

**RÉPONSES DU TRANSPORTEUR  
À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS NUMÉRO 1  
DU GROUPE DE RECHERCHE APPLIQUÉE EN  
MACROÉCOLOGIE  
(« GRAME »)**



1 **1 Réglementation sur la performance**

2 **Indicateurs environnementaux**

3 Référence : HQT-3, Document 1, pages 8 et 9

4 « Conformément aux recommandations de l'expert Philippe Dunsky, de Dunsky  
5 Expertise en énergie, le Transporteur propose de ne pas retenir les indicateurs  
6 environnementaux suivants :

7 ◇ *Nombre de déversements accidentels par année*

8 **Nombre de déversements accidentels par année**

9 Référence : HQT-3, Document 2, (en liasse) page 27

10 ◇ « L'expert indique que cet indicateur porte sur un enjeu important et qu'il est  
11 significatif. Le problème se situe au niveau de la difficulté d'interpréter les  
12 résultats(...) Il indique qu'il s'agit donc d'un indicateur de gestion qui ne  
13 devrait pas être retenu.

14 **Position du Transporteur**

15 Référence : HQT-3, Document 2, (en liasse) page 30

16 **Nombre de déversements accidentels par année.** Le Transporteur..... Il mentionne que  
17 le nombre de déversements accidentels par année est un objectif corporatif du  
18 Transporteur pour l'année 2007...et ce, compte tenu du fait que les déversements d'huile  
19 constituent le principal risque en matière environnementale et qu'il y a des obligations  
20 légales liées à la déclaration des déversements. Il souligne par ailleurs l'importance de la  
21 récupération des huiles et les mesures atténuantes qui sont prises par le Transporteur.

22 **Demande**

23 1.1 Compte tenu du fait que « les déversements d'huile constituent le principal risque en  
24 matière environnementale », seriez-vous prêts à envisager de conserver cet indicateur  
25 environnemental et d'y ajouter une mesure des coûts de réhabilitation encourus suite  
26 aux déversements, ou une mesure des volumes d'huile récupérée suite aux mesures  
27 atténuantes mises en place par le Distributeur ?

28 **R1.1 Les objectifs corporatifs de l'année 2008 seront établis au cours**  
29 **du mois de novembre 2007. Quant aux coûts de réhabilitation**  
30 **pour le Transporteur, une telle mesure n'est pas disponible.**

31 1.2 Une mesure des coûts de réhabilitation, associée au nombre de déversements,  
32 permettrait-elle de mesurer les efforts et les améliorations faits par l'entreprise en  
33 termes de gestion environnementale à cet égard ?

1 **R1.2 Les coûts de réhabilitation peuvent provenir de déversements**  
2 **encourus il y a plusieurs années et ne sont pas nécessairement**  
3 **reliés aux nouveaux déversements.**

4 **De même, plusieurs petits déversements peuvent être facilement**  
5 **recupérables sans impact substantiel sur les coûts de**  
6 **réhabilitation. De ces éléments, on peut conclure que les coûts de**  
7 **réhabilitation ne sont pas directement reliés au nombre de**  
8 **déversements et ne seraient pas de bons indicateurs de la gestion**  
9 **environnementale du Transporteur**

10 1.3 Une mesure des volumes d'huile récupérée suite aux mesures atténuantes mises en  
11 place par le Distributeur, associée au nombre de déversements, permettrait-elle de  
12 mesurer les efforts et les améliorations faits par l'entreprise en termes de gestion  
13 environnementale à cet égard ?

14 **R1.3 Pas nécessairement, car divers efforts de prévention sont mis de**  
15 **l'avant par le Transporteur dans ses installations sans que n'y**  
16 **surviennent nécessairement des déversements.**

17 1.4 Laquelle des deux solutions d'amélioration de l'indicateur environnemental « Nombre  
18 de déversements accidentels par année », soit (1) mesure des volumes d'huile  
19 récupérée suite aux mesures atténuantes mises en place par le Distributeur ou (2) coûts  
20 de réhabilitation, serait la plus appropriée pour permettre de mesurer les efforts et les  
21 améliorations faits par l'entreprise en termes de gestion environnementale à cet égard ?

22 **R1.4 En ce qui a trait à la deuxième solution suggérée, voir réponse à la**  
23 **question 1.2 précédente.**

24 **Les deux solutions pourraient cependant constituer des éléments**  
25 **de reddition de comptes, sans toutefois donner une mesure**  
26 **complète des efforts accomplis et des améliorations apportées**  
27 **par le Transporteur.**

28 **Voir aussi réponse à la question 1.3 précédente.**

1 **Référence : HQT-3, Document 1, page 9**

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

6 Référence : HQT-3, Document 2, (en liasse) page 31

7 **Consommation d'énergie**

8 *Émissions de GES : Le Transporteur souligne que la mesure de la consommation dépend*  
9 *du programme mis en place par le Distributeur pour mesurer la consommation d'énergie*  
10 *et mentionne les difficultés liées au mesurage des SF6.*

11 **Demande**

12 1.5 Concernant les difficultés liées au mesurage des SF6, pouvez-vous résumer en quoi  
13 celles-ci consistent ?

14 **R1.5 Parmi ces difficultés, le Transporteur souligne que la**  
15 **consommation peut provenir de différentes sources, telles que les**  
16 **fuites intrinsèques aux équipements, un bris d'équipement ou**  
17 **encore de pertes lors de travaux de maintenance. Le Transporteur**  
18 **oeuvre actuellement à mettre en place un système en vue d'établir**  
19 **la mesure de consommation des SF-6.**

20 **Création d'un comité de suivi de la performance environnementale**

21 **Référence : HQT-3, Document 1, page 10 et 11**

22 *« Le Transporteur indique qu'il s'oppose à la création d'un comité de suivi de la*  
23 *performance environnementale compte tenu des nombreux contrôles auxquels le*  
24 *Transporteur est déjà soumis en matière environnementale. Il souligne que le Rapport sur le*  
25 *développement durable publié annuellement par Hydro-Québec permet d'effectuer un tel*  
26 *suivi. »*

27 **Demande**

28 1.6 À défaut de créer un comité de suivi de la performance environnementale, pourriez-  
29 vous envisager de créer une séance annuelle d'information visant à faire le point sur le  
30 suivi de la performance, à recueillir les commentaires et les préoccupations de la Régie  
31 et des intervenants ?

32 **R1.6 Bien que le Transporteur considère que cette question déborde la**  
33 **cadre d'une cause dont l'objectif est la fixation de tarifs, il**  
34 **évaluera les recommandations que la Régie jugera opportun de lui**

1 faire à cet égard en vertu des pouvoirs qui lui sont dévolus par la  
2 Loi, en tenant compte de tout effet non souhaitable de  
3 dédoublement des activités de suivi de performance  
4 environnementale auxquelles il participe déjà comme division  
5 d'Hydro-Québec.

6 **LES INDICATEURS DE RESPONSABILITÉ SOCIALE**

7 Position et commentaires des intervenants

8 **Référence : HQT-3, Document 2, (en liasse) page 18**

9 *« Le RNCREQ mentionne que les aspects sociaux ne faisaient ni partie du mandat des*  
10 *experts en indicateurs de coûts ni de celui de l'expert en indicateurs de performance*  
11 *environnementale. Il souligne que les indicateurs liés à l'aspect social se limitent aux effets*  
12 *sur l'être humain et qu'il faudrait s'intéresser aux relations de voisinage du Transporteur,*  
13 *c'est-à-dire les relations du Transporteur avec les communautés et les individus, ainsi*  
14 *qu'aux activités de planification et de construction des actifs du Transporteur. »*

15 Bilan des positions communes et individuelles

16 *« Le Transporteur n'est pas d'accord avec la proposition du RNCREQ sur l'ajout*  
17 *d'indicateurs permettant de mesurer les relations de voisinage du Transporteur, la Régie*  
18 *n'étant pas, à son avis, le bon forum pour traiter de celles-ci. »*

19 **Demande**

20 1.7 Le Transporteur pourrait-il envisager un indicateur de responsabilité sociale ciblé sur  
21 des plaintes spécifiques de bon voisinage ? L'indicateur pourrait-il mesurer par  
22 exemple le nombre de plaintes provenant du voisinage concernant des sujets  
23 spécifiques comme le bruit ?

