 925	2 919	3 035	2 895	3 045	3 049
Impact théorique Décisions		(76)				(140)		
Impact Transferts ¹								

¹. Transfert des actifs et des ressources de la direction Planification financière et Contrôleur du Transporteur vers le groupe Direction financière et contrôle et de la direction informatique du transport du Transporteur vers la vice-présidence Technologies de l'information et des communications.

². Autres que le coût de retraite

Tableau établi sur la base du tableau 4 de la pièce [B-0016](#), page 12.

Évolution des ÉTC

Composantes	Année témoin 2017 vs Autorisé 2016 D-2016-046	Année témoin 2017 vs Année historique 2015
Évolution des ÉTC		134
Croissance des besoins		83
<i>Dont: Optimisation du recours au temps supplémentaire</i>		64
Mise à niveau de la maintenance		39
Implantation, application et maintien des normes CIP		12
Transfert 1) Planification financière et Contrôleur vers Direction financière et contrôle		
Transfert 2) Informatique du transport vers VPTIC		
Transfert 3) Création du Groupe Développement de l'entreprise, planification stratégique et innovation		
Transfert 4) Bureau du contrôleur de la VPTIC vers Direction financière et contrôle		
Transfert 5) Sécurité cybernétique vers la VPRH		
Transfert 6) Gestion documentaire vers les frais corporatifs		

Tableau établi sur la base du tableau 13 de la pièce [B-0016](#), page 31.

5.3 Pour chaque ajustement apporté à la structure organisationnelle depuis septembre 2015, veuillez préciser, pour chaque unité du Transporteur concernée :

- la nature et la valeur des actifs transférés, en mentionnant le ou les postes comptables concernés de la base de tarification;
- la nature et la quantité des ressources transférées;
- le budget de l'unité avant et après l'ajustement.

5.4 Veuillez préciser si le reclassement de 243 ÉTC cité à la référence (ii) représente l'écart entre les ÉTC de l'année historique 2015 (référence (ii)) et ceux de l'année de base 2015 (référence (iv)).

5.4.1 Dans l'affirmative, veuillez indiquer, parmi les 243 ÉTC, le nombre correspondant aux transferts effectifs de personnel de la direction Planification financière et Contrôleur du Transporteur vers le groupe Direction financière et contrôle et de la

direction informatique du transport du Transporteur vers la vice-présidence Technologies de l'information et des communications.

5.4.2 Dans la négative, veuillez détailler les mouvements de personnel du Transporteur durant l'année 2015 (ex : transferts, départs, embauches...), en précisant les directions et les unités touchées par ces mouvements.

6. **Références :**
- (i) Pièce [B-0042](#), p. 7;
 - (ii) Pièce [B-0016](#), A6-1 à A6-6, p. 45 à 47;
 - (iii) Rapport annuel 2015 de HQT, pièce [HQT-2, Doc. 3](#), p. 4.

(i) Le Transporteur fournit le tableau portant sur l'évolution du revenu requis détaillé pour la période 2015 à 2017. L'évolution des dépenses nécessaires à la prestation du service se présente comme suit :

