

Indicateurs de performance et objectifs corporatifs

Table des matières

1	Indicateurs de performance.....	5
1.1	Satisfaction de la clientèle	5
1.1.1	Partenariat qualité avec le Distributeur	5
1.1.2	Partenariat qualité avec les clients point à point.....	6
1.2	Fiabilité du service.....	7
1.2.1	Nombre de pannes et interruptions planifiées	7
1.2.2	Durée moyenne des pannes et interruptions planifiées.....	7
1.2.3	Indice de continuité – Transport	8
1.3	Évolution des coûts.....	9
1.3.1	Impact des nouvelles normes comptables (IFRS) sur les indicateurs de performance	9
1.3.2	Charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité du réseau en MW.....	9
1.3.3	Coût de service total, excluant les taxes, en fonction de la capacité du réseau en MW.....	11
1.3.4	Coût des immobilisations nettes en fonction de la capacité du réseau de transport en MW	13
1.3.5	Coût total par rapport à la valeur totale de l'actif	13
1.4	Indicateurs environnementaux	14
1.4.1	Résultats de la réflexion du Transporteur aux fins de développer un ou des indicateurs de la performance environnementale	14
1.4.2	Indicateur relatif aux déversements accidentels actuellement suivi par la Régie	27
2	Objectifs corporatifs.....	27
2.1	Indice de continuité - Transport.....	31
2.2	Dossiers approuvés par le comité sectoriel	31
2.3	Conformité aux normes de fiabilité de la NERC et du NPCC	32
2.4	Demandes d'investissement supérieures à 25 M\$ déposées à la Régie de l'énergie	32
2.5	Taux de fréquence des accidents avec perte de temps et assistance médicale (par 200 000 heures travaillées).....	32
2.6	Contrôle des charges d'exploitation	32
2.7	Réalisation des mises en service de projets majeurs	33
Annexe 1	Indicateurs généraux et données de base pour les ratios de coûts.....	34
Annexe 2	Analyse des indicateurs environnementaux proposés par SÉ-AQLPA et le GRAME	36

Liste des tableaux

Tableau 1	Partenariat qualité avec le Distributeur	5
Tableau 2	Partenariat qualité avec les clients de point à point	6
Tableau 3	Nombre de pannes et interruptions planifiées.....	7
Tableau 4	Durée moyenne des pannes et interruptions planifiées	7
Tableau 5	Indice de continuité – Transport.....	8
Tableau 6	Charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité du réseau en MW	11
Tableau 7	Coût de service total excluant les taxes en fonction de la capacité du réseau en MW	13
Tableau 8	Coût des immobilisations nettes en fonction de la capacité du réseau de transport en MW.....	13
Tableau 9	Coût total par rapport à la valeur totale de l'actif.....	14
Tableau 10	Indicateurs de la performance environnementale aux fins réglementaires proposés par le Transporteur	22
Tableau 11	Superficie totale des emprises à entretenir (ha).....	23
Tableau 12	Superficie traitée mécaniquement et sélectivement (ha)	23
Tableau 13	Achat, récupération, réemploi et recyclage des HIM.....	25
Tableau 14	Déversements accidentels de plus de 4 000 litres dans l'environnement	26
Tableau 15	Déversements accidentels.....	27
Tableau 16	Objectifs corporatifs et résultats 2010.....	28
Tableau 17	Objectifs corporatifs 2011	30

Liste des figures

Figure 1	Charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité du réseau en MW	10
Figure 2	Coût de service total, excluant les taxes, en fonction de la capacité du réseau en MW	12
Figure 3	Traitement de la végétation le long des lignes de transport (ha)	24
Figure 4	Récupération et réemploi des HIM.....	26

1 Indicateurs de performance

1 Dans sa décision D-2011-039, la Régie considère que l'analyse des neuf indicateurs de
2 performance présentée par le Transporteur dans le dossier R-3738-2010 permet de faire
3 ressortir les principaux facteurs ayant pu affecter la performance du Transporteur. Elle
4 demande au Transporteur de mettre à jour cette analyse et de la compléter en y intégrant
5 l'indicateur de coûts des nouveaux investissements (coût total par rapport à la valeur totale
6 de l'actif). Ainsi, le Transporteur présente dans les prochaines sections les résultats et
7 l'analyse de ces indicateurs.

8 De plus, en suivi d'une demande de la Régie dans cette même décision, le Transporteur fait
9 état des résultats de sa démarche relative aux indicateurs environnementaux et propose le
10 suivi de nouveaux indicateurs environnementaux qui sont décrits à la section 1.4.

11 Enfin, les résultats de 2001 à 2010 de l'ensemble des indicateurs de performance retenus
12 par la Régie¹ ainsi que les données de base pour les ratios de coûts sont présentés à
13 l'annexe 1 du présent document.

1.1 Satisfaction de la clientèle

1.1.1 Partenariat qualité avec le Distributeur

Tableau 1
Partenariat qualité avec le Distributeur

Indicateur	Années historiques										
	Exercices terminés le 31 décembre										
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
Satisfaction de la clientèle	Unité de mesure										
• Partenariat qualité avec le Distributeur	Indice 1 à 10	n.d.	n.d.	7,0	7,6	7,8	8,6	8,1	8,5	8,5	8,8

14 L'évaluation de la satisfaction du client Hydro-Québec dans ses activités de distribution
15 d'électricité (le « Distributeur ») a été réalisée à partir d'une grille d'évaluation complétée lors
16 des rencontres entre les représentants du Distributeur et ceux du Transporteur,
17 responsables de chacune des ententes sectorielles.

18 Même si la portée de l'évaluation est demeurée identique, la méthodologie et les critères
19 utilisés ont été révisés en 2006. Ainsi, aucune comparaison systématique ne peut être
20 effectuée entre les résultats obtenus depuis 2006 et ceux des années antérieures.

21 En 2010, avec un résultat d'évaluation de 8,8, le Transporteur a poursuivi la progression
22 significative enregistrée depuis l'année 2007. Le Distributeur a reconnu les contributions
23 suivantes du Transporteur :

¹ D-2005-50 et D-2008-019

- 1 • la réalisation de la grande majorité de ses engagements (par exemple, résultats
- 2 IC-Transport, identification des postes en dépassement et actions spécifiques à
- 3 l'abaissement de tension) ;
- 4 • l'amélioration de la communication résultant en une excellente coordination au
- 5 niveau de l'exploitation et en territoire ;
- 6 • la collaboration plus étroite dans l'ensemble des dossiers corporatifs conjoints (par
- 7 exemple, les travaux relatifs au troisième appel d'offres éolien du Distributeur, ainsi
- 8 que l'élaboration de dossiers conjoints d'investissements déposés à la Régie de
- 9 l'énergie).

10 L'exercice a également permis de cibler, pour 2011, les points d'amélioration suivants :

- 11 • la finalisation de certains engagements de 2010, le retard accusé en 2010
- 12 s'expliquant par une priorisation due à un accroissement significatif de la charge de
- 13 travail du Transporteur ;
- 14 • l'amélioration continue de certains processus communs dont ceux associés à la
- 15 coordination des actions des deux divisions lors de pannes ou d'interventions
- 16 planifiées, de même que lors de la réalisation des projets.