24 **R1.7 Voir réponse à la question 1.6 précédente.**

25 **À prime abord, cet aspect devrait faire l'objet d'une analyse**  
26 **poussée afin d'en établir la valeur ajoutée en fonction des efforts**  
27 **à déployer.**

28 1.8 Le fait de cibler précisément la mesure et de dénombrer les plaintes en fonction par  
29 exemple du bruit, ou de restreindre l'indicateur à des sujets spécifiques relatifs à la  
30 responsabilité sociale permettrait-il au Transporteur d'envisager cette avenue ?

31 **R1.8 Voir réponse à la question 1.7 précédente.**

1 **2 Principes réglementaires et méthodes comptables**

2 **2.1 Conventions, méthodes et pratiques comptables autorisées par la Régie de**  
3 **l'énergie**

4 **Référence : HQT-4, Document 2, page 5**

5 **Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations, décision D-2005-50**

6 **Demandes**

7 2.1.1 Pourriez-vous décrire en quoi consistent, pour le Transporteur, ces « *Obligations*  
8 *liées à la mise hors service d'immobilisations* » ?

9 **R2.1.1 Le Transporteur n'a pas d'obligations liées à la mise hors service**  
10 **d'immobilisations.**

11 **Par ailleurs, en ce qui concerne les immobilisations actuellement**  
12 **détenues par la groupe Technologie et dont le Transporteur**  
13 **demande l'intégration à sa base de tarification, des travaux**  
14 **découlent de l'engagement de conformité aux législations et**  
15 **réglementations environnementales applicables aux installations**  
16 **de télécommunications. Les obligations financières en découlant**  
17 **représentent la valeur actuelle des travaux non encore effectués**  
18 **en vertu de l'entente conclue avec le Ministère de l'Environnement**  
19 **suite à l'examen de 83 sites de télécommunications contenant des**  
20 **équipements pétroliers. Il restait au 31 décembre 2006 des**  
21 **travaux à effectuer dans 32 sites. Ces travaux sont échelonnés**  
22 **jusqu'en 2012.**

23 2.1.2 Pourriez-vous fournir une liste de ces obligations pour le présent dossier et les  
24 coûts associés à ces obligations ?

25 **R2.1.2 Le Transporteur n'a pas d'obligations liées à la mise hors service**  
26 **d'immobilisations.**

27 **Par ailleurs, en ce qui concerne les immobilisations actuellement**  
28 **détenues par la groupe Technologie et dont le Transporteur**  
29 **demande l'intégration à sa base de tarification, ces obligations,**  
30 **indiquées à la page 13 de la pièce HQT-8, Document 2, dont la**

1 valeur actuelle est de 8,0 M\$ au 31 décembre 2006, consistant en  
 2 des retraits de réservoirs pétroliers, des retraits de bâtiments et  
 3 des travaux de restauration de sol.

4 Les principales activités planifiées à cette fin sont les suivantes :

Travaux à réaliser	Nombre de sites	Année	Valeur actuelle des travaux 2006-12-31
Travaux résiduels de restauration de sols des sites réalisés en 2006		2007	53 141\$
Retrait du réservoir extérieur	4	2007	668 310\$
Installation d'un réservoir hors-sol extérieur	5	2008	564 755\$
Restauration environnementale			
Retrait du réservoir extérieur	2	2008	476 672\$
Retrait du bâtiment diesel	5	2009	1 830 288\$
Retrait du groupe électrogène	4	2010	884 780\$
Retrait du bâtiment de survie	5	2011	1 707 544\$
Restauration environnementale	5	2012	1 622 380\$
Retrait du groupe électrogène	2	2010	173 683\$

5  
 6 2.1.3 Pourriez-vous spécifier en quoi ces obligations découlent d'obligations  
 7 réglementaires et quelles sont ces obligations réglementaires ?

8 **R2.1.3 Le Transporteur n'a pas d'obligations liées à la mise hors service**  
 9 **d'immobilisations.**

10 Par ailleurs, en ce qui concerne les immobilisations actuellement  
 11 détenues par la groupe Technologie et dont le Transporteur

1 demande l'intégration à sa base de tarification, les obligations  
2 légales à respecter sont les suivantes :

3 « *L'exploitant qui détenait ou qui aurait dû détenir un permis en*  
4 *vertu de la Loi sur l'utilisation des produits pétroliers ainsi que*  
5 *tout propriétaire d'équipement pétrolier souterrain à risque élevé*  
6 *en acier non protégé contre la corrosion selon l'article 122 lors de*  
7 *l'entrée en vigueur de la Loi sur les produits et les équipements*  
8 *pétroliers, doit le retirer du sol* ».

9 Cette exigence se retrouve à l'article 260.2 du Règlement sur les  
10 produits et équipements pétroliers c. P-29.1, r.2 (Loi sur les  
11 produits et équipements pétroliers L.R.Q., c. P-29.1), qui était la  
12 réglementation en vigueur au moment de la comptabilisation de  
13 ces obligations en juin 2004.

14 **RAPPORT DE GESTION ET CONTENU DE LA NOTICE ANNUELLE**

15 **Référence :** Informations à fournir dans le rapport de gestion sur l'incidence financière  
16 des changements climatiques et d'autres questions environnementales – Document de  
17 travail du CCIP, octobre 2005

18 ***PARTIE 2 – CONTENU DE LA NOTICE ANNUELLE***

19 ***Rubrique 5 – Description de l'activité***

20 *1) Décrire l'activité de votre société et ses secteurs d'exploitation qui sont des*  
21 *secteurs isolables, au sens du Manuel de l'ICCA. Inclure l'information ci-dessous*  
22 *pour chaque secteur isolable.*

23 *k) **Protection de l'environnement** – L'incidence financière et opérationnelle des*  
24 *exigences en matière de protection de l'environnement sur les dépenses en*  
25 *immobilisations, le bénéfice et la position concurrentielle de votre société pendant*  
26 *l'exercice en cours, ainsi que leur incidence prévue sur les exercices futurs*

27 ***ANNEXE 51-102A1***

28 ***RAPPORT DE GESTION***

29 ***a) Qu'est-ce qu'un rapport de gestion?***

30 *Votre rapport de gestion doit :*

- 31 • *aider les investisseurs actuels et potentiels à comprendre ce que les états*  
32 *financiers montrent et ne montrent pas;*

- 1 • porter sur l'information importante qui n'est pas traitée de façon approfondie  
2 dans les états financiers, par exemple les éléments de passif éventuels, les  
3 manquements aux conditions d'un contrat de prêt, les arrangements hors bilan et  
4 les autres obligations contractuelles;
- 5 • analyser les tendances et les risques importants qui ont eu une incidence sur les  
6 états financiers, ainsi que les tendances et les risques qui pourraient avoir une  
7 incidence à l'avenir;

8 **Demande**

9 **PASSIFS ENVIRONNEMENTAUX**

10 2.1.1 Pourriez-vous décrire en quoi consistent les passifs environnementaux du  
11 Transporteur liés à ses immobilisations ?

12 **R2.1.1 bis Hydro-Québec n'est pas tenue à l'obligation d'émettre un rapport**  
13 **de gestion cité en référence à la présente question et ni le**  
14 **document de travail du CCIP d'octobre 2005, ni l'annexe 51-102A1**  
15 **ne s'appliquent à elle.**

16 2.1.2 Pourriez-vous établir une liste de ces passifs et une évaluation monétaire de ceux-  
17 ci, de même qu'une projection de l'intégration de ces coûts, à moyen et à long  
18 terme, dans les charges requises du Transporteur ?

19 **R2.1.2 bis Voir réponse à la question 2.1.1bis précédente.**

20 **RAPPORT DE GESTION**

21 2.1.3 Notre question porte sur l'« incidence financière et opérationnelle des exigences en  
22 matière de protection de l'environnement sur les dépenses en immobilisation, le bénéfice  
23 et la position concurrentielle de votre société pendant l'exercice en cours, ainsi que leur  
24 incidence prévue sur les exercices futurs ». Avez-vous envisagé ou pourriez-vous  
25 envisager de présenter l'incidence financière et opérationnelle des exigences en  
26 matière de protection de l'environnement de telle sorte que la Régie et les  
27 Intervenants puissent identifier ces charges opérationnelles séparément des charges  
28 brutes ?

29 **R2.1.3 bis Voir réponse à la question 2.1.1bis précédente.**

30 2.1.4 Pourriez-vous présenter l'information financière et comptable relative aux sites  
31 contaminés qui sont sous votre garde et pour lesquels un passif environnemental  
32 existe ?

