

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LA RÉGLEMENTATION  
DE LA PERFORMANCE DU TRANSPORTEUR**

( Les annexes de ce rapport sont disponibles sur le site Internet de la Régie  
de l'énergie à l'adresse suivante :  
[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) )



**RAPPORT À LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LA  
RÉGLEMENTATION DE LA PERFORMANCE DU TRANSPORTEUR**

**Participants**

Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité

Intervenants :

Association coopérative d'économie familiale de Québec (ACEF de Québec)

Association de l'industrie électrique du Québec (AIEQ)

Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité (AQCIE)/Conseil de l'industrie forestière du Québec (CIFQ)

Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI)

Option consommateurs (OC)

Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ)

Union des consommateurs (UC)

Union des municipalités du Québec (UMQ)

Personnel désigné de la Régie de l'énergie



**TABLE DES MATIÈRES**

<b>1. CONTEXTE ET MANDAT DU GROUPE DE TRAVAIL .....</b>	<b>4</b>
<b>2. PLANIFICATION DES RENCONTRES ET TRAVAUX DU GROUPE DE TRAVAIL .....</b>	<b>5</b>
<b>3. POSITIONS ET COMMENTAIRES DU TRANSPORTEUR ET DES INTERVENANTS .....</b>	<b>9</b>
<b>3.1 LES INDICATEURS DE PERFORMANCE.....</b>	<b>10</b>
3.1.1 LES INDICATEURS ANALYSÉS PAR LES EXPERTS ROBERT GAGNÉ ET JACQUES ROY	10
3.1.2 RAPPORT DE L'EXPERT PHILLIP DUNSKY SUR LES INDICATEURS DE PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE .....	27
<b>3.2 L'ÉTABLISSEMENT DES CIBLES .....</b>	<b>34</b>
<b>3.3 LE BALISAGE .....</b>	<b>38</b>
<b>3.4 LES INCITATIFS DANS LE CADRE RÉGLEMENTAIRE DU TRANSPORTEUR.....</b>	<b>40</b>
<b>4. CONCLUSION.....</b>	<b>40</b>

**ANNEXES**

Annexe A : Comptes rendus des rencontres tenues les 21-22-25 et 26 septembre 2006 et documents de présentation

Annexe B : Réponses du Transporteur aux demandes d'informations – 3 novembre 2006

Annexe C : Complément d'information – Réponses du Transporteur - 20 février 2007

Annexe D : Compte rendu de la rencontre du 12 avril 2007

Rapports et présentations des experts

Annexe E : État des sommes allouées

Annexe F : Signatures et commentaires écrits des intervenants et du Transporteur

1 **1. CONTEXTE ET MANDAT DU GROUPE DE TRAVAIL**

2 Dans sa décision D-2006-99 du 7 juin 2006, la Régie de l'énergie (la « Régie ») met sur  
3 pied un groupe de travail pour examiner la réglementation de la performance d'Hydro-  
4 Québec 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 2005 du  
6 Transporteur. La Régie confie au groupe de travail le mandat suivant :

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

15

16 La Régie précise que le groupe de travail est composé des participants suivants :

- 17 • le Transporteur
- 18 • les intervenants reconnus au dossier (R-3549-2004) par la décision D-2005-150
- 19 • le personnel désigné par la Régie.

20

21 La Régie mentionne que les intervenants seront représentés par un analyste et qu'ils  
22 pourront, selon les paramètres qu'elle fixe, s'adjoindre les services d'un expert. Elle  
23 indique que les rencontres devront être tenues jusqu'au plus tard le 31 octobre 2006 et  
24 estime que leur nombre ne devrait pas dépasser huit rencontres. Elle mentionne que le  
25 groupe de travail devra faire rapport de ses travaux au plus tard 45 jours après la date  
26 de la dernière rencontre.

27

28 Quant au rapport, la Régie indique ce qui suit :

29 « *Le rapport du Groupe à la Régie fera état des positions communes et*  
30 *individuelles des participants. Ces positions devront être soutenues et*  
31 *documentées.*

32 *Le rapport fera mention des rencontres et de la procédure suivie par le Groupe. Il*

1           *devra faire état des recommandations des participants à l'égard des enjeux*  
2           *soulevés par le mandat dont, notamment :*

- 3           • *les indicateurs et des cibles de performance;*
- 4           • *les modes de mise en œuvre et de suivi de ces cibles de performance;*
- 5           • *les réflexions du Groupe sur l'usage des incitatifs dans le cadre*  
6           *réglementaire du Transporteur, en précisant le calendrier d'examen et*  
7           *d'implantation envisagé.*

8           *Un état des sommes allouées par le Groupe aux intervenants sera joint à son*  
9           *rapport.*

10          *Une version préliminaire du rapport sera circulée par le rapporteur au*  
11          *Transporteur et aux intervenants (donc à l'exclusion du personnel de la Régie)*  
12          *pour commentaires et modifications, Le rapport final sera signé par le*  
13          *Transporteur et chacun des intervenants et transmis à la Régie. »*

14

15    **2. PLANIFICATION DES RENCONTRES ET TRAVAUX DU GROUPE DE TRAVAIL**

16    Le 4 juillet 2006, dans une correspondance adressée à tous les intervenants reconnus  
17    au dossier R-3549-2004, le Transporteur suggérait un calendrier de rencontres précisant  
18    le contenu préliminaire et les dates des rencontres à être tenues et invitait les  
19    intervenants à manifester leur intérêt à participer aux rencontres. Le 24 juillet 2006, dans  
20    une correspondance adressée à tous les intervenants reconnus au dossier  
21    R-3549-2004, le Transporteur suggérait de déplacer de quelques jours les dates des  
22    deux premières rencontres.

23

24    Les contenus préliminaires et les dates de rencontres suggérés par le Transporteur  
25    étaient les suivants :

26    Bloc 1 :    Mieux connaître Hydro-Québec TransÉnergie et ses fournisseurs de services  
27                - 21 et 22 septembre 2006

28    Bloc 2 :    Indicateurs de performance, balisage et incitatifs – 25 et 26 septembre 2006

29    Bloc 3 :    Points de vue des autres participants et échanges sur les éléments présentés  
30                dans le bloc 2 – 17 et 18 octobre 2006

31    Bloc 4 :    Rapport à la Régie – 31 octobre 2006 (en vue du dépôt du rapport à la Régie  
32                au plus tard le 15 décembre 2006).

1 Les quatre premières rencontres ont effectivement eu lieu les 21, 22, 25 et  
2 26 septembre 2006. Les comptes rendus de ces rencontres ainsi que les documents qui  
3 ont été transmis aux participants et présentés dans ces rencontres se trouvent à  
4 l'annexe A du présent rapport.

5

6 Dans la rencontre du 21 septembre 2006, les participants ont convenu que le  
7 Transporteur procéderait à la prise de notes et à la rédaction des comptes rendus des  
8 rencontres du groupe de travail, les versions préliminaires de ceux-ci devant être  
9 transmises pour commentaires aux participants. Les participants ont également convenu  
10 que le Transporteur prendrait en note les demandes d'informations auxquelles il ne  
11 pourrait répondre dans l'immédiat et transmettrait ultérieurement un complément  
12 d'information écrit relatif à ces demandes.

13

14 Dans le cadre de la première rencontre, le Transporteur a fourni de l'information et  
15 répondu aux questions des participants sur les points suivants :

- 16 • le réseau de transport
- 17 • les particularités du réseau de transport
- 18 • le coût du transport
- 19 • les activités : commercialiser, planifier, exploiter et maintenir, et contrôler les  
20 mouvements d'énergie.

21

22 Dans le cadre de la rencontre du 22 septembre 2006, le Transporteur a fourni de  
23 l'information et répondu aux questions des participants sur ses principaux fournisseurs  
24 de services (Hydro-Québec Équipement, la direction principale Télécommunications  
25 d'Hydro-Québec et le Centre des services partagés (CSP) d'Hydro-Québec). Des  
26 informations ont été fournies notamment sur les activités des fournisseurs, les coûts  
27 facturés au Transporteur et les indicateurs de performance des fournisseurs.

28

29 Les rencontres des 25 et 26 septembre 2006 ont permis au Transporteur de transmettre  
30 de l'information et d'échanger avec les participants dans un premier temps sur l'usage et  
31 les sources de balisage. Les éléments suivants ont été abordés :

- 32 • les limites et contraintes du balisage

33

- 1       • les différentes sources de balisage et l'usage que le Transporteur en fait ou se  
2       propose d'en faire :
- 3           ○ Association canadienne de l'électricité (ACÉ) et le programme COPE
  - 4           ○ Transmission System Operators (TSO)
  - 5           ○ North American Reliability Council (NERC) et Northeast Power  
6           Coordinating Council (NPCC)
  - 7           ○ PA Consulting
  - 8           ○ Balisage interne
  - 9           ○ Échanges avec British Columbia Transmission Corporation (BCTC)
  - 10          ○ Conseil international des grands réseaux (CIGRÉ)
  - 11          ○ Electric Utility Cost Group
  - 12          ○ Audit ISO 14001
  - 13          ○ Audit du NERC

14

15       Le Transporteur a, dans un deuxième temps, présenté les indicateurs de performance  
16       retenus par la Régie dans sa décision D-2005-50 et discuté avec les participants de la  
17       question des niveaux de performance (cibles). Il a donné des explications sur le  
18       classement qu'il effectue des indicateurs en deux catégories, soit les indicateurs de  
19       performance et les indicateurs de gestion. Le Transporteur a discuté avec les  
20       participants de la question des niveaux de performance en indiquant qu'il prévoyait  
21       établir des niveaux de performance pour les indicateurs de performance seulement alors  
22       que pour les indicateurs de gestion seules des prévisions seraient établies.

23

24       Tel qu'il s'y était engagé, le Transporteur a transmis, le 3 novembre 2006, les réponses  
25       aux demandes d'informations formulées dans le cadre des rencontres des 21, 22, 25 et  
26       26 septembre 2006, ce document étant présenté à l'annexe B du présent rapport. Il a  
27       également transmis à la même date la version préliminaire des comptes rendus de ces  
28       rencontres en mentionnant que, le cas échéant, les commentaires pourront être discutés  
29       dans le cadre de la prochaine rencontre du groupe de travail.

30

31       Par ailleurs, dans une correspondance à la Régie datée du 27 septembre 2006, les  
32       intervenants participant au groupe de travail ont indiqué qu'ils avaient retenu les  
33       services des experts Robert Gagné et Jacques Roy de HEC Montréal et demandé, avec

1 l'accord du Transporteur, que la rencontre visant à discuter de leurs propositions soit  
2 tenue le 21 novembre 2006, en indiquant qu'une ébauche de rapport pourrait ensuite  
3 être préparée en vue d'un dépôt du rapport final vers la fin de février 2007.

