

# **RÉGLEMENTATION DE LA PERFORMANCE DU TRANSPORTEUR**



## **TABLE DES MATIÈRES**

<b>1. CONTEXTE.....</b>	<b>5</b>
<b>2. INDICATEURS DE PERFORMANCE .....</b>	<b>13</b>
<b>3. OBJECTIFS CORPORATIFS.....</b>	<b>15</b>



1 **1. CONTEXTE**

2 Dans sa décision D-2006-99 du 7 juin 2006, la Régie a mis sur pied un groupe  
3 de travail pour examiner la réglementation de la performance d'Hydro-Québec  
4 dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») et ce, dans le  
5 cadre du suivi de la décision D-2005-50 relative à la demande tarifaire pour  
6 2005 du Transporteur.

7 La Régie a confié au groupe de travail le mandat suivant :

- 8 • déterminer si des indicateurs de performance doivent être ajoutés à  
9 ceux spécifiés par la Régie dans sa décision
- 10 • établir des cibles pour ces indicateurs selon les indications de la Régie
- 11 • déterminer les moyens de mise en œuvre de ces indicateurs au sein  
12 des activités du Transporteur (par les régimes de bonification et  
13 autrement)
- 14 • échanger sur l'usage du balisage et identifier les sources de balisage  
15 utiles à la réglementation du Transporteur, et
- 16 • examiner les incitatifs adaptés à la réglementation du Transporteur.

17 Le groupe de travail mis sur pied est constitué du Transporteur, du personnel  
18 désigné par la Régie et des intervenants suivants :

- 19 • Association coopérative d'économie familiale de Québec (ACEF de Québec)
- 20 • Association de l'industrie électrique du Québec (AIEQ)
- 21 • Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité  
22 (AQCIE)/Conseil de l'industrie forestière du Québec (CIFQ)
- 23 • Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI)
- 24 • Option consommateurs (OC)
- 25 • Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du  
26 Québec (RNCREQ)
- 27 • Union des consommateurs (UC)
- 28 • Union des municipalités du Québec (UMQ)

1 Le groupe de travail s'est réuni à cinq reprises. Conformément à la décision  
2 D-2006-99, les intervenants se sont adjoints les services d'experts. Le 6 juillet  
3 2007, le groupe de travail, à l'exclusion du personnel désigné de la Régie a  
4 déposé auprès de la Régie son rapport intitulé *Rapport à la Régie de l'énergie*  
5 *du groupe de travail sur la réglementation de la performance* (le «*Rapport*»),  
6 qui est accessible sur le site Internet de la Régie par l'hyperlien suivant :

7 [http://www.regie-energie.qc.ca/audiences/3549-04\\_2/mainSuivis3549\\_2.htm](http://www.regie-energie.qc.ca/audiences/3549-04_2/mainSuivis3549_2.htm)

8 Ce Rapport fait état des opinions et recommandations des experts, les  
9 rapports de ces derniers étant joints en annexe. Il fait également état des  
10 positions et commentaires des intervenants et du Transporteur sur :

- 11 • les 23 indicateurs de performance retenus par la Régie dans sa  
12 décision D-2005-50 ainsi que sur les autres indicateurs proposés par  
13 les experts ou intervenants ;
- 14 • l'établissement de cibles pour les indicateurs ;
- 15 • l'usage et les sources de balisage, et
- 16 • les incitatifs adaptés à la réglementation du Transporteur.

17 Pour chacun des éléments susmentionnés, le Rapport fait aussi un bilan des  
18 positions communes et individuelles. Les intervenants et le Transporteur ont  
19 par ailleurs convenu que chacun d'entre eux pourrait faire des commentaires  
20 écrits sur les divers aspects traités dans le Rapport. Ces commentaires écrits  
21 sont présentés à l'annexe F du Rapport et en font partie intégrante.

22 Le Transporteur présente ci-dessous les grandes lignes de sa position quant  
23 aux divers éléments abordés par le groupe de travail.

1 **Les indicateurs de performance**

2 *Indicateurs retenus par la Régie dans sa décision D-2005-50*

3 Le Transporteur propose de retenir les indicateurs suivants :

- 4 • Indice de continuité IC Transport.