33 **R2.1.4 Voir réponse à la question 2.1.1bis précédente.**

34 2.1.5 Pourriez-vous présenter cette information et identifier les mesures qui seront prises  
35 dans le temps, donc la liste des projets de réhabilitation prévus avec les coûts

1 identifiés et l'étalement prévu dans le temps pour rétablir la situation ? Une  
2 évaluation des risques les plus importants pourrait être présentée de manière à  
3 prioriser des interventions dans le temps, par exemple pour les dix (10) prochaines  
4 années ?

5 **R2.1.5 Voir réponse à la question 2.1.1bis précédente.**

6 2.1.6 Pourriez-vous envisager de créer un fonds, c'est-à-dire une demande de budget  
7 récurrente pour un montant fixe, qui serait dédié à la réhabilitation de ces sites qui  
8 sont sous votre garde, dans le but de répartir uniformément les investissements  
9 requis et donc de limiter l'incidence sur les tarifs ?

10 **R2.1.6 Le Transporteur n'envisage pas de créer un tel fonds.**

## 11 **2.2 Compte de frais reportés – Redevance au Fonds vert**

12 **Référence : HQT-4, Document 4, pages 8**

13

14 *«Compte tenu de ce qui précède, le Transporteur demande à la Régie l'établissement d'un*  
15 *compte de frais reportés dans lequel il pourra inscrire, jusqu'à la prochaine demande*  
16 *tarifaire, le montant de sa quote-part des versements qu'Hydro-Québec devra effectuer au*  
17 *Fonds vert en vertu des dispositions législatives et réglementaires ci-haut décrites, le cas*  
18 *échéant. (...)*»

### 19 **Demande**

20 2.2.1 Advenant une fluctuation de la redevance : Doit-on comprendre que tout écart de la  
21 redevance anticipée sera alloué à un compte de frais reporté ?

22 **R2.2.1 Le Transporteur ne peut prévoir si cette redevance, qui sera**  
23 **déterminée par la Régie de l'énergie, comportera une règle de**  
24 **comparaison des données réelles à la fin d'une période de**  
25 **référence avec celles qui auront permis de l'établir avant le début**  
26 **de cette période.**

27 **Lorsque les modalités d'application de cette redevance seront**  
28 **connues, le traitement approprié sera appliqué pour**  
29 **l'établissement conséquent du coût du service du Transporteur.**

30 **Quant aux montants éventuels auxquels il pourrait être assujetti**  
31 **pour la ou les premières périodes de référence en vue de**  
32 **l'application de cette redevance, qui débutera en octobre 2007, le**

1                    **Transporteur, tel qu'indiqué à la pièce HQT-4, Document 4, page 8,**  
2                    **lignes 1 à 5, demande qu'ils soient inscrits dans un compte de**  
3                    **frais reportés, jusqu'à sa prochaine demande tarifaire.**

4    2.2.2 Avec les connaissances actuelles, quel est le montant approximatif que le  
5                    Transporteur estime allouer ?

6    **R2.2.2    Le Transporteur n'est actuellement pas en mesure d'établir cette**  
7                    **estimation.**

8                    **Voir réponse à la question 4.1 de AQCIE-CIFQ, pièce HQT-14,**  
9                    **Document 4.**

10    **3    Efficience du Transporteur**

11    **Référence : HQT-6, Document 1.1, page 7 Tableau 1**

**Tableau 1**

Thèmes Efficience	Actions en cours	Actions en développement
Optimisation de la maintenance	- Révision des normes - Création d'ateliers - Regroupement des activités de maintenance	- Consolidation du support à la maintenance - Création d'équipes spécialisées (exemple en lignes)
Optimisation de l'exploitation	- Fusion des centres informatiques - Optimisation des activités de Téléconduite - Renégociation des horaires de travail	- Optimisation des processus de retraits - Refonte de l'exploitation des installations
Optimisation des projets croissance-pérennité	- Ajustements organisationnels	- Coûts évités par l'intégration des projets en croissance et en pérennité
Optimisation des technologies de l'information	- Regroupement des ressources du transporteur - Révision des architectures cibles - Transfert des ressources bureautiques au Centre de services partagés	- Gestion intégrée du portefeuille de projets

12  
13    **Référence : HQT-6, Document 1.2, page 3 et 4**

14                    «Les gains d'efficience devront être mesurés en fonction de la mesure de l'activité réalisée.  
15                    Le système de mesure que TransÉnergie mettra en place d'ici la fin de l'année 2007  
16                    permettra d'établir les principaux indicateurs d'efficience de l'entreprise. Ces indicateurs

1 seront établis en tenant compte de l'impact des inducteurs de coûts. Ces éléments  
2 permettront une bonne mesure de l'activité réalisée. Dans le cadre de la réalisation des  
3 projets d'efficience, les indicateurs spécifiques de chacun des projets devront être en lien  
4 avec les indicateurs de performance organisationnels»

5 **Demande**

6 3.1 Selon vous, est-ce que la mise en place d'une démarche d'efficience permettrait au  
7 Transporteur une meilleure connaissance des coûts environnementaux des activités  
8 concernées ?

9 **R3.1 L'efficience est la mesure des moyens pour arriver aux résultats**  
10 **attendus, donc l'objectif de la démarche entreprise est de faire un**  
11 **meilleur emploi des ressources utilisées. Ainsi, dans le cadre de**  
12 **sa démarche d'efficience, le Transporteur, en plus de revoir les**  
13 **processus pour en minimiser les coûts tout en améliorant son**  
14 **service, pourrait considérer dans certains projets un volet**  
15 **environnemental (ex: Maitrise de la végétation).**

16 3.2 Dans le système de mesure de la performance et des gains d'efficience qui sera mis en  
17 place d'ici la fin de l'année 2007, est-ce que le Transporteur songe à inclure un  
18 indicateur mesurant les coûts environnementaux relativement au quatre (4) thèmes  
19 d'efficience du tableau 1?

20 **R3.2 Comme mentionné dans la réponse 3.1 précédente, les aspects**  
21 **reliés à la protection de l'environnement sont considérés comme**  
22 **étant une des pistes pour la réalisation de gains d'efficience. Par**  
23 **contre, cet aspect n'est pas applicable dans tous les projets.**

24 **Référence : HQT-6, Document 1.2, page 6**  
25

26 Au moment de rédiger le présent document, le comité d'efficience a identifié huit grands projets  
27 qui seront intégrés et suivis selon la méthodologie développée à la démarche d'efficience. (Notre  
28 souligné)  
29

30 **Demande**

31 3.3 Pouvez-vous identifier ces huit projets ?

32 **R3.3 Voir la liste présentée à la pièce HQT-14, Document 1, en réponse**  
33 **à la question 8.1 de la Régie.**

1 **4 Charges brutes directes, autres charges et coûts capitalisés**

2 **Référence : HQT-6, Document 2, page 18**

3 **6. BUDGET SPÉCIFIQUE**

4 *« Comme l'indique le tableau 7 suivant, un budget spécifique de 33 M\$ par année*  
5 *serait requis pour réaliser les activités de maintenance nécessaires au maintien du*  
6 *niveau de fiabilité et de qualité du service attendu ainsi qu'à la protection de*  
7 *l'environnement. De plus, le Transporteur pourra également entreprendre à même ce*  
8 *budget spécifique des travaux en efficacité énergétique qui permettront de réaliser des*  
9 *économies sur le coût des achats d'électricité. »*

10 *« Cependant, dans le but de limiter la croissance de ses charges brutes directes, le*  
11 *Transporteur demande à la Régie de lui reconnaître pour 2008 un budget spécifique*  
12 *additionnel de 15 M\$ par rapport à l'année de base 2007.*

13 *Pour les autres besoins qu'il a identifiés, le Transporteur prévoit optimiser ses activités*  
14 *de maintenance et étaler le coût d'autres activités dans le temps ».*

15 **Demandes**

16 4.1 Le Transporteur prévoit-il une récurrence dans les années à venir des budgets  
17 additionnels pour la protection de l'environnement en ce qui concerne (1) les bassins et  
18 séparateurs, et (2) la caractérisation des sites ?