	Exercices terminés le 31 décembre					
	Année historique 2016	D-2016-046 ¹	Reclassement ²	D-2016-046 reclassé	Année de base 2016	Année témoin 2017
DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DU SERVICE	1 845,7	1 789,4	0,0	1 789,4	1 808,9	1 946,8
Charges nettes d'exploitation	719,8	691,1	0,0	691,1	703,9	761,9
• Charges brutes directes	531,2	540,9	(46,6)	494,3	502,7	561,1
Masse salariale	418,9	405,7	(33,7)	372,0	383,2	398,8
Salaires de base	246,9	269,4	(24,2)	245,2	262,9	284,4
Temps supplémentaire	34,2	35,8	(0,8)	35,0	35,0	25,7
Primes et revenus divers	19,7	17,2	(1,2)	16,0	19,0	19,4
Régime de gestion de la performance	3,3	1,4	(0,4)	1,0	1,5	1,8
Autres	16,4	15,8	(0,8)	15,0	16,5	17,8
Avantages sociaux	118,1	83,3	(7,5)	75,8	67,3	60,3
Coût de retraite	84,2	30,4	(2,8)	27,8	15,3	13,6
Autres avantages sociaux	53,9	52,9	(4,9)	48,0	52,0	55,7
Autres charges directes	112,3	135,2	(12,9)	122,3	119,5	162,3
Dépenses de personnel et indemnités	12,3	10,6	(0,2)	10,4	12,3	13,1
Services externes	44,7	59,0	(2,6)	56,4	49,1	68,5
Stock, achats de biens, ressources financières, locations et autres	55,3	65,6	(10,1)	55,5	58,1	80,7
• Charges de services partagés	374,3	336,6	38,6	375,2	381,2	379,8
Groupe Technologie		139,7	(139,7)			
Technologies de l'information et des communications	152,4		155,3	155,3	164,7	153,6
Développement de l'entreprise, planification stratégique et innovation	12,5		12,7	12,7	12,7	12,5
Centre de services partagés	98,1	100,5	(2,8)	97,7	98,8	97,8
Unités corporatives	69,9	55,4	13,1	69,5	70,4	71,0
Hydro-Québec Équipement	10,3	14,3		14,3	14,5	14,6
Hydro-Québec Production	18,9	18,9		18,9	18,1	18,8
Hydro-Québec Distribution	11,6	10,7		10,7	10,7	12,2
Coût de retraite non réparti par produits	9,6	(3,9)		(3,9)	(8,7)	(0,7)
• Coûts capitalisés	(156,4)	(153,7)	7,0	(146,7)	(148,3)	(149,0)
Prestations de travail	(149,3)	(147,7)	7,0	(140,7)	(142,3)	(143,0)
Gestion de matériel	(7,1)	(6,0)		(6,0)	(6,0)	(6,0)
• Facturation interne émise	(29,3)	(32,7)	1,0	(31,7)	(31,7)	(30,0)
Services de téléconduite	(16,0)	(17,4)		(17,4)	(17,4)	(16,9)
Maintenance, exploitation des installations et services spécialisés	(7,8)	(10,0)	1,0	(9,0)	(9,0)	(7,7)
Refacturation d'espaces	(5,5)	(5,3)		(5,3)	(5,3)	(5,4)
REVENUS REQUIS DU SERVICE DE TRANSPORT	3 179,5	3 112,6	0,0	3 112,6	3 114,1	3 305,8

¹ Incluant la réaffectation de la réduction en lien avec le paragraphe 46 de la décision D-2016-029.

² Création du groupe Développement de l'entreprise, planification stratégique et innovation, transferts des actifs et des ressources de la direction Planification financière et Contrôleur du Transporteur vers le groupe Direction financière et contrôle et de la direction Informatique du transport du Transporteur vers la vice-présidence Technologies de l'information et des communications.

(ii) Le Transporteur présente, aux tableaux A6-1 à A6-3, les revenus de la vice-présidence Technologies de l'information et des communications (VPTIC) en provenance des clients réglementés, par produits et services, de 2015 à 2017.

Les tableaux A6-4 à A6-6 présentent les volumes afférents aux produits et services facturés par la VPTIC aux clients réglementés de 2015 à 2017.