1.1.2 Partenariat qualité avec les clients point à point

17 Cet indicateur mesure la satisfaction de la clientèle qui utilise les services de transport de
 18 point à point du Transporteur. À cette fin, le Transporteur fait parvenir un formulaire
 19 d'évaluation à ses clients les plus actifs pour une année donnée. En 2009, quatre clients ont
 20 été sollicités et trois d'entre eux ont fourni leur évaluation. En 2010, cinq clients ont été
 21 sollicités et quatre d'entre eux ont fourni leur évaluation, dont deux clients n'ayant pas
 22 participé au processus d'évaluation en 2009.

**Tableau 2
Partenariat qualité avec les clients de point à point**

Indicateur	Années historiques											
	Exercices terminés le 31 décembre											
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010		
Satisfaction de la clientèle												
• Partenariat qualité avec les clients point à point	Unités de mesure	Indice 1 à 10	n.d.	n.d.	n.d.	7,7	7,9	7,9	7,5	8,3	7,3	8,5

23 On note une amélioration de la satisfaction de la clientèle entre 2009 et 2010, le
 24 Transporteur atteignant le plus haut taux de satisfaction depuis 2004. La migration vers
 25 webOasis de Open Acces Technology International, Inc. (OATI) fut un facteur de succès
 26 dans l'atteinte de ce résultat.

1 En effet, l'année 2010 fut marquée par la transition vers webOasis. Il s'agit d'un système de
2 réservation des services de transport utilisé par plusieurs autres transporteurs en Amérique
3 du Nord. Malgré les améliorations importantes apportées par ce système, ainsi que la
4 formation donnée aux clients, l'implantation du système webOasis à la fin 2010 fut un
5 changement majeur pour les clients qui n'étaient pas déjà familiers avec ce système. Le
6 Transporteur soutient actuellement ces clients et est confiant que ceux-ci sauront s'adapter
7 et apprécier les nombreuses fonctionnalités du système. D'autres détails sur webOasis sont
8 présentés à la pièce HQT-10, Document 1, section 4.

1.2 Fiabilité du service

1.2.1 Nombre de pannes et interruptions planifiées

Tableau 3
Nombre de pannes et interruptions planifiées

Indicateur	Années historiques										
	Exercices terminés le 31 décembre										
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
Fiabilité du service	Unité de mesure										
• Nombre de pannes et interruptions planifiées	Nombre	843	903	846	861	1 086	1 015	1 108	988	1 111	882

9 Le nombre de pannes et interruptions planifiées en 2010 (882) est en baisse de 21 % par
10 rapport à 2009. Il s'agit du meilleur résultat depuis 2004 où le nombre total était de 861.

11 La variation dans le nombre de pannes est principalement liée aux facteurs climatiques et
12 de délestage. On se rappelle que l'année 2009 a été marquée par des conditions
13 climatiques particulières, dont un épisode de verglas en Gaspésie en décembre 2009 ayant
14 eu un impact à la hausse sur le nombre de pannes.

15 Par ailleurs, le nombre d'événements mettant en cause des équipements, des interventions
16 humaines et des interruptions planifiées est à la baisse depuis les deux dernières années,
17 ce qui dénote une bonne maîtrise du Transporteur dans ses interventions.

1.2.2 Durée moyenne des pannes et interruptions planifiées

Tableau 4
Durée moyenne des pannes et interruptions planifiées

Indicateur	Années historiques										
	Exercices terminés le 31 décembre										
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
Fiabilité du service	Unité de mesure										
• Durée moyenne des pannes et interruptions planifiées	Minutes	85	44	207	39	48	58	58	59	168	70

18 La durée moyenne des interruptions (pannes et interruptions planifiées) en 2010 est
19 légèrement supérieure à la moyenne des années 2006 à 2008, l'année 2009 pouvant être
20 qualifiée d'exceptionnelle.

1 La durée des pannes est largement conditionnée par les impacts résultant d'événements
2 exceptionnels et particuliers, ce qui explique la valeur élevée obtenue en 2009 (verglas en
3 Gaspésie en décembre 2009), alors qu'en 2010, l'événement le plus marquant impliquait
4 une montgolfière.

5 La mise hors tension planifiée d'un client du Transporteur est généralement le résultat de
6 deux situations :

- 7 • une situation exceptionnelle qui nécessite la mise hors tension d'un client ;
- 8 • des travaux planifiés d'entretien sur des équipements qui alimentent des clients
9 sans possibilité d'alimentation de relève.

10 Pour cette dernière situation, il faut souligner que la durée et le nombre d'interruptions sont
11 intimement liés à la nature des travaux à effectuer et aux clients en cause. En 2010, des
12 travaux relatifs au poste Duncan (Baie James) ont doublé la durée moyenne des
13 interruptions planifiées.

1.2.3 Indice de continuité – Transport

14 L'indice de continuité Transport (« IC – Transport ») mesure la durée moyenne, en heures,
15 d'interruption de service par client compte tenu des pannes et des interruptions
16 programmées sur le réseau de transport.

17 Les résultats obtenus depuis 2001 sont présentés au tableau 5 en les ventilant à partir de
18 2003 selon les principales causes d'interruption.

Tableau 5
Indice de continuité – Transport

Indicateur	Années historiques										
	Exercices terminés le 31 décembre										
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
Fiabilité du service	Unité de mesure										
• IC-Transport	Heure/client	0,51	0,55	0,44	0,45	0,93	0,54	0,49	0,58	0,57	0,32
○ Facteurs climatiques	Heure/client	n.d	n.d	0,10	0,04	0,24	0,12	0,11	0,13	0,13	0,04
○ Défaillances d'équipement	Heure/client	n.d	n.d	0,18	0,14	0,30	0,22	0,17	0,15	0,10	0,09
○ Travaux programmés	Heure/client	n.d	n.d	0,03	0,07	0,04	0,04	0,05	0,13	0,05	0,03
○ Autres	Heure/client	n.d	n.d	0,13	0,20	0,35	0,16	0,16	0,17	0,30	0,16

19 L'IC – Transport constitue un des objectifs corporatifs du Transporteur approuvés par le
20 Conseil d'administration de l'entreprise (voir la section 2 du présent document).

21 Depuis le début des années 1990, cet indice a connu une nette amélioration, suivie d'une
22 stabilisation dans les années 2000. Néanmoins, en 2005, cet indice s'est temporairement
23 détérioré pour s'établir à 0,93 heure/client. Cet écart par rapport aux résultats des années
24 précédentes était principalement dû à cinq évènements majeurs qui, à eux seuls, avaient
25 contribué à 0,55 heure/client de la valeur finale de l'indice. À partir de 2006, les résultats
26 sont toutefois revenus à des valeurs plus près des résultats antérieurs.

1 Le résultat global de 2010 (0,32 heure/client) est en baisse de 44% par rapport à 2009. Un
2 événement important était venu marquer la performance en 2009 : les interruptions dues
3 aux conditions de givre, qui ont affecté particulièrement les clients de la région de la
4 Gaspésie au mois de décembre, ont contribué à elles seules à 0,092 heure/client de la
5 valeur de l'indice.