19 **R4.1 Comme indiqué à la pièce HQT-14, Document 1, en réponse à la**  
20 **question 12.2 de la Régie, les besoins en ressources**  
21 **additionnelles pour la protection de l'environnement seront**  
22 **récurrents.**

23 4.2 Quels sont les travaux en efficacité énergétique prévus à même ce budget spécifique ?

24 **R4.2 Le budget spécifique 2008 sera consacré à l'installation**  
25 **d'interrupteurs programmables ou minutés pour le contrôle de**  
26 **l'éclairage intérieur. Cette mesure consiste à installer des**  
27 **interrupteurs minutés dans les locaux qui ne sont pas munis**  
28 **d'interrupteurs ou qui sont munis d'interrupteurs manuels.**

29 **Pour les bâtiments où il y a une occupation régulière cinq (5) jours**  
30 **par semaine, les interrupteurs programmables avec**  
31 **contournement manuel seront installés. Pour les bâtiments dont**  
32 **l'occupation est irrégulière, le Transporteur installera des**  
33 **interrupteurs minutés 0-8 h. Dans tous les cas, une modification**

1           **aux circuits d'éclairage sera prévue pour assurer un éclairage**  
2           **d'urgence 24 heures sur 24 par un (1) appareil sur huit (8). Le**  
3           **Transporteur a également prévu le remplacement de l'éclairage**  
4           **incandescent se trouvant au sous-sol des vieux bâtiments de**  
5           **commande par des appareils fluorescents.**

6 4.3 Quel est l'ordre de grandeur des économies prévues sur le coût des achats  
7 d'électricité ?

8 **R4.3       Le tableau suivant montre le résultat du calcul de la valeur**  
9           **actualisée nette (VAN) sur un horizon de 10 ans en considérant**  
10           **l'implantation de l'ensemble des mesures identifiées pour les**  
11           **bâtiments de postes.**

	<i>Avant contribution</i>	<i>Avec contribution</i>
<i>VAN Coût</i>	10 516 602,05 \$	10 516 602,05 \$
<i>VAN Économies</i>	(9 802 604,04 \$)	(11 501 278,48 \$)
<i>Van Total - 10 ans</i>	<b>713 998,01 \$</b>	<b>(984 676,43 \$)</b>

12  
13 **Référence : HQT-6, Document 2, pages 19 et 20**

14 **6.1.1 Activités de maintenance**

15 *Les activités de maintenance regroupent l'ensemble des actions exécutées dans le but de*  
16 *maintenir la disponibilité d'une installation ou d'un équipement dans un état spécifié. Elles*  
17 *permettent d'assurer la disponibilité, la fiabilité et la pérennité des équipements du réseau*  
18 *de transport d'électricité.*

19 *Selon le type de travail à réaliser, on regroupe les activités de maintenance sous les six*  
20 *catégories suivantes :*

- 21 • *la maintenance systématique (SYS);*
- 22 • *la maintenance corrective (COR);*
- 23 • *la maintenance conditionnelle (CON);*
- 24 • *les travaux de maintenance non récurrents (TNR);*
- 25 • *les projets d'investissements (PRO); et*
- 26 • *la logistique (LOG).*
- 27 **« Travaux de maintenance non récurrents (TNR)**

1            *Les travaux de maintenance non récurrents visent à assurer la pérennité (le maintien de*  
2            *l'actif), l'amélioration de la qualité ou la conformité à de nouvelles exigences*  
3            *environnementales, de sécurité ou autres. Ces travaux sont imputés au budget des*  
4            *charges. »*

5            **Demande**

6            4.4 Pourriez-vous décrire en quoi consistent les travaux de maintenance non récurrents  
7            prévus au présent dossier ?

8            **R4.4        Les travaux de maintenance non récurrents consistent**  
9            **principalement en la correction d'anomalies détectées sur les**  
10           **équipements en exploitation, sous forme d'avis de maintenance.**  
11           **Il s'agit souvent de problèmes de conception, de fabrication ou**  
12           **d'ingénierie.**

13           **Les travaux ponctuels, par exemple des changements de réglages**  
14           **temporaires de protection, requis par d'autres divisions,**  
15           **principalement le Distributeur ou le Producteur, font aussi partie**  
16           **de cette catégorie de maintenance.**

17           4.5 Pourriez-vous énumérer les nouvelles exigences environnementales, de sécurité ou  
18           autres, pour lesquelles ces travaux de maintenance sont nécessaires au présent dossier ?

19           **R4.5        Dans la majorité des cas, il ne s'agit pas de nouvelles normes. En**  
20           **ce qui concerne la sécurité, le Transporteur traite des cas**  
21           **d'ordonnance de la CSST qui, suite à une analyse d'accident ou**  
22           **de condition dangereuse, lui demande d'apporter des correctifs.**  
23           **Les cas environnementaux se retrouvent le plus souvent dans des**  
24           **installations construites au moment où les normes étaient moins**  
25           **exigeantes et ont pour but de se conformer aux normes en**  
26           **vigueur.**

27           **Référence : HQT-6, Document 2, page 28 et 29**

28           ***6.1.4.3 Protection de l'environnement***

29           *Les activités de maintenance peuvent aussi avoir un impact sur l'efficacité des dispositifs*  
30           *mis en place en vue de protéger l'environnement si elles ne sont pas effectuées. À la suite*  
31           *d'un diagnostic des systèmes de récupération d'huile protégeant l'appareillage électrique,*

1 *des priorités ont été établies afin d'améliorer l'état de ces équipements et ces interventions*  
2 *requièrent des ressources additionnelles correspondant à un budget annuel de 5 M\$.*

3 *De même, des efforts de caractérisation doivent être déployés afin d'établir*  
4 *systématiquement l'état des sites et d'évaluer l'envergure des interventions devant y être*  
5 *réalisées. Afin de caractériser en moyenne 20 sites par année, le Transporteur requiert des*  
6 *ressources additionnelles correspondant à un budget annuel de 2 M\$ ce qui pourrait*  
7 *également permettre d'initier certains travaux.*

8 *Quant à la caractérisation, elle permettra d'élaborer un programme d'interventions*  
9 *préventives dont les coûts restent à déterminer.*

10 *Au total, pour l'année témoin 2008, le Transporteur demande à la Régie de lui reconnaître*  
11 *un budget spécifique additionnel de 5 M\$ pour la protection de l'environnement.*

12 **Demande**

13 4.6 Le Transporteur pourrait-il évaluer l'ordre de grandeur monétaire des travaux de  
14 réhabilitation qui seront nécessaires sur l'ensemble de ses sites potentiellement ou/et  
15 identifiés comme étant contaminés ?

16 **R4.6 Le Transporteur a initié sa démarche afin de déterminer les sites**  
17 **potentiellement contaminés. Il devra ensuite procéder à la**  
18 **caractérisation afin d'identifier les travaux requis. Le**  
19 **Transporteur n'est donc pas en mesure, à ce moment-ci, de**  
20 **fournir une estimation de ces coûts pour l'ensemble des sites**  
21 **potentiellement contaminés. Cependant, une somme de 2 M\$ est**  
22 **requise à cette fin en 2008, tel que le Transporteur l'indique à la**  
23 **pièce HQT-6, Document 2 citée en référence.**

24 4.7 Le Transporteur pourrait-il fournir une liste des sites potentiellement contaminés de  
25 même que l'échéancier de réalisation des caractérisations prévu pour ceux-ci dans les  
26 années à venir ?

27 **R4.7 Voir réponse à la question 4.6 précédente.**

1 **Référence : HQT-6, Document 2, page 29**

2 **6.2 Efficacité énergétique**

3 *Avec l'augmentation constante de la demande d'électricité du réseau, Hydro-Québec*  
4 *multiplie les efforts pour aider ses clients à diminuer leur consommation énergétique. Afin*  
5 *de contribuer aux efforts de l'entreprise, le Transporteur s'est engagé dans son plan*  
6 *stratégique 2006-2010 à élaborer et mettre en application un plan d'actions pour réduire*  
7 *la consommation énergétique de ses bâtiments de postes et administratifs.*

8 *Le Transporteur compte plus de 500 postes, lesquels regroupent plus de 1000 bâtiments de*  
9 *vocations diverses. Les postes de transformation représentent un environnement*  
10 *particulier et unique à l'entreprise. Une recherche d'opportunités spécifiques à cet*  
11 *environnement a été réalisée en 2006 afin d'identifier des pistes d'intervention en*  
12 *efficacité énergétique.*

13 **Demande**

14 4.8 Le Transporteur pourrait-il nous fournir le rapport sur la recherche d'opportunités  
15 spécifiques, réalisée en 2006, sur l'efficacité énergétique ?