En particulier, les tableaux A6-3 et A6-6, décrivent respectivement les revenus 2017 en provenance des clients règlementés et les volumes 2017 facturés à ces clients :

**Tableau A6-3
 Revenus 2017 en provenance des clients règlementés (M\$)**

Produits et services	Distributeur	Transporteur	Hydro-Québec	Ratio Règlementés/ Hydro-Québec
Technologies de l'information et des communications (TIC)				
Poste de travail TIC	45,0	23,7	136,9	50,2%
Produits TIC d'entreprise	29,6	15,6	89,9	50,2%
Produits d'exploitation TIC	79,1	41,3	199,0	60,5%
Conduite du réseau	2,6	49,6	58,3	89,5%
Radios mobiles	13,5	3,2	20,1	83,1%
Postes et centrales	0,4	8,6	21,1	42,7%
Centres d'appels / consoles téléphoniques et autres	23,3	0,9	26,4	91,7%
Service de développement TIC	34,1	20,9	113,8	48,3%
Total TIC	227,6	163,8	665,5	58,8%

**Tableau A6-6
 Volumes 2017 facturés aux clients règlementés**

Produits et services	Bases de facturation	Volumes facturés			Ratio Règlementés/ Hydro-Québec
		Distributeur	Transporteur	Hydro-Québec	
Technologies de l'information et des communications (TIC)					
Poste de travail TIC	Effectif (ETC)	5 784	3 049	17 596	50,2%
Produits TIC d'entreprise	Effectif (ETC)	5 784	3 049	17 596	50,2%
Conduite du réseau	Sites	4 634	127 188	147 612	89,3%
Radios mobiles	Appareils	3 415	1 208	6 193	74,6%
Service de développement TIC	Heures	190 476	111 402	580 355	52,0%

(iii) Au tableau 2, le Transporteur compare les résultats réglementaires réels aux revenus requis 2015. Les dépenses nécessaires à la prestation de service y sont présentées, comme suit :

Tableau 2
Comparaison détaillée des résultats réglementaires réels
aux revenus requis 2015 (M\$)

	D-2015-031	Ajustements organisationnels	D-2015-031 reclassée	Année historique	Historique vs D-2015-031 reclassée
DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DU SERVICE	1 882,8		1 882,8	1 846,7	(37,1)
Charges nettes d'exploitation	706,6		706,6	718,8	14,3
• Charges brutes directes	553,9	(49,4)	504,5	531,2	26,7
Masse salariale	416,5	(36,0)	380,5	418,9	38,4
Salaires de base	252,9	(29,8)	223,1	248,9	17,8
Temps supplémentaire	30,5	(5,8)	24,7	34,2	4,5
Primes et revenus divers	18,0	(1,2)	16,7	19,7	3,0
Régime de gestion de la performance	2,7	(0,4)	2,3	3,3	1,0
Autres	15,3	(0,9)	14,4	16,4	2,0
Avantages sociaux	115,1	(10,1)	105,0	118,1	13,1
Coût de retraite	86,1	(5,9)	80,2	84,2	4,0
Coût des avantages postérieurs à l'emploi autres que la retraite - reclassés	5,0		5,0	11,1	6,1
Autres avantages sociaux	44,0	(4,2)	39,8	42,8	3,0
Autres charges directes	137,4	(13,4)	124,0	112,3	(11,7)
Dépenses de personnel et indemnités	11,5	(0,2)	11,3	12,3	1,0
Services externes	50,4	(5,1)	45,3	44,7	(0,8)
Stock, achats de biens, ressources financières, locations et autres	75,5	(8,1)	67,4	55,3	(12,1)
• Charges de services partagés	341,2	40,9	382,1	374,3	(7,8)
Technologies de l'information et des communications	126,5	30,2	156,7	152,4	(4,3)
Développement de l'entreprise, planification stratégique et innovation	12,8		12,8	12,5	(0,3)
Centre de services partagés	102,2	(3,1)	99,1	98,1	(1,0)
Unités corporatives	55,2	13,8	69,0	69,9	0,9
Hydro-Québec Équipement	16,6		16,6	10,3	(6,3)
Hydro-Québec Production	17,2		17,2	18,9	1,7
Hydro-Québec Distribution	10,7		10,7	11,6	0,9
Coût de retraite non réparti par produits				0,6	0,6
• Coûts capitalisés	(159,9)	7,3	(152,6)	(156,4)	(3,8)
Prestations de travail	(152,7)	7,3	(145,4)	(149,3)	(3,9)
Gestion de matériel	(7,2)		(7,2)	(7,1)	0,1
• Facturation interne émise	(29,7)	1,2	(28,5)	(29,3)	(0,8)
Services de téléconduite	(15,6)	0,3	(15,3)	(16,0)	(0,7)
Maintenance, exploitation des installations et services spécialisés	(8,6)	0,9	(7,7)	(7,8)	(0,1)
Refacturation d'espaces	(5,5)		(5,5)	(5,5)	
REVENUS REQUIS DU SERVICE DE TRANSPORT	3 178,6		3 178,6	3 178,6	