6 L'IC – Transport de 2010 est nettement inférieur à la moyenne des années 2001 à 2009 qui
7 se situe à 0,56 heure/client. L'atteinte de ce résultat est attribuable à de meilleures
8 conditions climatiques en 2010, de même qu'à une gestion optimale des travaux
9 programmés.

1.3 Évolution des coûts

1.3.1 Impact des nouvelles normes comptables (IFRS) sur les indicateurs de performance

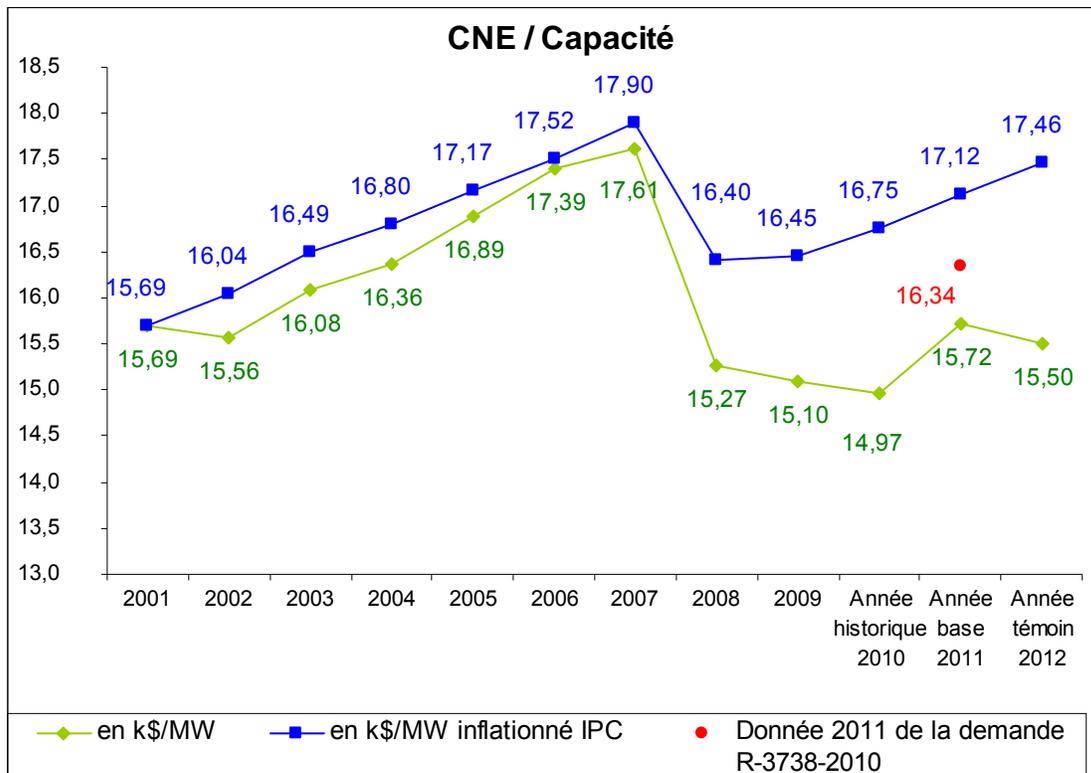
10 Le Transporteur a présenté dans sa demande R-3768-2011, à la pièce HQT-D-1,
11 Document 1, les impacts de modifications comptables découlant du passage aux IFRS le
12 1^{er} janvier 2012. Les résultats des indicateurs portant sur les coûts sont présentés selon les
13 IFRS pour l'année 2012 et selon les principes comptables généralement reconnus (PCGR)
14 pour les années antérieures.

1.3.2 Charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité du réseau en MW

15 Afin d'évaluer l'efficacité d'une activité, il est davantage pertinent d'analyser l'évolution des
16 coûts unitaires plutôt que le total des coûts engendrés pour réaliser cette activité. Le
17 Transporteur indique que sa charge de travail et, par conséquent, ses charges nettes
18 d'exploitation sont grandement influencées par l'évolution de la capacité de son réseau. Le
19 ratio des charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité du réseau en MW
20 représente à son avis un bon indicateur de sa performance.

21 La figure 1 présente l'évolution de ce ratio depuis 2001 jusqu'à sa projection en 2012.

Figure 1
Charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité du réseau en MW



1 Le figure 1 démontre l'efficacité du Transporteur à maintenir l'évolution de ses charges
2 nettes d'exploitation en fonction de la capacité du réseau en deçà de la croissance de
3 l'indice des prix à la consommation (IPC) et ce, durant toute la période de 2001 à 2012.

4 **Constats concernant l'année 2010**

5 Dans la demande R-3738-2010, l'écart entre le ratio de l'année 2010 et ce même ratio,
6 auquel est ajoutée une valeur d'inflation égale à celle de l'IPC, était évalué à 1,02 k\$/MW
7 pour 2010.

8 En fonction des données réelles inscrites à la figure 1, l'écart entre les deux ratios est de
9 1,78 k\$/MW pour 2010. Cette amélioration est due notamment à la réduction du coût de
10 retraite net ainsi qu'à l'augmentation des prestations de travail (voir la pièce HQT-6,
11 Document 2 pour plus d'informations relatives aux charges nettes d'exploitation).

12 **Prévisions concernant l'année 2011**

13 Dans le dossier R-3738-2010, l'écart entre le ratio des charges nettes d'exploitation en
14 fonction de la capacité du réseau en MW de l'année projetée 2011 et ce même ratio, auquel
15 est ajoutée une valeur d'inflation égale à celle de l'IPC, était évalué à 0,71 k\$/MW pour
16 2011.

1 En fonction des données projetées pour l'année 2011 inscrites à la figure 1, l'écart entre ces
2 deux ratios est de 1,40 k\$/MW pour 2011. Si elles s'avèrent justes, ces projections
3 témoignent de la performance du Transporteur.

4 **Prévisions concernant l'année 2012**

5 Pour l'année 2012, le ratio des charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité du
6 réseau en MW s'établit à 15,50 k\$ par MW, soit 1,96 k\$/MW (12,6 %) en deçà du même
7 ratio auquel est ajoutée une valeur d'inflation égale à celle de l'IPC qui est prévue pour
8 2012. Si elles s'avèrent justes, ces projections témoignent de la performance du
9 Transporteur.

