

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 3 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) RELATIVE À LA DEMANDE DE FIXATION
DES TARIFS ET DES CONDITIONS D'HYDRO-QUÉBEC DANS SES ACTIVITÉS DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ (ANNÉES
2023, 2024 ET 2025) ET DE DISTRIBUTION D'ÉLECTRICITÉ (ANNÉE 2025-2026) – PHASE 1**

DÉTAIL DU CALCUL DES POINTS BDD PONDÉRÉS

- 1. Références :**
- (i) Dossier R-4235-2023, décision [D-2024-024](#), p. 60;
 - (ii) Pièce [B-0044](#), p. 22;
 - (iii) Pièce [B-0044](#), p. 74, tableau D-2;
 - (iv) Pièce [B-0044](#), p. 74, tableau D-3;
 - (v) Dossier R-4235-2023, décision [D-2024-024](#), p. 66.

Préambule :

(i) « [195] HQTD soumet que le nombre important d'équipements du Distributeur ayant des points BDD ferait en sorte de lui allouer une trop grande proportion de coûts. Une pondération doit être appliquée sur la volumétrie des points BDD afin d'obtenir une mesure cohérente entre les secteurs. HQTD propose ainsi de pondérer le nombre de points BDD en fonction des ETC occupant des emplois critiques (répartiteurs, opérateurs et agents) pour les secteurs de la production, du transport et de la distribution. Cette lecture, basée sur les ETC de ces secteurs avant la mise en place « d'une Hydro », ne pourra plus être reproduite, puisqu'il n'y a plus d'ETC qui leurs sont associés spécifiquement dans la nouvelle organisation. » [nous soulignons, note de bas de page omise]

(ii) «

- La Régie demande à HQTD de fournir les détails du calcul de la pondération des points BDD et le détail de la répartition de la sous-activité Conduite du réseau. Ces tableaux sont présentés à l'Annexe D ;
- HQTD réitèrent que l'utilisation des points BDD pondérés comme clé de répartition pour l'exploitation mobile permet d'obtenir une répartition représentative de la réalité opérationnelle, ce qui est un des attributs recherchés dans le choix d'une clé de répartition. L'utilisation des points BDD pondérés s'avère être le meilleur moyen à l'heure actuelle pour refléter la répartition des efforts et des coûts de cette activité entre les secteurs puisque le ratio des points BDD par ETC critiques reflète la charge de travail d'un exploitant en fonction du réseau qu'il opère. L'implantation de nouveaux systèmes informatiques et, possiblement, une nouvelle organisation du travail et des équipes à la suite de l'implantation de ces systèmes, pourront amener une réévaluation de cette méthode, un suivi sur l'évolution sera fait lors d'un prochain dossier tarifaire. » [nous soulignons, notes de bas de page omises]

(iii) «

Tableau D-2
Évolution de la répartition de la sous-activité Conduite du réseau
Complément d'information en conformité à la décision D-2024-024

Conduite du réseau	Année historique 2023				Année de base 2024				Année témoin 2025			
	Vue électrique				Vue électrique				Vue électrique			
	Transport	Distribution	Non réglementé	Total	Transport	Distribution	Non réglementé	Total	Transport	Distribution	Non réglementé	Total
Clé de répartition	Volumétrie				Volumétrie				Volumétrie			
1. Attribution directe Clé: Aucune	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.
2. Exploitation mobile Clé: Points BDD pondérés (exc. Dist.)	352 690		228 482	581 172	352 690		228 482	581 172	352 690		228 482	581 172
3. Résiduel Clé: Points BDD pondérés	352 690	115 265		696 437	352 690	115 265		696 437	352 690	115 265		696 437
Calcul des montants	Montants (M\$)				Montants (M\$)				Montants (M\$)			
1. Attribution directe	26,4	15,7	9,3	51,4	41,1	16,0	10,2	67,3	42,8	16,6	10,6	70,0
2. Exploitation mobile	77,9	-	50,5	128,4	80,1	-	51,9	132,0	83,2	-	53,9	137,0
3. Résiduel	83,8	27,4	54,3	165,5	92,9	30,4	60,2	183,5	100,7	32,9	65,2	198,8
Coût complet de Conduite du réseau	188,1	43,1	114,1	345,4	214,1	46,3	122,3	382,7	226,6	49,5	129,7	405,8
Points BDD pondérés (moyenne¹)	54%	12%	33%	100%	56%	12%	32%	100%	56%	12%	32%	100%