Demandes :

- 6.1 Veuillez expliquer les écarts entre les montants liés au reclassement à la référence (i) et ceux correspondant aux ajustements organisationnels à la référence (iii).
- 6.2 Veuillez détailler les éléments explicatifs de chacun des montants apparaissant à la colonne Reclassement du tableau présenté en référence (i), sous les rubriques suivantes :
- Masse salariale;
 - Services externes;
 - Stock, achats de biens, ressources financières, locations et autres;
 - Groupe Technologie et Technologies de l'information et des communications;
 - Développement de l'entreprise, planification stratégique et innovation;
 - Unités corporatives;
 - Coûts capitalisés.
- 6.3 Veuillez détailler, par unité concernée, les montants apparaissant à la colonne Reclassement du tableau de la référence (i), en complétant le tableau suivant.

	Transporteur			Unités de services partagés							
	Direction concernée 1			Total	VPTIC	DEPSI	CSP	Unités corporatives			Total
	Unité A	Unité B	...					Finances	VPRH	Autres	
· Masse salariale				(33,7)							33,7
· Services externes				(2,6)							2,6
· Stock, achats de biens, ressources financières, locations et autres				(10,1)							10,1
· Coûts capitalisés				7,0							(7,0)
· Autres				0,8							(1,0)
Total				(38,6)	15,6	12,7	(2,8)	13,1			38,6

- 6.4 Veuillez présenter, en ce qui a trait au Transporteur, les volumes afférents aux produits et services transférés, selon le même niveau de détail que le tableau A6-6 de la référence (ii).
- 6.5 Veuillez présenter l'impact des ajustements organisationnels sur les composantes des tableaux A6-1 à A6-6 de la référence (ii) en complétant, pour l'année historique 2015, l'année de base 2016 et l'année témoin 2017, les tableaux ci-dessous :

**Impact des ajustements organisationnels
sur les revenus en provenance des clients réglementés (M\$)**

Produits et services	Distributeur	Transporteur	Hydro-Québec	Ratio Réglementés/ Hydro-Québec
Technologies de l'information et des communications (TIC)				
Poste de travail TIC				
Produits TIC d'entreprise				
Produits d'exploitation TIC				
Conduite du réseau				
Radios mobiles				
Postes et centrales				
Centres d'appels / consoles téléphoniques et autres				
Service de développement TIC				
Total TIC				
Sécurité des TIC				
Frais de mise en place				
Frais récurrents				
Total Sécurité des TIC				
Innovation				
Innovation technologique				
Soutien technique				
Total Innovation				
Total - avant rendement				

**Impact des ajustements organisationnels
 sur les volumes facturés aux clients réglementés**

Produits et services	Bases de facturation	Volumes facturés			Ratio Réglementés/ Hydro-Québec
		Distributeur	Transporteur	Hydro-Québec	
Technologies de l'information et des communications (TIC)					
Poste de travail TIC	Effectif (ETC)				
Produits TIC d'entreprise	Effectif (ETC)				
Produits d'exploitation TIC					
Conduite du réseau	Sites				
Radios mobiles	Appareils				
Postes et centrales					
Service de développement TIC	Heures				
Sécurité des TIC					
Frais de mise en place					
Frais récurrents					
Innovation					
Innovation technologique	Heures				
Soutien technique	Heures				

CHARGES BRUTES DIRECTES

- 7. Références :**
- (i) Pièce [B-0042](#), p. 7;
 - (ii) Pièce [B-0016](#), tableau 12, p. 30;
 - (iii) Pièce [B-0016](#), p. 42;
 - (iv) Dossier R-3706-2009, pièce [HQT-6, document 2](#), p. 15.

