

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) À
HYDRO-QUÉBEC (LE TRANSPORTEUR) RELATIVE À LA MODIFICATION DES
CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT**

EFFICIENCE

- 1. Références :**
- (i) Pièce B-0008, p. 17 et 18;
 - (ii) Pièce B-0008, p. 19 et 20;
 - (iii) Pièce B-0008, p. 19.

Préambule :

(i) « Avec égard, le Transporteur soutient que le modèle de gestion des actifs déployé depuis 2013 et dont l'évolution se poursuit dans un contexte opérationnel et d'appropriation exigeant tient compte de la structure de coûts du Transporteur, fortement marquée par les investissements. Le suivi mesuré des sources spécifiques des gains d'efficacité aux CNE ne s'avère pas adapté à la gestion stratégique des actifs qui préconise une gestion globale (investissements et charges) et optimale des actifs du Transporteur. En effet, les mesures d'optimisation aux investissements, nécessaires pour déployer une plus grande force de travail en maintenance et un meilleur ordonnancement des travaux, peuvent engendrer la réalisation de davantage d'activités de maintenance. Le modèle donne essentiellement les moyens au Transporteur de demeurer proactif dans la gestion de l'utilisation croissante et du vieillissement de son réseau, selon un niveau de risque jugé acceptable, dans le respect de sa mission de base, le tout dans une perspective d'optimisation des coûts et de haute performance. À ce titre, en plus des explications fournies à l'égard de ses efforts d'efficacité accomplis et envisagés décrits dans les sections qui précèdent, le Transporteur réitère que l'indicateur composite présenté à la section suivante demeure de loin la mesure la plus appropriée et probante de l'ensemble de ses efforts d'efficacité. » [nous soulignons]

(ii) « [...], le Transporteur juge utile de faire valoir le bien fondé de l'utilisation de cet indice pour mesurer sa performance globale :

[...]

- *Il rend possible une vision intégrée des volets « Charges » et « Investissements », et ce, en parfaite cohérence avec le modèle de gestion des actifs adopté par le Transporteur;*
- *Examiné dans une perspective historique, il permet de témoigner des effets probants des stratégies antérieurement adoptées par le Transporteur, ce qui s'avère particulièrement pertinent, dans la mesure où les décisions associées à la gestion équilibrée des actifs se prennent essentiellement en amont des résultats constatés par cet indice. »*

(iii) Figure 2 – Indicateur composite Durée (minutes) d’interruption de service (T-SAIDI) et Coûts d’exploitation, de maintenance, d’administration plus les coûts des investissements en pérennité par la valeur des immobilisations corporelles et des actifs incorporels (en %)

La Régie constate que la figure 2 illustre la performance globale relative du Transporteur sur la période allant jusqu’en 2012, mais ne rend pas compte des résultats pour l’année historique 2013.

Demandes :

- 1.1 Veuillez préciser si, en dehors du contexte de gestion globale en référence (i), le Transporteur fait un suivi périodique de ses charges nettes d’exploitation indépendamment des investissements qu’il réalise annuellement. Veuillez élaborer. Si non, veuillez expliquer.
- 1.2 Veuillez préciser si le Transporteur dispose des outils de gestion nécessaires qui lui permettraient de faire un suivi périodique des coûts encourus dans le cadre de ses activités annuelles tant au niveau des « charges » que des « investissements ».
- 1.3 Veuillez élaborer sur ce qui empêche le Transporteur de considérer le « volet » Charges indépendamment de celui des Investissements aux fins du suivi des gains d’efficience.
- 1.4 Veuillez indiquer comment, en utilisant la figure en référence (iii), le Transporteur peut faire rapport sur les gains d’efficience aux CNE réalisés et sur l’origine de ces derniers pour l’année historique. Veuillez formuler toute proposition d’amélioration qui permettrait de rendre comptes des gains d’efficience de l’année historique.

GAINS D’EFFICIENCE

- 2. Références :**
- (i) Pièce B-0008, p.16;
 - (ii) Pièce B-0008, p.16.

Préambule :

(i) Tableau 1 : Gains d’efficience aux CNE (M\$);

(ii) *« Au terme de changements importants depuis 2012, les gains couvrant l’horizon 2013-2015 de la présente demande s’élèvent à 27,5 M\$ dans un contexte opérationnel complexe et exigeant comportant d’importants défis d’appropriation. Cette performance reflète une gestion active de la force de travail et des façons de faire du Transporteur. »*

[nous soulignons]

Demandes :

- 2.1 Veuillez fournir la méthodologie et les données utilisées à partir desquelles ont été obtenus les gains d'efficacité rapportés en référence (i).
- 2.2 Pour l'année 2013, veuillez préciser s'il s'agit de gains d'efficacité estimés ou réalisés. Veuillez préciser la ou les origines de ces gains d'efficacité.
- 2.3 Pour les années 2014 et 2015, veuillez indiquer les sources potentielles des gains d'efficacité escomptés aux CNE indiqués.
- 2.4 Veuillez élaborer sur la notion de « défis d'appropriation » telle qu'entendue par le Transporteur en référence (ii). Veuillez préciser si cette notion doit être comprise uniquement à l'intérieur de la stratégie de gestion des actifs. Veuillez préciser tout facteur extérieur à la stratégie de gestion que le Transporteur considère (par exemple, le contexte économique, les conditions de marchés, etc.)

3. Référence : Pièce B-0016, p. 11;

Préambule :

« À titre illustratif, le Transporteur présente au tableau 4 l'application de la formule paramétrique de la Régie avec comme point de départ l'année historique 2012.

[Tableau 4 : Charges nettes d'exploitation selon la formule paramétrique (M\$)]

En appliquant la formule paramétrique de la Régie, les CNE projetées pour l'année témoin 2015 sont de 717,5 M\$, soit un montant légèrement inférieur à celui demandé par le Transporteur. »

Demande :

- 3.1 Veuillez présenter les résultats du tableau 4 en référence en y intégrant un facteur d'efficacité de 2 % en 2015.