10 Les données utilisées pour calculer les ratios de la figure 1 sont présentées au tableau 6.

Tableau 6
Charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité du réseau en MW

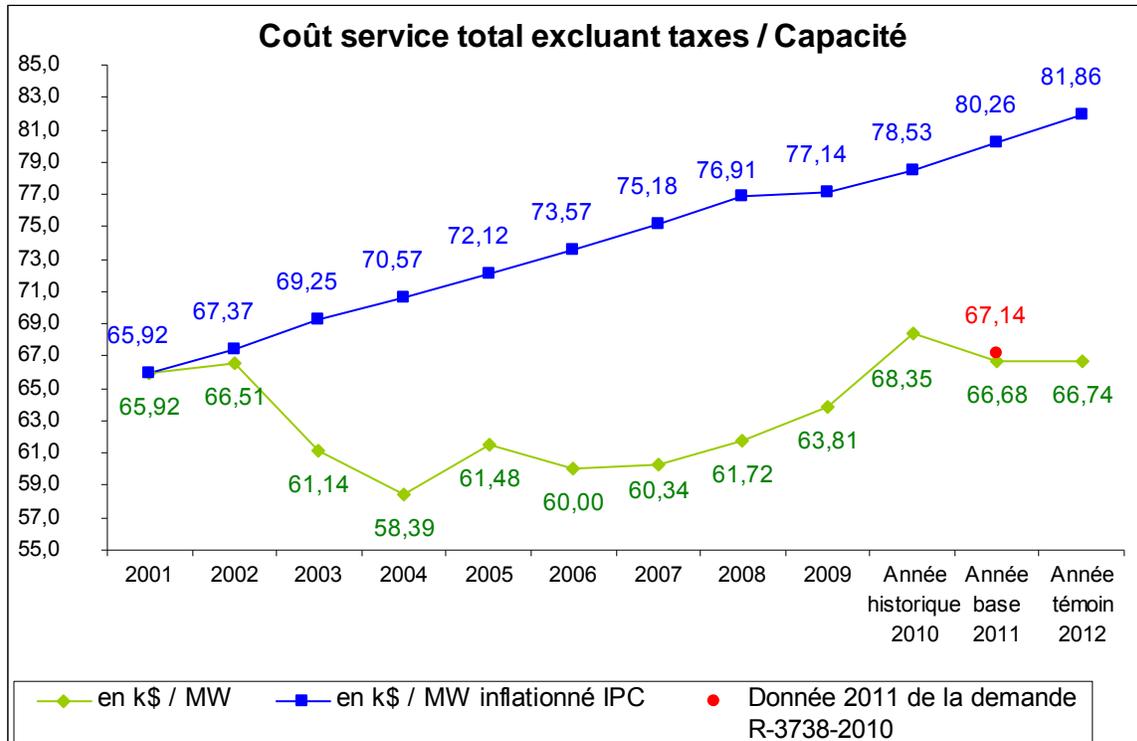
	Charges nettes d'exploitation	Capacité du réseau de transport	en k\$ / MW	en k\$ / MW inflationné IPC	% IPC
2001	574,2	36 585	15,69	15,69	
2002	569,2	36 585	15,56	16,04	2,2%
2003	603,6	37 529	16,08	16,49	2,8%
2004	635,6	38 861	16,36	16,80	1,9%
2005	666,0	39 438	16,89	17,17	2,2%
2006	710,3	40 841	17,39	17,52	2,0%
2007	733,6	41 649	17,61	17,90	2,2%
2008	638,6	41 834	15,27	16,40	2,3%
2009	639,3	42 340	15,10	16,45	0,3%
Année historique 2010	634,4	42 391	14,97	16,75	1,8%
Année base 2011	682,8	43 448	15,72	17,12	2,2%
Année témoin 2012	694,8	44 813	15,50	17,46	2,0%

1.3.3 Coût de service total, excluant les taxes, en fonction de la capacité du réseau en MW

11 Le ratio du coût de service total excluant les taxes, en fonction de la capacité du réseau de
12 transport permet d'obtenir un indicateur complémentaire à celui des charges nettes
13 d'exploitation en fonction de cette même capacité. En effet, il inclut, en plus des charges
14 nettes d'exploitation, les achats de services de transport, les achats d'électricité,
15 l'amortissement, les frais corporatifs, les intérêts liés au remboursement gouvernemental,
16 les revenus de la facturation externe ainsi que le rendement sur la base de tarification.

17 Le figure 2 présente l'évolution de ce ratio depuis 2001 jusqu'à sa projection en 2012.

Figure 2
Coût de service total, excluant les taxes,
en fonction de la capacité du réseau en MW



- 1 La figure 2 démontre l'efficacité du Transporteur à maintenir l'évolution de son coût de service total en fonction de la capacité du réseau en deçà de la croissance de l'indice des prix à la consommation (IPC) et ce, durant toute la période de 2001 à 2012.
- 2
- 3
- 4 Les données utilisées pour calculer les ratios de la figure 2 sont présentées au tableau 7.

Tableau 7
Coût de service total excluant les taxes
en fonction de la capacité du réseau en MW

	Coût du service total excluant les taxes	Capacité du réseau de transport	en k\$ / MW	en k\$ / MW inflationné IPC	% IPC
2001	2 411,6	36 585	65,92	65,92	
2002	2 433,1	36 585	66,51	67,37	2,2%
2003	2 294,6	37 529	61,14	69,25	2,8%
2004	2 268,9	38 861	58,39	70,57	1,9%
2005	2 424,7	39 438	61,48	72,12	2,2%
2006	2 450,4	40 841	60,00	73,57	2,0%
2007	2 513,1	41 649	60,34	75,18	2,2%
2008	2 582,1	41 834	61,72	76,91	2,3%
2009	2 701,9	42 340	63,81	77,14	0,3%
Année historique 2010	2 897,6	42 391	68,35	78,53	1,8%
Année base 2011	2 897,1	43 448	66,68	80,26	2,2%
Année témoin 2012	2 990,8	44 813	66,74	81,86	2,0%

1.3.4 Coût des immobilisations nettes en fonction de la capacité du réseau de transport en MW

- 1 L'évolution du ratio correspondant au coût des immobilisations nettes en fonction de la
- 2 capacité du réseau de transport est présentée au tableau 8.

Tableau 8
Coût des immobilisations nettes en fonction
de la capacité du réseau de transport en MW

Indicateur	Années historiques										
	Exercices terminés le 31 décembre										
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
Évolution du coût des immobilisations											
• Coût des immobilisations nettes sur la capacité du réseau de transport	k\$/MW	377,45	376,88	381,31	369,16	368,60	363,11	360,65	377,96	388,87	394,56

- 3 Le résultat obtenu en 2010 permet d'observer une légère hausse du ratio par rapport à celui
- 4 de 2009 due à la mise en service d'immobilisations comme le poste de transport Anne-
- 5 Hébert (315 kV-25 kV) et le déploiement de la ligne Chénier-Outaouais (315 kV).

1.3.5 Coût total par rapport à la valeur totale de l'actif

- 6 Dans sa décision D-2010-032 (p. 23), la Régie demande au transporteur de présenter les
- 7 résultats depuis 2001 de l'indicateur suivant : mises en service en fonction des variations de
- 8 la capacité du réseau en MW. Dans sa demande R-3738-2010, compte tenu des difficultés
- 9 d'interprétation liées à l'indicateur demandé par la Régie, le Transporteur réitère la
- 10 proposition qu'il a faite dans le cadre de sa demande R-3706-2009 d'avoir plutôt recours
- 11 aux indicateurs de performance mesurant le coût total (dépenses en exploitation et en
- 12 maintenance et coût des nouveaux investissements) par rapport à la valeur totale de l'actif

1 respectivement pour les lignes et pour les postes. Ces indicateurs sont utilisés par la firme
 2 PA Consulting Group (PA Consulting) dans le cadre des balisages auxquels le Transporteur
 3 participe. De l'avis de cette firme, il s'agit d'indicateurs qui permettent de représenter le plus
 4 adéquatement les coûts liés aux nouveaux investissements.

