
**DEMANDE DE MODIFICATION DES TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES
DE TRANSPORT POUR L'ANNÉE 2018**

DOSSIER R-4012-2017

ANALYSE COÛTS-BÉNÉFICES DE LA MAINTENANCE ADDITIONNELLE

Question 1

Référence :

- (i) B-0008, HQT-3, Document 1.1, p. 9

Préambule :

(i)
« Pour obtenir le taux de défaillance optimal théorique (taux selon une maintenance optimale), le Transporteur a utilisé le taux de défaillance historique de ses appareils durant la première année d'exploitation après leur mise en service. En effet, durant cette première année un appareil n'est théoriquement ni affecté par l'âge, ni affecté par un retard de maintenance préventive.

Pour obtenir le taux de défaillance maximal théorique (taux sans aucune maintenance), le Transporteur a utilisé la somme des taux historiques de défaillance partielle et complète de ses appareils. Il considère ainsi comme approximation que les défaillances partielles réparées historiquement auraient toutes éventuellement engendré une défaillance complète n'eut été de leur réparation. »

Pour évaluer la rentabilité de la maintenance additionnelle, le Transporteur pose un certain nombre d'hypothèses. Parmi ces hypothèses ont compte :

- la comparabilité des équipements du Transporteur et de ceux présents dans la base de données de l'EPRI,
- l'applicabilité des courbes des taux de défaillance annuels en fonction de la réalisation de la maintenance de l'EPRI aux actifs du Transporteur,
- le positionnement du Transporteur le long de ces courbes.

Ces hypothèses ont globalement un impact très important sur le résultat de ses analyses et en particulier sur l'effet de spirale qui dépend directement de la pente des courbes au point où se situe le Transporteur le long de celles-ci.

Les questions de la FCEI visent à s'assurer de la vraisemblance de ces hypothèses.

Questions:

- 1.1 Veuillez indiquer si le Transporteur s'est questionné sur la comparabilité de ses sectionneurs et transformateurs avec ceux contenus dans la base de données de l'EPRI. Le cas échéant veuillez discuter des similitudes et différences entre ces équipements tant en ce qui touche à leur nature et à leur durée de vie normale, qu'à leur utilisation et à leurs procédures de maintenance.
- 1.2 De manière générale, la FCEI comprend que deux facteurs principaux influencent le taux de défaillance, soit l'âge et la fréquence de maintenance des équipements. Veuillez indiquer comme l'âge a été pris en compte lors de la construction des courbes de l'EPRI.
- 1.3 Veuillez comparer l'âge moyen des transformateurs et sectionneurs du Transporteur avec ceux de la base de données EPRI.

Le Transporteur compare le taux de défaillance maximale théorique de l'EPRI avec la somme des taux historiques de défaillance partielle et complète de ses appareils.

- 1.4 Veuillez indiquer s'il y a des actifs dans la base de données de l'EPRI qui n'ont subi aucune maintenance sur leur durée de vie. Sinon, veuillez confirmer que le taux de défaillance maximal théorique est une extrapolation faite sur la base des données de l'échantillon.
- 1.5 Veuillez indiquer si le Transporteur a tenu compte d'un possible double comptage dans la construction de son taux de défaillance maximal théorique dû fait qu'une défaillance partielle peut dégénérer en défaillance complète.
- 1.6 Veuillez indiquer si la totalité des défaillances partielles dégénère en défaillance complète dans la même année si elles ne sont pas réparées.
- 1.7 Est-il exact d'affirmer qu'en l'absence de maintenance préventive, le taux de défaillance partielle et complète des équipements serait plus élevé qu'il ne l'est présentement?

Sur la base des taux de défaillance actuels de ses sectionneurs et transformateurs, le Transporteur conclut qu'il réalise environ 20% du niveau de maintenance de référence pour les transformateurs et environ 45% pour les sectionneurs.