ÉVOLUTION DES DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DU SERVICE

Frais corporatifs

4. **Référence :** Pièce B-0015, annexe 1, tableau A1-1, p. 11.

Préambule :

Les frais corporatifs sont évalués à 30,5 M\$ et à 31,6 M\$ pour l'année de base 2014 et l'année témoin 2015 respectivement. Le tableau décrit plus en détail l'évolution des frais corporatifs.

Demande :

4.1 Veuillez présenter les frais corporatifs du Transporteur, nets du coût de retraite et autres avantages sociaux, pour l'année historique 2013, l'année de base 2014, et l'année témoin 2015. Veuillez expliquer les variations.

CHARGES NETTES D'EXPLOITATION

Approche globale paramétrique

5. **Référence :** Pièce B-0016, p. 9.

Préambule :

Tableau 3 : Approche paramétrique – Évaluation des charges d'entretien et d'exploitation additionnelles générées par la croissance du réseau

Demande :

5.1 Veuillez préciser le détail constituant le montant apparaissant au Tableau 3 en référence, sous la rubrique suivante :

<i>Effet des contributions à recevoir pour les ajouts au réseau étant donné que le Transporteur en assume les charges d'entretien et d'exploitation :</i>	267.2 M\$
---	-----------

- 6. Références :** (i) Pièce B-0016, p. 9;
 (ii) Pièce B-0018, tableau 20, p. 22.

Préambule :

(i) Le Transporteur présente, au tableau 3, l'évaluation des charges d'entretien et d'exploitation additionnelles générées par la croissance du réseau. La rubrique *Remboursements des postes de départ étant donné que le Transporteur n'en assume pas les charges d'entretien et d'exploitation* totalise -83 M\$.

(ii) Le Transporteur présente le tableau 20 portant sur l'ensemble des mises en service pour l'année 2015.

Demande:

- 6.1 Veuillez présenter les remboursements des postes de départ inclus aux différentes mises en service des tableaux de la référence (ii).

Charges brutes directes – Masse salariale

- 7. Références :** (i) Pièce B-0016, tableau 6, p. 12;
 (ii) Dossier R-3823-2012, pièce HQT-15, doc. 3.6, tableau 4, p. 4;
 (iii) Décisions D-2014-049, D-2012-059, D-2011-039, D-2010-032, D-2009-015 et D-2008-019.

Préambule :

Le tableau ci-dessous est établi à partir des références (i) à (iii).

Évolution des salaires de base et temps supplémentaire

<i>En millions de dollars</i>	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Salaires de base et temps supplémentaire											
Année témoin			264,9	272,1	282,2	288,0	297,5	295,3	285,3	288,5	294,7
Décision D-2012-059								(5,0)			
Décision D-2014-049									(4,5)	(7,8)	
Effets des redressements				-	(9,9)	(5,0)	-	(2,4)			
Année autorisée redressée			264,9	272,1	272,3	283,0	297,5	287,9	280,8	280,7	294,7
Année de base redressée		260,3	263,3	270,1	268,9	281,5	289,6			282,2	
Année historique	246,9	255,0	261,5	268,5	278,8	280,2	286,6	275,8	273,2		

La Régie constate une progression annuelle moyenne des salaires de base et du temps supplémentaire de 3,9 % pour la période 2013-2015, et une progression de 4,4 % pour l'année 2015 par rapport à l'année de base 2014.

La Régie note une progression annuelle moyenne de 5,2 % pour période 2013-2015 au seul chapitre des salaires de base.

Demandes :

7.1 Veuillez confirmer les données du tableau au préambule.

7.2 Veuillez commenter les progressions citées ci-dessus.

- 8. Références :**
- (i) Pièce B-0016, tableau 6, p. 12;
 - (ii) Décision D-2011-039, par. 52;
 - (iii) Dossier R-3777-2011, pièce B-0018, p. 14.

Préambule :

(i) Le tableau 6 détaille les composantes de la masse salariale du Transporteur pour la période 2013-2015. Au cours de la période 2013-2015, le Transporteur prévoit que les coûts de la masse salariale augmenteront à un rythme annuel moyen de 1,2 %.

La Régie constate une croissance annuelle moyenne de 3,5 % pour la période 2013-2015 lorsque le coût de retraite est exclu des coûts de la masse salariale.

(ii) Au paragraphe 52 de sa décision D-2011-039, la Régie de l'énergie indiquait ce qui suit : « *La Régie demande au Transporteur de s'assurer d'une meilleure fiabilité de ses projections de la masse salariale et du temps supplémentaire et d'identifier, dans le cadre de sa prochaine demande tarifaire, les modifications qui pourraient être apportées afin d'améliorer l'acuité de ses projections.* »

(iii) « *D'entrée de jeu, le Transporteur tient à préciser que seules les rubriques Salaire de base et Temps supplémentaire, qui représentent sa force de travail propre, doivent être considérées. Les avantages sociaux, bien que liés aux salaires de base, ne sont pas sous son contrôle direct et pour y pallier, au niveau de la précision des projections du coût de retraite, la Régie a ordonné l'établissement d'un compte de frais reportés dans sa décision D-2011-039.* » [nous soulignons]

Demandes :

8.1 Veuillez commenter la croissance annuelle moyenne de 3,5 % pour la période 2013-2015, en considérant l'affirmation du Transporteur à la référence (iii) que seules les rubriques salaires de base et temps supplémentaire doivent être considérées pour assurer une meilleure fiabilité des projections de sa masse salariale.

8.2 Veuillez justifier la croissance annuelle moyenne de 3,5 % pour la masse salariale, en excluant le coût de retraite, pour la période 2013-2015.

8.3 Abstraction faite du coût de retraite, veuillez préciser quels sont les efforts faits par le Transporteur pour contrôler la croissance de sa masse salariale.