5 Le Transport est d'accord avec les experts des intervenants, Messieurs  
6 Robert Gagné et Jacques Roy des HEC Montréal, que l'objectif doit  
7 être celui de maintenir le niveau de fiabilité à l'intérieur d'une fenêtre  
8 plutôt que de viser à l'améliorer. Quant à la proposition des experts de  
9 retirer les éléments qui ne sont pas contrôlables, le Transporteur  
10 souligne que tous les éléments font l'objet à des degrés différents d'une  
11 gestion et que, lorsqu'il y a un événement extrême, il est exclu des  
12 résultats de l'indicateur. Il estime par conséquent qu'il n'y pas lieu  
13 d'utiliser un nouvel indicateur de continuité puisque l'indicateur actuel  
14 permet d'effectuer ce qui est recherché par les experts ;

- 15 • Charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité planifiée du  
16 réseau de transport ;

- 17 • Coût de service total, excluant les taxes, en fonction de la capacité  
18 planifiée du réseau de transport.

19 Le Transporteur est d'accord avec la recommandation des experts Robert  
20 Gagné et Jacques Roy, d'ajouter aux deux derniers indicateurs, des  
21 informations sur la croissance annuelle moyenne des charges nettes ou du  
22 coût de service, selon le cas, ainsi que sur la croissance annuelle moyenne de  
23 la capacité planifiée et l'inflation annuelle moyenne sur un horizon temporel  
24 donné.

25 Le Transporteur est d'accord avec la recommandation des experts de  
26 remplacer par un rapport d'exception l'indicateur relatif au taux de conformité  
27 NERC-NPCC et l'indicateur relatif au nombre de décès par million de

1 population desservie.

2 Conformément aux recommandations des experts Robert Gagné et Jacques  
3 Roy, le Transporteur propose de ne pas retenir les indicateurs indiqués ci-  
4 dessous, ceux-ci étant davantage des indicateurs de gestion jugés par  
5 conséquent moins utiles pour les fins de la Régie :

- 6 • Partenariat qualité avec le Distributeur
- 7 • Partenariat qualité avec les clients du service point à point
- 8 • Nombre de pannes et d'interruptions planifiées
- 9 • Durée moyenne des pannes et interruptions planifiées
- 10 • Durée moyenne des interruptions par point de livraison (SAIDI)
- 11 • Fréquence moyenne des interruptions par point de livraison (SAIFI)
- 12 • Indicateur de gravité G1 G2 G3
- 13 • CPS1 (*Control Performance Standard # 1*)
- 14 • CPS2 (*Control Performance Standard # 2*)
- 15 • Fréquence des accidents de travail
- 16 • Coût direct d'exploitation, de maintenance et d'administration par  
17 kilomètre de circuit 230 kV équivalent
- 18 • Charges nettes d'exploitation en fonction de l'énergie transitée  
19 normalisée
- 20 • Coût des immobilisations nettes en fonction de la capacité planifiée
- 21 • Coût des immobilisations nettes en fonction de l'énergie transitée  
22 normalisée
- 23 • Coût de service total, excluant les taxes, en fonction de l'énergie  
24 transitée normalisée

25 Conformément aux recommandations de l'expert Philippe Dunsky, de Dunsky  
26 Expertise en énergie, le Transporteur propose de ne pas retenir les  
27 indicateurs environnementaux suivants :

- 28 • Nombre de déversements accidentels par année

- 1       • Superficie traitée à l'aide de phytocides dans les emprises de lignes de  
2       transport

3       Contrairement à l'expert Philippe Dunsky qui estime qu'il s'agit d'un indicateur  
4       de performance acceptable, le Transporteur propose de ne pas retenir  
5       l'indicateur environnemental suivant qui, à son avis, constitue une information  
6       de gestion :

- 7       • Réutilisation des huiles minérales isolantes.

8       *Concernant les autres indicateurs proposés par les experts ou intervenants*

9       Quant à l'ajout d'un indicateur mesurant le taux d'utilisation du réseau de  
10       transport, le Transporteur indique que le taux d'utilisation du réseau est  
11       davantage une donnée qui est suivie par le Transporteur plutôt qu'un  
12       indicateur de performance. Il souligne que le taux d'utilisation dépend de  
13       facteurs qui ne sont pas sous le contrôle du Transporteur comme par exemple  
14       les conditions climatiques.