16 **R4.8 En plus de l'étude de caractérisation énergétique des bâtiments**  
17 **de poste, une recherche d'opportunité a été réalisée afin**  
18 **d'identifier certaines pistes d'innovation technologique. Deux de**  
19 **ces pistes consistent à prendre en considération, au moment de la**  
20 **conception de nouveaux bâtiments, certaines technologies**  
21 **actuellement disponibles sur le marché mais peu utilisées, soit la**  
22 **technologie du « SolarWall » et le chauffage par rayonnement.**  
23 **Une troisième piste consiste en une réflexion sur certains choix**  
24 **affectant la consommation énergétique des bâtiments. Une**  
25 **conception intégrée et évolutive tenant compte de l'architecture,**  
26 **des appareils électriques et des équipements CVC (chauffage -**  
27 **ventilation - climatisation) et qui comblerait les besoins actuels**  
28 **tout en offrant des options pour le futur permettrait de diminuer**  
29 **les coûts d'investissement immédiat et les coûts énergétiques**  
30 **durant plusieurs années, sans compromettre la réponse aux**  
31 **besoins futurs.**

1 **Référence : HQT-6, Document 2, page 31**

2 *Selon les modalités du programme Plan global d'efficacité énergétique (PGEE) du*  
3 *Distributeur, l'implantation des mesures identifiées par le Transporteur pourrait être*  
4 *admissible à un appui financier de celui-ci.*

5 *Une fois entrepris, le Transporteur exercera un suivi de ces travaux en vue d'atteindre les*  
6 *résultats souhaités. »*

7 **Demande**

8 4.9 Pourriez-vous identifier quelles sont les mesures en efficacité énergétique qui  
9 pourraient être admissibles à un appui financier du Distributeur ?

10 **R4.9 Les mesures d'économie d'énergie sont regroupées comme suit :**

- 11 ○ **Mesures touchant le contrôle de l'éclairage intérieur.**
- 12 ○ **Mesures touchant l'éclairage des cours extérieures.**
- 13 ○ **Mesures touchant le contrôle du chauffage et de l'évacuation**  
14 **des bâtiments compresseurs.**

15 **À l'exception des mesures touchant le contrôle de l'éclairage**  
16 **intérieur, toutes les mesures proposées respectent les conditions**  
17 **du programme et sont admissibles à un appui financier du**  
18 **Distributeur.**

19 **BUDGET RELATIF AUX OBLIGATIONS LIÉES À LA MISE HORS SERVICE D'IMMOBILISATIONS**

20 **Référence : HQT-8, Document 2, page 13**

21 *Cette catégorie est également constituée d'un passif de 8 M\$ comptabilisé conformément à*  
22 *la norme comptable 3110 de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (ICCA).*

23 *Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations, que la Régie a reconnue dans sa*  
24 *décision D-2005-50. Ce passif résulte de l'obligation légale de décontaminer les sols lors de*  
25 *la mise hors service des réservoirs pétroliers alimentant certains sites de télécommunication.*  
26 *Lors de l'entrée en vigueur de cette norme comptable, ce passif a été évalué à sa juste valeur*  
27 *et actualisé rétroactivement à la date d'origine de l'obligation, soit le 1er juillet 1991.*

28 *Le solde du passif est constitué de la valeur actuelle des travaux à effectuer pour les sites*  
29 *non encore traités selon l'échéancier des travaux. Il varie donc à chaque année en fonction*  
30 *de la désactualisation des soldes pour les sites non encore traités, des changements à*  
31 *l'échéancier et est réduit de la valeur actuelle du passif pour les sites dont les travaux de*  
32 *décontamination sont complétés.*

33

1 **Contexte**

2 De notre compréhension, cette obligation liée à la mise hors service d'immobilisations,  
3 résultant de l'obligation légale de décontaminer les sols lors de la mise hors service des  
4 réservoirs pétroliers, devrait aussi s'appliquer au Transporteur pour ses équipements  
5 pétroliers et être comptabilisée « conformément à la norme comptable 3110 de l'Institut  
6 Canadien des Comptables Agréés (ICCA) ».

7 **Demandes**

8 4.9.1 Pourriez-vous nous indiquer à quel endroit ce passif est identifié, ou plus  
9 précisément sous quelle rubrique ce passif apparaît-il ?

10 **R4.9.1 Ce passif vient en réduction de la valeur nette des systèmes**  
11 **d'alimentation auxiliaires indiqués à la pièce HQT-8, Document 2,**  
12 **tableau 1, page 6.**

13 4.9.2 S'il n'apparaît pas sous une rubrique séparée, pourriez-vous nous fournir le solde  
14 du passif constitué de la valeur actuelle des travaux à effectuer pour les sites non  
15 encore traités selon l'échéancier des travaux ?

16 **R4.9.2 Voir réponse à la question 2.1.2 précédente.**

17 5 Base de tarification

18 **Référence : HQT-7, Document 1, page 27 de 33**

19 À la pièce HQT-7, Document 1, page 27 de 33, dans le tableau intitulé : matériaux,  
20 combustibles et fournitures, on ne distingue pas les combustibles dans aucune des  
21 catégories décrites.

**Tableau 23**

<b>Matériaux, combustibles et fournitures</b> (en millions de dollars)			
Catégories	Exercices terminés le 31 décembre		
	Année historique	Année de base	Année témoin
	2006	2007*	2008*
Disjoncteurs (équipements accessoires)	41,5	42,3	43,1
Quincaillerie de lignes	24,5	24,9	25,3
Isolateurs	11,9	12,1	12,3
Matériel de postes	11,1	11,3	11,6
Quincaillerie de pylônes	10,1	10,3	10,5
Pompes et compresseurs	0,8	0,8	0,9
Autres	6,9	7,0	7,2
<b>Total</b>	<b>106,9</b>	<b>108,8</b>	<b>110,8</b>

\* Les données 2007 et 2008 ne sont pas disponibles en projection selon ce découpage par catégorie.  
Ainsi, les données sont calculées en proportion de leur valeur au 31 décembre 2006.

1 **Demandes**

2 5.1 Pouvez-vous donner la portion spécifiquement allouée aux combustibles pour les 3  
3 années (historique, de base et témoin) ?

4 **R5.1 La portion spécifiquement allouée aux combustibles représente**  
5 **0,3 % pour l'année 2006. Le Transporteur a estimé le même**  
6 **pourcentage pour les années 2007 et 2008.**

7 5.2 HQT peut-elle dresser un portrait de l'état de la situation concernant le vol  
8 d'équipement (ex. fils de cuivre) que subit annuellement l'entreprise (valeur et quantité  
9 pour divers produits)

10 **R5.2 Pour les matériaux, combustibles et fournitures (c'est-à-dire pour**  
11 **le matériel en magasin et excluant le matériel dans les**  
12 **installations), le Transporteur a subi une perte à cause de vols**  
13 **d'environ 65 K\$ en 2006. 90 % des vols sont reliés aux câbles et**  
14 **conducteurs de cuivre.**

15 5.3 Comment évolue le cours des métaux tels que le cuivre ? Est-ce que cette évolution  
16 tend à être corrélée avec les vols d'équipements constatés ?

17 **R5.3 Le cours des métaux évolue à la hausse ces dernières années et**  
18 **cette augmentation s'est accentuée à compter de 2006.**  
19 **L'évolution du cours des métaux tend effectivement à être**  
20 **corrélée avec les vols d'équipements. Une augmentation des**  
21 **vols de câbles et de conducteurs de cuivre a été constatée en**  
22 **2006 par rapport à l'année 2005.**

23 5.4 Qu'est-ce qui est fait par l'entreprise pour réduire l'ampleur de ces pertes ?