5 Dans sa décision D-2011-039, la Régie a accueilli la proposition du Transporteur relative à
 6 l'indicateur des coûts des nouveaux investissements. Ainsi, le Transporteur présente au
 7 tableau 9 les résultats depuis 2005 de l'indicateur suivant : coût total par la valeur totale de
 8 l'actif respectivement pour les lignes et pour les postes. Outre l'analyse des résultats du
 9 Transporteur présentée ci-dessous, la Régie peut comparer les résultats du Transporteur à
 10 la moyenne des résultats des entreprises participant au balisage (voir HQT-3, Document 3,
 11 section 1.1 et 1.2).

Tableau 9
Coût total par rapport à la valeur totale de l'actif

Indicateur	Années historiques										
	Exercices terminés le 31 décembre										
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
Évolution du coût total par rapport à la valeur totale de l'actif											
	Unité de mesure										
• Lignes Coût total / valeur totale des actifs	%	n/d	n/d	n/d	n/d	2,56	3,69	3,46	3,10	3,13	4,06
• Postes Coût total / valeur totale des actifs	%	n/d	n/d	n/d	n/d	8,20	8,18	7,34	8,11	11,20	7,81

* Cet indicateur est disponible depuis 2005 étant lié à l'exercice de balisage auprès de PA Consulting

12 L'indicateur lignes indique une croissance de 0,93% de 2009 à 2010, principalement due à
 13 l'investissement de la ligne Chénier-Outaouais (114 km).

14 Les résultats de l'indicateur lié aux postes démontrent, en 2010, un retour à la moyenne des
 15 années 2006 à 2008. La croissance de 3,09% de 2008 à 2009 était liée à la mise en service
 16 du poste de l'Outaouais.

1.4 Indicateurs environnementaux

1.4.1 Résultats de la réflexion du Transporteur aux fins de développer un ou des indicateurs de la performance environnementale

17 1) Contexte réglementaire

18 Dans sa décision D-2005-50 du 31 mars 2005, la Régie a indiqué les 23 indicateurs
 19 de performance qu'elle souhaitait suivre dont trois indicateurs environnementaux
 20 qui étaient déjà utilisés dans l'entreprise² : le nombre de déversements accidentels
 21 par année déclarés aux autorités; les superficies traitées à l'aide de phytocides

² La Régie indique à la page 25 de sa décision, qu'à la lecture du *Rapport sur le développement durable d'Hydro-Québec 2003*, elle comprend que l'entreprise maintient en substance trois des cinq indicateurs environnementaux proposés par le RNCREQ. Elle demande au Transporteur de présenter les résultats de ces trois indicateurs environnementaux.

1 dans les emprises des lignes de transport et le taux de réutilisation des huiles
2 minérales.

3 À la suite d'un rapport déposé par le Transporteur en décembre 2005³ sur la
4 réglementation de sa performance dans lequel il proposait la tenue de rencontres
5 techniques notamment sur les indicateurs de performance, la Régie, dans sa
6 décision D-2006-99, a ordonné la création d'un groupe de travail pour examiner la
7 réglementation de la performance du Transporteur, entre autres, les indicateurs de
8 performance. Les participants étaient le Transporteur, les intervenants reconnus au
9 dossier R-3549-2004⁴ et des représentants de la Régie. Plusieurs rencontres ont
10 été tenues en 2006 et 2007. Les intervenants ont retenu les services d'experts
11 notamment ceux de M. Philippe Dunsy sur les indicateurs environnementaux. Le
12 6 juillet 2007, le groupe de travail (à l'exclusion de représentants de la Régie) a
13 déposé son *Rapport à la Régie de l'énergie sur la réglementation de la*
14 *performance du Transporteur* y compris ses recommandations quant aux
15 indicateurs de performance. Le rapport d'expertise de M. Dunsy sur les indicateurs
16 environnementaux était joint à ce rapport.

17 Dans sa décision D-2008-019, la Régie a retenu 21 des 23 indicateurs de
18 performance ciblés dans sa décision D-2005-50, dont les trois indicateurs
19 environnementaux mentionnés précédemment.

20 Les indicateurs environnementaux ont par la suite fait l'objet de plusieurs
21 commentaires et évaluations de la part de la Régie (notamment dans sa décision
22 D-2009-015) ainsi que d'intervenants et du Transporteur (notamment dans le cadre
23 de la demande tarifaire R-3706-2009).

24 Dans sa décision D-2010-032 (page 25), la Régie a constaté que la pertinence des
25 indicateurs environnementaux retenus à ce jour était remise en question par
26 certains intervenants. Elle a demandé au Transporteur d'évaluer la possibilité de
27 remplacer les indicateurs environnementaux retenus aux fins réglementaires ou
28 d'en ajouter, en tenant compte notamment des indicateurs proposés par les
29 intervenants.

30 Le Transporteur a proposé à cette fin, dans sa demande tarifaire 2011⁵, de réaliser
31 une démarche en plusieurs étapes afin d'évaluer et au besoin de revoir les

³ Le rapport *Réglementation de la performance du Transporteur* donnait suite à la décision D-2005-50 ainsi qu'à un engagement pris par le Transporteur dans le cadre des phases 1 et 2 de la demande tarifaire 2005 (R-3549-2004 et R-3557-2004)

⁴ ACEF de Québec ; AIEQ ; AQCIE/CIFQ ; FCEI ; OC ; RNCREQ ; UC et UMQ. Il est à noter que le GRAME et SÉ-AQLPA n'étaient pas des intervenants reconnus au dossier R-3549-2004 et n'ont par conséquent pas participé au groupe de travail.

⁵ R-3738-2010, HQT-3, Document 2, pages 16 et 17

1 indicateurs environnementaux utilisés aux fins réglementaires. Cette démarche
2 prévoyait entre autres une rencontre pour discuter avec les intervenants vers la fin
3 de l'été ou au début de l'automne 2010⁶ en vue de la production d'un rapport sur
4 les résultats de la démarche en décembre 2011.

5 Dans sa décision D-2011-039 du 6 avril 2010 (page 23), la Régie demande au
6 Transporteur de présenter dans le cadre de sa prochaine demande tarifaire son
7 rapport sur la possibilité de remplacer les indicateurs environnementaux retenus
8 aux fins réglementaires et le cas échéant d'en proposer de nouveaux.

9 Le Transporteur donne suite à cette demande dans les paragraphes qui suivent et
10 fait état des résultats de la démarche qu'il a effectuée et qui l'amène à proposer le
11 suivi de trois nouveaux indicateurs de la performance environnementale (IPE) dont
12 il fournit également les résultats pour la période de 2007 à 2010.