- 9. Références :**
- (i) Pièce B-0016, p. 8;
 - (ii) Pièce B-0016, p. 13;
 - (iii) Plan budgétaire 2014-2015, Gouvernement du Québec, p. A60.

Préambule :

(i) Pour l'année témoin 2015, le Transporteur prévoit une progression de l'ordre de 4,4 % des coûts salariaux découlant des augmentations et progressions salariales accordées en vertu des conventions collectives de travail.

(ii) Suite au renouvellement des conventions collectives, il y eu abolition du régime d'intéressement à compter de 2014. L'intégration du régime d'intéressement dans le salaire de base pour l'année témoin 2015 correspondrait à une augmentation de 4,2 %.

(iii) *« Le retour à l'équilibre budgétaire et son maintien par la suite requièrent un effort de tous ceux qui peuvent contribuer à redresser les finances publiques. À cet égard, le bénéfice net d'Hydro-Québec constitue un revenu non négligeable pour l'État québécois. C'est dans ce contexte que des efforts de 150 millions de dollars est demandé à Hydro-Québec pour 2014-2015, pour porter le bénéfice net à 3 050 millions de dollars. Cet effort est réparti de la façon suivante :*

[...]

—15 millions de dollars d'effort en matière de rémunération par un gel de la masse salariale. L'effort demandé à la société d'État ne doit pas se traduire par une hausse des tarifs pour les consommateurs d'électricité et devra se faire en assurant la fiabilité des réseaux de transport et de distribution. »

Demandes :

9.1 Veuillez justifier l'augmentation de 4,4 % prévue des salaires de base et temps supplémentaire entre l'année témoin 2015 et l'année de base 2014, en prenant en considération la référence (iii).

9.2 Veuillez démontrer que la progression de 4,4 %, découlant des augmentations et progressions salariales, tient compte de l'effet du renouvellement de la main-d'œuvre et du mouvement de personnel (postes vacant, départs). Veuillez quantifier.

- 10. Références :**
- (i) Pièce B-0016, p. 12;
 - (ii) Pièce B-0016, p. 13;
 - (iii) Pièce B-0016, p. 15;
 - (iv) Dossier R-3823-2012, pièce HQT-0028, p. 17.

Préambule :

(i) Au cours de la période 2013-2015, la croissance des salaires de base des employés du Transporteur est estimée à 24,9 M\$ (ou une croissance annuelle moyenne de + 5,2 %) et découle, entre autres, d'un facteur de retard dans la dotation d'ÉTC (postes vacants, départs et efficacité) (-4,9 M\$).

(ii) « *Afin d'améliorer l'acuité des prévisions au niveau des salaires de base, le Transporteur introduit exceptionnellement dans la présente demande un facteur d'ajustement ponctuel lié, entre autres, aux retards liés à de nouveaux processus de dotation et à la stabilisation du processus de planification et d'ordonnancement de la main-d'œuvre. Ce facteur correspond à une indexation négative de 2,4 M\$ en 2014 et 2,5 M\$ en 2015, soit 1 %.* » [nous soulignons]

(iii) Le nombre d'équivalents temps complet (ÉTC) pour l'année de base 2014 = 3168 effectifs. Pour l'année historique 2013, le nombre se chiffre à 3085 ÉTC.

(iv) Le nombre d'équivalents temps complet (ÉTC) pour l'année témoin 2014 = 3238 effectifs. Pour l'année témoin 2013, le nombre se chiffre à 3213 ÉTC.

Demandes :

- 10.1 Veuillez expliquer et justifier une diminution de 70 effectifs pour 2014 (soit - 2 %) entre le nombre d'effectifs indiqués aux références (iii) et (iv).
- 10.2 Veuillez expliquer et justifier une diminution de 128 effectifs pour 2013 (soit - 4 %) entre le nombre d'effectifs indiqués aux références (iii) et (iv).
- 10.3 Veuillez justifier le facteur de retard de 1 % alloué par le Transporteur pour les années 2014 et 2015, en considérant l'impact des pourcentages de diminutions d'effectifs sur les prévisions de la rubrique salaires de base, pour les années 2014 et 2015.
- 10.4 Veuillez élaborer sur le lien entre le mouvement à la baisse des effectifs en ÉTC (références (iii) et (iv)) et la croissance des salaires de base (référence (i)).

- 11. Références :** (i) Pièce B-0016, tableau 7, p. 15;
(ii) Pièce B-0016, figure 1, p. 16.

Préambule :

- (i) Le Transporteur présente l'évolution de l'effectif en ÉTC pour la période 2013 à 2015.

Voici un tableau résumant les augmentations et réductions d'effectifs des cinq dernières années.

Évolution des effectifs (ÉTC) pour la période 2011-2015

Nombre d'effectifs (ÉTC)	2011 <i>historique</i>	2012 <i>historique</i>	2013 <i>historique</i>	2014 <i>année de base</i>	2015 <i>témoin</i>
Niveau d'effectifs total	3 356	3 175	3 085	3 168	3 278
Augmentation ou (réduction) d'effectifs		(181)	(90)	83	110

Le Transporteur explique l'augmentation des 193 ÉTC entre les années 2013 et 2015 principalement par un ré-ordonnement d'activités de maintenance (+57 ÉTC).

- (ii) Le nombre prévu de départs à la retraite pour 2014 = 163 ÉTC, alors que ce nombre s'élève à 133 ÉTC pour 2015, pour un total de 296 départs à la retraite.

Pour les années 2012 et 2013, les nombres réels des départs à la retraite s'élèvent à 199 et 193 respectivement, pour un total de 392 départs réels.