24 **R5.4 La sécurité des accès a été augmentée partout au Québec et**  
25 **surtout au magasin du Bout-de-l'Île où plusieurs mesures de**  
26 **sécurité ont été mises en place:**

27 

- Un gardien de sécurité est présent à l'entrée 24 heures sur 24 ;

- 1           • **Tout le matériel du magasin du Bout-de-l'Île a également été**
- 2           **déplacé de façon à ce qu'il y ait une distance de 1,5 mètre entre**
- 3           **celui-ci et la clôture ;**
  
- 4           • **Une plaque d'acier est déposée tous les soirs sur le conteneur**
- 5           **à cuivre. Il faut donc un chariot pour retirer cette plaque afin**
- 6           **d'accéder au conteneur ;**
  
- 7           • **Tous les arbres près de la clôture ont été élagués sur une**
- 8           **distance de plus de 5 mètres afin que personne ne puisse les**
- 9           **utiliser pour entrer dans ce magasin ;**
  
- 10          • **L'éclairage a été augmenté sur le site.**

11   **MODIFICATIONS AUX DURÉES DE VIE UTILE DES ÉQUIPEMENTS**

12   **Référence : HQT-7, Document 1, page 32**

13           *« Dans sa décision D-2002-95 rendue à l'occasion de la cause tarifaire 2001 du*

14           *Transporteur, la Régie a ordonné ce qui suit à la page 91 :*

15           *Pour tout changement de durée de vie utile des immobilisations qui peut avoir un impact*

16           *tarifaire, la Régie s'attend à ce qu'avant de modifier les tarifs, le transporteur justifie le*

17           *changement et indique les résultats avec et sans la modification. »*

18           *« Le Transporteur souligne qu'aucune modification aux durées de vie utile n'a été fait pour*

19           *l'année 2006 et qu'il n'en prévoit aucune pour les années 2007 et 2008 »*

20   **Référence :**            Environnement                    Canada :                    site                    web

21   <http://www.ec.gc.ca/RegistreLCPE/regulations/detailReg.cfm?intReg=105>

22   Le nouveau *Règlement sur les BPC* qui remplacera le *Règlement sur les biphényles*

23   *chlorés*, stipule notamment la

24           *« (...) mise hors service graduelle de tout l'équipement contenant 50 ppm ou plus de BPC*

25           *d'ici le 31 décembre 2014 »*

26   **Demandes**

27   5.5 Dans le cadre de l'adoption prochaine (fin mars 2008) du nouveau *Règlement sur les*

28   *BPC* qui remplacera le *Règlement sur les biphényles chlorés*, pourriez-vous confirmer

29   que la durée de vie utile des équipements contenant 50 ppm ou plus de BPC a été

1 modifiée avant l'année 2006 afin de rencontrer l'objectif de mise hors service de ceux-  
2 ci d'ici le 31 décembre 2014 ?

3 **R5.5 Il est possible de ramener les équipements à moins de 50 ppm**  
4 **sans les remplacer ou les remettre à neuf. Il n'est donc pas requis**  
5 **de modifier la durée de vie utile de ces équipements.**

6 5.6 Pourriez-vous confirmer qu'il existe effectivement des équipements contenant 50 ppm  
7 ou plus de BPC ? De quel type d'équipements s'agit-il ? Ces équipements peuvent-ils  
8 être considérés comme stratégiques, tels que les transformateurs ?

9 **R5.6 Les équipements 50 ppm ou plus de BPC sont les transformateurs**  
10 **de puissance et les disjoncteurs à grand volume d'huile. Un**  
11 **programme de décontamination a été entrepris et il ne reste que**  
12 **quelques appareils à décontaminer pour qu'il soit complété.**

13 5.7 Si la durée de vie utile de ces équipements n'a pas été modifiée, à quel moment le  
14 Transporteur compte-t-il procéder à ces modifications ?

15 **R5.7 Le besoin de modifier la durée de vie utile de ces équipements**  
16 **sera évalué lors du prochain plan quinquennal 2009-2013 de**  
17 **révision des durées de vie utile, dont le contenu et l'échéancier**  
18 **seront établis en 2008.**

19 5.8 Considérant l'importance stratégique de certains équipements pouvant contenir des  
20 BPC en des concentrations supérieures à 50 ppm, une telle modification au règlement  
21 sur les BPC va-t-elle augmenter la mise hors service de ces équipements à un rythme  
22 pouvant nuire à la prestation de services ou engendrer des problèmes de logistique ?

23 **R5.8 Considérant que son programme de décontamination est presque**  
24 **terminé, le Transporteur ne prévoit pas d'augmentation de mises**  
25 **hors service causées par ce programme.**

1 **6** Systèmes d'alimentation auxiliaires

2 **Référence** : HQT-8, Document 2, page 13

3 *Systèmes d'alimentation de relève (génératrices, panneaux solaires, systèmes d'alimentation*  
4 *par câble de garde) et réservoirs de carburants.*

5 (....)

6 *Cette catégorie est également constituée d'un passif de 8 M\$ comptabilisé conformément à*  
7 *la norme comptable 3110 de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (ICCA)*

8 *Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations, que la Régie a reconnue dans sa*  
9 *décision D-2005-50. Ce passif résulte de l'obligation légale de décontaminer les sols lors de*  
10 *la mise hors service des réservoirs pétroliers alimentant certains sites de télécommunication.*  
11 *Lors de l'entrée en vigueur de cette norme comptable, ce passif a été évalué à sa juste valeur*  
12 *et actualisé rétroactivement à la date d'origine de l'obligation, soit le 1er juillet 1991.*

13 *Le solde du passif est constitué de la valeur actuelle des travaux à effectuer pour les sites*  
14 *non encore traités selon l'échéancier des travaux. Il varie donc à chaque année en fonction*  
15 *de la désactualisation des soldes pour les sites non encore traités, des changements à*  
16 *l'échéancier et est réduit de la valeur actuelle du passif pour les sites dont les travaux de*  
17 *décontamination sont complétés.*

18 **Demande**

19 6.1 Pourriez-vous dresser un tableau de l'ensemble des sites qui contiennent des  
20 réservoirs et dont les sols sont potentiellement contaminés ?

21 **R6.1 Le réseau de télécommunications comporte 83 sites contenant**  
22 **des réservoirs de produits pétroliers. Le tableau suivant présente**  
23 **leur statut.**

Statut des sites contenant des réservoirs pétroliers			
Nombre total de sites	Sites réhabilités	Sites dont les sols font l'objet d'une atténuation naturelle	Sites à réhabiliter (incluant 9 sites à l'étude)
83	39	3	41

24

25 6.2 Une évaluation de la qualité des sols et de l'eau souterraine des sites qui sont inclus  
26 dans la liste des actifs de télécommunication a-t-elle été réalisée ? Si oui, pouvez-  
27 vous nous fournir une évaluation de l'ordre de grandeur des travaux de  
28 réhabilitation à y effectuer ? Sinon, pour quelle raison cette évaluation des actifs  
29 n'a pas été faite ?

1 **R6.2** Le Transporteur a réalisé une évaluation de la qualité des sols aux  
2 sites comportant un réservoir de produits pétroliers. Le  
3 Transporteur n'a pas fait d'évaluation de la qualité de l'eau  
4 souterraine compte tenu de la topographie des sites et du fait que  
5 la nappe phréatique n'a pas été atteinte lors des caractérisations.  
6 Les travaux de réhabilitation, répartis aux investissements ou aux  
7 charges de 2004 à 2012, sont de l'ordre de 18 M\$.

## 8 **7 Planification du réseau de transport**

### 9 Interconnexion Ontario

#### 10 **Référence : HQT-10, Document 1 page 15**

11 *Plus particulièrement, les interconnexions avec l'Ontario, le Vermont et le Nouveau-*  
12 *Brunswick permettent d'assurer, en cas de dommages significatifs aux infrastructures de*  
13 *transport régionales, un minimum d'assistance aux postes de charge frontaliers de l'Abitibi,*  
14 *de l'Outaouais, de l'Estrie et de la Gaspésie.*

15 *En outre, en cas de dommages aux infrastructures stratégiques du réseau de transport à 735*  
16 *kV, les interconnexions du Transporteur permettent de compenser les pertes de production*  
17 *qui pourraient en résulter et ainsi affecter 8 la desserte de la clientèle.*

#### 18 **Demande**

19 7.1 En quoi la nouvelle connexion avec l'Ontario (Interconnexion Ontario (1250 MW)  
20 permettrait à terme en 2009 de parer à des cas de dommages aux infrastructures  
21 stratégiques du réseau de transport à 735 kV dans la région de l'Outaouais ou d'autres  
22 régions du Québec ?

