
Demande de modification des tarifs de transport pour l'année 2017

DOSSIER R-3981-2016

INDICATEURS DE L'ÉTAT DU RÉSEAU

Question 1

Références :

- (i) B-0008, HQT-3, Document 1, p. 5
- (ii) B-0008, HQT-3, Document 1, p. 14, figure 3
- (iii) B-0008, HQT-3, Document 1, p. 16, figure 4

Préambule :

(i)
« Dans un tel contexte, le Transporteur ne peut se permettre d'exploiter un réseau où les IF sont à la hausse puisque celles-ci ont des impacts majeurs sur l'exploitabilité, la maintenabilité et la réalisation de manière efficiente des travaux. Il est donc impératif pour le Transporteur de limiter la croissance du nombre d'IF de ses équipements afin de maintenir son efficacité opérationnelle et la qualité de service offert à sa clientèle. »

Questions:

- 1.1 Veuillez indiquer si les indisponibilités forcées résultent exclusivement de facteurs exogènes ou si le Transporteur peut choisir délibérément de créer une indisponibilité forcée.
- 1.2 Relativement à la référence (ii), veuillez ajouter, en plus du pourcentage d'indisponibilités forcées, le nombre d'indisponibilités forcées ainsi que le nombre d'équipements dont l'âge est en deuxième moitié de vie utile. Veuillez également ajouter les années 2005 à 2009 à ces tableaux afin d'appuyer davantage vos conclusions quant aux tendances et corrélations observées sur les 5 dernières années.
- 1.3 Veuillez de plus ventiler l'information produite à la question précédente entre les principaux groupes d'actifs.
- 1.4 La FCEI comprend que les indisponibilités forcées n'ont pas toutes le même impact sur l'exploitabilité du réseau. Le Transporteur dispose-t-il d'indicateurs ou de mesure qui pourraient informer la Régie sur l'évolution de l'exploitabilité et de la maintenabilité du réseau? Si oui, veuillez présenter ces indicateurs pour la période 2005-2015.
- 1.5 Veuillez présenter, en fonction des modèles de simulation et/ou des autres données à la disposition du Transporteur, le niveau prévu d'indisponibilité forcée, d'exploitabilité et de maintenabilité pour les 10 années de l'horizon d'analyse.

- 1.6 Veuillez indiquer quel critère applique le Transporteur pour déterminer si les niveaux d'indisponibilité forcée, d'exploitabilité et de maintenabilité sont soutenables à long terme.
- 1.7 Veuillez indiquer quel critère applique le Transporteur pour déterminer si les niveaux d'indisponibilité forcée, d'exploitabilité et de maintenabilité sont optimaux à long terme.
- 1.8 Veuillez indiquer comment, le cas échéant, la mise en service éventuelle de la ligne Chamouchouane – Bout-de-l'île réduira l'impact des indisponibilités forcées sur la capacité du Transporteur à réaliser ses activités d'exploitation et de maintenance.

SCÉNARIOS D'INTERVENTION

Question 2

Références :

- (i) HQT-3, Document 1, p. 17
- (ii) HQT-3, Document 1, p. 18, tableau 1

Préambule :

(i)

«

- Le risque lié au vieillissement du parc : Le scénario retenu doit au minimum produire un résultat identique à la stratégie de pérennité en ce qui a trait à ce risque.
- Le risque lié à la dégradation du parc : Le scénario retenu doit stabiliser le niveau de ce risque.
- L'impact sur les revenus requis : le scénario retenu doit minimiser l'impact sur les revenus requis tout en étant performant sur les deux autres critères

Le tableau ci-dessous présente le sommaire des résultats de l'analyse coûts / bénéfiques. Il ressort de ces résultats que le scénario qui permet de reprendre le contrôle sur les IF sur un horizon de 10 ans est le scénario D, soit la maintenance adaptée. »

Questions :

- 2.1 Veuillez indiquer comment sont mesurés le risque lié au vieillissement 10 ans et le risque lié à la dégradation 10 ans.
- 2.2 Veuillez expliquer comment il est possible de conclure à partir de l'information disponible au tableau 1 que le scénario D permet de reprendre le contrôle de l'IF.
- 2.3 Veuillez présenter les valeurs des trois critères en niveau absolu pour chacune des années de l'horizon considéré et pour chacun des scénarios.
- 2.4 Veuillez indiquer l'impact sur le revenu requis entre les scénarios A et D pour 2017. Veuillez de plus ventiler cet impact entre les différentes postes du revenu requis.