Demandes :

- 11.1 Veuillez confirmer que le mouvement de personnel résultant entre autres des départs à la retraite (postes vacants) (référence (ii)) a un impact favorable sur les salaires de base.
- 11.2 Veuillez ventiler l'augmentation prévue de 83 effectifs en ÉTC entre les raisons majeures ayant causé cette augmentation pour 2014, dont notamment le nombre prévu de départs à la retraite et le remplacement de ces postes, durant l'année en question.
- 11.3 Veuillez ventiler l'augmentation prévue de 110 effectifs en ÉTC entre les raisons majeures ayant causé cette augmentation pour 2015, dont notamment le nombre prévu de départs à la retraite et le remplacement de ces postes, durant l'année en question.
- 11.4 Veuillez expliquer l'augmentation nette de 193 ÉTC constatée entre 2014 et 2015 par rapport à la prévision de 296 départs à la retraite pour la même période.
- 11.5 Veuillez expliquer la diminution nette de 271 ÉTC constatée pour 2012 et 2013 par rapport à la prévision de 392 départs à la retraite pour la même période.

- 12. Références :** (i) Pièce B-0016, tableau 7, p. 15;
(ii) Pièce B-0016, figure 1, p. 16.

Préambule :

- (i) Le Transporteur présente l'évolution de l'effectif en ÉTC pour la période 2013 à 2015.

Tableau résumant les augmentations et réductions d'effectifs des cinq dernières années.

Évolution des effectifs (ÉTC) pour la période 2011-2015

Nombre d'effectifs (ÉTC)	2011 <i>historique</i>	2012 <i>historique</i>	2013 <i>historique</i>	2014 <i>année de base</i>	2015 <i>témoin</i>
Niveau d'effectifs total	3 356	3 175	3 085	3 168	3 278
Augmentation ou (réduction) d'effectifs		(181)	(90)	83	110

- (ii) Le nombre prévu de départs à la retraite représente 163 effectifs en ÉTC pour 2014, alors que ce nombre s'élève à 133 ÉTC pour 2015, pour un total de 296 départs à la retraite.

Le nombre d'employés admissibles pour 2014 et 2015 est de 349 et 435 ÉTC respectivement, pour un total de 784 effectifs admissibles.

Demande :

- 12.1 En considérant une hausse de 193 effectifs à la référence (i), et qu'entre les années 2014 et 2015, 38 % des employés seraient admissibles à prendre leur retraite (référence (ii)), veuillez indiquer si le Transporteur s'interroge sur l'opportunité d'abolir certains postes. Veuillez élaborer sur les orientations du Transporteur.

Charges brutes directes – Autres charges directes

- 13. Références :** (i) Pièce B-0016, tableau 8, p. 17;
(ii) Dossier R-3823-2012, pièce C-HQT-28, tableau 9, p. 19.

Préambule :

- (i) Pour la rubrique « Services externes », les coûts totalisent 41,6 M\$ pour l'année historique 2013.

- (ii) Pour la rubrique « Services externes », les coûts totalisent 51,3 M\$ pour l'année de base 2013.

Demande :

13.1 Veuillez justifier la baisse de 9,7 M\$ (-19 %) entre l'année de base 2013 et l'année historique 2013.

- 14. Références :**
- (i) Pièce B-0016, tableau 9, p. 20;
 - (ii) Dossier R-3823-2012, pièce C-HQT-28, tableau 10, p. 20.

Préambule :

(i) Pour la rubrique « Coût de retraite non réparti par produits », les coûts totalisent 0,3 M\$ pour l'année de base 2014.

(ii) Pour la rubrique « Coût de retraite non réparti par produits », les coûts autorisés pour l'année témoin 2014 = 4,7 M\$.

Demande :

14.1 Veuillez justifier l'écart de prévision de l'ordre de 4,4 M\$ pour l'année autorisée 2014.

AUTRES CHARGES

Achats de services de transport

- 15. Références :**
- (i) Pièce B-0017, p.7;
 - (ii) Dossier R-3892-2014, pièce B-0005, p.8.

Préambule :

(iv) « *Quant au contrat de service de transport d'électricité, échu depuis le 31 décembre 2006, les parties ont déposé le nouveau contrat à la Régie pour approbation (dossier R-3892-2014), dont l'application sera rétroactive au 1^{er} janvier 2007. Le Transporteur estime un coût de service de transport de 10,1 M\$ pour les années 2014 et 2015.* »

(v) L'article 5.1 indique que les frais du service de transport pour les années 2007 à 2014 ont été établis à partir des besoins de transport convenus entre RTA et le Transporteur pour ces années alors que ceux pour l'année 2015 sont établis à partir de la prévision des besoins de transport que le Transporteur transmet à RTA.

Demande :

15.1 Veuillez fournir la prévision des besoins de transport du Transporteur pour l'année projetée 2015, telle que transmise à RTA, ayant servi à l'établissement du coût de service de transport de 10,1 M\$ indiqué à la référence (i).

16. Référence : Pièce B-0017, p.7.

Préambule :

Il est mentionné :

« Un contrat de service de transport d'électricité a été conclu avec ÉLL, afin d'alimenter l'usine de Papier Masson Ltée située à Gatineau (secteur Masson-Angers). Ce contrat, d'une durée initiale de cinq ans, a débuté le 1^{er} janvier 2009. La Régie a approuvé ce contrat dans la décision D-2010-087 (dossier R-3636-2007). Le Transporteur a renouvelé ce contrat pour une durée additionnelle de cinq ans débutant le 1^{er} janvier 2014. »

Demande :

16.1 Veuillez déposer l'entente convenue entre le Transporteur et ÉLL et entrant en vigueur le 1^{er} janvier 2014 selon la référence, pour le renouvellement du contrat de service de transport d'électricité afin d'alimenter l'usine de Papier Masson Ltée.

Amortissement

17. Références : (i) Pièce B-0017, tableau 5, p. 8;
(ii) Dossier R-3823-2012, pièce C-HQT-29, tableau 5, p. 8.

Préambule :

(i) Le tableau présente les composantes de l'amortissement. La rubrique Retraits d'actifs totalise 49,4 M\$ pour l'année historique 2013.

(ii) Pour l'année de base 2013, le tableau indique un montant de 65 M\$ pour la rubrique Retraits d'actifs.