15       Le Transporteur est toutefois prêt à diffuser l'information à ce sujet et à  
16       travailler de concert avec les participants au groupe de travail, le cas échéant,  
17       en vue de l'élaboration d'un indicateur. Le Transporteur souligne par ailleurs  
18       que des informations sont fournies sur les taux d'utilisation de son réseau à la  
19       pièce HQT-10, Document 1.

20       Le Transporteur indique qu'il est d'accord avec le fait que des indicateurs  
21       pourraient éventuellement être mis en place relativement à la consommation  
22       d'énergie du Transporteur (bâtiments et véhicules) et les émissions de gaz à  
23       effet de serre (GES) lorsque les informations requises seront disponibles, le  
24       cas échéant.

25       Quant à la transmission d'informations par le Transporteur sur les entretiens  
26       préventifs et correctifs, les experts Robert Gagné et Jacques Roy indiquent  
27       dans leur rapport : « *qu'il est très important que le Transporteur gère*

1 *efficacement les arbitrages requis entre les efforts consentis aux entretiens*  
2 *préventif et correctif du réseau afin d'assurer la continuité du service à long*  
3 *terme. Bien que cette dimension ne fasse pas l'objet d'un indicateur de*  
4 *performance à court terme. »* Ils proposent que le Transporteur fasse état de  
5 ses actions en ce sens devant la Régie.

6 Le Transporteur a mentionné dans le cadre du groupe de travail qu'il est  
7 difficile de faire des liens entre les données qui dépendent de plusieurs  
8 facteurs et qu'il faut un délai pour être en mesure de voir les effets des  
9 entretiens préventifs. Tel qu'il l'explique à la pièce HQT-6, Document 1, le  
10 Transporteur souligne toutefois qu'il a effectué une analyse de l'évolution des  
11 activités en maintenance et a débuté trois actions qui lui permettront  
12 d'augmenter son efficience dans ce domaine. De plus, il fournit à la pièce  
13 HQT-6, Document 2 des informations détaillées sur la maintenance.

14 Le Transporteur n'est pas d'accord avec la proposition du RNCREQ de mettre  
15 en place un indicateur relatif aux relations du Transporteur avec les tiers pour  
16 les raisons suivantes : les relations avec les tiers sont encadrées par le *Code*  
17 *de conduite du Transporteur*, il existe une procédure permettant de déposer  
18 une plainte et l'information sur les demandes de services non acceptées est  
19 affichée sur OASIS.

20 Quant à l'intégration de l'énergie éolienne, le Transporteur est d'accord avec  
21 l'expert Philippe Dunsy qui souligne que l'indicateur le plus pertinent serait le  
22 taux de pénétration de l'énergie éolienne au réseau qui relève toutefois des  
23 efforts combinés du Transporteur et d'Hydro-Québec dans ses activités de  
24 distribution (le « Distributeur »). L'expert ajoute que « *la performance du*  
25 *Transporteur pris individuellement ne saurait faire l'objet d'un seul indicateur,*  
26 *puisque le résultat serait hors de son contrôle. »*

27 Le Transporteur indique qu'il s'oppose à la création d'un comité de suivi de la  
28 performance environnementale compte tenu des nombreux contrôles

1 auxquels le Transporteur est déjà soumis en matière environnementale. Il  
2 souligne que le Rapport sur le développement durable publié annuellement  
3 par Hydro-Québec permet d'effectuer un tel suivi.

#### 4 **L'établissement des cibles**

5 Le Transporteur est d'accord avec les experts Robert Gagné et Jacques Roy  
6 qui ont indiqué, tel qu'il appert du rapport du groupe de travail, que ce qui  
7 importe davantage c'est d'examiner la croissance des coûts. Cette croissance  
8 peut servir d'avertisseur. Elle doit être la plus faible possible et être  
9 raisonnable. Il se peut par ailleurs que des facteurs aggravants expliquent une  
10 croissance plus marquée. Il peut y avoir des situations exceptionnelles qui  
11 expliquent une croissance de coûts et ce qui est important, c'est de porter un  
12 jugement en comprenant le pourquoi de la croissance.

13 Les experts ont également indiqué qu'une cible prévoyant, par exemple, une  
14 augmentation maximale des coûts de 4 % pourrait avoir l'effet inverse à celui  
15 recherché, soit celui d'inciter à dépenser jusqu'à hauteur de 4 % plutôt que de  
16 chercher à minimiser le plus possible les coûts.