- 1.8 Veuillez indiquer comment est calculée la fréquence de maintenance de l'EPRI. Par exemple, est qu'une fréquence de deux par année suppose que chaque composante de l'appareil à été entretenu deux fois dans l'année, que deux opérations de maintenance ont eu lieu sur l'appareil sans pour autant que toutes les composantes aient fait l'objet d'une maintenance, ou quelque autre définition.
- 1.9 De la même manière veuillez indiquer comment le Transporteur définit une fréquence maintenance de 1.
- 1.10 Veuillez indiquer à quelle fréquence, en valeur absolue correspond la fréquence de référence de maintenance pour les transformateurs et les sectionneurs respectivement.
- 1.11 Veuillez présenter la fréquence de maintenance du Transporteur pour ses transformateurs et sectionneurs.
- 1.12 Veuillez indiquer si le Transporteur applique des ajustements au taux de défaillance historique de ses appareils durant la première année.
- 1.13 Le cas échéant, veuillez expliquer et justifier ces ajustements et produire le taux de défaillance sans ajustements.
- 1.14 Veuillez expliquer ce qui permet au Transporteur de conclure que le taux de défaillance de la première année d'existence d'une famille d'appareils est représentatif de son taux de défaillance sur sa durée de vie sujet au niveau de maintenance de référence.

1.15 Veuillez produire le taux de défaillance historique des appareils durant la deuxième année d'exploitation après leur mise en service sans ajustements et avec ajustements si requis.

Question 2

Références :

- (i) B-0008, HQT-3, Document 1.1, p. 13
- (ii) B-0008, HQT-3, Document 1.1, p. 14, figure 2
- (iii) B-0008, HQT-3, Document 1.1, p. 16
- (iv) B-0008, HQT-3, Document 1.1, p. 11
- (v) B-0008, HQT-3, Document 1.1, p. 20
- (vi) B-0008, HQT-3, Document 1.1, p. 20
- (vii) B-0008, HQT-3, Document 1.1, p. 19, figure 4

Préambule :

(i)
« Les résultats des simulations effectuées à l'aide du MGA permettent de connaître l'évolution annuelle du retard de maintenance préventive accumulé. »

La référence (ii) montre la projection de l'effet spirale des défaillances évitées avec la maintenance additionnelle. Elle présente notamment le nombre de défaillances additionnelles attendue si aucune ressource supplémentaire n'était allouée à la maintenance. La FCEI est étonnée par l'ampleur de l'effet de spirale et se questionne quant à son réalisme.

(iii)
« Le MGA utilise les taux de défaillance historiques selon l'âge des appareils »

(iv)
« Le taux de défaillance actuel pour HQT est respectivement de 0,2423 et de 0,0217 par année pour les transformateurs de puissance et pour les sectionneurs. »

(v)
« Ainsi, seul 2% des défaillances entraîne une interruption de service.

[...]

Les interruptions de clients causées par des défaillances d'appareils sont restées stables à une moyenne de 77 interruptions par an.

[...]
Selon la hausse historique des défaillances entre 2009 et 2016, le Transporteur estime que l'effet cumulé des améliorations a permis d'éviter environ 23 interruptions en 2016.

»

(vi)

Le transporteur constate que l'ensemble des défaillances a augmenté d'environ 5,1% par année au cours des 10 dernières années.

Questions:

- 2.1 Veuillez indiquer si le Transporteur a réalisé une validation rétrospective de l'impact de l'effet de spirale en utilisant comme point de départ le retard de maintenance d'une année historique et de comparer la prédiction de l'effet de spirale avec le niveau de défaillance réel de 2016. Dans l'affirmation, veuillez présenter cette analyse.
- 2.2 Dans la négative, veuillez commenter sur la faisabilité et la pertinence d'une telle analyse.
- 2.3 Relativement aux la référence (iv) et (vi), veuillez présenter le taux de défaillance historique des transformateurs de puissance et les sectionneurs pour les années 2005 à 2016.
- 2.4 Veuillez commenter quant à la compatibilité de cette évolution avec l'effet de spirale présenté à la figure 2.
- 2.5 Relativement à la référence (iii), veuillez indiquer si le MGA tient également compte de la maintenance effectuée pour prévoir les taux de défaillance.
- 2.6 Relativement aux références (v) et (vii), veuillez réconcilier le taux de 2% avec les données présentées sur les défaillances et interruptions (77 à 100 interruptions pour environ 6000 défaillances selon la figure 4).