23 **R7.1** **La réserve de stabilité est une capacité de production inutilisée**  
24 **qui demeure synchronisée au réseau et disponible**  
25 **instantanément pour l'alimentation de la charge. L'utilisation de la**  
26 **réserve de stabilité, suite à un événement sur le réseau, a pour**  
27 **rôle de libérer la puissance électrique nécessaire pour éviter que**  
28 **la chute de la fréquence du réseau n'atteigne le premier seuil de**  
29 **délestage de charge.**

1 **Référence : HQT-10, Document 1 page 17**

2 *Les interconnexions sont également utilisées afin de supporter les activités commerciales*  
3 *des clients du Transporteur. Ces activités visent les importations, les exportations et les*  
4 *transactions de passage.*

5 **Demande**

6 7.2 En quoi la phase 2 de l'Interconnexion avec l'Ontario, également de 1250 MW,  
7 permettra à terme en 2010 d'améliorer l'état général de transit pour (1) les échanges en  
8 réception et (2) les échanges en livraison ?

9 **R7.2 Tel qu'indiqué en réponse à la question 7.1 précédente, la phase 2**  
10 **de l'interconnexion avec l'Ontario est constituée de projets de**  
11 **renforcement du réseau de transport qui permettront à la nouvelle**  
12 **interconnexion d'atteindre une capacité de 1250 MW.**

13 7.3 La capacité de livraison en MW prévue pourra-t-elle être basée sur une livraison ferme  
14 d'énergie dès 2009 et 2010 malgré la nature du réseau en place dans la grande région  
15 de l'Outaouais ?

16 **R7.3 La capacité de livraison en 2009 variera en fonction du niveau de**  
17 **la production et de la charge de l'Outaouais. La capacité**  
18 **d'échange sera revue régulièrement sur différents horizons de**  
19 **temps. Par ailleurs, le projet Outaouais Phase 2 en 2010 vise à**  
20 **minimiser l'impact des variations de production et de charge**  
21 **locales et ainsi raffermir la capacité d'échange avec l'Ontario.**

22 7.4 En quoi le réseau de transport actuel est-il limitatif pour permettre une pleine  
23 utilisation des projets de phase I et de phase II de l'Interconnexion avec l'Ontario,  
24 particulièrement pour permettre des échanges en livraison vers l'Ontario ?

25 **R7.4 Avec la mise en service des phases 1 et 2 de l'interconnexion**  
26 **avec l'Ontario, le réseau de transport ne limitera pas la capacité**  
27 **de transfert de l'interconnexion.**

28 7.5 Y a-t-il des projets de réalisation des lignes de transport qui permettront de faire le lien  
29 entre le centre du Québec et la connexion de l'Ontario ?

30 **R7.5 La phase 2 du projet d'interconnexion avec l'Ontario, qui**  
31 **comprend l'addition d'une nouvelle ligne de transport à 315 kV**

1           **entre le poste Outaouais et le poste Chénier, est la seule ligne**  
2           **envisagée pour ce projet.**

3   7.6 A-t-on envisagé de doubler les deux lignes existantes de 315 kV Chénier-Vignan pour  
4       garantir à la fois la sécurité de la région et permettre une livraison ferme d'énergie vers  
5       l'Ontario ?

6   **R7.6       Le Transporteur précise que les postes Chénier et Vignan sont**  
7           **reliés actuellement par une seule ligne à 315 kV composée de**  
8           **deux ternes. Cette ligne sera bouclée au poste Outaouais,**  
9           **assurant l'alimentation de l'interconnexion. De plus, tel qu'indiqué**  
10          **en réponse à la question 7.5 précédente, la phase 2 de**  
11          **l'interconnexion avec l'Ontario comprend l'addition d'une**  
12          **nouvelle ligne de transport entre le poste de l'interconnexion et le**  
13          **poste Chénier. Cette nouvelle ligne constituera une deuxième**  
14          **ligne raccordant l'interconnexion au poste Chénier.**

15   7.7 D'autres options ont-elles été envisagées à ce jour pour résoudre cette problématique ?

16   **R7.7       Le Transporteur a envisagé différentes solutions pour le**  
17          **renforcement du réseau de transport relié au projet**  
18          **d'interconnexion avec l'Ontario. Les projets de la phase 2,**  
19          **comprenant l'addition d'une ligne à 315 kV entre le nouveau poste**  
20          **de l'interconnexion et le poste Chénier, constituent la meilleure**  
21          **solution en considérant les aspects environnementaux,**  
22          **économiques et techniques.**

## 23   **8 Tarifs et conditions**

24   **Référence : HQT-10, Document 1, page 25 de 25**

25   **Impact tarifaire estimé des investissements projetés**

26           *«Cette estimation indique que le coût unitaire pour l'ensemble de la période 2008 à 2017*  
27           *demeure inférieur au tarif en vigueur de 70,82\$/kW. Aussi, suivant ces projections, le*  
28           *Transporteur n'anticipe pas d'impacts à la hausse sur le tarif de transport»*

1 **Demande**

2 8.1 Pouvez vous réconcilier l'affirmation précédente avec les tarifs annuels de 70,98\$/kW  
3 en 2008 ainsi que de respectivement 71,44 puis 72,03 et 71,56\$ pour 2015, 2016 et  
4 2017 ?

5 **R8.1 Au cours de la période 2008 à 2017, même si l'estimation de**  
6 **l'impact tarifaire, qui est établie à la marge en considérant les**  
7 **coûts annuels associés aux ajouts nets à la base de tarification,**  
8 **présente des fluctuations légères du tarif, il est possible de**  
9 **constater que celui-ci demeure généralement inférieur au tarif en**  
10 **vigueur de 70,82 \$/kW. De plus, sur l'ensemble de cette période, le**  
11 **tarif est inférieur d'environ 1,6 % au tarif en vigueur. Suivant ces**  
12 **projections, le Transporteur a indiqué qu'il n'anticipe pas d'impact**  
13 **tarifaire à la hausse pour l'ensemble de la période 2008 à 2017.**

14 8.2 Doit-on comprendre que la hausse de besoins de transport permet d'absorber la  
15 croissance des revenus requis, d'où la relative stabilité du tarif annuel ?

16 **R8.2 Lorsque la croissance des besoins de transport permet**  
17 **d'absorber le coût des investissements effectués pour y répondre,**  
18 **il s'ensuit une relative stabilité du tarif dans le cadre de**  
19 **l'estimation de l'impact tarifaire.**

20 8.3 Pouvez-vous distinguer quelle portion des besoins de transports et des revenus requis  
21 (% et montants) seront nécessaires pour répondre aux besoins des Québécois et que  
22 sera alors l'impact tarifaire pour les clients d'Hydro Québec (en \$ et en %) pour  
23 chacune des années avec les tarifs anticipés ?

24 **R8.3 Tel qu'il appert de la pièce HQT-10, Document 1, page 25, le**  
25 **Transporteur détermine l'impact tarifaire pour l'ensemble des**  
26 **investissements projetés, sans effectuer de segmentation selon**  
27 **les services de transport.**

28 **Par ailleurs, la prévision des besoins de transport pour les**  
29 **services de transport de la charge locale et du point à point est**  
30 **disponible à la pièce HQT-10, Document 1, page 24.**

1 **9 Modifications au texte des tarifs et conditions**

2 **Référence :** Dossier R-3605-2006, Pièce HQT-12, Doc. 4, art. 12A.2.

3

4 **Demande**

5

6 9.1 À l'engagement (i), veuillez illustrer comment se calcule la puissance maximale à  
7 transporter en MW de la centrale, en prenant l'exemple d'un parc éolien à F.U. de 35%  
8 seulement par rapport à sa puissance installée.

9 **R9.1 L'engagement (i) prévu dans les *Tarifs et conditions* actuellement**  
10 **en vigueur à l'article 12A.2 demande qu'au moins une convention**  
11 **de service ait été signée pour le service de transport ferme à long**  
12 **terme. La valeur actualisée des paiements à verser au**  
13 **Transporteur pendant la durée des conventions de service**  
14 **applicables doit être au moins égale aux coûts encourus par le**  
15 **Transporteur pour assurer le raccordement de la centrale, moins**  
16 **tout montant remboursé au Transporteur. Le propriétaire de la**  
17 **centrale visée, que ce soit un parc éolien ou un autre type de**  
18 **centrale, doit donc satisfaire à cette exigence en choisissant de**  
19 **façon appropriée la puissance maximale à transporter et la durée**  
20 **requis aux conventions de services.**

21 9.2 À l'engagement (ii), veuillez décrire en quoi le mode de calcul proposé se différencie  
22 de ce qui a été décidé par la Régie au dossier R-3549-2004 en phase 2.