17 Les experts ne recommandent pas d'établir des cibles. Ils ont précisé qu'une  
18 fois l'indicateur de performance établi, la détermination du niveau de  
19 performance est une décision de gestion qui dépend de multiples facteurs. La  
20 gestion est la mieux placée pour déterminer les cibles.

21 Les experts ont également indiqué que l'examen de la croissance constitue  
22 précisément le rôle de la Régie. Ils ont ajouté que des cibles pourraient  
23 éventuellement être établies sur la base de la tendance observée soulignant  
24 toutefois le danger associé à la manière dont elles seront atteintes. Ils ont  
25 souligné que c'est le rôle du conseil d'administration et non de la Régie  
26 d'établir les cibles et la rémunération qui s'y rattache.

27 Le Transporteur souligne par ailleurs que des niveaux de performance sont

1 établis pour les objectifs corporatifs et que ceux-ci peuvent être suivis par la  
2 Régie et les intervenants. Les objectifs corporatifs et les niveaux de  
3 performance qui leur sont associés sont d'ailleurs présentés plus loin dans la  
4 présente pièce. Le Transporteur souligne que les décisions relatives aux  
5 niveaux de performance des objectifs corporatifs relèvent du Conseil  
6 d'administration d'Hydro-Québec.

### 7 **Le balisage**

8 Dans le cadre des rencontres du groupe de travail, le Transporteur a eu  
9 l'occasion de transmettre de l'information et d'échanger avec les participants  
10 sur l'usage et les sources de balisage. Les éléments suivants ont été  
11 abordés :

- 12 • les limites et contraintes du balisage
- 13 • les différentes sources de balisage et l'usage que le Transporteur en  
14 fait ou se propose d'en faire

15 De plus, le Transporteur souligne qu'il est d'accord avec les commentaires des  
16 experts Robert Gagné et Jacques Roy, tels qu'ils sont ainsi formulés dans leur  
17 rapport :

18 *« Le balisage externe s'avère difficilement praticable dans l'état actuel des*  
19 *choses. En effet, l'absence de données publiques et normalisées portant sur les*  
20 *coûts de même que la spécificité du réseau de transport de TransÉnergie*  
21 *rendent toute comparaison plutôt boiteuse.*

22 *L'avenue du balisage interne, du moins à court et moyen termes, nous semble*  
23 *d'avantage prometteuse. Elle consiste tout simplement à comparer la*  
24 *performance du Transporteur par rapport à lui-même dans le temps. Ainsi,*  
25 *toutes les difficultés reliées aux définitions des indicateurs et à la comparabilité*  
26 *des réseaux de transport se trouvent à être éliminées. Ne reste que la longueur*  
27 *des séries de données utilisées, mais il s'agit là d'un problème qui se corrige*  
28 *par lui-même avec le passage du temps.*

1            *Il faut bien réaliser cependant que le balisage interne ne permet pas d'évaluer si*  
2            *le Transporteur est efficace mais uniquement si son niveau d'efficacité*  
3            *s'améliore. À plus long terme, il serait pertinent d'envisager de recourir au*  
4            *balisage externe une fois réglés les problèmes techniques de normalisation et*  
5            *de comparabilité des réseaux. »*

6 Le Transporteur indique qu'il continuera l'exercice entrepris dans le cadre du  
7 programme COPE de l'Association canadienne de l'électricité (ACÉ) mais  
8 souligne que les participants à ce programme ont des difficultés à s'entendre  
9 sur les conclusions. Il mentionne qu'il participera au balisage de  
10 PA Consulting pour une deuxième année tout en soulignant les difficultés de  
11 comparaison entre les entreprises participantes et le fait que les conclusions  
12 ne sont pas complètes. Il rappelle qu'à la suite d'une demande de la Régie, le  
13 Transporteur s'impliquera dans le balisage du Conseil international des grands  
14 réseaux (CIGRÉ).

### 15 **Les incitatifs dans le cadre réglementaire du Transporteur**

16 Le Transporteur rappelle sa position sur la réglementation incitative, telle  
17 qu'elle a été précisée dans son rapport à la Régie sur la *Réglementation de la*  
18 *performance du Transporteur* daté de décembre 2005.

19 Dans ce rapport, le Transporteur indique qu'à l'instar de l'expert Mark Lowry  
20 de Pacific Economics Group, il est d'avis qu'il est prématuré d'implanter un  
21 régime de réglementation incitative.