BUDGETS SPÉCIFIQUES

Question 3

Références :

- (i) B-0017, HQT-6, Document 3, p. 11, tableau 4
- (ii) B-0016, HQT-6, Document 2, pp. 18 à 20
- (iii) B-0017, HQT-6, Document 3, p. 3
- (iv) B-0016, HQT-6, Document 2, p. 21

Préambule :

La référence (i) indique, entre 2016 et 2018, un ajout de

- 70 ETC pour l'automatisme RPTC et des systèmes SCADA,
- 26 ETC pour la maintenance conditionnelle prioritaire,

Selon la référence (ii), le coût des travaux d'analyse préliminaire pour l'automatisme RPTC et des systèmes SCADA approche les 25 M\$ en 2017 et 2018.

(iii)

« Augmentation de 2,5 M\$ pour des besoins spécifiques, correspondant à 21 nouveaux effectifs en équivalent temps complet (« ÉTC »), pour la mise en place d'une structure organisationnelle

assurant les bases d'une transformation technologique du réseau requérant notamment le remplacement d'un automatisme de sauvegarde (« l'automatisme RPTC ») et des systèmes de contrôle et d'acquisition de données du réseau de transport (« SCADA ») [note omise]; »

(iv)

« Le Transporteur constate que l'état et la conformité des mises à la terre (« MALT ») dans les installations extérieures sont inadéquats et doivent être redressés. Cette situation, qui n'est pas en lien avec le vieillissement des actifs et du modèle de gestion des actifs (« MGA »), comporte deux volets :

- Relevés des dommages et correctifs à la suite de vols : Le Transporteur a subi 732 vols dans 263 postes entre 2007-2012 et 126 vols dans 93 postes entre 2013-2016. La situation a été temporairement corrigée dans plusieurs installations à la suite des vols mais les travaux pour corriger la situation de façon permanente ne sont pas tous complétés.
- Mise à jour des plans et relevés de continuité : Le Transporteur constate que la mise à jour des plans et des relevés de continuité de la grille de terre lors de projets d'addition, de démantèlement, de vols de cuivre, de bris quelconques et de creusage n'a pas été effectuée dans plusieurs installations.

Afin de redresser la situation et de respecter les encadrements en vigueur, le Transporteur prévoit effectuer un diagnostic et apporter les correctifs requis à la mise en conformité des MALT. Ces travaux s'étendront sur une période de trois ans. Pour l'année témoin 2018, le Transporteur estime les coûts liés aux travaux d'inspection et de correctifs des MALT à 8 M\$, tel que détaillé à l'annexe 1.

Questions :

- 3.1 Considérant que le Transporteur demande que les travaux d'analyse préliminaires de l'automatisme RPTC et des systèmes SCADA soient traités à titre de budget spécifique, la FCEI en comprend que ces charges sont ponctuelles. Veuillez confirmer, la compréhension de la FCEI.
- 3.2 Veuillez indiquer à quel moment le Transporteur prévoit avoir complété les analyses préliminaires.
- 3.3 Veuillez indiquer si des charges sont à prévoir en 2019 pour ce budget spécifique.
- 3.4 Relativement à la référence (iv), veuillez présenter le nombre de vols par année de 2007 à 2016.
- 3.5 Veuillez présenter le nombre d'installations avec des MALT non conformes pour les années 2007 à 2016.
- 3.6 Veuillez indiquer si les installations avec des corrections temporaires sont considérées non conformes.
- 3.7 Veuillez indiquer si le Transporteur fait des diagnostics des MALT dans le cours normal de ses affaires.
- 3.8 Veuillez indiquer si le Transporteur prévoit faire le diagnostic de tous les MALT en 2018.

SALAIRE DE BASE

Question 4

Références :

- (i) B-0017, HQT-6, Document 3, p. 11, tableau 4
- (ii) B-0017, HQT-6, Document 3, p. 5, tableau 2
- (iii) B-0017, HQT-6, Document 3, section 1.1.2
- (iv) B-0007, HQT-3 Document 1, p. 12
- (v) B-0007, HQT-3 Document 1, p. 13

Préambule :

(i)

La référence (i) montre pour les activités de base du Transporteur un ajout de

- 72 ETC au support à la réalisation des travaux,
- 27 ETC pour la robustesse du centre de téléconduite et du centre de contrôle du réseau et
- 21 ETC pour des motifs autres

entre le niveau autorisé 2017 et le niveau demandé pour l'année témoin 2018, pour un total de 120 ETC additionnels.