Préambule :

- (i) Le Transporteur présente l'évolution du revenu requis sur la période 2015-2017.
- (ii) Au tableau 12, le Transporteur présente l'évolution de l'effectif en équivalent temps complet (ÉTC) annuel sur la période 2015-2017.
- (iii) À l'annexe 4, le Transporteur fournit le tableau portant sur l'évolution des coûts unitaires de main-d'œuvre sur la période 2015-2017.

(iv) « **3.1.5 Évolution de l'effectif**

À la page 44 de sa décision D-2009-015, la Régie a demandé au Transporteur d'explicitier les règles applicables en matière de budgétisation des postes vacants et des ÉTC. Afin de répondre à cette préoccupation, le Transporteur tient à préciser que la définition utilisée par Hydro-Québec concernant un ÉTC est identique à celle utilisée par le Gouvernement du Québec³, que voici :

"Il est le rapport entre le traitement à l'échelle réellement versé à une personne par l'employeur au cours d'une année financière et le traitement annuel prévu à son classement. La rémunération des heures supplémentaires ainsi que les primes de fonction et les autres primes ne font pas partie du traitement à l'échelle. L'ETC reflète, pour ainsi dire, la proportion d'heures payées.

Par exemple, l'ETC pour une personne qui occupe un emploi à temps partiel, qui travaille à temps réduit ou qui est en lien d'emploi pendant une partie de l'année seulement sera diminué proportionnellement à la réduction du traitement qui lui a été versé. De façon analogue, l'ETC pour une personne en lien d'emploi qui s'absente sans traitement pendant toute une année sera égal à 0."

Le Transporteur présente également à chaque année sa propre définition dans son rapport annuel déposé à la Régie de l'énergie, à la pièce HQT-1, Document 5. Il s'agit du nombre d'heures rémunérées à temps régulier déclarées par l'employé dans le système Paie pour l'année civile (du 1er janvier au 31 décembre), divisé par le nombre d'heures que doit travailler l'employé durant une semaine multiplié par le nombre de semaines ouvrées dans l'année. Par conséquent, les ÉTC ne représentent aucun poste vacant dans la budgétisation des salaires de base et de la masse salariale. »

Les tableaux mentionnés aux références (i) et (ii) permettent de déduire les valeurs suivantes pour la période 2015-2017 :

Composante	Unité	Année historique 2015		Année de base 2016		Année témoin 2017	
		Quantité	Réf.	Quantité	Réf.	Quantité	Réf.
Effectif total							
· Masse salariale hors coût de retraite, excluant le temps supplémentaire et les primes et revenus divers	M\$	300,8	(i)	314,9	(i)	340,1	(i)
· Effectif en équivalent à temps complet	ÉTC	3 049	(iii)	3 015	(iii)	3 183	(iii)
· Coût par ÉTC	k \$ / ÉTC	98,7		104,4		106,8	

Les tableaux mentionnés aux références (ii) et (iii) permettent de déduire les coûts suivants pour la masse salariale hors coût de retraite, excluant le temps supplémentaire et les primes et revenus divers :