## 22 **2. INDICATEURS DE PERFORMANCE**

23 Le tableau 1 suivant présente les unités de mesure ainsi que les résultats des  
24 23 indicateurs retenus par la Régie du Transporteur au 31 décembre 2006.

25 Le tableau 2 présente ensuite les données de base permettant d'établir les  
26 ratios liés à l'évolution des coûts.

**Tableau 1 – Résultats des indicateurs pour l'année 2006**

	Unités de mesure	Résultats
<b>Satisfaction de la clientèle</b>		
• Partenariat qualité avec le Distributeur	Indice 1 à 10	8,6
• Partenariat qualité avec les clients point à point	Indice 1 à 10	7,9
<b>Fiabilité du service</b>		
• Nombre de pannes et interruptions planifiées	Nombre	1 015
• Durée moyenne des pannes et interruptions planifiées	Minutes	58
• Indicateurs de gravités G1 et G2	Nombre	96
• IC-Transport	Heure/client	0,54
• Durée moyenne des interruptions par point de livraison (SAIDI)	Minutes	74,0
• Fréquence moyenne des interruptions par point de livraison (SAIFI)	Nombre	0,78
<b>Optimisation de l'exploitation</b>		
• CPS1	%	164
• CPS2	%	99,8
• Taux de conformité NERC / NPCC	%	100
<b>Responsabilité sociale</b>		
• Fréquence des accidents de travail	Taux	3,33
• Décès par million de population desservie		0
<b>Évolution du coût des charges nettes d'exploitation</b>		
• Coûts directs d'exploitation, de maintenance et d'administration par kilomètre de circuit 230 kV équivalent	k\$/230kV	1,86
• Charges nettes d'exploitation en fonction de l'énergie transitée	k\$/GWh	3,68
• Charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité du réseau de transport	k\$/MW	17,99
<b>Évolution du coût des immobilisations</b>		
• Coût des immobilisations nettes en fonction de l'énergie transitée	k\$/GWh	76,92
• Coût des immobilisations nettes en fonction de la capacité du réseau de transport	k\$/MW	375,60
<b>Évolution du coût de service</b>		
• Coût de service total, excluant les taxes, en fonction de l'énergie transitée	k\$/GWh	12,71
• Coût de service total, excluant les taxes, en fonction de la capacité du réseau de transport	k\$/MW	62,06
<b>Indicateurs environnementaux</b>		
• Déversements accidentels	Nombre	62
• Superficies traitées à l'aide de phytocides dans les emprises de lignes de transport	Hectares	4 202
• Taux de réutilisation des huiles minérales isolantes	%	94,5

**Tableau 2 – Données de base pour les ratios de coûts**

<b>Numérateurs</b>	<b>Mesure</b>	<b>2006 Réal</b>
Coûts directs d'exploitation, de maintenance et d'administration	M\$	385,3
Charges nettes d'exploitation	M\$	710,3
Coût des immobilisations (au 31 décembre)	M\$	14 829,6
Coût de service total excluant les taxes	M\$	2 450,2

<b>Dénominateurs</b>	<b>Mesure</b>	<b>2006 Réal</b>
Kilomètre de circuit 230 kV équivalent	Km	207 075
Énergie transitée	GWh	192 794
Capacité du réseau	MW	39 482

### **3. OBJECTIFS CORPORATIFS**


1 Le Transporteur présente dans cette section des informations sur les objectifs  
 2 corporatifs qui sont établis aux fins des régimes d'intéressement et de  
 3 rémunération variable lors du processus de planification annuelle du plan  
 4 d'affaires.

5 Le Transporteur fait tout d'abord état et commente sommairement les objectifs  
 6 corporatifs et des résultats atteints de l'année 2006 présentés dans les  
 7 tableaux 3 et 4 suivants. Il présente ensuite, au tableau 5, les objectifs  
 8 corporatifs 2007 approuvés par le Conseil d'administration d'Hydro-Québec.