Le Transporteur justifie à la référence (iii) 115 des 120 ETC additionnels demandés aux activités de base.

La FCEI note que des 21 ETC pour des motifs autres identifiés à la référence (i), 16 sont liés à la volonté du Transporteur de rehausser sa force de travail en lien avec les activités du Plan opérationnel consolidé (« POC »). Les cinq autres visent à « face à la croissance durable de ses besoins pour réaliser les travaux et exploiter le réseau ».

(iii)

« Augmentation de 2,4 M\$ pour assurer la croissance de ses activités de base équivalant à 27 nouveaux ÉTC répartis comme suit :

- o 16 ÉTC découlant de la volonté du Transporteur de rehausser sa force de travail en lien avec les activités du Plan opérationnel consolidé (« POC ») ;
- o 11 ÉTC pour la mise en place des activités de support liées à la réalisation des travaux. »

« 10,7 M\$ (93 ÉTC), en vue de faire face à la croissance durable de ses besoins pour réaliser les travaux et exploiter le réseau, notamment par la mise en place d'une nouvelle organisation qui assurera :

- le support à la réalisation des travaux (61 ÉTC) en terme de :
 - Planification et coordination : par l'embauche de ressources dédiées au Centre de Gestion des Activités de Transport («CGAT») qui exercera un rôle clé considérant la plus grande complexité de planifier et de coordonner ces travaux dans un contexte d'accroissement du volume de transit sur le réseau de transport et du nombre d'interventions à y réaliser ;
 - Support : par l'embauche d'opérateurs mobiles et d'employés de support technique pour assurer l'exécution des travaux complexes nécessitant une main-d'oeuvre spécialisée ;

• la robustesse des centres de téléconduite (« CT ») et du centre de conduite du réseau (« CCR ») (27 ÉTC) : par l'embauche ressources pour remédier à la perte d'expertise attribuable aux nombreux départs d'effectifs travaillant aux CT et au CCR ayant eu lieu au cours des dernières années. Considérant la durée de formation et le niveau de qualification exigés pour ce type d'emploi et compte tenu du fait que les CT et le CCR sont des infrastructures stratégiques du réseau de transport, le Transporteur doit absolument, dans une perspective à long terme, se prémunir contre le risque de perte d'expertise en augmentant sa force de travail en lien avec ces fonctions. »

(iv)

« En plus de libérer du temps au chef Maintenance, le chef Réalisations de projets améliorera la planification, la réalisation, le suivi et l'assurance qualité des projets de transport. »

(v)

« Grâce à cette nouvelle structure, le personnel des installations pourra se concentrer sur sa mission première, soit d'assurer la sécurité, la qualité, le rendement et l'uniformité de ses pratiques. Il pourra aussi compter sur des experts qui verront à ce que les travaux préparatoires aient été effectués avant le déplacement des équipes. De même, le temps de réaction aux imprévus sera meilleur. »

Questions :

- 4.1 Veuillez justifier le besoin de hausser la force de travail en lien avec les activités du POC.
- 4.2 Veuillez ventiler les 61 ETC en support à la réalisation de travaux entre la planification et coordination et le support.
- 4.3 Veuillez clarifier en quoi se distinguent les rôles et activités du POC et du CGAT.
- 4.4 Veuillez indiquer combien d'ETC sont affectés à la planification et à la coordination des travaux pour les années historiques 2016, de base 2017 et témoin 2018.
- 4.5 Veuillez expliquer si la hausse de complexité des travaux est un processus graduel ou s'il elle survient de manière particulièrement prononcée en 2018.
- 4.6 Veuillez présenter le volume de transit sur le réseau de transport pour les années 2012 à 2018.
- 4.7 Veuillez présenter le nombre d'interventions à réaliser pour les années 2012 à 2018.
- 4.8 Veuillez indiquer si la planification et coordination de la maintenance additionnelle autorisée en 2017 était prise en compte dans le budget additionnel de maintenance de 45 M\$ accordé par la Régie.
- 4.9 Relativement à la référence (iv), veuillez indiquer comment le Transporteur mesure sa performance en planification, réalisation, suivi et l'assurance qualité des projets de transport. Veuillez présenter les indicateurs dont dispose le Transporteur à cet égard.
- 4.10 Veuillez indiquer le niveau de performance visé suite à la mise en place des améliorations proposées.
- 4.11 Relativement aux références (iv) et (v), veuillez justifier la hausse globale des ETC étant donné que les nouveaux postes de chef Réalisation de projet et la mise en place du CGAT libèrera les chefs maintenance et le personnel des installations de la charge de travail correspondante.
- 4.12 Relativement à la référence (v), veuillez indiquer si jusqu'ici le Transporteur s'assurait que les travaux préparatoires aient été effectués avant que des équipes ne se déplacent.
- 4.13 Veuillez indiquer combien d'ETC opérateurs mobiles et employés de support technique compte le Transporteur pour les années historiques 2016, de base 2017 et témoin 2018.