Demande :

17.1 Veuillez ventiler et expliquer l'écart de prévision de 15,6 M\$ entre les références (i) et (ii), entre les retraits de nature courante et autres retraits.

ÉVOLUTION DE LA BASE DE TARIFICATION

18. Référence : Pièce B-0018, tableau 3, p. 6.

Préambule :

Le Transporteur présente l'évolution de la base de tarification 2014.

Tableau 3
Évolution de la base de tarification 2014 (M\$)

	31 déc. 2013	Mises en service	Amortissement	Autres	31 déc. 2014
Immobilisations corporelles en exploitation	17 245,6	2 319,4	(1 020,6)	(13,8) Note 1	18 530,6
Actifs incorporels	469,9	51,7	(39,2)	1,4 Note 2	483,8
Autres actifs	(138,0)	(63,7)	6,8	0,0	(194,8)
Actifs réglementaires	8,0		(1,0)		7,0
Contributions internes et autres	(188,6)	(63,7)	7,8		(244,5)
Remboursement gouvernemental	42,6				42,6
Fonds de roulement	149,7	0,0	0,0	2,0	151,7
Encaisse réglementaire	60,6			0,1	60,7
Matériaux, combustible et fournitures	89,0			1,9	90,9
Total	17 727,2	2 307,4	(1 053,0)	(10,4)	18 971,3

Le Transporteur explique la note 1 par une réévaluation en vertu de l'IFRIC 1 de l'estimation des coûts relatifs au démantèlement, à l'enlèvement et à la remise en état de site de postes de transport visés par la cessation prévue d'activités de transformation sur leur site actuel, pour un montant de 10,5 M\$.

Demandes :

- 18.1 Veuillez expliquer la réévaluation effectuée par le Transporteur, et déposer la norme comptable appliquée par le Transporteur.
- 18.2 Veuillez expliquer les raisons qui ont amené le Transporteur à effectuer une réévaluation.
- 18.3 Veuillez quantifier l'impact de cette réévaluation sur le coût de service (selon la moyenne des 13 soldes) de l'année 2014.

Immobilisations corporelles en exploitation

- 19. Références :** (i) Pièce B-0018, tableau 7, p. 9;
(ii) Pièce B-0019 à B-0021.

Préambule :

- (i) Le Transporteur présente les coûts pour le démantèlement, l'enlèvement et la remise en état de sites, pour l'année historique 2013, l'année de base 2014, et l'année témoin 2015.
- (ii) Le Transporteur présente la base de tarification projetée pour les années 2013, 2014, 2015.

Demande :

- 19.1 Veuillez concilier les données du tableau 7 à la référence (i) avec l'évolution de la base de tarification à la référence (ii), pour l'année historique 2013, l'année de base 2014, et l'année témoin 2015.

Autres actifs – Contributions internes et autres

- 20. Références :** (i) Pièce B-0018, tableau 10, p. 10;
(ii) Dossier R-3905-2014, pièce B-0037, tableau 2, p. 7;
(iii) Pièce B-0018, tableau 20, p. 22.

Préambule :

- (i) Le Transporteur présente l'évolution des contributions internes.

Tableau 10
Contributions internes (M\$)

Composantes	Année historique 2013	Année de base 2014	Année témoin 2015
Hydro-Québec Production	(65,4)	(130,8)	(181,6)
Hydro-Québec Distribution	(123,2)	(113,7)	(316,3)
Total	(188,6)	(244,5)	(498,0)

Selon le Transporteur, « la variation des contributions internes avec Hydro-Québec Distribution (le « Distributeur ») entre 2013 et 2015 s'explique principalement par la contribution liée à

l'agrégation annuelle des projets du Distributeur de (217,9 M\$) en 2015 ainsi que diverses contributions pour des activités de mesurage. »

(ii) Le Distributeur présente l'évolution des contributions à des projets de raccordement, dont un montant de 95,5 M\$ et 299,2 M\$ pour les années 2014 et 2015 respectivement.

Tableau 2 :
Évolution des contributions à des projets de raccordement (M\$)

	Solde au 01/01/2013	MES 2013	Amorç. 2013	Solde au 31/12/2013	MES 2014	Amorç. 2014	Solde au 31/12/2014	MES 2015	Amorç. 2015	Solde au 31/12/2015
VILLAGE CRI WASKAGANISH	65,2		(2,2)	63,0		(2,2)	60,8		(2,2)	58,6
Coûts de raccordement	58,3		(1,7)	56,6		(1,7)	54,9		(1,7)	53,2
Charges d'entretien et d'exploitation	6,9		(0,5)	6,4		(0,5)	5,9		(0,5)	5,4
PREMIER APPELS D'OFFRES ÉOLIEN A/O 2003-02		31,4		31,4		(1,6)	29,8		(1,6)	28,2
Coûts de raccordement		27,3		27,3		(1,4)	25,9		(1,4)	24,5
Charges d'entretien et d'exploitation		4,1		4,1		(0,2)	3,9		(0,2)	3,7
PROJETS EN CROISSANCE DU TRANSPORTEUR								217,9	(4,8)	213,1
Coûts de raccordement								189,5	(3,8)	185,7
Charges d'entretien et d'exploitation								28,4	(1,0)	27,4
AUTRES CONTRIBUTIONS	8,1	1,5	(0,0)	9,5	(4,7)	(0,0)	4,9	(5,9)	0,3	(0,7)
Contributions internes	6,2	1,4	0,1	7,6	(4,1)	0,1	3,7	(5,1)	0,4	(1,0)
Frais d'entretien	3,9	0,2	(0,3)	3,8		(0,3)	3,5	0,6	(0,3)	3,8
Revenus d'entretien	(2,0)	(0,1)	0,2	(1,9)	(0,6)	0,2	(2,3)	(1,4)	0,2	(3,5)
TOTAL	73,3	32,9	(2,2)	103,9	(4,7)	(3,8)	95,5	212,0	(8,3)	299,2

(iii) Le Transporteur présente les mises en exploitation pour 2015. La ligne « Contribution liée à l'agrégation des projets du Distributeur » totalisant (217,9) M\$, a été présentée distinctement au tableau. La colonne « Contribution internes et autres » totalise \$267 M\$.