**Tableau 3 – Objectifs corporatifs et résultats 2006**

Hydro Québec		OBJECTIFS CORPORATIFS 2006 Pour fins de régime d'intéressement et de rémunération variable			Division Hydro-Québec TransÉnergie		
<b>DECLENCHEUR</b>							
Le bénéfice net consolidé d'Hydro-Québec devra être au moins égal à 2 100 M\$ au 31 décembre 2006. Ce déclencheur financier s'applique à l'ensemble des objectifs corporatifs.							
<i>Notes : Le Conseil d'administration peut réviser le déclencheur financier en fonction d'événements exceptionnels ou hors contrôle de la Direction survenus en cours d'année et qui ont eu un ou des impacts majeurs sur le bénéfice net.</i>							
	Pondération maximale	Seuil * (Pondération maximale X 7%)	Cible * (Pondération maximale X 66,6%)	Idéal * (Pondération maximale X 100%)	Résultats	Pondération proposée	
<b>CATÉGORIE A : CLIENTS</b> 50%							
Indice de continuité - Transport	6,0	0,80	0,60	0,45	0,54	4,80	
Partenariat qualité avec le Distributeur - 3 actions prioritaires - Arrimage stratégique et réglementaire HQT - HQD - Abaissement de tension - Postes satellites	5,0	Voir annexe			Voir annexe	4,88	
Taux de conformité aux exigences du NERC/NPCC	3,0	94%	97%	100%	100%	3,00	
Sécurisation des installations de TransÉnergie de niveaux 3 et 4	1,0	Aucune intrusion dans les installations	Seuil + 80% de conformité des périmètres intérieurs par audits DSI	Seuil + 95% de conformité des périmètres intérieurs par audits DSI	95,2%	1,00	
<b>Total de la catégorie A</b>	<b>15,0</b>					<b>13,68</b>	
<b>CATÉGORIE B : EMPLOYÉS</b> 20%							
Indice de mobilisation des employés	3,0	6,30	6,45	6,60	6,59	2,93	
Taux de fréquence des accidents avec perte de temps et assistance médicale (par 200 000 heures travaillées)	3,0	4,57	3,85	3,51	3,33	3,00	
<b>Total de la catégorie B</b>	<b>6,0</b>					<b>5,93</b>	
<b>CATÉGORIE C : ACTIONNAIRE</b> 30%							
Bénéfice avant frais financiers, taxes et frais corporatifs - BAI - M\$ (Activités du réseau de transport électrique, excluant la variation sur les éléments suivants : les ventes interunités, les revenus concernant le rendement sur l'avoir propre, la charge de retraite, la sécurisation des installations et l'amortissement)	9,0	1 388,2	1 403,2	1 410,7	1 426,7	9,00	
<b>Total de la catégorie C</b>	<b>9,0</b>					<b>9,00</b>	
<b>PONDÉRATION TOTALE</b>		<b>30,0</b>				<b>28,61</b>	<b>95,37%</b>

**Tableau 4 – Annexe - Objectifs corporatifs et résultats 2006**

		<b>OBJECTIFS CORPORATIFS 2006</b> <i>Pour fins de régime d'intéressement et de rémunération variable</i>						
Division Hydro-Québec TransÉnergie								
<b>ANNEXE</b>								
CATÉGORIE A : CLIENTS		50%	Pondération maximale	Seuil * <small>(Pondération maximale X 0%)</small>	Cible * <small>(Pondération maximale X 66,6%)</small>	Idéal * <small>(Pondération maximale X 100%)</small>	Résultats	Pondération proposée
Partenariat qualité avec le Distributeur			5,0				4,88	
1 - Arrimage stratégique et réglementaire HQT - HQD: Objectif commun avec Danielle Lapointe d'HQD			1,5	Émission des plans d'action en janvier 2006	Réalisation des plans d'action à 80%	Résultats probants évalués par les présidents	Idéal confirmé par HQD	1,50
2 - Abaissement de tension (commun CME):			2,0					
A - Seuil: Établir plan d'action, complété 15 mars 2006 (CME + VPEI + HQD)				A				
• Calendrier tests (CME)								
• Disponibilité (VPEI)								
• Addition abaisseurs (HQD)								
B - Cible: Réaliser plan d'action + effectuer les essais pour quantifier la contribution attendue					B			
C - Idéal: Intégrer comme moyen de gestion à un niveau supérieur à l'alerte 2						C	Idéal	2,00
3 - Postes satellites:			1,5					
a) % de solutions identifiées au 31 mai 2006 - pour les postes en dépassement entre 2005 et 2010 conditionnellement à l'obtention des informations requises de HQD			0,75	70%	85%	100%	100%	0,75
b) % de mises en service au 23 décembre 2006 des projets convenus			0,75	70%	85%	100%	93%	0,63

1 ***Indice de continuité Transport***

2 L'indicateur de continuité du transport mesure la durée moyenne, en heures,  
3 d'interruption de service par client compte tenu des pannes et des  
4 interruptions programmées sur le réseau de transport.