- 4.14 Veuillez confirmer que le Transporteur a toujours réalisé des travaux complexes nécessitant une main-d'œuvre spécialisée.
- 4.15 Veuillez préciser la nature du besoin qui serait comblés par les 5 ETC résiduels pour faire « face à la croissance durable de ses besoins pour réaliser les travaux et exploiter le réseau ».
- 4.16 Veuillez présenter le nombre d'ETC travaillant au CT et au CCR pour les années 2012 à 2018.
- 4.17 Veuillez présenter en termes d'ETC les départs d'effectif du CT et du CCR pour les années 2012 à 2018.
- 4.18 Veuillez expliquer que le Transporteur n'ait pu anticiper les départs d'effectifs du CT et du CCR.
- 4.19 Veuillez confirmer la compréhension de la FCEI que la demande de 27 ETC additionnels ne résulte pas d'une hausse de la charge de travail aux CT et CCR.
- 4.20 Veuillez confirmer la compréhension de la FCEI que la demande de 27 ETC additionnels vise à avoir une redondance de personnel pour au cas où des départs nombreux devaient survenir.
- 4.21 Veuillez indiquer quel est le temps de formation requis pour les nouveaux effectifs du CT et du CCR. Veuillez indiquer si ce temps de formation s'applique uniformément à tous les employés du CT et du CCR.

TEMPS SUPPLÉMENTAIRE

Question 4

Références :

- (i) B-0017, HQT-6, Document 3, p. 8
- (ii) R-3934-2015, B-0028, HQT-10, document 2, p. 5
- (iii) R-3981-2016, B-0093, HQT-10, document 2, p. 5
- (iv) B-0034, HQT-10, document 2, p. 5
- (v) HQT-6, Document 3, p. 5, tableau 2

Préambule :

- (i)
« Pour l'année de base 2017, le Transporteur doit revoir à la hausse de 7,9 M\$ le montant prévu pour le temps supplémentaire. Le réseau de transport est fortement sollicité et les plages horaires pour effectuer les retraits requis pour maintenir sa fiabilité sont de moins en moins nombreuses. Conséquemment, le Transporteur doit maximiser ses travaux lors des plages de retraits possibles nécessitant de recourir à davantage de temps supplémentaire. »

La FCEI compile les données suivantes sur la base des références (ii) à (iv).

Besoin des services de transport prévu à l'année témoin (MW)

	2016	2017	2018
Charge locale	37 974	37 555	37 778
Point à point ferme	4 684	4 700	4 732

Total ferme	42 658	42 255	42 510
-------------	--------	--------	--------

Questions :

- 5.1 Veuillez démontrer l'évolution du niveau de sollicitation du réseau entre l'année témoin 2017 et l'année de base 2017 et faire le lien avec l'évolution des besoins prévus de service de transport présentée en préambule.
- 5.2 Veuillez présenter l'évolution du niveau de sollicitation du réseau de 2012 à 2018.
- 5.3 Veuillez démontrer la diminution des plages horaires pour effectuer les retraits requis entre l'année témoin 2017 et l'année témoin 2017 et l'année de base 2017.
- 5.4 Veuillez expliquer que la hausse des effectifs en maintenance de l'année 2017 ne permette pas de mieux tirer profit des plages de retraits possibles.
- 5.5 Veuillez expliquer comment, dans la gestion quotidienne des opérations, moins de plages de retrait résulte nécessairement en davantage de temps supplémentaires.
- 5.6 Veuillez indiquer si la réduction des zones d'accès limitées aurait un impact sur le besoin de temps supplémentaire. Veuillez justifier votre réponse.