13 Le Transporteur souligne, comme il l'explique plus loin, qu'il a analysé et tenu
14 compte des indicateurs proposés par les intervenants (GRAME et SÉ-AQLPA)⁷.
15 Une rencontre avec ces derniers n'a cependant pas pu avoir lieu avant le dépôt de
16 la présente demande tarifaire compte tenu des délais serrés avec lesquels le
17 Transporteur a dû composer pour terminer sa démarche et en présenter les
18 résultats. Dans le cadre des activités courantes du Transporteur en matière
19 environnementale, le printemps constitue en effet une des périodes qui exige de la
20 part des ressources des disponibilités et du temps de façon plus concentrée, par
21 exemple dans le cadre du processus annuel de vérification environnementale.
22 Toutefois, le Transporteur indique qu'il est disposé à rencontrer les intervenants et
23 el personnel de la Régie dans le cadre d'une rencontre technique pour discuter plus
24 amplement de la démarche qu'il a effectuée afin d'identifier des IPE appropriés
25 pour le suivi réglementaire de la Régie.

26 Par ailleurs, le Transporteur rappelle qu'il présente les résultats 2001-2010 des
27 indicateurs environnementaux actuellement suivis par la Régie (voir tableau A1-1
28 de l'annexe 1) et fournit plus particulièrement l'analyse de l'indicateur relatif aux
29 déversements accidentels par année déclarés aux autorités (voir section 1.4.2), cet
30 indicateur faisant partie des indicateurs pour lesquels la Régie souhaite que le
31 Transporteur fournisse une analyse explicative de leur évolution (voir la décision
32 D-2010-032 aux pages 25 à 27).

⁶ Voir R-3738-2010, HQT-13, Document 1, R3.2

⁷ Cette analyse est présentée à l'annexe 2.

1 2) Contexte et cadre d'analyse

2 Le Transporteur souhaite faire état de certains éléments importants du contexte
3 dans lequel s'est inscrite sa démarche. Il souligne tout d'abord que le cadre
4 réglementaire et le statut particulier du Transporteur, à titre d'entreprise publique,
5 complexifient la définition des IPE. Ceux-ci doivent tenir compte à la fois des
6 exigences règlementaires provenant de la Régie et des orientations politiques du
7 gouvernement, notamment la *Stratégie gouvernementale de développement*
8 *durable 2008-2013*, de même que des indicateurs de la *Global Reporting Initiative*
9 (GRI), dont un bon nombre sont traités dans le *Rapport sur le Développement*
10 *durable* produit chaque année par Hydro-Québec.

11 De plus, la prise en considération d'aspects environnementaux significatifs est
12 essentielle pour éviter de se dissocier des véritables enjeux et des pratiques de
13 l'entreprise. Le Transporteur souligne à cet égard, que les IPE utilisés sont définis
14 en fonction de deux niveaux d'enjeux. On retrouve ainsi des IPE :

- 15 ◦ stratégiques: IPE qui découlent des objectifs généraux et du plan d'action de
16 développement durable d'Hydro-Québec ainsi que des objectifs stratégiques du
17 Transporteur ;
- 18 ◦ tactiques et opérationnels: IPE qui découlent des objectifs et des enjeux
19 environnementaux spécifiques du Transporteur.

20 Les IPE stratégiques permettent d'avoir une vision des aspects environnementaux
21 les plus significatifs ce qui amène le Transporteur à les privilégier aux fins du suivi
22 réglementaire par la Régie. Les IPE tactiques et opérationnels visent des aspects
23 plus spécifiques et relèvent davantage de la gestion et des suivis plus précis
24 effectués par le Transporteur.

25 Par ailleurs, la plupart des IPE comportent la difficulté d'établir des indicateurs
26 mesurables, fiables, crédibles, comparables dans le temps, utilisables et reflétant
27 les attentes des parties prenantes. Il existe de très nombreuses études sur le
28 caractère imparfait des IPE et des pratiques de divulgation de l'information
29 (*reporting*) dans ce domaine. Donc, quels que soient les indicateurs choisis, ces
30 derniers seront toujours critiquables et limités en raison notamment de la
31 complexité inhérente aux enjeux environnementaux et de la croyance assez
32 simplificatrice que plus d'informations dans ce domaine équivaut nécessairement à
33 plus de transparence.

34 L'analyse de la pertinence de divers IPE a été réalisée en tenant compte de la
35 situation interne globale du Transporteur (mission, orientations stratégiques, enjeux
36 environnementaux spécifiques et saillants), du contexte institutionnel propre à

1 l'entreprise, de l'examen et de la vérification des indicateurs suivis par d'autres
2 entreprises similaires.

3 Le Transporteur a également tenu compte de l'objectif de la Régie mentionné dans
4 sa décision D-2011-039 (page 22) qui est de s'assurer que le Transporteur puisse
5 assumer ses obligations réglementaires et suivre les enjeux environnementaux qui
6 peuvent avoir un impact significatif sur ses coûts et ses tarifs. Il a aussi tenu
7 compte du fait que la Régie, dans cette même décision, indique qu'elle « ne juge
8 pas utile de recevoir les données qui font double emploi avec celles qui font déjà
9 l'objet de rapports ou suivis par d'autres instances plus directement impliquées au
10 niveau des impacts environnementaux des opérations du Transporteur.»

11 De façon générale, le développement d'IPE adaptés aux besoins de l'entreprise
12 permet de se mesurer et de répondre à plusieurs objectifs essentiels, tels que :

- 13 ◦ Identifier et faire un suivi des aspects environnementaux significatifs ;
- 14 ◦ Faciliter le développement d'objectifs environnementaux clairs ;
- 15 ◦ Mobiliser les ressources et les employés pour l'amélioration continue des
16 performances concernant des enjeux importants ;
- 17 ◦ Favoriser la communication environnementale interne ;
- 18 ◦ Faciliter la comparaison dans le temps et entre les entreprises d'un même
19 secteur ;
- 20 ◦ Répondre au besoin d'information des parties prenantes sur certains enjeux ;
- 21 ◦ Améliorer la mesure des bénéfices et des coûts environnementaux ;
- 22 ◦ Répondre aux exigences de système de gestion environnementale de type
23 ISO 14001 et de lignes directrices de divulgation (*reporting*) comme celles de la
24 GRI ;
- 25 ◦ Favoriser la responsabilisation et l'imputabilité (*accountability*) par rapport aux
26 performances environnementales.

27 De plus, les objectifs inscrits au *Plan d'action de développement durable*
28 *2009-2013* d'Hydro-Québec et les IPE qui leurs sont associés permettent de faire
29 état de la performance environnementale de l'entreprise. Le Transporteur
30 mentionne aussi que le suivi environnemental des principaux projets
31 d'investissements en matière de transport, qui constituent une partie importante
32 des activités du Transporteur, est exposé dans le *Rapport sur le Développement*
33 *durable* d'Hydro-Québec.

34 Par ailleurs, la tendance actuelle est d'appliquer les indicateurs proposés par la
35 GRI. La GRI est considérée comme le standard international le plus détaillé et le

1 plus rigoureux pour guider le choix des indicateurs. Une des spécificités de la GRI
2 est de proposer des suppléments sectoriels (énergie, mines et métaux, services
3 financiers, etc.) mettant de l'avant des indicateurs de performance adaptés aux
4 besoins plus spécifiques de ces secteurs d'activités. La publication en 2009 d'un
5 supplément sectoriel destiné aux entreprises d'électricité facilite, en théorie,
6 l'identification d'IPE pertinents.