ÉVOLUTION DES EFFECTIFS

Question 3

Références :

- (i) HQT-3, Document 1, section 2.2
- (ii) HQT-3, Document 1.1, p.55
- (iii) HQT-6, Document 2, p. 37
- (iv) HQT-6, Document 2, p. 27

Préambule :

(i)
« Différentes initiatives structurantes ont contribué au contrôle du niveau d'ÉTC du Transporteur sur l'horizon observé, dont :

[...]

En plus des initiatives structurantes précédemment mentionnées, le Transporteur poursuit diverses pistes d'optimisation en vue d'augmenter les heures productives par employé grâce à une gestion plus rigoureuse de ses activités.

[...]

La prévision de l'année de base 2016 s'établit à 3 015 ÉTC, soit une diminution de 34 ÉTC par rapport au niveau constaté pour 2015. Cette diminution est essentiellement attribuable aux départs d'effectifs de la catégorie « métiers », pour laquelle le Transporteur a dû retarder l'embauche de nouveaux effectifs, en réponse à la décision D-2016-029 de la Régie. Comme mentionné à la section 2.4.2 (retour sur l'année 2016) de la pièce HQT-6, Document 2, le Transporteur précise que ce report d'embauches est ponctuel et que le remplacement de ces départs est nécessaire à sa prestation de service, dans le respect de sa mission de base.

Le nombre d'ÉTC prévus pour l'année témoin 2017 s'élève à 3 183, soit une augmentation de 134 ÉTC comparativement à l'année historique 2015. Comme présenté au tableau 13 de la pièce HQT-6, Document 2, cette croissance s'explique par l'embauche de nouveaux effectifs :

[...]

Quant aux niveaux d'investissement prévus, ils avoisinent les 2,0 G\$ pour l'année 2016 alors qu'ils atteignent un sommet historique de 2,4 G\$ pour l'année 2017. Ces niveaux annuels proviennent en grande partie des investissements ne générant pas de revenus additionnels. À cet effet, le Transporteur rappelle que les travaux à exécuter dans une installation existante, tel que c'est typiquement le cas pour les investissements ne générant pas de revenus additionnels comme les projets en pérennité, requièrent entre 3 et 4 fois plus d'heures de ressources internes que les travaux réalisés dans une nouvelle installation, généralement associés aux projets appartenant à la catégorie d'investissements générant des revenus, soit les projets en croissance⁶.

[...]

Ainsi, sur la période 2015 à 2017, le « portrait d'ensemble » du Transporteur met en perspective que la hausse prévue du nombre d'ÉTC permettra de faire face à la croissance liées aux activités d'investissements, à l'intensification des activités de maintenance et aux activités liées à la conformité aux normes CIP de la NERC et ce, tout en maintenant la qualité de service sur le réseau de transport⁷.

Questions :