	Année historique 2015			Année de base 2016			Année témoin 2017		
	ÉTC	Coûts unitaires de main- d'œuvre sans RRHQ (\$)	Masse salariale (M \$)	ÉTC	Coûts unitaires de main- d'œuvre sans RRHQ (\$)	Masse salariale (M \$)	ÉTC	Coûts unitaires de main- d'œuvre sans RRHQ (\$)	Masse salariale (M \$)
Total	3 049		288,3	3 015		309,6	3 183		337,5
Bureau	82	65 825	5,4	80	70 049	5,6	77	72 391	5,6
Métiers	1 528	81 199	124,1	1 488	89 606	133,3	1 627	91 823	149,4
Techniciens	579	95 615	55,4	562	101 880	57,3	581	105 321	61,2
Ingénieurs	335	119 571	40,1	343	129 174	44,3	357	135 842	48,5
Spécialistes	191	110 482	21,1	215	117 476	25,3	213	121 239	25,8
Professionnels	74	107 119	7,9	68	115 465	7,9	66	123 686	8,2
Cadres	260	132 123	34,4	259	138 830	36,0	262	148 469	38,9

Demandses :

- 7.1 Veuillez concilier la masse salariale hors coût de retraite, excluant le temps supplémentaire et les primes et revenus divers de la référence (i) avec celle déterminée ci-dessus à partir des références (ii) et (iii) pour la période 2015-2017 considérée en préambule.
- 7.2 Veuillez préciser si la définition d'un ÉTC, citée à la référence (iv), s'applique toujours pour le calcul des ÉTC pour la période 2015-2017 considérée en préambule.
- 7.3 Veuillez expliciter la méthode de calcul des ÉTC théoriques du Transporteur pour chacune des années de la période 2015-2017, en précisant le coût unitaire moyen d'un ÉTC par groupe d'emploi à utiliser aux fins du calcul de la masse salariale.

- 8. Références :** (i) Pièce [B-0016](#), p. 11 et 14;
 (ii) Dossier R-3934-2015, pièce [B-0045](#), réponse 16.3.

Préambule :

- (i) À la page 11, il est mentionné :

« Le Transporteur intègre, dans le cadre du présent dossier tarifaire, une demande pour "Coûts de main-d'œuvre pour effectifs déjà en place" équivalente à 140 ÉTC théoriques et à 15,3 M\$. »
 [nous soulignons]

Au tableau 5 de la page 14, le Transporteur présente ses évaluations de la force de travail pour l'année autorisée 2016 reclassée et l'année de base 2016.

Tableau 5
Évaluation de la force de travail pour l'année 2016

Force de travail M\$	2016		
	Témoin ¹	D-2016-029 ¹	Année de base
Salaires de base	258,5	245,2	262,9
Temps supplémentaire	35,5	35,0	35,0
Total	294,0	280,2	297,9
ÉTC	3 054	2 881	3 015
Impact théorique Décision		(173)	
Recalibrage coûts de main-d'œuvre		(140)	
Mise à niveau de la maintenance		(45)	
Changement de taux FEE 19 % (D-2015-209)		12	

¹ Reclassé suite au transfert des actifs et des ressources de la direction Planification financière et Contrôleur du Transporteur vers le groupe Direction financière et contrôle et de la direction informatique du transport du Transporteur vers la vice-présidence Technologies de l'information et des communications.

(ii) Le Transporteur présente les besoins additionnels en 2016 pour le Recalibrage des coûts de main-d'oeuvre et la Mise à niveau maintenance, dont 18,2 M\$ en la masse salariale.

Tableau R16.3
Besoins additionnels par rubriques (M\$)

	Recalibrage à la demande	Maintenance additionnelle et autres	Total
Charges nettes d'exploitation	14,0	22,0	36,0
• Charges brutes directes	14,0	19,4	33,4
Masse salariale	14,0	4,2	18,2
Autres charges directes		15,2	15,2
Dépenses de personnel et indemnités		1,8	1,8
Services externes		3,5	3,5
Stock, achats de biens, ressources financières, locations et autres		9,9	9,9
• Charges de services partagés		2,6	2,6
Centre de services partagés		1,4	1,4
Unités corporatives		1,0	1,0
Hydro-Québec Équipement		0,2	0,2

Sur la base des références (i) et (ii), la Régie constate que :

- pour l'année autorisée 2016, des réductions de la masse salariale de 18,2 M\$ (référence (ii)) correspondent à des réductions de 185 ÉTC, soit 140 ÉTC plus 45 ÉTC (référence (ii)), d'où un coût unitaire de 98 k\$/ÉTC;
- pour l'année témoin 2017, une hausse de 140 ÉTC est associée au montant de 15,3 M\$ (référence (i)), d'où un coût unitaire de 109 k\$/ÉTC.