4

5 Une correspondance a été transmise à la Régie le 22 décembre 2006 par les  
6 intervenants afin d'informer celle-ci qu'ils avaient reçu le rapport de leurs experts  
7 Robert Gagné et Jacques Roy, daté du 21 décembre 2006, dont copie était jointe. Ils ont  
8 de plus indiqué qu'ils avaient retenu les services d'un expert spécialisé en rapport avec  
9 les indicateurs de performance environnementale, ce dernier devant présenter ses  
10 conclusions lors d'une rencontre prévue le 30 janvier 2007. Une copie de cette  
11 correspondance et du rapport des experts a été transmise au Transporteur.

12

13 Dans une correspondance datée du 6 février 2007, les intervenants ont demandé au  
14 Transporteur un complément d'information sur des aspects environnementaux. Ils ont  
15 également suggéré la tenue des prochaines rencontres du groupe de travail au début du  
16 mois d'avril 2007. Le complément d'information a été transmis aux participants par le  
17 Transporteur le 20 février 2007. Ce document se trouve à l'annexe C du présent rapport.

18

19 Dans sa décision D-2007-08 du 20 février 2007, la Régie a demandé au Transporteur et  
20 aux intervenants de s'assurer que les travaux du groupe de travail soient complétés  
21 pour le printemps 2007 et qu'un échéancier des prochaines étapes lui soit transmis. Par  
22 le biais de correspondances dont copies ont été transmises à la Régie, le Transporteur  
23 et les intervenants ont convenu que les prochaines rencontres auraient lieu les 12 et  
24 13 avril 2007 et qu'elles serviraient à la fois à la présentation du point de vue des  
25 intervenants sur les questions en jeu et à la détermination du contenu du rapport à la  
26 Régie.

27

28 Dans le cadre de la rencontre du 12 avril 2007, les experts en indicateurs de coûts,  
29 Robert Gagné et Jacques Roy, et par la suite l'expert Philip Dunsky ont présenté et  
30 expliqué le contenu de leurs rapports respectifs et présenté leurs recommandations. Ils  
31 ont répondu aux questions des participants. Le Transporteur et chacun des intervenants  
32 ont eu l'occasion, à tour de rôle, d'exprimer leur point de vue et leur position sur ces  
33 rapports. Les participants ont échangé sur les divers éléments du mandat confié par la

1 Régie notamment en ce qui a trait aux cibles et à l'examen des incitatifs adaptés à la  
2 réglementation demandé par la Régie. Les participants, à l'exclusion des représentantes  
3 de la Régie, ont discuté du contenu du rapport à la Régie. Ils ont convenu que le rapport  
4 serait préparé par le Transporteur et que chacun des participants (à l'exclusion des  
5 représentantes de la Régie) pourra présenter ses commentaires et sa position sur les  
6 différents points traités dans le rapport sous la forme d'un écrit d'environ une page. Il a  
7 été entendu que ces commentaires et positions feront partie intégrante du rapport. Il a  
8 également été convenu qu'une version préliminaire serait transmise par le Transporteur  
9 aux intervenants pour commentaires. La réunion du 13 avril 2007 n'étant pas requise à  
10 ce stade, il a été convenu de l'annuler étant entendu que si cela s'avérait requis une  
11 autre rencontre pourrait avoir lieu ultérieurement.

12

13 Le compte rendu de la rencontre du 12 avril 2007 ainsi que les présentations et rapports  
14 des experts sont présentés à l'annexe D du présent document.

15

16 **3. POSITIONS ET COMMENTAIRES DU TRANSPORTEUR ET DES**  
17 **INTERVENANTS**

18 Le groupe de travail présente, à la section 3.1, les positions et commentaires des  
19 intervenants et du Transporteur sur les indicateurs de performance et, à la section 3.2,  
20 les commentaires et positions des intervenants et du Transporteur sur l'établissement de  
21 cibles pour les indicateurs, couvrant ainsi les trois premiers éléments du mandat confié  
22 par la Régie. Les sections 3.3 et 3.4 couvrent les deux autres aspects du mandat, la  
23 section 3.3 comprenant un résumé des points de vue sur l'usage et les sources de  
24 balisage alors que la section 3.4 fait état des commentaires sur l'examen demandé par  
25 la Régie des incitatifs adaptés à la réglementation du Transporteur. Il importe de  
26 rappeler que ces sections résument les points de vue exprimés dans le cadre des  
27 rencontres du groupe de travail et que les documents écrits fournis par les intervenants  
28 et le Transporteur, tels qu'ils sont présentés à l'annexe E, font partie intégrante du  
29 présent rapport.

30

1    **3.1    LES INDICATEURS DE PERFORMANCE**

2    Les intervenants et le Transporteur ont exprimé leurs positions et commentaires sur les  
3    différents éléments relatifs aux indicateurs de performance abordés par les experts dans  
4    leurs rapports respectifs, ces rapports étant présentés à l'annexe D. Dans les  
5    paragraphe qui suivent, on retrouve dans un premier temps les positions et  
6    commentaires relatifs aux éléments abordés par les experts Robert Gagné et Jacques  
7    Roy et dans un deuxième temps les positions et commentaires relatifs aux éléments  
8    abordés par l'expert Philip Dunsky. Afin de mieux situer le contexte dans lequel  
9    s'inscrivent les positions et commentaires des intervenants et du Transporteur, les  
10   propos des experts dans leurs rapports respectifs sont, lorsque cela s'avère pertinent,  
11   cités ou résumés.

12

13   **3.1.1   LES INDICATEURS ANALYSÉS PAR LES EXPERTS ROBERT GAGNÉ ET JACQUES ROY**

14   Rappelons tout d'abord que les experts Robert Gagné et Jacques Roy de HEC Montréal  
15   (les « experts ») se sont prononcés sur les types d'indicateurs à retenir. Ils indiquent à  
16   ce sujet aux pages 3 et 4 de leur rapport :

17       *« L'objectif du Transporteur est de minimiser ses coûts tout en maintenant un*  
18       *niveau de fiabilité acceptable et cet objectif est tout à fait cohérent avec la*  
19       *réglementation en place. Il nous faut donc définir une série d'indicateurs liés aux*  
20       *coûts d'offrir les services par le Transporteur. Dans son interprétation de ses*  
21       *indicateurs, la Régie devra donc être en mesure d'apprécier si le Transporteur*  
22       *fait tous les efforts nécessaires afin de minimiser ses coûts de production.*

23

24       *Bien évidemment, il ne suffit pas pour le Transporteur de minimiser ses coûts de*  
25       *production, il doit aussi s'assurer de maintenir un niveau de fiabilité jugé*  
26       *acceptable. La Régie doit donc également être en mesure d'apprécier la*  
27       *performance du Transporteur à maintenir un certain niveau de fiabilité. Il n'y a*  
28       *cependant pas ici d'objectif de maximisation. Il s'agit plutôt de maintenir un*  
29       *niveau de fiabilité à l'intérieur d'une fourchette plus ou moins étroite. [...]*

30

31       *Il est également important de réaliser que les coûts de production sont*  
32       *étroitement liés à la capacité de l'infrastructure de transport. C'est pourquoi nous*

1            *estimons important que la Régie soit en mesure d'évaluer la performance du*  
2            *Transporteur dans ses efforts à contenir la croissance du réseau et à gérer la*  
3            *capacité du réseau en place. »*

4            Leurs propos à ce sujet permettent de situer la base sur laquelle s'appuient leurs  
5            recommandations quant à la pertinence des indicateurs.

6

7            **Le nombre d'indicateurs**

8

9            Opinion des experts

10          Les experts Robert Gagné et Jacques Roy indiquent dans leur rapport, à la page 5 :

11            *« [...] nous estimons que la Régie et le Transporteur doivent utiliser un nombre*  
12            *restreint d'indicateurs de performance. Nous ne ferons pas de recommandation*  
13            *spécifique quant à un nombre précis d'indicateurs à utiliser. Cependant, il est*  
14            *clair que l'utilisation d'un trop grand nombre d'indicateurs rend le processus*  
15            *réglementaire plus complexe sans gains réels au niveau de l'évaluation de la*  
16            *performance du transporteur. L'utilisation d'un grand nombre d'indicateurs*  
17            *augmente aussi les risques de référer à des indicateurs peu sensibles aux*  
18            *décisions de gestion et souvent en contradiction les uns avec les autres. En*  
19            *somme, il est préférable d'utiliser un petit nombre d'indicateurs pertinents et*  
20            *sensibles aux décisions de gestion du Transporteur qu'un grand nombre*  
21            *d'indicateurs dont certains sont plus ou moins pertinents et sensibles aux*  
22            *décisions de gestion. »*

23

24          Position et commentaires du Transporteur

25          Le Transporteur est en accord avec les experts.

26

27          Position et commentaires des intervenants :

- 28          • L'UMQ indique qu'elle est d'accord avec un certain allègement quant au nombre  
29            d'indicateurs mais qu'elle est contre un allègement excessif. Elle mentionne que le  
30            type de réglementation incitative qui pourrait être éventuellement mis en place pour  
31            le Transporteur n'est pas connue et qu'elle pourrait requérir le maintien de certains  
32            indicateurs.
- 33          • Les autres intervenants sont d'accord avec les experts.

1 Bilan de positions communes et individuelles

2 Le Transporteur et les intervenants s'entendent sur le fait qu'un nombre restreint  
3 d'indicateurs de performance devrait être utilisé sous réserve des commentaires de  
4 l'UMQ indiquant que cet allègement ne doit pas être excessif et devrait tenir compte du  
5 fait que le futur régime de réglementation du Transporteur n'est pas encore déterminé.

6

7 **Les indicateurs de satisfaction de la clientèle**

8

9 Les indicateurs retenus par la Régie dans sa décision D-2005-50 sont les suivants :

- 10 • Partenariat qualité avec le Distributeur  
11 • Partenariat qualité avec les clients du service point à point.

12

13 Opinion des experts

14 Les experts indiquent dans leur rapport à la page 7 :

15 « *Bien que ces deux indicateurs puissent être utiles pour le Transporteur comme*  
16 *moyen d'obtenir du feedback sur la satisfaction de ses clients majeurs, ils sont*  
17 *peu pertinents pour les fins de la Régie de l'énergie car ils n'apportent pas un*  
18 *éclairage utile quant à la fiabilité et aux coûts du service offert. »*

19

20 Position et commentaires du Transporteur :

21 Le Transporteur a classifié les deux indicateurs liés au partenariat qualité comme étant  
22 des indicateurs de performance. Le Transporteur ne s'objecte toutefois pas aux  
23 conclusions des experts lorsqu'ils indiquent que ces indicateurs, bien qu'utiles pour le  
24 Transporteur, sont peu pertinents pour les fins de la Régie.

25

26 Le Transporteur souligne par ailleurs que le partenariat qualité avec le Distributeur est  
27 un objectif corporatif du Transporteur pour l'année 2007 pour lequel des niveaux de  
28 performance (seuil, cible et idéal) ont été fixés aux fins des régimes d'intéressement et  
29 de rémunération variable. Il souligne que les résultats des objectifs corporatifs sont  
30 présentés dans le cadre des demandes tarifaires et dans le rapport annuel à la Régie.