- 3.1 À la référence (i), le Transporteur discute de différentes initiatives structurantes et de diverses mesures ayant permis d'optimiser les heures productives.
 - 3.1.1 Veuillez indiquer le nombre d'heures de travail libérées ainsi que le nombre d'heures de travail productives libérées par les initiatives structurantes pour l'année témoin 2017 relativement aux années historique 2015 et de base 2016.
 - 3.1.2 Veuillez indiquer le nombre d'heures de travail productives gagnées par les pistes d'optimisations en vue d'augmenter les heures productives pour l'année témoin 2017 relativement aux années historique 2015 et de base 2016.
 - 3.1.3 Veuillez indiquez le nombre d'heures productives totales pour 2015 à 2017.
 - 3.1.4 Veuillez indiquez le nombre d'heures travaillées totales pour 2015 à 2017.
- 3.2 Veuillez confirmer la compréhension de la FCEI que la croissance de 168 ETC entre 2016 et 2017 sera consacrée quasi exclusivement à des activités non-capitalisables.
- 3.3 Veuillez clarifier la répartition de la hausse prévue d'ETC entre l'année de base 2016 et l'année témoin 2017 entre la croissance liée aux activités d'investissements, l'intensification des activités de maintenance et les activités liées à la conformité aux normes CIP de la NERC.
- 3.4 Relativement à la référence (ii), sur quelles bases le Transporteur conclut-il au réalisme de croissances de 5% des ressources en pérennité et de 2% de ressources en maintenance?
- 3.5 Veuillez quantifier les ressources en maintenance et pérennité pour l'année de base 2016 et l'année témoin 2017 et démontrer la cohérence entre les taux de croissance jugés réalistes et la croissance prévue des effectifs entre 2016 et 2017.
- 3.6 Relativement à la référence (iv), veuillez justifier la hausse des salaires de base de 3,3 M\$ en lien avec le nouveau plan d'évaluation des emplois métiers et la nouvelle structure salariale.
- 3.7 Veuillez de plus élaborer sur le nouveau plan d'évaluation des emplois métiers et démontrer en quoi se nouveau plan est avantageux pour les clients du Transporteur.

INVESTISSEMENTS

Question 4

Références :

- (i) HQT-9, Document 1, pp. 25 à 28
- (ii) HQT-6, Document 2, p. 37
- (iii) HQT-3, Document 1, section 2.2
- (iv) R-3934-2015, HQT-13, Document 5, p. 19

Préambule :

(ii)

Tableau 17
Coûts capitalisés (M\$)

Composantes	Année historique 2015	Année de base 2016	Année témoin 2017
Prestation de travail	(149,3)	(142,3)	(143,0)
Sans coût de retraite	(133,6)	(138,6)	(139,7)
Coût de retraite	(15,7)	(3,7)	(3,3)
Gestion de matériel	(7,1)	(6,0)	(6,0)
Total	(156,4)	(148,3)	(149,0)
Heures prestation de travail aux investissements en k	1 160	1 086	1 103
Taux horaire moyen (\$)	129	131	130

(iii)

« Quant aux niveaux d'investissement prévus, ils avoisinent les 2,0 G\$ pour l'année 2016 alors qu'ils atteignent un sommet historique de 2,4 G\$ pour l'année 2017. Ces niveaux annuels proviennent en grande partie des investissements ne générant pas de revenus additionnels. À cet effet, le Transporteur rappelle que les travaux à exécuter dans une installation existante, tel que c'est typiquement le cas pour les investissements ne générant pas de revenus additionnels comme les projets en pérennité, requièrent entre 3 et 4 fois plus d'heures de ressources internes que les travaux réalisés dans une nouvelle installation, généralement associés aux projets appartenant à la catégorie d'investissements générant des revenus, soit les projets en croissance [note omise]. »

(iv)

« 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? »

R10.2

La planification des heures de prestation de travail aux investissements repose principalement sur une évaluation qui s'effectue selon chaque projet. Cette évaluation s'appuie sur l'intégration des efforts d'optimisation du temps d'intervention de la main-d'oeuvre du Transporteur par des stratégies de mise en route et de mise en service en appareillage et en automatisme. Les pistes d'optimisation permettent au Transporteur de réaliser sa charge de travail en ayant recours à moins d'heures de prestation. »

Questions :

- 4.1 Veuillez ventiler la colonne « 2015 et → » du tableau 7 de la référence (i) entre « 2014 et → » et 2015.
- 4.2 À la référence (ii), le Transporteur présente les heures de prestation de travail aux investissements. Le nombre d'heures de prestation de travail passe de 1160 en 2015 à 1086 en 2016 à 1103 en 2017. Veuillez ventiler les heures de prestations de travail entre les heures productives et les heures non productives pour les trois années présentées au tableau 17.
- 4.3 Veuillez confirmer la compréhension de la FCEI à l'effet que l'écart entre les investissements totaux de 1,575 G\$ apparaissant à la référence (i) pour 2016 et la mention d'investissement

avoisinant 2,0 G\$ en 2016 à la référence (iii) s'explique par les contributions des clients. Si non veuillez expliquer.