Demandes :

- 8.1 Veuillez concilier les variations ci-dessus de la masse salariale avec celles des ÉTC.
- 8.2 Veuillez expliciter la méthode de calcul des ÉTC théoriques pour l'année autorisée 2016, en précisant le coût unitaire moyen d'un ÉTC.

- 9. Références :**
- (i) Pièce [B-0042](#), p. 7;
 - (ii) Rapport annuel 2015 de HQT, pièce [HQT-2, Doc. 3](#), tableau 2, p. 4;
 - (iii) Dossier R-3934, pièce [B-0112](#), p. 4.

Préambule :

(i) Dans son complément de preuve, le Transporteur présente le détail du revenu requis 2015-2017. La masse salariale, excluant le coût de retraite, s'élève à 354,7 M\$ (soit 418,9 M\$ moins 64,2 M\$).

(ii) Au tableau 2, le Transporteur compare les résultats réglementaires réels aux revenus requis 2015.

Pour l'année historique 2015, la Régie constate que :

- les ajustements organisationnels associés à la masse salariale excluant le coût de retraite s'élèvent à -30,1 M\$ (soit -36,0 M\$ plus 5,9 M\$);
- la masse salariale, hors coût de retraite et hors reclassement, s'établirait donc à 384,8 M\$ (soit 354,7 M\$ plus 30,1 M\$). [nous soulignons]

(iii) Dans le cadre du dossier tarifaire 2016, le Transporteur présente le détail du revenu requis 2014-2016 résultant de la décision D-2016-029. Pour l'année historique 2014, la Régie constate que la masse salariale, excluant le coût de retraite, est établie à 355,4 M\$ (soit 411,4 M\$ moins 56,0 M\$). [nous soulignons]

La Régie constate un écart de 29,4 M\$ entre les années historiques 2015 (préambule (ii)) et 2014 (préambule (iii)).

Demandes :

- 9.1 Veuillez justifier la hausse apparente de 29,4 M\$ entre l'année historique 2014 et l'année historique 2015, en la détaillant selon le type d'activité (ex : maintenance préventive additionnelle, normes CIP, hausses salariales, exploitation et maintenance du réseau, retard/avance dans la dotation d'ÉTC, etc.).
- 9.2 Veuillez préciser le nombre d'ÉTC associés aux effectifs embauchés par le Transporteur en 2015, en excluant ceux transférés vers les unités de services partagés.

AUTRES CHARGES

Amortissement – Radiation de projets

10. **Référence :** Pièce [B-0017](#), p.10.

Préambule :

**Tableau 5
 Amortissement (M\$)**

Composantes	Année historique 2015	Année de base 2016	Année témoin 2017
Immobilisations corporelles en exploitation	902,9	963,2	1 007,5
Actifs incorporels	32,2	33,8	32,9
Actifs réglementaires	5,3	5,1	5,0
Retraits d'actifs	47,1	62,7	52,9
Radiation de projets	6,1	10,0	10,0
Frais reportés	(11,4)	(16,4)	(19,5)
Total	982,2	1 058,4	1 088,8

Demandes :

- 10.1 Veuillez présenter, pour les dix dernières années, le montant projeté, autorisé et réel des radiations de projets.
- 10.2 Veuillez décrire la nature de ces radiations de projets.

10.3 Veuillez expliquer la méthodologie d'établissement de la prévision de ces radiations de projets. Veuillez expliquer, le cas échéant, les changements apportés à la méthodologie et indiquer l'année tarifaire des changements apportés.