1- Représente la moyenne pondérée des coûts complets du secteur par rapport au coût complet de la sous-activité

»

(iv) «

Tableau D-3
Détail du calcul des points BDD pondérés
Complément d'information en conformité à la décision D-2024-024

	Points BDD	Ratio de comparaison ¹	Points BDD pondérés
	a	b	c = a*b
Transport	352 690	1,0	352 690
Production	86 823	2,6	228 482
Distribution	1 740 497	0,1	115 265
	<u>2 180 010</u>		<u>696 437</u>

1- Le ratio de comparaison correspond aux Points BDD par ETC critiques du secteur de référence (Transport) / Points BDD par ETC critiques du secteur

»

(v) « [221] De plus, la Régie note que les justifications de la pondération des points BDD sont majoritairement basées sur les particularités des équipements du Distributeur. Bien qu'HQTd mentionne avoir validé la nécessité d'appliquer la pondération par ETC critiques avec leurs experts pour l'exploitation mobile, la Régie demande à HQTd de déposer des explications plus étoffées à cet égard, dans le cadre du prochain dossier d'établissement des charges d'exploitation. » [nous soulignons, note de bas de page omises]

Demandes :

1.1 En lien avec la référence (i), veuillez décrire les fonctions spécifiques des ETC occupant des emplois critiques de chacun des secteurs mentionnés avant la mise en place d'une Hydro, à savoir :

- Transport
 - Répartiteurs;

- Opérateurs;
- Agents;
- Autres (à définir au besoin).
- Production
 - Répartiteurs;
 - Opérateurs;
 - Agents;
 - Autres (à définir au besoin).
- Distribution
 - Répartiteurs;
 - Opérateurs;
 - Agents;
 - Autres (à définir au besoin).

1.2 En lien avec la référence (i), veuillez décrire les fonctions spécifiques des ETC occupant des emplois critiques après la mise en place d'une Hydro. Veuillez notamment expliquer les différences par rapport aux fonctions de ces ETC avant la mise en place d'une Hydro.

- Répartiteurs;
- Opérateurs;
- Agents;
- Autres (à définir au besoin).

1.3 En lien avec les références (i) et (ii), veuillez expliquer si la mise en place d'une Hydro a permis de réduire le nombre d'ETC occupant des emplois critiques, à savoir répartiteurs, opérateurs, agents et autres (s'il y a lieu).

1.3.1 Veuillez compléter le tableau suivant :

Tableau Q-1.3.1
Nombre d'ETC occupant des emplois critiques

	Avant la mise en place d'une Hydro			Une Hydro
	Transport	Production	Distribution	
Répartiteurs				
Opérateurs				
Agents				
Autres				

1.4 En vous référant au contexte suivant :

- Description des fonctions spécifiques des ETC occupant des emplois critiques en Transport, Distribution et Production avant la mise en place d'une Hydro;
- Description des fonctions spécifiques des ETC occupant des emplois critiques après la mise en place d'une Hydro;
- Nombre d'ETC occupant des emplois critiques avant et après la mise en place d'une Hydro.

Veillez expliquer le sens de la phrase « *Cette lecture, basée sur les ETC de ces secteurs avant la mise en place « d'une Hydro », ne pourra plus être reproduite, puisqu'il n'y a plus d'ETC qui leurs sont associés spécifiquement dans la nouvelle organisation.* », laquelle provient de la référence (i).

1.5 Selon les références (iii) et (iv), les coûts de l'exploitation mobile sont alloués entre le *Transport* et le *Non règlementé* à l'aide des Points BDD pondérées par les ETC occupants des emplois critiques de chacun des trois secteurs, à savoir le *Transport*, la *Distribution* et la *Production (Non règlementé)*. Aucun coût de l'exploitation mobile n'est alloué au secteur de la *Distribution*.