- 4.4 La FCEI calcule une croissance des investissements d'environ 500 M\$ entre 2016 et 2017 dont environ la moitié est due aux disjoncteurs PK. Veuillez commenter sur l'importance des prestations de travail dans le cadre du projet de remplacement des disjoncteurs PK relativement.
- 4.5 Veuillez justifier l'évolution des heures de prestation de travail au vue de la hausse des investissements entre 2015 et 2016 et entre 2016 et 2017. Veuillez notamment identifier, le cas échéant, les projets qui expliqueraient une hausse importante des investissements sans hausse de la prestation de travail.
- 4.6 Veuillez ventiler les heures de prestations de travail pour 2015, 2016 et 2017 entre les investissements ne générant pas de nouveaux revenus et ceux générant de nouveaux revenus.
- 4.7 Veuillez indiquer si les heures qui seront consacrées au remplacement des disjoncteurs PK pour lequel le Transporteur propose la création du CFR sont incluses dans les heures de prestation de travail de la référence (ii).
- 4.8 Veuillez indiquer si l'ensemble des heures associées aux projets pour lesquelles une contribution est requise sont incluses dans les heures de prestation de travail de la référence (ii).
- 4.9 Veuillez indiquer s'il existe dans les dossiers du Transporteur des données qui permettent d'évaluer la justesse historique des prévisions du Transporteur quant à son niveau d'investissement. Sinon, veuillez produire une telle analyse.

Relativement à la référence (iv),

- 4.10 Veuillez quantifier l'impact des efforts d'optimisation du temps d'intervention de la main-d'œuvre sur les heures productives requises pour 2017.
- 4.11 Veuillez indiquer si le Transporteur fait un suivi des écarts entre les heures de prestation prévues et réelles par projet. Le cas échéant, veuillez présenter l'écart global en heure pour les projets complétés en 2016.

MISES EN SERVICE

Question 6

Références :

- (i) HQT-7, Document 1, p. 20, tableau 20
- (ii) HQT-7, Document 1, p. 18, tableau 19

Questions :

Relativement à la référence (i)

- 5.1 Veuillez présenter l'impact du facteur de glissement sur la base de tarification, la dépense d'amortissement, le coût du capital, les taxes et le revenu requis 2016 et 2017 dans leur ensemble.
- 5.2 Veuillez indiquer comment est établi le montant du glissement pour chacune des années et de combien de mois les mises en services sont décalées.

Relativement à la référence (ii)

- 5.3 Veuillez présenter le calcul du coût des capitaux empruntés et du coût des capitaux propres pour l'année de base et l'année autorisée 2016.
- 5.4 Veuillez justifier la hausse de la dépense d'amortissement pour 2016 considérant la baisse de la base de tarification.

FACTURATION EXTERNE

Question 6

- (i) HQT-6, document 1, p. 5
- (ii) HQT-5, document 1, p. 4
- (iii) R-3933-2015, B-0079, p. 45

Questions :

- 6.1 Veuillez élaborer sur la nature des revenus de facturation externe, le cas échéant, ventiler ces revenus selon leur nature.
- 6.2 Si les revenus de facturation externe sont associés à des coûts correspondant, veuillez ventiler ces coûts selon le format de la référence (ii) pour les années 2015 et 2017. Voir par exemple une ventilation similaire présentée par le Distributeur à la référence (iii).
- 6.3 Veuillez justifier de ne pas prévoir pour 2017 des revenus de facturation externe davantage en ligne avec les résultats historiques pour ce poste, lesquels sont stables à environ 10M\$ pour les années 2013 à 2015.

FRAIS CORPORATIFS

Question 7

Références :

- (i) HQT-6, Document 1, pp. 14 et 15

Questions:

- 7.1 Veuillez ventiler la variation des frais corporatifs de 2015 à 2016 et de 2016 à 2017 selon les facteurs explicatifs mentionnés à la référence (i).