PRIMES ET REVENUS DIVERS

Question 5

Références :

- (i) HQT-6, Document 3, p. 5, tableau 2
- (ii) B-0017, HQT-6, Document 3, p. 8

Préambule :

(ii)

« 1.1.4 Primes et revenus divers

Le Transporteur rappelle que les primes et revenus divers comprennent le régime de rémunération incitative selon la performance, ainsi que l'ensemble des compensations versées aux employés en raison de conditions particulières, difficiles ou contraignantes d'exercice du travail. À titre d'exemple, on y retrouve les primes pour quart de travail, les primes d'éloignement, les primes pour direction de travail ou pour remplacement d'employés de niveau supérieur ainsi que les primes pour travail les jours fériés ou dans des conditions d'urgence. De plus, il réitère que le coût du régime de rémunération incitative selon la performance est estimé en prenant pour hypothèse un degré d'atteinte des résultats à la cible de 67 %.

Un montant de 22,3 M\$ est prévu pour les primes et revenus divers de l'année de base 2017, correspondant à une augmentation de 3,8 M\$ par rapport à la décision D-2017-049 ajustée. Cette hausse découle principalement de l'augmentation des ÉTC. »

Questions :

- 6.1 Veuillez expliquer que le coût du régime de rémunération incitative selon la performance passe de 0,8 M\$ à l'année autorisée 2017 à 2,2 M\$ à l'année témoin 2018.
- 6.2 Veuillez ventiler la ligne *Autres des Primes et revenus divers* du tableau 2 en fonction du type de prime et expliquer les variations entre le budget autorisé 2017 et le budget de l'année témoin.

ACTIVITÉS DE MAINTENANCE

Question 6

Références :

- (i) HQT-6, Document 4, p. 8, tableau 1
- (ii) HQT-6, Document 4, p. 10, tableau 2
- (iii) HQT-6, Document 2, p. 12

Questions :

- 7.1 Veuillez concilier le fait que les coûts de maintenance directe présentés à la référence (i) soient en hausse de seulement 5 M\$ entre l'année autorisée 2017 et l'année témoin 2018, alors que le Transporteur demande un budget spécifique de maintenance conditionnelle prioritaire de 8 M\$ et mentionne une hausse supplémentaire de 9 M\$ des activités de maintenance absorbée à même les activités de base (référence iii).
- 7.2 Veuillez mettre le tableau 2 de la référence (ii) à jour au 30 septembre pour les années 2016 et 2017.

MISES EN SERVICE

Question 8

Références :

- (i) B-0023, HQT-7, Document 1, p. 20, tableau 19
- (ii) B-0023, HQT-7, Document 1, p. 18 et 19
- (iii) R-3981-2016, B-0019, HQT-7, Document 1, p. 19

Préambule :

La référence (iii) présente les mesures mises en place en 2016 pour améliorer l'acuité des prévisions de mises en service. C'est mesures sont :

- « - L'identification des besoins de retraits et la confirmation de la faisabilité dès l'étape de la proposition d'affaires du groupe Hydro-Québec Équipement et services partagés (« HQÉSP ») ;
- Le respect des dates de remises d'appareillage soutenu par des objectifs individuels influençant la rémunération des gestionnaires de projets ;
- L'établissement de comités conjoints favorisant l'arrimage des activités requises ;
- Les gestionnaires de la direction principale - Exploitation des installations ayant des objectifs individuels de rémunération associés à la réalisation des mises en services planifiées ;
- La mise en place d'une nouvelle stratégie de mise en route en automatisme. » (Nous soulignons)

Questions :

- 8.1 Relativement à la référence (i), 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 2017 et 2018 dans leur ensemble.
- 8.2 Veuillez indiquer si le Transporteur a constaté empiriquement une réduction du glissement des projets depuis la mise en place des mesures visant à améliorer ses prévisions de mises en service. Le cas échéant, veuillez présenter les données soutenant ce constat.
- 8.3 Relativement à la référence (iii), veuillez présenter pour les années 2014 à 2016, le taux de respect des dates de remises des appareillages.
- 8.4 Veuillez indiquer si l'impact des retards de mises en service sur les retraits d'actifs est pris en compte dans les calculs de la référence (i).