23 **R9.2 Aucun changement au mode de calcul de l'engagement d'achat (ii)**  
24 **n'est proposé dans la présente demande tarifaire.**

25 9.3 Veuillez décrire en quoi le mode de calcul proposé se différencie ou ressemble à ce qui  
26 a été décidé par la Régie aux dossiers R-3581-2005 et R-3585-2005.

27 **R9.3 Voir réponse à la question 9.2 précédente.**

28 9.4 En ce qui concerne l'engagement (ii), veuillez décrire quels avantages ou inconvénients  
29 posent un mode de calcul de l'engagement basé sur l'énergie à transporter de la centrale  
30 (plutôt que la puissance maximale à transporter de la centrale) dans le cas de centrales  
31 à faibles F.U. (telles que les centrales hydroélectriques ou les parcs éoliens ou les  
32 centrales servant uniquement à la pointe).

1   **R9.4**        **À coûts de raccordement égaux, le mode de calcul basé sur**  
2                    **l'énergie à transporter fait qu'une centrale à plus faible facteur**  
3                    **d'utilisation peut moduler la valeur annuelle de l'engagement**  
4                    **d'achat en optant pour une plus longue durée de l'engagement.**

5   9.5 Quelles difficultés posent la conversion de la puissance maximale transportée par une  
6        centrale en énergie transportée, dans un contexte où la tarification porte non pas sur  
7        l'énergie transportée mais sur la puissance (ou capacité) réservée ?

8   **R9.5**        **Le Transporteur n'observe pas de difficultés particulières à cette**  
9                    **conversion.**

10  9.6 Les centrales (autres que celles retenues dans un appel d'offres de HQD) qui servent à  
11        HQP à maintenir une marge de manœuvre pour respecter son obligation patrimoniale  
12        envers la charge locale sont-elles des centrales désignées selon les articles 37 ou 38 des  
13        Tarifs et conditions ? Si ce n'est pas le cas, pourquoi ?

14  **R9.6**        **Le Transporteur confirme que les centrales du Producteur autres**  
15                    **que celles retenues dans un appel d'offres du Distributeur**  
16                    **peuvent être des ressources désignées selon l'article 38 des**  
17                    **Tarifs et conditions.**

18  9.7 Veuillez confirmer que les centrales de Toulnostouc, Eastmain 1, Péribonka et Chute  
19        Allard-Rapide des Cœurs servent à HQP à maintenir une marge de manœuvre pour  
20        respecter son obligation patrimoniale envers la charge locale.

21  **R9.7**        **Voir réponse à la question 9.6 précédente.**

22  9.8 Pourquoi mentionnez-vous uniquement les désignations selon l'article 38 et non  
23        l'article 37 au paragraphe final de l'article 12A.2 ?

24  **R9.8**        **La référence à l'article 38 est suffisante puisque cet article définit,**  
25                    **entre autres, comment sont désignées les ressources du**  
26                    **Distributeur. L'article 37 précise les informations qui doivent être**  
27                    **fournies par le Distributeur sur ses ressources.**

28  9.9 Au paragraphe final de l'article 12A.2, comment gérez-vous le fait que les désignations  
29        de centrales pour la charge locale sont faites sur un horizon de 10 ans par HQD alors  
30        que la planification des coûts et revenus se fait sur 20 ans ?

1 **R9.9 Les désignations de ressources du Distributeur pour la charge**  
2 **locale faites en vertu de l'article 38 n'ont pas de durée prescrite.**  
3 **La période de 10 ans réfère à l'article 37 relatif aux informations**  
4 **sur les ressources du Distributeur qui doivent être fournies au**  
5 **Transporteur. Il n'y a pas de lien avec une période de 20 ans de**  
6 **planification.**

7 9.10 Au paragraphe final de l'article 12A.2, comment gérez-vous la possibilité qu'une  
8 centrale ne serve à la charge locale que pour une partie de la période de 10 (ou 20) ans  
9 considérée ?

10 **R9.10 Voir réponse à la question 9.9 précédente.**

11 **Référence : Dossier R-3581-2005, pièce : HQT-13, Document 2, pp. 19-20 de 20 (2006-**  
12 **01-13)**

13  
14 « 4.3 Veuillez présenter une solution alternative à l'engagement d'achat tel que présenté dans le dossier  
15 actuel, qui permettrait d'atteindre la neutralité tarifaire en ne considérant que la production  
16 additionnelle générée par la centrale à raccorder. »

17  
18 « R4.3 L'engagement d'achat tel que présenté dans le dossier actuel vise la récupération des coûts  
19 encourus par le Transporteur sur une période de temps établie entre le Producteur désirant raccorder  
20 une centrale et le Transporteur ( ex : 20 ans ou 10 ans).

21  
22 « Un engagement d'achat qui ne considérerait que l'énergie additionnelle produite par les centrales  
23 à raccorder ne permettrait pas nécessairement de récupérer les coûts encourus par le Transporteur à  
24 l'intérieur d'une période prédéterminée. Pour atteindre la neutralité tarifaire, la durée de  
25 l'engagement d'achat serait alors établie en fonction d'un calcul théorique fondé sur des  
26 réservations de transport hypothétiques associées à la production présumée de la centrale raccordée  
27 et des coûts encourus par le Transporteur. Le Transporteur ne disposant d'aucune information quand  
28 à la destination de l'électricité produite par l'une ou l'autre centrale en particulier, toute hypothèse  
29 quand à la destination d'un kWh produit par une centrale ne peut qu'être aléatoire. Ainsi, le  
30 Transporteur calculerait ses coûts de la même façon qu'il le fait présentement. La colonne «  
31 Revenus » des tableaux fournis en réponse à la question 4.1 précédente serait calculée non plus avec  
32 une formule de récupération des coûts mais en utilisant un calcul théorique impliquant la production  
33 présumée de la centrale raccordée, le tarif en vigueur lors de la mise en service et une hypothèse  
34 concernant la destination de l'électricité produite par celle-ci. Il en découlerait une période de  
35 récupération établie de façon arbitraire. Ce calcul serait fait une première fois lors de la signature de  
36 l'entente d'engagement d'achat, puis il serait ensuite refait annuellement. Les revenus annuels  
37 seraient calculés avec la production annuelle présumée de la centrale, la destination présumée de  
38 celle-ci et les tarifs en vigueur. Éventuellement, le Producteur n'aurait à payer, pour ces quantités  
39 produites et présumées réservées, que le montant requis pour atteindre la neutralité tarifaire. Bref,  
40 un tel modèle d'engagement d'achat ne fournirait aucune garantie additionnelle de neutralité tarifaire  
41 au Transporteur et serait à la fois arbitraire, d'une durée aléatoire et beaucoup plus complexe à  
42 administrer. Eu égard à ce qui précède, le Transporteur considère que la solution préconisée au  
43 présent dossier, soit l'engagement d'achat, est la solution optimale. » (Notre souligné)  
44

1 **Demande**

2 9.11 Le Transporteur maintient-il sa position (telle que nous l'avons soulignée) dans le  
3 présent dossier ?

4 **R9.11 Le Transporteur maintient sa position.**

5 9.12 Le Transporteur peut-il clarifier si la méthode de calcul qu'il propose dans le  
6 présent dossier s'appliquerait strictement pour les raccordements de futurs projets  
7 (excluant ceux en litige dans le dossier R-3598-2006) ?

8 **R9.12 Les dispositions des *Tarifs et conditions* en vigueur relatives aux**  
9 **engagements d'achat s'appliquent aux raccordements de futurs**  
10 **projets. Ces dispositions ont également été appliquées par le**  
11 **Transporteur aux centrales Péribonka, de la Chute-Allard et des**  
12 **Rapides-des-Cœurs.**

13 9.13 Comment le présent dossier pourrait-il permettre de clarifier la méthodologie  
14 appliquée et ce pour différentes décisions pouvant être adoptées par le banc de R-3598-  
15 2006 dans le processus de révision spécifique des dossiers R-3581-2005 (Péribonka) et  
16 R-3585-2005 (Chutes-Allard et Rapide-des-Forges)?

17 **R9.13 La décision concernant le dossier R-3598-2006 a déjà été rendue**  
18 **le 5 octobre 2006.**