Outre les éléments fournis à la référence (ii), veuillez fournir les motifs pour justifier l'approche relatée aux références (iii) et (iv), alors que les justifications de la pondération des points BDD sont majoritairement basées sur les particularités des équipements du Distributeur (référence (v)).

ÉVOLUTION DU COÛT DE LA FACTURATION INTERNE

2. **Références :**
- (i) Pièce [B-0044](#), tableau D-1, ligne 33;
 - (ii) Dossier R-9000-2022, pièce [B-0022](#), annexe 1, ligne 12.

Préambule :

- (i) Montant imputé à la rubrique « Facturation interne et autres cheminements directs » de la vue électrique Transport pour chacune des années 2023 à 2025.
- (ii) Montant réel de la facturation interne directe de l'année 2022.

Demandes :

2.1 La Régie, à l'aide des renseignements contenus aux références (i) et (ii), établit le tableau suivant :

Tableau Q-2.1
Évolution du coût de la facturation interne

	2022	2023	2024	2025
M\$	112,7	173,2	210,4	212,0
<i>Variation annuelle</i>		53,7 %	21,5 %	0,8 %

2.1.1 Veuillez valider les données du Tableau Q-2.1 et s'il y a lieu, veuillez expliquer et corriger les erreurs.

2.2 En vous référant au Tableau Q-2.1, veuillez chiffrer chacun des facteurs expliquant la variation annuelle entre les années 2022 et 2023.

MAINTENANCE

3. **Références :**
- (i) Pièce [B-0044](#), p. 64, Tableau B-3;
 - (ii) Pièce [B-0044](#), p. 63, Tableau B-1;
 - (iii) Pièce [B-0011](#), p. 20, Tableau 9.

Préambule :

(i) «

Tableau B-3
Évolution des heures de maintenance pour les activités de transport

	Année historique 2023	Année de base 2024	Année témoin 2025	Variation 2025 vs 2023
1 Total (en milliers d'heures)	1 218	1 266	1 262	44
2 Maintenance préventive - systématique	371	455	479	108
3 Maintenance préventive - conditionnelle	581	558	530	(51)
4 Maintenance corrective	266	253	253	(13)

»

(ii) «

Tableau B-1
Évolution de la capacité de réalisation pour les activités de transport

Capacité de réalisation (interne et externe)	Année historique 2023	Année de base 2024	Année témoin 2025	Variation 2025 vs 2023
1 Capacité totale (en milliers d'heures)	2 016	2 096	2 132	115
2 Heures aux investissements	537	635	700	163
3 Heures aux charges	1 480	1 461	1 432	(48)

»

(iii) «

Tableau 9
Ressources dédiées à la maintenance préventive et corrective projetées

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Maintenance préventive (en milliers d'heures)	857	853	859	830	830	839	830	807	804	784	780
%	79 %	80 %	80 %	79 %	79 %	80 %	80 %	79 %	79 %	79 %	79 %
Maintenance corrective (en milliers d'heures)	228	217	217	218	218	214	213	213	213	212	213
%	21 %	20 %	20 %	21 %	21 %	20 %	20 %	21 %	21 %	21 %	21 %
Total des heures (en milliers)	1 085	1 070	1 076	1 048	1 048	1 053	1 043	1 020	1 016	997	993

»

Demandes :

- 3.1 En lien avec la référence (ii), veuillez expliquer comment le Transporteur détermine la capacité totale de réalisation de la maintenance (en milliers d'heures).
- 3.2 En lien avec la référence (ii), veuillez expliquer comment le Transporteur détermine respectivement la capacité de réalisation de la maintenance aux investissements et aux charges (en milliers d'heures).
- 3.3 Veuillez fournir les motifs pour lesquels le Transporteur réalise des heures de maintenance (référence (i)) inférieures à sa capacité de réalisation (référence (ii)).
- 3.4 Pour les années 2024 à 2025, veuillez concilier les heures de maintenance pour les activités de Transport présentées aux références (i) et (iii).