Demandes :

- 20.1 La Régie comprend que la pièce à la référence (ii) concerne autant les contributions du Distributeur avec le Transporteur que celles avec le Producteur. Veuillez distinguer, à l'aide d'un tableau, les contributions du Distributeur avec le Transporteur.
- 20.2 Veuillez concilier le montant de contribution pour 2015 totalisant 316,3 M\$ à la référence (i) avec le montant de 299,2 M\$ inscrit par le Distributeur à la référence (ii).
- 20.3 Veuillez concilier le montant de contribution pour 2014 totalisant 113,7 M\$ à la référence (i) avec le montant de 95,5 M\$ inscrit par le Distributeur à la référence (ii).
- 20.4 Veuillez expliquer la présentation distincte de la contribution liée à l'agrégation annuelle des projets du Distributeur totalisant (217,9 M\$) pour l'année 2015 à la référence (iii).

20.5 Veuillez ventiler le montant de cette contribution de 217,9 M\$ distinctement par projet.

20.6 Veuillez effectuer le lien entre les montants de contributions internes apparaissant aux tableaux des références (i) et (ii).

Fonds de roulement – Matériaux combustibles et fournitures

- 21. Références :**
- (i) Pièce B-0018, tableau 15, p. 13;
 - (ii) Dossier R-3823-2012, pièce C-HQT-30, tableau 16, p. 13.

Préambule :

(i) Le Transporteur présente les matériaux, combustibles et fournitures. Ce compte totalise 92,9 M\$ pour l'année témoin 2015.

(ii) Le Transporteur présente les matériaux, combustibles et fournitures. Ce compte totalise 79,3 M\$ pour l'année témoin 2014.

Demande :

21.1 Veuillez ventiler et expliquer l'augmentation prévue de 13,6 M\$ (+17 %) entre les montants mentionnés aux références (i) et (ii).

Suivi des mises en service – Analyse des projections relatives aux mises en service

- 22. Référence :** Pièce B-0018, page 14.

Préambule :

Pour l'année de base 2014, le Transporteur projette des mises en service de l'ordre de 2 307,4 M\$, représentant une hausse de 219,4 M\$ par rapport au montant autorisé selon la décision D-2014-035. Enfin, le Transporteur prévoit un niveau de mises en service de 1 100,3 M\$ pour l'année témoin 2015.

Demande :

22.1 À l'aide d'un tableau, veuillez ventiler et expliquer la baisse prévue des mises en exploitations projetées (-52 %) entre les mises en service projetées pour l'année de base 2014 de l'ordre de 2 307,4 M\$ et celles projetées pour l'année témoin 2015

totalisant 1 100,3 M\$, par les principaux projets d'investissements ayant causé cette variation.

Suivi des mises en service – Acuité des prévisions

- 23. Références :** (i) Pièce B-0018, p. 17;
(ii) Pièce B-0018, p. 17.

Préambule :

(i) « Selon l'analyse des écarts liés aux mises en service présentée au tableau 16, pour l'année 2013, l'impact total des écarts liés à la base de tarification est de 1,5 % par rapport aux revenus requis autorisés. L'écart entre les mises en service réelles et autorisées pour 2013 de -163,7 M\$ représente une partie de cet impact total.

Les principales raisons de cet écart sont les suivantes :

- *Reports observés de mises en service pouvant être causés par des :*
[...]
 - *Réductions de coûts par rapport à la prévision initiale. »*
- (iii) « Afin de s'assurer de l'acuité de ses prévisions de mises en service, le Transporteur poursuit les améliorations mises en place au cours des dernières années, dont certaines arrivent à maturité, mentionnées dans le dossier R-3823-20127 :
- *Mise en place de la nouvelle structure organisationnelle;*
 - *Système informatique implanté en 2010;*
 - *Normalisation des équipements;*
 - *Projets autorisés plus tôt dans le processus;*
 - *Stratégie de mises en service (Hydro-Québec Équipement et Services partagés). »*
[nous soulignons]

Demandes :

- 23.1 Veuillez ventiler l'écart de -163,7 M\$ entre les mises en service autorisées et réelles pour l'année 2013 à la référence (i), veuillez expliquer les principales raisons ayant causé cet écart, sur une base qualitative et quantitative.

- 23.2 De l'avis du Transporteur, est-ce que le fait d'autoriser les projets plus tôt dans le processus des demandes d'autorisation (référence ii), serait à l'origine des écarts de coûts par rapport à la prévision initiale. Veuillez commenter.
- 23.3 Veuillez préciser s'il y a des projets autorisés par la Régie pour l'année 2015 dont les mises en service sont incluses dans la base de tarification du présent dossier et que le Transporteur prévoit reporter. Veuillez expliquer et amender la preuve s'il y a lieu.

PLANIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT

- 24. Références :**
- (i) Pièce B-0023, tableau 1a, p. 12;
 - (ii) Pièce B-0023, tableau 1b, p. 13;
 - (iii) Pièce B-0023, tableau 1a, p. 12;
 - (iv) Pièce B-0023, tableau 1b, p. 13;
 - (v) Dossier R-3757-2012, pièce B-0020, p. 32.