5 Depuis le début des années 1990, on observe une nette amélioration de  
6 l'indice de continuité en transport (IC). Toutefois, en 2005, cet indice s'est  
7 détérioré pour s'établir à 0,93 heure/client. Le résultat de 2006 est toutefois  
8 remonté à une valeur plus près de la cible, soit à 0,54 heure/client. On peut  
9 noter un seul événement important, soit celui du 18 juin 2006 qui a contribué  
10 pour 0,05 au IC à la suite d'un bris de disjoncteur au poste Langelier.

11 Pour l'ensemble de l'année, les trois principales causes qui ont affecté le IC  
12 sont le climat, les équipements et les travaux programmés représentant  
13 respectivement pour 32 %, 24 % et 14 % du nombre d'événements.

14 ***Partenariat qualité avec le Distributeur***

15 En 2006, d'un commun accord entre les deux parties, l'exercice d'évaluation  
16 annuelle a été redéfini par une formule plus allégée et adaptée au besoin de  
17 chaque entente sectorielle. Ainsi, pour chaque entente sectorielle, le  
18 Transporteur et son partenaire le Distributeur, se sont entendus au début  
19 de 2006 sur des actions prioritaires à réaliser au cours de l'année. Ces actions  
20 prioritaires ont été regroupées dans des plans d'actions et trois des principales  
21 ont été reflétées au niveau des objectifs corporatifs de 2006.

22 L'idéal a été atteint pour toutes les actions prévues en 2006, telles qu'elles  
23 sont décrites au tableau 4 précédent, sauf pour les postes satellites où le  
24 pourcentage de mises en service au 31 décembre 2006 des projets convenus  
25 se situe à 93 %, donc au-dessus de la cible de 85 % mais sous l'idéal de  
26 100 %.

1    ***Sécurisation des installations de TransÉnergie de niveaux 3 et 4***

2    Cet indicateur mesure le pourcentage de conformité des périmètres intérieurs  
3    des installations de niveaux stratégiques 3 et 4. À cet effet, la direction  
4    Sécurité industrielle a réalisé 296 visites imprévisibles dans des installations  
5    du Transporteur pour valider l'utilisation et l'état des moyens de contrôle  
6    d'accès.

7    Il n'y a eu aucune intrusion dans les installations et le pourcentage de  
8    conformité des périmètres intérieurs évalué par la direction Sécurité  
9    industrielle s'élève à 95,2 %. L'idéal (aucune intrusion et pourcentage de  
10   95 %) a ainsi été atteint.

11   ***Taux de conformité aux exigences du NERC et du NPCC***

12   Le taux de conformité à la réglementation du North American Electric  
13   Reliability Council (NERC) et du Northeast Power Coordinating Council  
14   (NPCC) mesure en pourcentage, sur une base annuelle, le nombre  
15   d'exigences auxquelles s'est conformé le Transporteur par rapport à  
16   l'ensemble des exigences prévues au programme annuel de conformité du  
17   NERC et du NPCC. Le taux de conformité s'élève à 100 % en 2006, ce qui  
18   correspond à l'idéal.

19   ***Indice de mobilisation des employés***

20   L'indice de mobilisation mesure le niveau de satisfaction par rapport à  
21   l'environnement de travail. L'indice est mesuré par l'intermédiaire d'un  
22   sondage effectué par une firme d'experts-conseils en recherche.

23   Ce sondage évalue 29 attentes (définies par la fonction Ressources  
24   humaines) portant sur des volets corporatifs et opérationnels. Il s'agit d'un  
25   questionnaire unique pour toutes les divisions et unités. L'étude est réalisée à  
26   l'aide d'un questionnaire papier et par internet. Le score moyen ou l'indice de

1 mobilisation correspond à la moyenne des 29 attentes. En 2006, l'indice de  
2 mobilisation s'élève à 6,59, soit légèrement sous l'idéal de 6,60.


3 ***Taux de fréquence des accidents avec pertes de temps et assistance***  
4 ***médicale (par 200 000 heures travaillées)***

5 L'indicateur représente le nombre d'assistances médicales et pertes de temps  
6 dues à des accidents du travail par 200 000 heures travaillées.