7 Le suivi des IPE sur des enjeux particulièrement stratégiques pour l'entreprise
8 exige avant tout une accessibilité et une continuité des données à compiler. La
9 définition de l'IPE dans un protocole technique rigoureux en facilitera l'interprétation
10 par la Régie et les parties prenantes.

11 Comme le Transporteur l'a mentionné précédemment les IPE stratégiques du
12 Transporteur permettent de mesurer des résultats globaux par rapport à la mission,
13 aux objectifs généraux et aux plans d'action de l'entreprise en matière
14 d'environnement et de développement durable.

15 De plus, conformément à l'objectif poursuivi par la Régie mentionné
16 précédemment, les IPE à retenir sont ceux qui auront un impact significatif direct ou
17 indirect sur les coûts de transport de l'électricité et les tarifs.

18 Ainsi, le Transporteur propose, aux fins du suivi réglementaire, des IPE
19 stratégiques qui font partie ou découlent des IPE traités dans le *Rapport sur le*
20 *Développement durable* de l'entreprise et qui sont liés aux indicateurs de la GRI.
21 Les IPE proposés ont un impact sur les coûts et les tarifs comme cela est expliqué
22 au point 3) suivant.

23 Comme il l'a mentionné précédemment, le Transporteur a analysé les indicateurs
24 micro-environnementaux et macro-environnementaux (développement durable)
25 proposés par SÉ-AQLPA et le GRAME (les « intervenants ») dans le dossier
26 R-3738-2010⁸. Dans le tableau A-2-1 de l'annexe 2, le Transporteur reprend la liste
27 de ces indicateurs en indiquant, en regard de chacun selon le cas, l'IPE proposé
28 par le Transporteur qui rejoint en tout ou en partie l'indicateur proposé par les
29 intervenants ou le motif justifiant la non-utilisation de l'indicateur. Par ailleurs le
30 Transporteur souligne que les IPE qu'il propose correspondent à des enjeux et
31 objectifs environnementaux que les intervenants souhaitent aborder.

32 3) Enjeux et objectifs environnementaux visés par les IPE proposés

33 Après analyse et réflexion, le Transporteur a retenu des IPE liés aux trois enjeux ou
34 objectifs environnementaux suivants :

⁸ Pièce SÉ-AQLPA_GRAME-1

- 1 ◦ La maîtrise intégrée de la végétation
- 2 ◦ La gestion des matières résiduelles (MR) et des huiles isolantes minérales
- 3 (HIM)
- 4 ◦ La gestion des déversements accidentels.

5 La maîtrise intégrée de la végétation (MIV) a pour objectif l'application du bon mode
6 au bon endroit et au bon moment. Cette approche vise dans un premier temps à
7 atteindre une stabilité du cycle de MIV. Des budgets spécifiques font d'ailleurs
8 l'objet d'une demande dans la présente cause tarifaire. Progressivement la MIV
9 entraînera une optimisation des cycles de retour des travaux d'entretien de la
10 végétation dans les emprises. L'atteinte de cet objectif pourrait
11 éventuellement générer des impacts positifs sur les coûts de transport (réduction
12 du nombre d'intervention réduisant les coûts des matières premières, de transport,
13 de main d'œuvre, etc.).

14 Une gestion améliorée des matières résiduelles (MR) et des huiles isolantes
15 minérales (HIM) permet de réduire à la source les impacts sur l'environnement et
16 entraîne une diminution des coûts d'approvisionnement et de traitement. De plus,
17 les conséquences sont directes sur la réduction de l'utilisation des matières
18 premières de l'environnement.

19 La Régie suit le nombre de déversements accidentels depuis plusieurs années. Cet
20 indicateur ne remplit pas l'objectif poursuivi par la Régie mentionné précédemment
21 puisque la plupart des déversements n'ont pas d'impact significatif sur les coûts. De
22 plus, le Transporteur rend déjà des comptes en ce qui concerne tous les
23 déversements (nombre, quantité d'huile et réhabilitation) aux instances
24 gouvernementales.

25 Par contre, les déversements accidentels de plus de 4 000 litres dans
26 l'environnement présentent davantage d'intérêt, car ce sont ceux qui ont le plus
27 d'impacts. Ils nécessitent des travaux de nettoyage et de caractérisation (gestion
28 de sols-eau) importants qui occasionnent des coûts imprévus. Ces accidents
29 imprévisibles auront pour conséquence d'influencer les coûts de transport dans une
30 approche globale de gestion de la maintenance des équipements.

31 4) Mise en garde concernant les limites des indicateurs

32 Les IPE actuellement mesurés et suivis pour la Régie présentent certaines limites
33 de par leur caractère très restrictif. De façon paradoxale, plusieurs
34 recommandations provenant des rapports d'experts présentés par les intervenants
35 dans les demandes tarifaires antérieures du Transporteur tendent à renforcer ce
36 problème en demandant encore plus de détails sur des indicateurs qui, au départ,

1 sont assez « pointus » et qui ne reflètent pas réellement la performance
2 environnementale du Transporteur, ni les efforts consacrés à ce domaine.

3 Les nouveaux indicateurs de performance issus de la démarche réalisée par le
4 Transporteur permettront de :

5 ◦ donner une vision plus complète et moins restrictive des performances
6 environnementales du Transporteur ;

7 ◦ couvrir des enjeux importants et priorités par le Transporteur et qui ont un
8 impact sur les coûts ;

9 ◦ utiliser des indicateurs aussi normalisés que possible pour limiter les ambiguïtés
10 d'utilisation et renforcer leur légitimité sociale.

11 5) Proposition de nouveaux IPE

12 Les indicateurs proposés sont présentés dans le tableau 10 suivant. Le
13 Transporteur fournit à la section 6) les résultats et une analyse de ces nouveaux
14 IPE pour les années 2007 à 2010.

Tableau 10
Indicateurs de la performance environnementale aux fins réglementaires proposés par le Transporteur

Enjeu ou objectif environnemental	Indicateur de performance environnementale (IPE)	Type de mesure	Unité de mesure	Référence GRI
Maîtrise intégrée de la végétation dans les emprises de lignes de transport	Superficie traitée mécaniquement et sélectivement à l'aide de phytocides et Superficie totale des emprises à entretenir	Quantitative	Superficie en hectares	EN1 (Quantité de matériaux utilisés)
Gestion des matières résiduelles (MR) et des huiles isolantes minérales (HIM)	Les achats, la récupération, le réemploi et le recyclage des MR et HIM	Quantitative	Quantité (kg) de MR par catégorie et HIM (litres), valorisée, recyclée ou réutilisée / an	EN2 (Utilisation de matériaux recyclés) EN22 (Quantité totale de déchets)
Gestion des déversements accidentels	Les déversements accidentels de plus de 4 000 litres dans l'environnement	Quantitative	Nombre de déversements / an	EN22 (Quantité totale de déchets)

1 6) Résultats 2007-2010 des IPE proposés

2 Superficie traitée mécaniquement et sélectivement à l'aide de phytocides et
3 Superficie totale des emprises à entretenir

4 Les tableaux suivants présentent les résultats de cet IPE pour les années 2007 à
5 2010. La superficie des emprises de lignes de transport à entretenir en 2010 est de
6 167 427 hectares. Il est à noter qu'Hydro-Québec utilise moins de 0,2 % des
7 pesticides vendus annuellement au Québec.