Préambule :

- (i) Pour l'année 2014, le Transporteur présente l'ajout du poste de départ à 18/315 kV de la centrale de la Romaine-2 et du poste à 315 kV de la Romaine-2.
- (ii) Pour l'année 2014, le Transporteur présente l'ajout d'une ligne à 315 kV reliant le poste de départ de la centrale de la Romaine-2 au poste de la Romaine-2 et d'une autre ligne reliant le poste de la Romaine-2 au poste Arnaud.
- (iii) Pour l'année 2015, le Transporteur ne fait aucunement mention de l'ajout de postes relatifs à la centrale Romaine-1.
- (iv) Pour l'année 2015, le Transporteur présente l'ajout d'une ligne à 315 kV reliant les postes des centrales de la Romaine-1 et de la Romaine-2 et d'une autre ligne reliant la centrale de la Romaine-1 au poste de la Romaine-1.
- (v) La description des travaux d'intégration de la centrale de la Romaine-1 fait mention d'un poste de départ de la centrale Romaine-1 et d'un poste de sectionnement de la Romaine-1, construit à 450 mètres de la centrale.

Demande :

- 24.1 Veuillez expliquer pourquoi la référence (iii) ne présente pas l'ajout du poste de la centrale de la Romaine-1 et du poste de la Romaine-1 alors que la référence (iv) présente l'ajout de nouvelles lignes en liaison avec ces postes.

- 25. Références :**
- (i) Dossier R-3706-2009, pièce B-1-HQT-9, doc. 1, p. 13;
 - (ii) Dossier R-3738-2010, pièce B-1-HQT-9, doc. 1, p. 13;
 - (iii) Dossier R-3777-2011, pièce B-1-HQT-9, doc. 1, p. 13;
 - (iv) Dossier R-3823-2012, pièce C-HQT-0036, p. 15;
 - (v) Pièce B-0023, p. 16.

Préambule :

Le tableau suivant présente l'évolution du taux d'utilisation du réseau de transport et de la capacité de transport à la pointe du réseau de transport de 2008 à 2013. Le Transporteur mentionne qu'il détermine la capacité de transport à la pointe par la simulation d'un scénario de forte demande survenant dans les conditions d'exploitation à la pointe.

Évolution du taux d'utilisation du réseau de transport et de la capacité de transport à la pointe de 2008 à 2013

	2008 (i)	2009 (ii)	2010 (iii)	2011 (iv)	2012 (iv)	2013 (v)
<u>Taux d'utilisation du réseau de transport</u>						
• Charge locale	90,3 %	94,2 %	85,6 %	92,2 %	86,0 %	94,6 %
• Charge locale et point à point	96,7 %	95,7 %	94,8 %	98,0 %	94,0 %	100,0 %
Capacité de transport prévue à la pointe (en MW)	40 150	40 247	41 714	42 196	42 496	42 163

Le tableau montre, en 2013, l'atteinte d'un taux d'utilisation de 100,0 % du réseau de transport, pour la première fois depuis 2008, de même qu'une diminution de la capacité de transport prévue à la pointe par rapport aux années 2011 et 2012.

Demandes :

25.1 Le taux d'utilisation du réseau de transport atteint le niveau de 100 % en 2013.

25.1.1. La capacité de transport à la pointe étant déterminée par le Transporteur par la simulation d'un scénario de forte demande survenant dans les conditions d'exploitation à la pointe, veuillez décrire la situation de réseau (date, conditions de réseau, besoins de transport à satisfaire) ayant conduit à ce constat. Veuillez expliquer.

25.1.2. Veuillez expliquer si l'atteinte de la capacité limite d'utilisation du réseau de transport a amené le Transporteur à déployer des mesures d'exploitation particulières. Veuillez décrire ces mesures, le cas échéant.

25.2 Veuillez expliquer la diminution de la capacité de transport prévue à la pointe de 2013 à une valeur inférieure à celle des années 2011 et 2012.

- 26. Références :**
- (i) Pièce B-0023, p. 18;
 - (ii) Dossier R-3823-2012, D-2014-035, p. 121.

Préambule :

(i) Le Transporteur mentionne que le chemin MAHO-HQT ne paraît dorénavant plus au tableau illustrant les capacités de transfert en réception des interconnexions, car il ne commercialise pas ce chemin.

(ii) La Régie rapporte dans sa décision la position du Transporteur exprimée en audience :

« [564] *Le Transporteur précise que le chemin HQT-MAHO ne paraît plus au tableau des capacités de transfert en livraison, car il ne fait pas partie des chemins commercialement reconnus dans le système OASIS. Par contre, il fait valoir que l'inscription du chemin MAHO-HQT en réception est justifiée, même si ce chemin n'est pas ouvert au tiers et n'est utilisé qu'en situation d'urgence. Il explique que ce chemin répond au besoin commercial du Distributeur pour l'alimentation d'une de ses charges, l'usine de Papier Masson Ltée, lorsque l'alimentation normale de ce client n'est pas disponible. Il mentionne également que le client ÉLL pourrait aussi avoir des ententes avec d'autres clients, ce qui donnerait lieu à d'autres types de transaction sur ce lien.* » [nous soulignons]

Demande :

26.1 Veuillez expliquer le changement de la position adoptée par le Transporteur en ce qui a trait à la présence du chemin MAHO-HQT dans le tableau illustrant les capacités de transfert en réception des interconnexions.

- 27. Référence :** Pièce B-0023, p. 25.

Préambule :

Dans le cadre des investissements requis sur le réseau de transport pour l'intégration de production, la Régie note une erreur dans la somme des investissements de la catégorie « Autres postes et lignes (projets dont le dépôt à la Régie est ultérieur à 2015) », laquelle totalise 127,9 M\$ au lieu de (431,4 M\$). Cette erreur pourrait se répercuter ailleurs, soit dans d'autres totaux du tableau 7 ou même dans d'autres tableaux de la pièce utilisant ces montants.

Demandes :

- 27.1 Veuillez concilier les chiffres relatifs aux investissements de la catégorie « Autres postes et lignes (projets dont le dépôt à la Régie est ultérieur à 2015) », dans la section relative aux investissements requis sur le réseau de transport pour l'intégration de production.
- 27.2 Veuillez apporter les correctifs appropriés au tableau 7 et aux autres tableaux de la pièce B-0023, s'il y a lieu.
- 27.3 Veuillez vous assurer que les autres chiffres présentés au tableau 7 de la pièce sont exacts. Veuillez apporter les correctifs nécessaires, le cas échéant.