31

32

33

1 Position et commentaires des intervenants

- 2 • **L'ACEF de Québec** : L'intervenante ne partage pas l'opinion des experts sur la  
3 pertinence de ces indicateurs. L'intervenante soutient que la satisfaction de la  
4 clientèle est un enjeu important qui doit être mesuré et suivi. La satisfaction de la  
5 clientèle est un élément prévu dans la *Loi sur la régie de l'énergie* (la « Loi ») qui doit  
6 être pris en considération dans l'évaluation de la performance.
- 7 • **L'AIEQ** est en accord avec la recommandation des experts quant aux indicateurs  
8 jugés pertinents et ceux qualifiés de peu pertinents pour la Régie, les premiers  
9 constituant à son avis des indicateurs phares et les autres des sous-indicateurs  
10 davantage utiles pour les gestionnaires. L'intervenante est par conséquent en accord  
11 avec les recommandations des experts.
- 12 • **OC** est en accord avec l'ACEF de Québec quant à la nécessité de conserver des  
13 indicateurs de performance mesurant la satisfaction de la clientèle.
- 14 • **L'UMQ** mentionne que les indicateurs de satisfaction de la clientèle ne sont pas  
15 d'une grande utilité mais donnent une idée subjective des relations entre le  
16 Transporteur et ses clients. Il indique que les indicateurs de fiabilité et de continuité  
17 de service sont suffisants pour mesurer la satisfaction de la clientèle.
- 18 • **L'UC** indique que ses préoccupations sont semblables à celles des autres  
19 consommateurs.
- 20 • Les autres intervenants sont d'accord avec les recommandations des experts.

21  
22 Bilan des positions communes et individuelles

23 Il n'y a pas de consensus quant aux deux indicateurs liés à la satisfaction de la clientèle.  
24 L'ACEF de Québec, OC et UC considèrent que les indicateurs liés à la satisfaction de la  
25 clientèle doivent être conservés. Les autres intervenants et le Transporteur sont  
26 d'accord avec les experts que ces indicateurs sont peu pertinents pour les fins de la  
27 Régie et ne devraient pas être retenus.

28  
29 Les indicateurs de fiabilité du service

30  
31 Les indicateurs retenus par la Régie sont les suivants :

- 32 • Indice de continuité – IC-Transport  
33 • Nombre de pannes et d'interruptions planifiées

- 1 • Durée moyenne des pannes et interruptions planifiées
- 2 • Durée moyenne des interruptions par point de livraison (SAIDI)
- 3 • Fréquence moyenne des interruptions par point de livraison (SAIFI)
- 4 • Indicateur de gravité G1 G2 G3.

5

6 Opinion des experts

7 Les experts se prononcent tout d'abord sur l'indice de continuité. Ils indiquent à la  
8 page 8 de leur rapport :

9       *« Nous estimons que cet indicateur est très approprié pour les fins de la Régie  
10 de l'énergie car il permet de mesurer la capacité du Transporteur à maintenir un  
11 niveau de service fiable. Il est donc important que ce niveau soit établi  
12 correctement. Dans son document daté du 3 novembre, le Transporteur propose  
13 une cible de 0,60 heure par client et un niveau dit « idéal » de 0,45 heure par  
14 client correspondant à la meilleure performance observée dans les dernières  
15 années. Nous croyons que cet indicateur devrait se situer dans un corridor défini  
16 entre deux bornes : une borne supérieure et une borne inférieure. Il s'agit en fait  
17 d'une analogie aux cartes de contrôle utilisées en contrôle de la qualité où l'on  
18 désire que la performance se maintienne entre une limite inférieure et une limite  
19 supérieure. En effet, on ne vise pas à améliorer le niveau de service mais plutôt  
20 son maintien à l'intérieur d'une fenêtre acceptable.*

21 *De plus, puisque cet indicateur mesure toutes les interruptions, quelque (sic) soit  
22 leur cause, il nous semble approprié de distinguer les interruptions dues à des  
23 événements contrôlables de ceux qui ne le sont pas, comme les conditions  
24 atmosphériques par exemple. Un nouvel indicateur de continuité pourrait donc  
25 être utilisé pour mesurer les interruptions dont les causes sont contrôlables.»*

26 Quant aux autres indicateurs, les experts indiquent qu'il s'agit de sous-ensembles de  
27 l'indice de continuité et que leur pertinence est plutôt faible par rapport aux objectifs  
28 poursuivis par la Régie.

29

30 Position et commentaires du Transporteur :

31 Le Transporteur est d'accord avec les experts en ce qui a trait à la pertinence de l'indice  
32 de continuité et à l'objectif recherché soit celui de maintenir le niveau de fiabilité à  
33 l'intérieur d'une fenêtre acceptable plutôt que de viser à l'améliorer. Il souligne par

1 ailleurs que l'indice de continuité est un objectif corporatif du Transporteur pour  
2 l'année 2007 pour lequel des niveaux de performance (seuil, cible et idéal) ont été fixés  
3 aux fins des régimes d'intéressement et de rémunération variable.

4 Quant à la proposition des experts de retirer les éléments qui ne sont pas contrôlables,  
5 le Transporteur souligne que tous les éléments font l'objet à des degrés différents d'une  
6 gestion et que, lorsqu'il y a un événement extrême, il est exclu des résultats de  
7 l'indicateur. Il estime par conséquent qu'il n'y pas lieu d'utiliser un nouvel indicateur de  
8 continuité puisque l'indicateur actuel permet d'effectuer ce qui est recherché par les  
9 experts.

10 Pour ce qui est des autres indicateurs, le Transporteur les considère comme des  
11 indicateurs de gestion. Il est d'accord avec la position des experts.

#### 12 13 Position et commentaires des intervenants

- 14 • Tous les intervenants sont d'accord avec la recommandation des experts de retenir  
15 l'indice de continuité et avec la position des experts voulant que l'objectif visé soit le  
16 maintien de la performance entre une borne inférieure et une borne supérieure.
- 17 • Quant au nouvel indicateur proposé par les experts éliminant les causes non  
18 contrôlables de l'indice de continuité, les intervenants acceptent la position du  
19 Transporteur sous réserve d'une vérification auprès des experts demandée par  
20 **l'ACEF de Québec.**

#### 21 22 Bilan des positions communes et individuelles

23 Le Transporteur et tous les intervenants sont d'accord avec la recommandation des  
24 experts en ce qui a trait à la pertinence de l'indicateur actuel et à l'objectif recherché soit  
25 celui de maintenir le niveau de fiabilité à l'intérieur d'une fenêtre plutôt que de viser à  
26 l'améliorer.

27 Les intervenants sont d'accord avec la proposition du Transporteur sur la non-nécessité  
28 de créer un nouvel indicateur éliminant les causes non contrôlables sous réserve d'une  
29 vérification auprès des experts.

1 **Les indicateurs reliés à l'optimisation de l'exploitation**

2  
3 Les indicateurs retenus par la Régie sont les suivants :

- 4 • Taux de conformité NERC-NPCC
- 5 • CPS1 (*Control Performance Standard # 1*)
- 6 • CPS2 (*Control Performance Standard # 2*).

7  
8 **Opinion des experts**

9 Les experts indiquent ce qui suit à la page 9 de leur rapport concernant le taux de  
10 conformité NERC-NPCC :

11 « *Son principal avantage est de permettre le balisage avec les autres zones*  
12 *géographiques du NPCC (Ontario, New York, Maritimes et Nouvelle-Angleterre).*  
13 *Sa principale faiblesse est le peu de variations observées ces dernières années.*  
14 *Il nous semble que cet indicateur pourrait être remplacé par un rapport*  
15 *d'exception qui viendrait expliquer les causes de non-conformité observées dans*  
16 *le cas où le taux serait inférieur à 100%. [...] Le Transporteur pourrait alors*  
17 *expliquer ce qu'il entend faire pour éviter que de telles occurrences se produisent*  
18 *à nouveau. »*

19 Quant aux deux autres indicateurs, les experts indiquent qu'ils sont peu pertinents pour  
20 la Régie puisque le rapport d'exception mentionné ci-dessus qu'ils proposent pourrait  
21 très bien répondre aux besoins d'informations et de suivi de la Régie.

22  
23 **Position et commentaires du Transporteur**

24 Le Transporteur est d'accord avec la recommandation des experts relative à un rapport  
25 d'exception. Il souligne toutefois que le taux de conformité aux exigences du NERC  
26 NPCC est un objectif corporatif du Transporteur pour l'année 2007 pour lequel des  
27 niveaux de performance (seuil, cible et idéal) prévus aux fins des régimes  
28 d'intéressement et de rémunération variable ont été modifiés.

29 Quant aux autres indicateurs, le Transporteur les considère comme des indicateurs de  
30 gestion. Il est d'accord avec la position des experts.

31  
32 **Positions et commentaires des intervenants**

33 Tous les intervenants sont d'accord avec les experts.

1

2 Bilan des positions communes et individuelles

3 Le Transporteur et tous les intervenants sont d'accord pour remplacer l'indicateur relatif  
4 au taux de conformité NERC-NPCC par un rapport d'exception et pour ne pas retenir les  
5 indicateurs relatifs au taux de conformité CPS1 et CPS2 pour les fins de la Régie.

6

7 Les indicateurs de responsabilité sociale

8

9 Les indicateurs retenus par la Régie sont les suivants :

- 10 • Fréquence des accidents de travail  
11 • Nombre de décès par million de population desservie.

12

13 Opinion des experts

14 Les experts indiquent à la page 10 de leur rapport :

15 *« Le premier indicateur a l'avantage de permettre le balisage avec le COPE de*  
16 *l'ACÉ. À notre avis, le deuxième indicateur n'est pas très utile car on observe*  
17 *très peu de variations au fil des ans. En effet, un seul décès a été rapporté (en*  
18 *2003) depuis 2001. Au lieu de mesurer le nombre de décès (que l'on souhaite*  
19 *égal à zéro), il nous semblerait plus approprié de demander au Transporteur de*  
20 *produire un rapport d'exception dans le cas où il y aurait eu décès durant*  
21 *l'année. On s'attendrait alors à ce que le Transporteur propose des mesures afin*  
22 *que de tels événements ne se produisent plus à l'avenir. »*

23 Les experts précisent dans leur rapport qu'ils préfèrent ne pas se prononcer sur la  
24 pertinence d'utiliser des indicateurs de performance liés à des enjeux comme la  
25 responsabilité sociale, puisque ceux-ci dépassent le mandat qui leur a été confié et leur  
26 expertise. Dans leur document de présentation, les experts indiquent toutefois qu'ils  
27 s'interrogent sur la pertinence pour la Régie du premier indicateur qui pourrait être  
28 qualifiée de faible et sur celle du deuxième indicateur qui pourrait être qualifiée de très  
29 faible.