FRAIS CORPORATIFS

Question 9

Référence :

- (i) B-0014, HQT-6, Document 1, p. 7, tableau 2

Questions:

- 9.1. Veuillez refaire le tableau 2 en excluant le coût de retraite et en présentant distinctement le coût associé
 - 9.1.1. à la stratégie de communication débutée en 2016,
 - 9.1.2. au transfert de l'activité du « service conseil en communication »,
 - 9.1.3. à l'introduction d'une partie de la rémunération incitative du personnel non régi dans les salaires de base,

9.1.4. au transfert de l'activité de gouvernance en gestion documentaire.

TARIFICATION

Question 10

Références :

- (i) B-0033, HQT-10, Document 1, p. 7, tableau 2
- (ii) B-0034, HQT-10, Document 2, p. 7
- (iii) R-3981-2016, B-0030, HQT-10, Document 2, p. 6

Préambule :

À la référence (i), le Transporteur fait état de nouveaux contrats pour des capacités de transport fermes de long terme avec Énergie Brookfield Marketing s.e.c. pour une puissance additionnelle totale de 157 MW sans compter les pertes de transport.

Les références (ii) et (iii) présentent quant à elle, pour les autres clients que le Producteur, des besoins de transport ferme à long terme stables à 537 et 538 MW pour 2017 et 2018 respectivement

Questions:

- 10.1. Veuillez expliquer que les nouveaux contrats de long terme Énergie Brookfield Marketing s.e.c. n'entraînent pas une hausse des besoins de transport point à point de long terme.

COMPTE D'ÉCARTS RELATIF AUX MODIFICATIONS DE LA NORME ASC 715

Question 11

Références :

- (i) B-0049, HQT-13, Document 1, pp. 4 et 5
- (ii) B-0019, HQT-6, Document 5, Annexe 1

Préambule

- (i)

« 2.1 Veuillez expliquer les raisons pour lesquelles le montant de – 39,9 M\$ de la référence 18 (i) n'est pas disposé en tout ou en partie dans le revenu requis du Transporteur de 19 l'année 2018, selon la référence (ii).

R2.1

Dans le cadre du dossier conjoint R-4009-2017 et du présent dossier, le Transporteur n'a pas été en mesure de tenir compte de l'impact des modifications à la norme ASC 715 sur les travaux facturés par le groupe Innovation, équipement et services partagés à ses projets aux investissements. En effet, afin de pouvoir connaître l'impact sur les revenus requis de l'année autorisée 2017 et de l'année témoin 2018, il faut d'abord déterminer l'impact sur les investissements prévus du Transporteur pour chacun de ces dossiers, et ce, par projet afin d'obtenir par la suite l'impact sur les mises en service par projet. De là, le Transporteur sera en mesure d'évaluer l'impact sur le rendement sur la base de tarification et l'amortissement.

Le Transporteur ne connaît toujours pas les impacts sur l'année autorisée 2017 ainsi que sur l'année témoin 2018. Il s'agit de coûts supplémentaires liés à l'impact des mises en service qui viendrait en diminution du montant à remettre à la clientèle. Ainsi, le Transporteur comptabilisera ces impacts dans le compte d'écart de la référence (ii) et les présentera lors de son prochain dossier tarifaire afin d'en disposer à l'année 2019. » (Nous soulignons)

Questions:

- 11.1. Veuillez confirmer que le montant des travaux facturés par le groupe Innovation, équipement et services partagés aux projets d'investissement sont ceux présentés à la référence (ii). Sinon, veuillez présenter le montant de ces travaux.
- 11.2. Veuillez évaluer l'ordre de grandeur des coûts supplémentaires liés à l'impact des mises en service qui viendraient en diminution du montant à remettre à la clientèle.
- 11.3. Veuillez confirmer que même lors du dossier tarifaire 2019, le Transport ne connaîtra pas le montant exact des impacts réels des modifications à la norme ASC 175 pour l'année 2018, ce montant n'étant connu définitivement qu'au rapport annuel 2018.