- 28. Références :** (i) Pièce B-0023, p. 29;
 (ii) Dossier R-3823-2012, pièce C-HQT-0036, p. 27.

Préambule :

- (i) Le Transporteur présente le tableau suivant relatif à la prévision des besoins de transport.

Tableau 11
Prévision des besoins de transport (MW)

Services de transport	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Charge locale	37 818	38 062	38 331	38 584	38 942	39 340	39 991	40 332	40 636	40 893
Point à point	4 679	4 679	4 679	4 767	5 736	5 736	5 736	5 736	5 736	5 736
Total	42 497	42 741	43 010	43 351	44 678	45 076	45 727	46 068	46 372	46 629

- (ii) Le Transporteur présente le tableau suivant relatif à la prévision des besoins de transport.

Tableau 11
Prévision des besoins de transport (MW)

Services de transport	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Charge locale	37 134	37 043	36 935	37 279	37 641	38 038	38 734	39 111	39 451	39 762	40 075
Point à point	4 683	4 675	4 675	4 675	4 965	5 837	5 942	7 104	7 104	7 104	7 104
Total	41 817	41 718	41 610	41 954	42 606	43 875	44 676	46 215	46 555	46 866	47 179

Demandes :

- 28.1 La prévision des besoins de transport et ses variations d'une année tarifaire à l'autre influencent l'impact tarifaire des investissements projetés d'un dossier tarifaire à l'autre. La comparaison des tableaux des références (i) et (ii) donne les résultats suivants :

Comparaison de la prévision des besoins de transport au présent dossier par rapport à celle au dossier tarifaire R-3823-2012 précédent (référence (i) – référence (ii)) (MW)

Services de transport	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Charge locale	+883	+783	+690	+546	+208	+229	+540	+570	+561
Point à point	+4	+4	-286	-1 070	-206	-1 368	-1 368	-1 368	-1 368
Total	+887	+787	+404	-524	+2	-1 139	-828	-798	-807

28.1.1. Selon le tableau précédent, la prévision des besoins du service de transport de la charge locale dans le présent dossier augmente d'une moyenne annuelle de près de 430 MW de 2015 à 2023 par rapport à la prévision présentée au dossier tarifaire précédent. La hausse est particulièrement importante en début de période alors que cette prévision s'accroît de 883 MW en 2015, de 783 MW en 2016 et de 690 MW en 2017. Veuillez expliquer cette hausse de la prévision des besoins du service de transport de la charge locale.

28.1.2. La prévision des besoins du service de transport de point à point montre une baisse importante sur la deuxième moitié de la période d'étude. Veuillez expliquer cette diminution.

28.2 Les variations annuelles de la prévision des besoins du service de transport de la charge locale illustrée au tableau de la référence (i) sont les suivantes :

Variations annuelles de la prévision des besoins du service de transport de la charge locale présentée au présent dossier

	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24
Hausse (MW)	+244	+269	+253	+358	+398	+651	+341	+304	+257

La prévision des besoins du service de transport de la charge locale montre une augmentation de 651 MW de 2020 à 2021, soit une variation de plus du double de la moyenne annuelle des autres années. Veuillez expliquer.

ÉTAT DE LA TRANSFORMATION DES POSTES

- 29. Références :**
- (i) Pièce B-0024, p. 6 et 7;
 - (ii) Pièce B-0024, p. 8;
 - (iii) Dossier R-3823-2012, pièce C-HQT-0038, p. 7;
 - (iv) Dossier R-3823-2012, pièce C-HQT-0038, p. 8.

Préambule :

- (i) Le Transporteur mentionne :

« Le calcul de la capacité ferme tient compte de la disparité des impédances des transformateurs et suppose tous les transformateurs exploités en parallèle, à l'exception du poste Micoua où seuls les deux transformateurs de 1650 MVA sont exploités en parallèle; »

(ii) Le poste Micoua à 735-315 kV est composé de 2 transformateurs de 1650 MVA, de 3 transformateurs de 570 MVA et de 1 transformateur de 510 MVA. Sa capacité ferme est de 3 870 MVA en été et de 5 418 MVA en hiver.

- (iii) Le Transporteur mentionne :

- *« Le calcul de la capacité ferme tient compte de la disparité des impédances des transformateurs et suppose tous les transformateurs exploités en parallèle; »*
- *Le calcul de la capacité ferme des transformateurs des postes Micoua et Manicouagan ne tient pas compte des contraintes de sectionnement des barres 315 kV dues au courant de court-circuit que certains disjoncteurs ne peuvent supporter; »*

(iv) Le poste Micoua à 735-315 kV est composé de 2 transformateurs de 1650 MVA, de 3 transformateurs de 570 MVA et de 1 transformateur de 510 MVA. Sa capacité ferme est de 3 658 MVA en été et de 5 121 MVA en hiver.

Demande :

29.1 Selon les références (ii) et (iv), les équipements de transformation composant le poste Micoua à 735-315 kV n'ont pas changé. Or, le Transporteur a augmenté de 3 658 MVA à 3 870 MVA la capacité ferme en été de ce poste, et de 5 121 MVA à 5 418 MVA celle en hiver, dans le cadre du présent dossier tarifaire. Veuillez expliquer ce qui a amené le Transporteur à réévaluer la capacité ferme du poste Micoua alors que les équipements de transformation n'ont pas changé depuis le précédent dossier tarifaire.

30. Référence : Pièce B-0024, p. 16 à 26.

Préambule :

Dans le tableau 3 présentant l'état de la transformation des postes satellites prévu à la pointe d'hiver 2013-2014 et à la pointe d'été 2014, plusieurs postes montrent une charge nulle à la pointe d'été 2014 mais montrent une charge à la pointe d'hiver 2013-2014 qui la précède.

Demande :

30.1 Veuillez expliquer cette situation, pour chaque poste individuellement ou par regroupement de postes, selon les motifs invoqués.