30

31 Position et commentaires du Transporteur

32 Le Transporteur a classifié l'indicateur mesurant la fréquence des accidents de travail  
33 comme étant un indicateur de performance. Le Transporteur souligne par ailleurs que

1 cet indicateur est un objectif corporatif du Transporteur pour l'année 2007 pour lequel  
2 des niveaux de performance (seuil, cible et idéal) ont été fixés aux fins des régimes  
3 d'intéressement et de rémunération variable. Le Transporteur est d'accord toutefois que  
4 cet indicateur ne doit pas être retenu pour les fins de la Régie.

5 Le Transporteur a classifié l'indicateur relatif au nombre de décès comme un indicateur  
6 de gestion. Il est donc d'avis que cet indicateur ne devrait pas être retenu pour les fins  
7 de la Régie et est d'accord avec les experts quant au rapport d'exception.

8 Le Transporteur n'est pas d'accord avec la suggestion du RNCREQ, telle qu'elle est  
9 précisée ci-dessous, sur l'ajout d'indicateurs permettant de mesurer les relations de  
10 voisinage du Transporteur. Il souligne que, bien que les questions liées à cet aspect  
11 soient importantes, la Régie, qui est un organisme de régulation économique, n'est pas  
12 le bon forum pour traiter de celles-ci.

13

#### 14 Position et commentaires des intervenants

- 15 • Tous les intervenants sont d'accord avec les experts.
- 16 • Le **RNCREQ** mentionne que les aspects sociaux ne faisaient ni partie du mandat  
17 des experts en indicateurs de coûts ni de celui de l'expert en indicateurs de  
18 performance environnementale. Il souligne que les indicateurs liés à l'aspect social  
19 se limitent aux effets sur l'être humain et qu'il faudrait s'intéresser aux relations de  
20 voisinage du Transporteur, c'est-à dire les relations du Transporteur avec les  
21 communautés et les individus, ainsi qu'aux activités de planification et de  
22 construction des actifs du Transporteur.

23

#### 24 Bilan des positions communes et individuelles

25 Le Transporteur et tous les intervenants sont d'accord pour ne pas retenir, pour les fins  
26 de la Régie, l'indicateur relatif à la fréquence des accidents de travail. Ils sont tous  
27 d'accord pour remplacer l'indicateur relatif au nombre de décès par un rapport  
28 d'exception. Le Transporteur n'est pas d'accord avec la proposition du RNCREQ sur  
29 l'ajout d'indicateurs permettant de mesurer les relations de voisinage du Transporteur, la  
30 Régie n'étant pas, à son avis, le bon forum pour traiter de celles-ci.

31

32

33

1 **Les indicateurs de coût des charges nettes d'exploitation**

2  
3 Les indicateurs retenus par la Régie sont les suivants :

- 4 • Charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité planifiée du réseau de
- 5 transport
- 6 • Coûts directs d'exploitation, de maintenance et d'administration par kilomètre de
- 7 circuit 230 kV équivalent
- 8 • Charges nettes d'exploitation en fonction de l'énergie transitée normalisée

9  
10 **Opinion des experts**

11 En ce qui a trait aux charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité planifiée du

12 réseau de transport, les experts indiquent aux pages 10 et 11 de leur rapport :

13 « Cet indicateur est de la plus haute importance par rapport aux objectifs

14 poursuivis par la Régie de l'énergie. En effet, il permet de suivre l'évolution des

15 charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité planifiée au fil des ans.

16 [...] nous jugeons important que cet indicateur soit accompagné des informations

17 suivantes : 1) la croissance annuelle moyenne des charges nettes, 2) la

18 croissance annuelle moyenne de la capacité planifiée, et 3) l'inflation annuelle

19 moyenne sur un horizon temporel donné (depuis 2001, par exemple). »

20 Quant aux deux autres indicateurs, les experts jugent qu'ils ne sont pas très pertinents

21 pour la Régie.

22  
23 **Position et commentaires du Transporteur :**

24 Le Transporteur a classifié l'indicateur relatif aux charges nettes d'exploitation en

25 fonction de la capacité planifiée du réseau de transport comme étant un indicateur de

26 performance. Il souligne que cet indicateur est un objectif corporatif pour l'année 2007

27 pour lequel des niveaux de performance (seuil, cible et idéal) ont été fixés aux fins des

28 régimes d'intéressement et de rémunération variable. Le Transporteur est d'accord avec

29 les experts concernant cet indicateur et concernant les informations qui devraient

30 l'accompagner.

31 Il est d'accord avec les experts sur le fait que les deux autres indicateurs sont peu

32 pertinents pour la Régie. Il mentionne, qu'à son avis, l'énergie transitée n'est pas un

33 inducteur de coûts tout comme le soulignent également les experts.

1 Position et commentaires des intervenants

- 2 • L'**ACEF de Québec** indique que l'énergie transitée est un inducteur de coûts tel que  
3 cela a été décidé par la Régie. Les indicateurs de coûts ne devraient pas utiliser  
4 uniquement la capacité planifiée du réseau de transport mais également la capacité  
5 utilisée.
- 6 • L'**AIEQ** souscrit entièrement au choix des numérateurs retenus par les experts  
7 relativement aux indicateurs de coûts puisqu'ils permettent de circonscrire les  
8 éléments de coûts importants. Quant aux dénominateurs, l'AIEQ partage l'opinion  
9 des experts que la puissance installée est un inducteur de coûts et non l'énergie  
10 transitée. L'AIEQ est d'accord avec les experts concernant les informations qui  
11 devraient accompagner l'indicateur retenu.
- 12 • Les autres intervenants sont d'accord avec les experts.

13

14 Bilan des positions communes et individuelles

15 Le Transporteur et tous les intervenants sont d'accord avec le fait de conserver  
16 l'indicateur relatif aux charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité planifiée.  
17 Ils sont tous d'accord de ne pas retenir l'indicateur relatif aux coûts directs d'exploitation,  
18 de maintenance et d'administration par kilomètre de circuit 230 kV équivalent.  
19 Le Transporteur et les intervenants sont d'accord de ne pas retenir l'indicateur relatif aux  
20 charges nettes d'exploitation en fonction de l'énergie transitée normalisée à l'exception  
21 de l'ACEF de Québec qui est d'avis que l'énergie transitée est un inducteur de coûts et  
22 que l'indicateur doit être conservé.

23

24 Les indicateurs de coût des immobilisations

25

26 Les indicateurs retenus par la Régie sont les suivants :

- 27 • Coût des immobilisations nettes en fonction de la capacité planifiée du réseau de  
28 transport
- 29 • Coût des immobilisations nettes en fonction de l'énergie transitée normalisée.

30

31 Opinion des experts

32 Selon les experts, à la page 11 de leur rapport, le premier indicateur « *varie peu d'une*  
33 *année à l'autre. Il est plutôt difficile à interpréter sans consulter la nomenclature des*

1 *ajouts ou modifications apportées au réseau et offre peu d'intérêt pour la Régie de*  
2 *l'énergie. »*

3 Concernant le deuxième indicateur, ils indiquent que « *la principale faiblesse de cet*  
4 *indicateur est que l'énergie transitée n'est pas considérée comme un inducteur direct*  
5 *des activités du Transporteur. Sa pertinence est donc plutôt faible pour les fins de la*  
6 *Régie. »*

7

8 Position et commentaires du Transporteur :

9 Le Transporteur indique qu'il est d'accord avec les experts. Quant au commentaire du  
10 RNCREQ, mentionné ci-dessous, sur la nécessité de mesurer la performance quant aux  
11 immobilisations et aux ajouts à la base de tarification, le Transporteur souligne qu'il  
12 s'agit du rôle de la Régie en vertu de l'article 73 de la Loi d'approuver les  
13 investissements du Transporteur.

14

15 Positions et commentaires des intervenants

- 16 • Le **RNCREQ** indique qu'il demeure important de mesurer la performance du  
17 Transporteur quant aux immobilisations et aux ajouts à la base de tarification. Il  
18 souligne que le type de réglementation actuel incite à augmenter la base de  
19 tarification et qu'il pourrait y avoir des situations où le Transporteur fait le choix  
20 d'investir au détriment d'autres solutions. Il mentionne par ailleurs que l'on pourrait  
21 se demander si le Transporteur néglige les investissements à effectuer ce qui  
22 pourrait être à la source d'une éventuelle explosion des coûts. Il faudrait voir si les  
23 risques climatiques sont pris en considération.
- 24 • Les autres intervenants sont d'accord avec les recommandations des experts.

25

26 Bilan des positions communes et individuelles

27 Le Transporteur et les intervenants sont d'accord pour ne pas retenir les indicateurs  
28 relatifs aux immobilisations sous réserve des commentaires du RNCREQ qui indique  
29 qu'il demeure important de mesurer la performance du Transporteur quant aux  
30 immobilisations et aux ajouts à la base de tarification.

31

32

33

1 **Les indicateurs reliés à l'évolution du coût de service**

2  
3 Les indicateurs retenus par la Régie sont les suivants :

- 4 • Coût de service total, excluant les taxes, en fonction de la capacité planifiée du
- 5 réseau de transport
- 6 • Coût de service total, excluant les taxes, en fonction de l'énergie transitée
- 7 normalisée.

8  
9 **Opinion des experts**

10 Concernant le premier indicateur, les experts indiquent à la page 12 de leur rapport :

11 « *Cet indicateur est très important par rapport aux objectifs poursuivis par la Régie*

12 *de l'énergie. En effet, il est composé des charges nettes d'exploitation, des*

13 *achats de service de transport, des achats d'électricité, de l'amortissement, des*

14 *frais corporatifs, des intérêts reliés au remboursement gouvernemental, des*

15 *revenus de facturation externe ainsi que du rendement sur la base de la*

16 *tarification. Il est donc complémentaire par rapport à l'indicateur mesurant les*

17 *charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité planifiée. Ces deux*

18 *indicateurs nous offrent un bon aperçu de l'évolution des coûts au fil des ans. »*

19 Ils ajoutent que cet indicateur devrait être accompagné d'informations sur la croissance

20 annuelle moyenne du coût de service, la croissance annuelle moyenne de la capacité

21 planifiée et l'inflation annuelle moyenne sur un horizon temporel donné.

22 Quant au deuxième indicateur, ils indiquent, à la page 13 de leur rapport, que « *la*

23 *principale faiblesse de cet indicateur est que l'énergie transitée n'est pas un inducteur*

24 *direct des activités du Transporteur. Sa pertinence est donc plutôt faible pour les fins de*

25 *la Régie. »*

26  
27 **Position et commentaires du Transporteur :**

28 Le Transporteur est d'accord avec les experts concernant le premier indicateur et les

29 informations complémentaires qui devraient l'accompagner.

30 Tout comme les experts, il est d'avis que le deuxième indicateur est peu pertinent

31 compte tenu du fait, qu'à son avis, l'énergie transitée n'est pas un indicateur de coûts.

1 Position et commentaires des intervenants

- 2 • L'**ACEF de Québec** indique que l'énergie transitée est un inducteur de coûts tel que  
3 cela a été décidé par la Régie. Les indicateurs de coûts ne devraient pas utiliser  
4 uniquement la capacité planifiée mais également la capacité utilisée.
- 5 • Les autres intervenants sont d'accord avec les recommandations des experts.