7 Pour l'année 2006, on note une baisse des heures travaillées annuelles dont  
8 le nombre s'élève à 5,580 millions . À l'inverse de l'an passé, où il y avait eu  
9 plus d'heures travaillées et une hausse du taux de fréquence des accidents,  
10 on remarque en 2006 une baisse des heures travaillées et une amélioration  
11 du taux de fréquence des accidents.

12 De plus, il y a eu une baisse significative des assistances médicales alors  
13 qu'au niveau des pertes de temps, on note sensiblement le même nombre  
14 d'événements qu'en 2005.

**Tableau 5 – Objectifs corporatifs 2007**

 <b>OBJECTIFS CORPORATIFS 2007</b> <i>Pour fins de régime d'intéressement et de rémunération variable</i>				
Division Hydro-Québec TransÉnergie				
<b>DECLENCHEUR</b>				
Le bénéfice net consolidé d'Hydro-Québec devra être au moins égal à 2 227 M\$ au 31 décembre 2007. Ce déclencheur financier s'applique à l'ensemble des objectifs corporatifs. <i>Note : Le Conseil d'administration peut réviser le déclencheur financier en fonction d'événements exceptionnels ou hors contrôle de la Direction survenus en cours d'année et qui ont eu un ou des impacts majeurs sur le bénéfice net.</i>				
	Pondération maximale	Seuil * (Pondération maximale X 0%)	Cible * (Pondération maximale X 66,6%)	Idéal * (Pondération maximale X 100%)
<b>CATÉGORIE A : CLIENTS 50%</b>				
Indice de continuité - Transport	6,0	0,80	0,60	0,45
Partenariat qualité avec le Distributeur Contribution de HQTransÉnergie aux trois (3) étapes du processus d'analyse des soumissions de l'appel d'offre de 2 000 MW selon les échéanciers convenus après l'ouverture des soumissions.				
- Validation de la faisabilité en fonction des délais proposés dans les soumissions (étape 1) (% des soumissions validées)	1,0	70%	90%	100%
- Évaluation des coûts de transport des soumissions (étape 2) (% des soumissions évaluées)	1,0	70%	90%	100%
- Évaluation des coûts de transport des combinaisons proposées par HQD (étape 3)	2,0	80% complétée à la date convenue	90% complétée à la date convenue	100% complétée à la date convenue
Conformité aux standards de fiabilité du NERC/NPCC (nombre de non-conformité de niveau 1 et 2) <i>Note: Le déclencheur est conditionnel à ce qu'il ait aucune non-conformité de niveau 3 et 4.</i>	3,0	6	2	0
Environnement: - Nombre de déversements accidentels déclarés aux autorités - Pourcentage de litres d'huile récupérés lors des déversements accidentels	1,0 1,0	55 86%	48 90%	45 92%
<b>Total de la catégorie A</b>	<b>15,0</b>			
<b>CATÉGORIE B : EMPLOYÉS 20%</b>				
Indice de mobilisation des employés	3,0	6,30	6,45	6,60
Taux de fréquence des accidents avec perte de temps et assistance médicale (par 200 000 heures travaillées) - année civile janvier à décembre 2007	3,0	4,35	3,75	3,45
<b>Total de la catégorie B</b>	<b>6,0</b>			
<b>CATÉGORIE C : ACTIONNAIRE 30%</b>				
Bénéfice avant frais financiers, taxes et frais corporatifs - BAII - M\$ (Activités du réseau de transport électrique, excluant la variation des éléments suivants: les ventes interunités, les revenus concernant le rendement sur l'avoir propre, la charge de retraite, la sécurisation des installations et l'amortissement.)	6,0	Budget - 15 M\$ 1 399,5	Budget 1 414,5	Budget + 7,5 M\$ 1 422,0
Charges nettes d'exploitation (k\$) / capacité planifiée du réseau (MW) (La somme des charges d'exploitation découlant des activités du réseau de transport électrique moins les revenus de facturation interne et excluant la variation de la charge de retraite et la sécurisation des installations.)	3,0	17,83	17,59	17,47
<b>Total de la catégorie C</b>	<b>9,0</b>			
<b>PONDÉRATION TOTALE 30,0</b>				
<i>Note: L'objectif Partenariat qualité avec le Distributeur est présentement en processus de modification. Ces modifications seront soumises pour approbation au CA en novembre 2007.</i>				