6

7 Bilan des positions communes et individuelles

8 Le Transporteur et tous les intervenants sont d'accord avec le fait de conserver  
9 l'indicateur relatif au coût de service total, excluant les taxes, en fonction de la capacité  
10 planifiée du réseau de transport.

11 Le Transporteur et les intervenants sont d'accord de ne pas retenir l'indicateur relatif au  
12 coût de service total, excluant les taxes, en fonction de l'énergie transitée normalisée, à  
13 l'exception de l'ACEF de Québec qui est d'avis que l'énergie transitée est un inducteur  
14 de coûts et que l'indicateur doit être conservé.

15

16 Les indicateurs environnementaux

17

18 Les experts soulignent que ces indicateurs dépassent le mandat qui leur a été confié et  
19 leur expertise. La position et les commentaires du Transporteur et des intervenants sont  
20 traitées sous la rubrique 3.2 relative au rapport de l'expert Philip Dunsky.

21

22 Autres indicateurs

23

24 ***Taux d'utilisation de la capacité du réseau de transport***

25 Les experts proposent un nouvel indicateur de performance. Ils indiquent à la page 15  
26 de leur rapport :

27       *« Nous croyons qu'il y a une dimension importante de la performance du*  
28       *Transporteur qui n'est pas adéquatement mesurée par les 23 indicateurs*  
29       *proposés. Il s'agit de la capacité du Transporteur à bien gérer la capacité de son*  
30       *réseau de transport. En effet, aucun indicateur n'incite le Transporteur à bien*  
31       *utiliser la capacité actuelle de son réseau et, par conséquent, à minimiser les*  
32       *investissements requis pour accroître la capacité de ce même réseau. Il nous*  
33       *semble important de mesurer l'évolution du taux d'utilisation de la capacité du*

1           réseau car il s'agit d'un important inducteur de coût pour les activités du  
2           Transporteur. »

3 Dans le cadre de la rencontre du 12 avril 2007, en réponse à un commentaire du  
4 RNCREQ sur l'importance d'avoir un indicateur quant aux immobilisations et aux ajouts  
5 à la base de tarification, ils ont indiqué que le taux d'utilisation permettrait d'effectuer un  
6 suivi à cet égard et d'analyser les mécanismes mis en place pour gérer la croissance du  
7 réseau.

8

9 Position et commentaires du Transporteur :

10 Le Transporteur indique que le taux d'utilisation du réseau de transport est davantage  
11 une donnée qui est suivie par le Transporteur plutôt qu'un indicateur de performance. Il  
12 souligne que le taux d'utilisation dépend de facteurs qui ne sont pas sous le contrôle du  
13 Transporteur comme par exemple les conditions climatiques. Le Transporteur est  
14 toutefois prêt à diffuser l'information à ce sujet et à travailler de concert avec les  
15 participants, le cas échéant, en vue de l'élaboration d'un indicateur.

16

17 Position et commentaires des intervenants

- 18 • L'**AQCIE** et le **CIFQ** indiquent qu'un indicateur relatif à l'utilisation du réseau par  
19 rapport à sa capacité planifiée leur semble pertinent. Ils indiquent toutefois qu'il est  
20 difficile de voir sur quelle base un tel indicateur pourrait être construit et soulignent  
21 que plusieurs éléments (quantité d'eau, quantité d'exportations, etc.) ne sont pas  
22 sous le contrôle du Transporteur.
- 23 • Le **RNCREQ** indique qu'à la lumière des discussions du groupe de travail, la  
24 recommandation des experts n'est pas prête à être réalisée et que le taux  
25 d'utilisation du réseau se traduit mal en indicateur de performance. Il indique que  
26 même si un tel indicateur était mis en place, il demeure important de mesurer la  
27 performance quant aux immobilisations et aux ajouts à la base de tarification.
- 28 • Les autres intervenants sont d'accord avec l'ajout d'un indicateur mesurant le taux  
29 d'utilisation de la capacité du réseau.

30

31 Bilan des positions communes et individuelles

32 Le Transporteur et les intervenants s'entendent sur le fait que le taux d'utilisation du  
33 réseau est une information intéressante que le Transporteur est d'ailleurs prêt à fournir.

1 Le Transporteur et certains intervenants s'interrogent sur la faisabilité d'en faire un  
2 indicateur de performance.

3

4 ***Rapport sur les arbitrages requis entre les efforts consentis aux entretiens***  
5 ***préventifs et correctifs du réseau***

6

7 Les experts indiquent à la page 15 de leur rapport « *qu'il est très important que le*  
8 *Transporteur gère efficacement les arbitrages requis entre les efforts consentis aux*  
9 *entretiens préventif et correctif du réseau afin d'assurer la continuité du service à long*  
10 *terme. Bien que cette dimension ne fasse pas l'objet d'un indicateur de performance à*  
11 *court terme.* » Ils proposent que le Transporteur fasse état de ses actions en ce sens  
12 devant la Régie.

13

14 Position du Transporteur

15 Le Transporteur indique qu'il est difficile de faire des liens entre les données qui  
16 dépendent de plusieurs facteurs et qu'il faut un délai pour être en mesure de voir les  
17 effets des entretiens préventifs.

18

19 Position et commentaires des intervenants

20 Les intervenants sont en accord avec les experts.

21

22 Bilan des positions communes et individuelles

23 Le Transporteur souligne les difficultés liées à l'analyse des données qui dépendent de  
24 plusieurs facteurs. Les intervenants sont en accord avec les experts pour demander au  
25 Transporteur de faire état de ses actions à ce sujet .

26

27 ***Indicateur sur les relations du Transporteur avec les tiers (proposé par le***  
28 ***RNCREQ)***

29

30 Après avoir souligné qu'Hydro-Québec est une entreprise intégrée, le RNCREQ indique  
31 qu'il est important d'ajouter un indicateur sur les relations du Transporteur avec les tiers.  
32 L'intervenant mentionne l'exemple des États-Unis où la Federal Energy Regulatory  
33 Commission examine en détail tout ce qui décourage l'utilisation des réseaux par les

1 tiers. Il s'agirait de mesurer, en quelque sorte, l'accès des tiers au réseau en tenant  
2 compte par exemple des demandes de service non acceptées.

3

4 Position du Transporteur

5 Le Transporteur n'est pas d'accord avec la proposition du RNCREQ pour les raisons  
6 suivantes : les relations avec les tiers sont encadrées par le *Code de conduite du*  
7 *Transporteur*, il existe une procédure permettant de déposer une plainte et l'information  
8 sur les demandes de services non acceptées est affichée sur OASIS.

9

10 Position et commentaires des autres intervenants

- 11 • L'**ACEF de Québec** indique que l'accès au réseau constitue un des aspects de la  
12 satisfaction à la clientèle. La satisfaction de la clientèle doit continuer à être  
13 mesurée.
- 14 • L'**AIEQ** indique que le groupe de travail sur la politique de rabais mis en place par la  
15 Régie a pu faire une réflexion en ce sens et que le taux d'utilisation du réseau  
16 pourrait permettre de voir les efforts faits pour augmenter l'utilisation du réseau par  
17 les tiers.
- 18 • L'**AQCIE** et le **CIFQ** indiquent que le montant des revenus provenant des services  
19 de transport retenus par des tiers est peu élevé par rapport au montant global des  
20 revenus provenant de l'ensemble des clients du Transporteur. Les tiers ont accès à  
21 une procédure de plainte et il ne faut pas multiplier le nombre d'indicateurs de  
22 performance.
- 23 • Les autres intervenants ne se sont pas prononcés.

24

25 Bilan des positions communes et individuelles

26 Le Transporteur et les intervenants qui se sont prononcés ne sont pas d'accord avec la  
27 proposition du RNCREQ de mettre en place un indicateur sur les relations du  
28 Transporteur avec les tiers.

29

30

1   **3.1.2 RAPPORT DE L'EXPERT PHILLIP DUNSKY SUR LES INDICATEURS DE PERFORMANCE**  
2                   **ENVIRONNEMENTALE**

3 Rappelons tout d'abord que l'expert Philip Dunskey (l'« expert ») s'est prononcé sur les  
4 critères sur la base desquels le choix des indicateurs de performance environnementale  
5 à retenir devrait se faire. Il indique à ce sujet à la page 9 de son rapport :

6           « *Le choix des indicateurs à retenir devrait se faire en fonction de quatre*  
7           *principaux critères :*

8                   **Important** : *Les indicateurs doivent toucher un impact ou un risque*  
9                   *environnemental significatif*

10                  **Mesurable** : *Les indicateurs doivent être mesurables et pouvoir faire l'objet*  
11                  *d'une reddition de comptes.*

12                  **Gérable** : *L'entreprise doit pouvoir contrôler, ou du moins influencer, sa*  
13                  *performance eue (sic) égard aux indicateurs retenus ; et*

14                  **Interprétable** : *Les résultats mesurés doivent permettre une interprétation*  
15                  *claire et objective de la performance de l'entreprise. »*

16

17 L'expert s'est prononcé sur les indicateurs de performance environnementale retenus  
18 par la Régie en fonction de ces critères.

19

20 **Nombre de déversements accidentels par année** : L'expert indique que cet indicateur  
21 porte sur un enjeu important et qu'il est significatif. Le problème se situe au niveau la  
22 difficulté d'interpréter les résultats. Une augmentation des déversements rapportés peut  
23 signifier une détérioration au niveau du nombre de déversements comme elle peut  
24 signifier une amélioration dans le nombre de rapports de déversements. Il mentionne  
25 que des alternatives ont été examinées sans résultat probant. Il indique qu'il s'agit donc  
26 d'un indicateur de gestion qui ne devrait pas être retenu.

27

28 **Superficies traitées à l'aide de phytocides dans les emprises de ligne de**  
29 **transport** : L'expert indique qu'il s'agit d'un indicateur portant sur un enjeu important  
30 mais qui présente des difficultés quant à l'interprétation des résultats. Il s'agit d'une  
31 information de gestion qui ne permet pas de juger de la performance environnementale.  
32 Il recommande de ne pas retenir cet indicateur. Il recommande par ailleurs de

1 poursuivre le projet pilote visant l'utilisation de phytocide biologique qui pourrait donner  
2 lieu, s'il est concluant, à la mise en place d'un indicateur mesurant le taux de  
3 remplacement des phytocides chimiques par des phytocides biologiques.

4  
5 **Taux de réutilisation des huiles minérales isolantes** : Il mentionne qu'il s'agit d'un  
6 enjeu important et que l'indicateur ne présente pas de problème particulier. Il s'agit donc  
7 d'un indicateur de performance acceptable. Il recommande toutefois de poursuivre les  
8 recherches sur la faisabilité de l'utilisation d'une huile biologique, ce qui pourrait  
9 permettre la mise en place d'un indicateur mesurant le taux de remplacement des huiles  
10 minérales conventionnelles par des huiles biologiques. Il ajoute que cela permettrait par  
11 le fait même de s'attaquer à l'enjeu lié aux déversements accidentels.

12  
13 **Autres indicateurs** : L'expert indique que d'autres indicateurs pourraient être  
14 considérés :

- 15 • **Consommation d'énergie** : L'expert traite des possibilités liées à un nouvel  
16 indicateur relatif à la consommation d'énergie qui couvrirait les pertes de  
17 transport et la consommation des bâtiments et des véhicules. Quant aux pertes  
18 de transport, cette dimension fait l'objet d'une mesure et est importante mais elle  
19 n'est pas gérable. L'expert ne propose donc pas l'intégration de cet indicateur à  
20 un régime de récompense ou de rendement. Les données devraient être  
21 présentées à titre d'information seulement. Quant à la consommation des  
22 bâtiments et véhicules, cette dimension est gérable mais non complètement  
23 mesurée actuellement. L'expert indique, à la page 15 de son rapport, qu'*« il n'est  
24 pas possible, pour le moment, de créer un indicateur fiable de la consommation  
25 énergétique des bâtiments du Transporteur, bien qu'un portrait beaucoup plus  
26 clair pourrait être dressé à partir de 2009. »* .
- 27 • **Émissions de gaz à effet de serre (GES)** : L'expert indique qu'il s'agit d'un  
28 enjeu important. L'expert souligne, à la page 17 de son rapport, que *« La  
29 création éventuelle d'un tel indicateur et son lien éventuel à la rémunération et/ou  
30 au rendement pourrait s'avérer pertinent, mais demeure largement tributaire du  
31 mesurage de la consommation d'énergie, recommandé précédemment. Entre  
32 temps, il est recommandé de commencer à mesurer le plus possible l'utilisation  
33 du SF6, toujours dans l'optique de la création ultérieure d'un tel indicateur. »*

1       • **Intégration de l'énergie éolienne** : Il mentionne que l'indicateur le plus pertinent  
2       serait le taux de pénétration de l'énergie éolienne au réseau qui relève toutefois  
3       des efforts combinés du Transporteur et d'Hydro-Québec dans ses activités de  
4       distribution (le « Distributeur »). Il indique, à la page 17 de son rapport, que « la  
5       *performance du Transporteur pris individuellement ne saurait faire l'objet d'un*  
6       *seul indicateur, puisque le résultat serait hors de son contrôle [...].*

7       • **Territoire occupé – impact sur le paysage** : L'expert indique à la page 17 de  
8       son rapport :

9       « *Il serait théoriquement possible d'intégrer un indicateur servant à mesurer la*  
10       *relative superficie du territoire occupé par les actifs de TransÉnergie, de façon*  
11       *à encourager son optimisation. [...]*

12       *Toutefois, il importe de rappeler que l'impact réel dépend de façon importante*  
13       *de la sensibilité écologique de l'écosystème en question. [...]*

14       *Pour ces raisons nous considérons que cette information offre un portrait trop*  
15       *limité de l'impact réel des emprises, et pourrait même créer des contre incitatifs*  
16       *à la performance s'il fallait qu'il soit lié au rendement ou à la rémunération. »*

17

18 L'expert conclut en indiquant à la page 21 de son rapport :

19 « [...] *la mission de développement durable de la Régie ne vient que renforcer*  
20       *l'importance de créer dans la mesure du possible, un lien entre la performance*  
21       *environnementale de la division Transport et son rendement.*

22       *La création d'un tel lien via une formule automatique requiert toutefois des indicateurs*  
23       *mesurables et qui traitent des principaux éléments de la performance*  
24       *environnementale du Transporteur. De plus, ces indicateurs doivent toucher à des*  
25       *résultats sur lesquels il détient un certain contrôle, et qui se prêtent à une*  
26       *interprétation claire.*

27       *Malheureusement les données qui existent ne répondent pas pour le moment à ces*  
28       *critères. En effet, dans de nombreux cas, ce qui se mesure ne se gère pas et ce qui se*  
29       *gère ne se mesure pas encore. Ce paradoxe rend difficile l'adoption d'indicateurs*  
30       *pertinents à ce stade-ci. »*

31

32 Il fait les recommandations suivantes :

33       • Renforcer le mesurage quantitatif en élargissant la comptabilisation relative à la

1 consommation et aux émissions de GES et en tenant compte d'Hydro-Québec  
2 Équipement.

- 3 • Créer un comité de suivi de la performance environnementale composé de  
4 représentants des intervenants, du Transporteur et de la Régie, chargé de revoir  
5 périodiquement les jalons et objectifs de performance environnementale. Le  
6 Transporteur serait invité à faire rapport de ses efforts en cette matière.
- 7 • Considérer l'opportunité de lier une évaluation qualitative des efforts en  
8 performance environnementale à un légère bonification de rendement.
- 9 • Revoir dans trois ou quatre ans l'opportunité de lier le rendement du  
10 Transporteur à des indicateurs de performance environnementale.

11  
12 Position du Transporteur

13 *Nombre de déversements accidentels par année* : Le Transporteur a classifié l'indicateur  
14 relatif au nombre de déversements accidentels par année comme un indicateur de  
15 performance. Il ne s'objecte toutefois pas aux conclusions de l'expert qui indique qu'il  
16 s'agit davantage d'un indicateur de gestion qui ne devrait pas être retenu pour les fins de  
17 la Régie. Il mentionne que le nombre de déversements accidentels par année est un  
18 objectif corporatif du Transporteur pour l'année 2007 pour lequel des niveaux de  
19 performance (seuil, cible et idéal) ont été fixés aux fins des régimes d'intéressement et  
20 de rémunération variable et ce, compte tenu du fait que les déversements d'huile  
21 constituent le principal risque en matière environnementale et qu'il y a des obligations  
22 légales liées à la déclaration des déversements. Il souligne par ailleurs l'importance de  
23 la récupération des huiles et les mesures atténuantes qui sont prises par le  
24 Transporteur.

25  
26 *Superficies traitées à l'aide de phytocides dans les emprises de ligne de transport* : Le  
27 Transporteur est d'accord avec l'expert pour dire que l'indicateur actuel est un indicateur  
28 de gestion qui ne devrait pas être retenu. Le Transporteur est d'accord avec la  
29 recommandation de l'expert quant à la poursuite du projet pilote visant l'utilisation de  
30 phytocide biologique. Il mentionne par ailleurs que les résultats actuels ne sont pas  
31 concluants et que le taux d'efficacité des phytocides biologiques n'est pas bon. Un  
32 indicateur pourra être considéré quand le produit sera efficace, le cas échéant.

1 *Taux de réutilisation des huiles minérales isolantes* : Le Transporteur est d'accord avec  
2 les recommandations de l'expert de poursuivre les recherches sur la faisabilité de  
3 l'utilisation d'une huile biologique ce qui pourrait permettre la mise en place, le cas  
4 échéant, d'un indicateur mesurant le taux de remplacement des huiles minérales  
5 conventionnelles par des huiles biologiques. Le Transporteur considère que l'indicateur  
6 actuel constitue un indicateur de gestion et n'est donc pas en accord avec l'expert qui  
7 indique qu'il s'agit d'un indicateur de performance acceptable.

8  
9 *Consommation d'énergie* : Le Transporteur est en accord avec l'expert.

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

14  
15 *Intégration de l'énergie éolienne* : Le Transporteur est en accord avec l'expert.

16  
17 *Territoire occupé – Impact sur le paysage*. Le Transporteur est en accord avec les  
18 conclusions de l'expert.

19  
20 *Conclusions et recommandations de l'expert* :

21 Quant à la recommandation de renforcer le mesurage quantitatif, le Transporteur indique  
22 que des efforts pourront être faits en ce sens tout en rappelant que la mesure de la  
23 consommation dépend du programme mis en place par le Distributeur et que le  
24 mesurage des SF6 présente des difficultés.

25  
26 Le Transporteur indique qu'il s'oppose à la création d'un comité de suivi compte tenu  
27 des nombreux contrôles auxquels le Transporteur est déjà soumis en matière  
28 environnementale. En réponse à l'AQCIE et au CIFQ qui demandent si une autre  
29 avenue pourrait être considérée pour que la Régie et les intervenants soient informés  
30 des indicateurs de performance environnementale du Transporteur, il souligne que le  
31 Rapport sur le développement durable publié annuellement par Hydro-Québec permet  
32 d'effectuer un tel suivi.

1 Position et commentaires des autres intervenants

- 2 • **L'AQCIE** et le **CIFQ** indiquent qu'ils appuient le commentaire d'OC soulignant le  
3 courage de l'expert de conclure qu'il n'existe pas d'indicateur de performance  
4 environnementale quantifiable pouvant être utilisé d'une manière automatique. Ils  
5 sont en accord avec les conclusions et recommandations de l'expert sauf en ce qui a  
6 trait à la création d'un comité de suivi de la performance environnementale du  
7 Transporteur. Ils mentionnent à ce sujet que la création d'un tel comité n'est pas  
8 nécessairement la bonne voie et demandent s'il y a une autre avenue qui pourrait  
9 être considérée pour que la Régie et les intervenants soient informés de l'évolution  
10 des indicateurs de performance environnementale du Transporteur.
- 11 • **OC** souligne le travail rigoureux et honnête de l'expert et indique qu'elle est en  
12 accord avec le rapport de l'expert et ses recommandations. Elle indique que, bien  
13 que le Transporteur ait beaucoup de comptes à rendre en matière  
14 environnementale, l'idée d'un comité de suivi est intéressante. Ce comité pourrait  
15 être composé d'un nombre restreint d'intervenants.
- 16 • Le **RNCREQ** est d'accord avec les recommandations et conclusions de l'expert sous  
17 réserve des commentaires suivants. Quant au taux de pénétration de l'énergie  
18 éolienne au réseau, le RNCREQ indique que le taux de pénétration que le  
19 Transporteur juge acceptable pourrait être utilisé et qu'il s'agirait de mesurer les  
20 efforts faits pour augmenter la pénétration. Il indique qu'il faudrait d'abord travailler  
21 sur la détermination du taux à partir de données dont il n'est toutefois pas certain de  
22 l'existence. Quant à la question du territoire occupé, le RNCREQ demande s'il est  
23 possible d'élaborer un indicateur à partir des données et analyses du Transporteur  
24 relatives à l'impact sur le territoire.
- 25 • Les autres intervenants sont en accord avec les conclusions et recommandations de  
26 l'expert.

27

28 Bilan des positions communes et individuelles

29 *Nombre de déversements accidentels par année et superficies traitées à l'aide de*  
30 *phytocides dans les emprises de ligne de transport* : Le Transporteur et tous les  
31 intervenants sont d'accord de ne pas retenir, aux fins de la Régie, l'indicateur relatif au  
32 nombre de déversements accidentels par année ainsi que l'indicateur relatif aux  
33 superficies traitées à l'aide de phytocides dans les emprises de ligne de transport.

1 Concernant ce dernier aspect, ils sont d'accord avec la recommandation de l'expert de  
2 poursuivre le projet pilote visant l'utilisation de phytocide biologique dans la perspective  
3 de mettre en place un nouvel indicateur, si les résultats du projet sont concluants.

4  
5 *Taux de réutilisation des huiles minérales isolantes* : Le Transporteur et les intervenants  
6 sont tous d'accord avec la recommandation de l'expert de poursuivre les recherches sur  
7 la faisabilité de l'utilisation d'une huile biologique ce qui pourrait permettre la mise en  
8 place, le cas échéant, d'un indicateur mesurant le taux de remplacement des huiles  
9 minérales conventionnelles par des huiles biologiques. Le Transporteur considère  
10 l'indicateur actuel comme un indicateur de gestion et n'est pas d'accord de le retenir aux  
11 fins de la Régie comme un indicateur de performance. Il n'y a pas de consensus à ce  
12 sujet.

13  
14 *Consommation d'énergie* : Le Transporteur et les intervenants sont d'accord avec les  
15 conclusions de l'expert indiquant que la consommation d'énergie du Transporteur  
16 (bâtiments et véhicules) pourrait constituer un indicateur valable lorsque la  
17 comptabilisation complète de la consommation d'énergie sera possible.

18  
19 *Émissions de GES* : L'expert indique à ce sujet qu'un indicateur pourrait être mis en  
20 place mais que sa création est largement tributaire du mesurage de la consommation  
21 d'énergie et des émissions de GES. L'expert fait donc des recommandations quant au  
22 mesurage de la consommation d'énergie et de l'utilisation du SF6 avec lesquelles les  
23 intervenants sont d'accord. Sans s'opposer aux recommandations de l'expert, le  
24 Transporteur souligne les nombreuses difficultés liées à un tel mesurage et indique que  
25 le mesurage de la consommation d'énergie dépend essentiellement du Distributeur.

26  
27 *Intégration de l'énergie éolienne* : Le Transporteur et les intervenants, à l'exception du  
28 RNCREQ, sont d'accord avec l'expert qui indique que la performance du Transporteur  
29 prise individuellement relative au taux de pénétration de l'énergie éolienne ne saurait  
30 faire l'objet d'un seul indicateur puisque le résultat serait hors de son contrôle. Le  
31 RNCREQ propose de voir comment le taux de pénétration de l'énergie éolienne pourrait  
32 être mesuré et utilisé.

1 *Territoire occupé – Impact sur le paysage* : Le Transporteur et les intervenants, à  
2 l'exception du RNCREQ, sont d'accord avec les conclusions de l'expert qu'il n'y a pas  
3 lieu de mettre en place un indicateur relatif à ces aspects pour les motifs  
4 susmentionnés. Le RNCREQ souhaite analyser les possibilités d'élaborer un indicateur  
5 à partir des données et analyses du Transporteur relatives à l'impact sur le territoire.

6 *Création d'un comité de suivi de la performance environnementale* : Il n'y a pas de  
7 consensus à ce sujet. Le Transporteur s'oppose à la création d'un tel comité compte  
8 tenu des nombreux contrôles auxquels le Transporteur est déjà soumis. Les  
9 intervenants sont en accord avec la création d'un comité de suivi sauf l'AQCIE et le  
10 CIFQ qui considèrent qu'un tel comité n'est pas nécessairement la meilleure voie pour  
11 assurer le suivi recherché.

12

### 13 **3.2 L'ÉTABLISSEMENT DES CIBLES**

#### 14 Opinion des experts Robert Gagné et Jacques Roy

15 Dans leur rapport, les experts abordent la question du niveau de performance pour  
16 l'indice de continuité – IC-Transport. Ils indiquent, tel que cela a été mentionné plus  
17 avant, que cet indicateur devrait se situer dans un corridor défini entre deux bornes, une  
18 borne supérieure et une borne inférieure, et que l'objectif recherché ne devrait pas être  
19 l'amélioration du niveau de service mais plutôt son maintien à l'intérieur d'une fenêtre  
20 acceptable.

21

22 Dans le cadre de la rencontre du groupe de travail du 12 avril 2007, OC a demandé aux  
23 experts Robert Gagné et Jacques Roy pourquoi des cibles n'ont pas été établies pour  
24 les autres indicateurs de performance qu'ils ont retenus. En réponse à cette question et  
25 aux autres questions ou commentaires d'intervenants, les experts ont formulé les  
26 commentaires suivants. Il n'y a pas de science qui permette d'établir un niveau de  
27 performance et ce qui importe davantage c'est d'examiner la croissance des coûts.  
28 Cette croissance peut servir d'avertisseur. Elle doit être la plus faible possible et être  
29 raisonnable. Il se peut par ailleurs que des facteurs aggravants expliquent une  
30 croissance plus marquée. Il peut y avoir des situations exceptionnelles qui expliquent  
31 une croissance de coûts et ce qui est important c'est de porter un jugement en  
32 comprenant le pourquoi de la croissance.

1 Ils ont indiqué qu'une cible prévoyant par exemple une augmentation maximale des  
2 coûts de 4 % pourrait avoir l'effet inverse à celui recherché, soit celui d'inciter à  
3 dépenser jusqu'à hauteur de 4 % plutôt que de chercher à minimiser le plus possible les  
4 coûts. Les experts ne recommandent pas d'établir des cibles. Ils ont précisé qu'une fois  
5 que l'indicateur de performance a été établi, la détermination du niveau de performance  
6 est une décision de gestion qui dépend de multiples facteurs. La gestion est la mieux  
7 placée pour déterminer les cibles.

8  
9 Les experts ont également indiqué que l'examen de la croissance constitue précisément  
10 le rôle de la Régie. Ils ont ajouté que des cibles pourraient éventuellement être établies  
11 sur la base de la tendance observée soulignant toutefois le danger associé à la manière  
12 dont elles seront atteintes. Ils ont souligné que c'est le rôle du conseil d'administration et  
13 non de la Régie d'établir les cibles et la rémunération qui s'y rattache.

14  
15 Opinion de l'expert Philippe Dunsky

16 L'expert indique à la page 19 de son rapport :

17 *« Nous avons remarqué que les « cibles » que s'est données TransÉnergie*  
18 *ressemblent souvent au maintien de la performance antérieure et non à son*  
19 *amélioration. Bien que la règle de l'amélioration continue ne s'applique pas*  
20 *uniformément à tous les cas, il y aurait lieu de les déterminer, sauf exception, dans*  
21 *cet (sic) optique.*

22 *Par ailleurs, puisque le choix des cibles précises déterminera la capacité des*  
23 *indicateurs d'inciter l'entreprise à une meilleure performance, il nous paraît essentiel*  
24 *que cette détermination soit faite de façon concertée avec les intervenants. »*

25  
26 Position et commentaires du Transporteur

27 Le Transporteur est en accord avec les commentaires des experts Robert Gagné et  
28 Jacques Roy sur la question des cibles. Le Transporteur mentionne que des niveaux de  
29 performance sont établis pour les objectifs corporatifs du Transporteur et que ceux-ci  
30 pourront être suivis par la Régie et les intervenants. Il mentionne que les décisions  
31 relatives aux niveaux de performance de ces objectifs corporatifs relèvent toutefois du  
32 conseil d'administration d'Hydro-Québec.

1 Commentaires des intervenants :

2 Les commentaires mentionnés ci-dessous sont ceux qui ont été exprimés à la rencontre  
3 du 12 avril 2007 par certains intervenants notamment dans le cadre d'échanges avec les  
4 experts Robert Gagné et Jacques Roy sur la question des cibles. Dans certains cas, les  
5 commentaires portaient également sur le type de réglementation en place ou future.  
6 Pour une meilleure compréhension des propos exprimés et pour les situer dans leur  
7 contexte, il est préférable de se référer au compte rendu de la rencontre présenté à  
8 l'annexe D.

- 9 • **L'ACEF de Québec** a fait les commentaires suivants. Le rôle de la Régie ne se  
10 limite pas à établir des tarifs ou à appliquer un *price cap*. La Régie doit également  
11 surveiller les autres éléments. Les incitatifs doivent être établis sur la base des *Tarifs*  
12 *et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* en raison du lien entre les  
13 tarifs et les coûts, établi dans la Loi.

14 L'ACEF de Québec a également indiqué que des cibles sont utiles dans le cadre de  
15 la réglementation incitative et que dans l'intermédiaire, il s'agit de déterminer quelles  
16 sont les balises pour évaluer les indicateurs.

17

18 **L'AIEQ** a souligné que le Transporteur suggère que l'indice de continuité se situe à  
19 l'intérieur d'une marge (entre le seuil de .80 et l'idéal de .45) ce qui rejoint la position  
20 des experts voulant que l'objectif visé soit le maintien de la performance entre une  
21 borne supérieure et une borne inférieure. L'AIEQ a fait une mise en garde  
22 concernant le choix de cibles non appuyées sur des analyses et mentionné, à titre  
23 d'exemple, le choix de geler les dépenses d'exploitation ce qui, s'il n'y a pas de gain  
24 de productivité, peut se traduire en un retard pouvant entraîner des conséquences  
25 importantes et nécessiter des mesures de rattrapage.

26 L'AIEQ a indiqué qu'il faut être en mesure d'analyser la croissance des coûts et  
27 pouvoir obliger le Transporteur à faire des gains de productivité ; c'est dans cette  
28 perspective que les cibles relatives aux coûts devraient être établies. Si les coûts  
29 devaient augmenter les cibles devraient être en croissance dans la mesure où il y a  
30 un certain gain de productivité. L'AIEQ a indiqué qu'elle ne pensait pas que les  
31 cibles relatives aux coûts pourront être établies dans le cadre du rapport à la Régie  
32 mais qu'il faudrait s'attarder à le faire.

33

- 1 • Les représentants de l'**AQCIE – CIFQ** ont fait les commentaires suivants.
- 2 Un représentant s'est dit d'accord avec les experts lorsque ceux-ci indiquent qu'une
- 3 cible pourrait avoir l'effet négatif d'inciter l'entreprise à se rendre jusqu'à celle-ci
- 4 plutôt que de chercher à minimiser la croissance et, qu'en ce sens, il apparaît
- 5 important d'exercer un jugement sur les faits.
- 6 Un représentant a mentionné que la Régie doit évaluer la performance de
- 7 l'entreprise et s'assurer que celle-ci a une saine gestion. Il a indiqué que la Régie
- 8 peut limiter les dépenses de l'entreprise. Il a souligné que, dans le cadre d'une
- 9 réglementation avec un mécanisme incitatif pluriannuel, des cibles doivent être
- 10 établies. Si l'entreprise n'atteint pas la cible fixée, elle assume la perte alors que si
- 11 elle est plus performante que la cible elle peut conserver les profits réalisés. Il a
- 12 indiqué que les indicateurs analysés par le groupe de travail sont des indicateurs
- 13 globaux et que, dans un mécanisme de réglementation incitative, il est rare que les
- 14 indicateurs soient globaux. Il a mentionné qu'il faut des indicateurs plus limités sur
- 15 lesquels l'entreprise a un contrôle et ajouté que fixer des cibles pour les indicateurs
- 16 actuels constitue presque de la réglementation incitative. Il s'est dit d'avis qu'il est
- 17 préférable de mettre en place des indicateurs dont l'évolution est évaluée après un
- 18 certain nombre d'années et a mentionné que des indicateurs mal établis risquent de
- 19 provoquer l'échec de la réglementation incitative.
- 20
- 21 Un représentant a souligné qu'il est important de ne pas se substituer au conseil
- 22 d'administration ou à l'actionnaire de l'entreprise. Il a de plus indiqué que, dans un
- 23 premier temps, le groupe de travail s'est penché sur les indicateurs de performance
- 24 et que la pertinence ou non d'établir des cibles pourrait être discutée dans une autre
- 25 étape tout comme les autres éléments du mandat confié par la Régie au groupe de
- 26 travail qui n'ont pas été abordés.
- 27
- 28 • **OC** a indiqué que tous les experts ne partagent pas l'opinion de MM. Jacques Roy et
- 29 Robert Gagné (experts) sur la question et que, pour d'autres experts, notamment
- 30 l'expert Philippe Dunsky, l'utilisation de cibles est pertinente. OC a rappelé que c'est
- 31 la Régie qui a demandé que le groupe de travail établisse des cibles et que la Régie
- 32 doit s'assurer que les cibles sont adéquates. OC a indiqué que l'on peut envisager
- 33 un nombre restreint d'indicateurs mais que ceux-ci doivent être rattachés à des

1 niveaux de performance liés à des primes de rendement. Elle a souligné que la  
2 plupart des indicateurs retenus par les experts ont des cibles. OC a rappelé  
3 l'expérience du Distributeur qui établit des orientations pour ses indicateurs, comme  
4 le maintien sous l'inflation. Elle a indiqué que si des cibles ne peuvent être établies, il  
5 y aurait peut-être lieu de définir de grandes orientations. Elle a indiqué que des  
6 pénalités pourraient également être établies.

#### 8 Bilan des positions communes et individuelles

9 Il n'y a pas de position commune sur la question des cibles. Le Transporteur partage  
10 l'avis des experts Robert Gagné et Jacques Roy lorsqu'ils indiquent que le rôle de la  
11 Régie est d'examiner la croissance des coûts et de s'assurer qu'elle est adéquate et qu'il  
12 appartient à la gestion de déterminer les niveaux de performance. Les intervenants ne  
13 partagent pas tous le point de vue des experts.

### 15 **3.3 LE BALISAGE**

#### 16 Opinion des experts

17 Les experts Robert Gagné et Jacques Roy indiquent à la page 6 de leur 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, toutes*  
25 *les difficultés liées aux définitions des indicateurs et à la comparabilité des*  
26 *réseaux de transport se trouvent à être éliminées. Ne reste que la longueur des*  
27 *séries de données utilisées, mais il s'agit là d'un problème qui se corrige par lui-*  
28 *même avec le passage du temps.*

29 *Il faut bien réaliser cependant que le balisage interne ne permet pas d'évaluer si*  
30 *le Transporteur est efficace mais uniquement si son niveau d'efficacité*  
31 *s'améliore. À plus long terme, il serait pertinent d'envisager de recourir au*

1           *balisage externe une fois réglés les problèmes techniques de normalisation et de*  
2           *comparabilité des réseaux.*

3 Ils indiquent également qu'il serait utile que la Régie obtienne les résultats de l'étude  
4 qu'Hydro One a l'intention de réaliser et qui évaluera la faisabilité du balisage pour sa  
5 division de transport. Ils indiquent que d'autres dimensions pourraient être explorées  
6 comme les pratiques, méthodes de travail et processus mis en place ailleurs dont le  
7 Transporteur pourrait s'inspirer pour améliorer sa performance.

8

9 Position et commentaires du Transporteur

10 Le Transporteur est en accord avec les experts. Il rappelle ce qu'il a indiqué dans le  
11 cadre de la rencontre du 25 septembre 2006 où il a traité en détail des contraintes et  
12 limites du balisage et des différentes sources de balisage mentionnées plus avant ainsi  
13 que l'usage qu'il en fait ou se propose d'en faire. Le Transporteur indique qu'il continuera  
14 l'exercice entrepris dans le cadre du programme COPE de l'ACÉ mais souligne que les  
15 participants à ce programme ont des difficultés à s'entendre sur les conclusions. Il  
16 mentionne qu'il participera au balisage de PA Consulting pour une deuxième année tout  
17 en soulignant les difficultés de comparaison entre les entreprises participantes et le fait  
18 que les conclusions ne sont pas complètes. Il rappelle l'exercice de balisage en cours  
19 relativement à la maintenance et les échanges avec BCTC tout en notant la suggestion  
20 d'effectuer également de tels échanges avec Manitoba Hydro. Il rappelle qu'à la suite  
21 d'une demande de la Régie, le Transporteur s'impliquera dans le balisage de CIGRÉ. Il  
22 mentionne également le balisage des TSO auquel le Transporteur participe en ce qui a  
23 trait au contrôle des mouvements d'énergie. Il mentionne aussi les vérifications internes  
24 et externes effectuées récemment. Il termine en soulignant les efforts importants du  
25 Transporteur en matière de balisage.

26

27 Positions et commentaires des intervenants :

28 Les intervenants sont en accord avec les experts.

29

30 Bilan des positions communes et individuelles

31 Le Transporteur et les intervenants s'entendent sur la question du balisage et sur les  
32 démarches effectuées par le Transporteur à ce sujet.

33

1    **3.4    LES INCITATIFS DANS LE CADRE RÉGLEMENTAIRE DU TRANSPORTEUR**

2    Tel qu'il appert du compte rendu de la rencontre du 12 avril 2007, les intervenants ont  
3    échangé avec les experts et commenté divers aspects concernant la réglementation  
4    actuelle et future du Transporteur, notamment en ce qui a trait à la question des  
5    données historiques requises pour permettre la mise en place d'une réglementation de  
6    type *price cap*.

7

8    Le Transporteur a par ailleurs rappelé sa position sur la réglementation incitative telle  
9    qu'elle a été précisée dans son rapport à la Régie sur la *Réglementation de la*  
10   *performance du Transporteur* daté de décembre 2005. Dans ce rapport, le Transporteur  
11   indique, qu'à l'instar de l'expert Mark Lowry de Pacific Economics Group, il est d'avis  
12   qu'il est prématuré d'implanter un régime de réglementation incitative. OC a indiqué que  
13   ce rapport contient plusieurs préoccupations avec certaines desquelles OC est d'accord  
14   et qu'elle aimerait les commenter.

15

16   **4.    CONCLUSION**

17   Pour les motifs plus amplement décrits ci-dessus, le Transporteur et les intervenants  
18   s'entendent pour recommander ce qui suit à la Régie.

19

20   Concernant les indicateurs retenus par la Régie dans sa décision D-2005-50 :

21

22   •    **Retenir** les indicateurs de performance suivants :

23

○    Indice de continuité IC Transport

24

○    Charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité planifiée du  
25   réseau de transport

25

26

○    Coût de service total, excluant les taxes, en fonction de la capacité  
27   planifiée du réseau de transport,

27

28

en ajoutant aux deux derniers indicateurs des informations sur la croissance  
29   annuelle moyenne des charges nettes ou du coût de service, selon le cas,  
30   ainsi que sur la croissance annuelle moyenne de la capacité planifiée et  
31   l'inflation annuelle moyenne sur un horizon temporel donné .

31

- 1       • **Remplacer par un rapport d'exception** l'indicateur relatif au taux de conformité  
2       NERC-NPCC et l'indicateur relatif au nombre de décès par million de population  
3       desservie.  
4
- 5       • **Ne pas retenir** les indicateurs suivants qu'ils estiment peu pertinents pour les  
6       fins de la Régie:
- 7           ○ Nombre de pannes et d'interruptions planifiées
  - 8           ○ Durée moyenne des pannes et interruptions planifiées
  - 9           ○ Durée moyenne des interruptions par point de livraison (SAIDI)
  - 10          ○ Fréquence moyenne des interruptions par point de livraison (SAIFI)
  - 11          ○ Indicateur de gravité G1 G2 G3
  - 12          ○ CPS1 (*Control Performance Standard # 1*)
  - 13          ○ CPS2 (*Control Performance Standard # 2*)
  - 14          ○ Fréquence des accidents de travail
  - 15          ○ Coût direct d'exploitation, de maintenance et d'administration par  
16          kilomètre de circuit 230 kV équivalent
  - 17          ○ Nombre de déversements accidentels par année
  - 18          ○ Superficie traitée à l'aide de phytocides dans les emprises de lignes de  
19          transport.

20

21 Par ailleurs, le groupe de travail indique qu'il n'y a pas de consensus sur les indicateurs  
22 suivants :

- 23          ○ Partenariat qualité avec le Distributeur
- 24          ○ Partenariat qualité avec les clients du service point à point
- 25          ○ Charges nettes d'exploitation en fonction de l'énergie transitée  
26          normalisée
- 27          ○ Coût des immobilisations nettes en fonction de la capacité planifiée
- 28          ○ Coût des immobilisations nettes en fonction de l'énergie transitée  
29          normalisée
- 30          ○ Coût de service total, excluant les taxes, en fonction de l'énergie transitée  
31          normalisée
- 32          ○ Réutilisation des huiles minérales isolantes

33

1 Concernant les autres indicateurs :

2

3 Le groupe de travail s'entend pour recommander que le Transporteur fournisse des  
4 informations sur le taux d'utilisation du réseau.

5

6 Le groupe de travail s'entend pour dire que des indicateurs pourraient éventuellement  
7 être mis en place relativement à la consommation d'énergie du Transporteur (bâtiments  
8 et véhicules) et les émissions de GES lorsque les informations requises seront  
9 disponibles le cas échéant.

10

11 Par ailleurs le groupe de travail souligne qu'il n'y a pas de position commune sur

- 12 • l'ajout d'un indicateur mesurant le taux d'utilisation réseau de transport
- 13 • la transmission d'informations par le Transporteur sur les entretiens préventif et  
14 correctifs
- 15 • la mise en place d' indicateurs relatifs
  - 16 ○ aux relations du Transporteur avec les tiers
  - 17 ○ à l'intégration de l'énergie éolienne
  - 18 ○ au territoire occupé et à l'impact sur le paysage
- 19 • la création d'un comité de suivi de la performance environnementale.

20

21 Concernant les cibles :

22

23 Le groupe de travail indique qu'il n'y pas de position commune sur cette question.

24

25 Concernant le balisage :

26

27 Le groupe de travail est d'accord avec les démarches effectuées par le Transporteur.

28

29 Concernant les incitatifs dans le cadre réglementaire du Transporteur :

30

31 Le groupe de travail indique qu'il n'y a pas de position commune sur cette question cette  
32 question n'ayant par ailleurs pas été longuement abordée.

33