Tableau 11
Superficie totale des emprises à entretenir (ha)

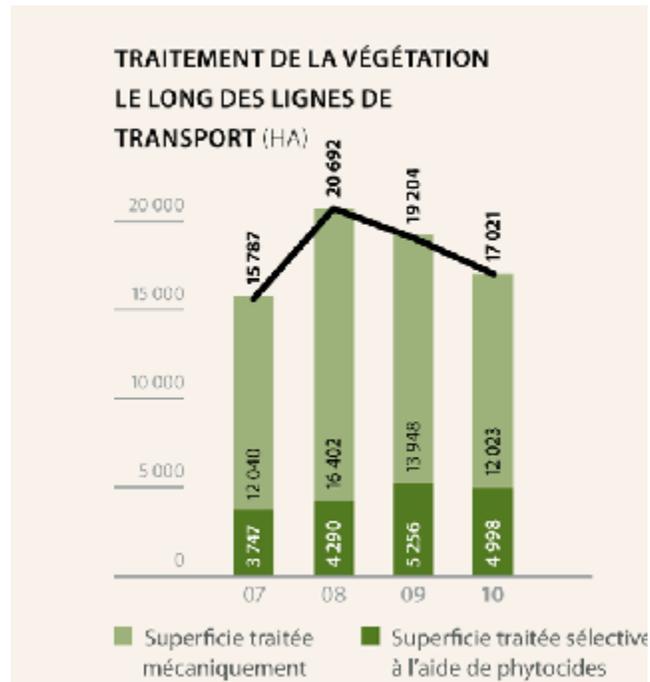
2007	2008	2008	2010
164 918	163 063	164 105	167 427

Tableau 12
Superficie traitée mécaniquement et sélectivement (ha)

	2007	2008	2009	2010
Superficie traitée mécaniquement (ha)	12 040	16 402	13 948	12 023
Superficie traitée sélectivement à l'aide de phytocides (ha)	3 747	4 290	5 256	4 998
Superficie traitée totale	15 787	20 692	19 204	17 021
% Traité mécaniquement / Total traité	76	79	73	71

8 La figure suivante illustre les données du tableau précédent. Cette figure est présentée
9 dans le *Rapport sur le Développement durable 2010* d'Hydro-Québec (page 23).

Figure 3
Traitement de la végétation le long des lignes de transport (ha)



1 Achats, récupération, réemploi et recyclage des MR et HIM

2 *Matières résiduelles (MR)*

3 Compte tenu des délais avec lesquels le Transporteur a dû composer, il n'a pas été
4 en mesure, avant le dépôt de la présente demande tarifaire, de dégager les
5 informations relatives au Transporteur qui sont comprises dans l'ensemble des
6 informations sur les MR d'Hydro-Québec présentées dans le *Rapport sur le*
7 *Développement durable 2010* (page 26). Ces informations pourront être présentées
8 ultérieurement.

9 *Huile isolante minérale (HIM)*

10 Le tableau ci-dessous présente les résultat de cet IPE. Les huiles récupérées
11 combtent la totalité des besoins de l'entreprise. Elles sont décontaminées et
12 régénérées pour leur réemploi dans les équipements. Les huiles ne pouvant pas
13 être régénérées font l'objet d'une valorisation énergétique. Il est à noter que les
14 données 2008 ne sont pas disponibles pour le moment et qu'elles pourront être
15 présentées ultérieurement.

**Tableau 13
Achat, récupération, réemploi et recyclage des HIM**

Traitement appliqué aux huiles isolantes (litre)	2007	2008	2009	2010
Volume d'huile isolante régénérée dans l'un des centres de régénération d'Hydro-Québec et éventuellement réemployée dans les équipements électriques.	822 731	ND	402 616	693 339
Volume d'huile isolante régénérée directement sur le site de l'équipement (par exemple dans les postes de transport) et éventuellement réemployée.	1 712 574	ND	1 361 788	661 546
Volume d'huile isolante régénérée par un fournisseur externe et éventuellement réemployée dans les équipements électriques.	1 457 674	ND	2 278 377	2 019 956
Volume total d'huile isolante RÉEMPLOYÉE (litre) (A)	3 992 979	0	4 042 781	3 374 841
Volume d'huile isolante RECYCLÉE (par exemple utilisée par des recycleurs à d'autres fins comme ajout pour l'asphalte ou pour en faire des huiles lubrifiantes)	0	0	0	0
Volume d'huile isolante VALORISÉE (par exemple utilisation de la valeur calorifique à des fins de chauffage ou de production d'énergie)	374 069	ND	531 723	334 904
Volume d'huile isolante ÉLIMINÉE (par exemple incinérée comme déchet sans en recouvrer l'énergie calorifique)	0	0	0	0
Volume d'huile isolante RECYCLÉE, VALORISÉE ET ÉLIMINÉE (litre) (B)	374 069	0	531 723	334 904
Volume d'huile isolante RÉCUPÉRÉ (C) = A+B	4 367 048	0	4 574 504	3 709 745
Volume d'huile neuve achetée (litre)	0	0	1010	0
Proportion d'huile RÉEMPLOYÉE (A)/(C)	91,4%	ND	88,4%	91,0%

- 1 La figure suivante illustre les résultats présentés au tableau précédent quant à la
- 2 récupération et au réemploi des HIM. Cette figure est présentée dans le *Rapport sur le*
- 3 *Développement durable 2010* (page 20).

Figure 4
Récupération et réemploi des HIM



1 Déversements accidentels de plus de 4000 litres dans l'environnement
 2 Le tableau ci-dessous présente les résultats de cet indicateur. Les déversements
 3 accidentels mesurés sont ceux de plus de 4 000 litres qui ont atteint
 4 l'environnement et été déclarés au ministère du Développement Durable, de
 5 l'Environnement et des Parcs du Québec.

Tableau 14
Déversements accidentels de plus de 4 000 litres dans l'environnement

Année	2007	2008	2009	2010
Nombre de déversement > 4 000 litres	ND	1	2	1

6 Pour 2007, les données ne sont pas disponibles actuellement mais pourront être
 7 présentées ultérieurement. En 2008, l'huile déversée a été récupérée. Toutefois,
 8 environ 10 % du déversement n'a pu être récupéré notamment en raison du fait
 9 qu'une partie de l'huile a été brûlée. Deux déversements accidentels dont la
 10 quantité de liquide déversée est supérieure à 4 000 litres ont eu lieu en 2009.
 11 L'huile d'un des déversements a été récupéré à 90 %.

1 Les sols contaminés restants sont bien documentés et les HIM pourront
2 éventuellement être récupérées. L'autre déversement accidentel dont la quantité
3 était supérieure à 4 000 litres est constitué d'un mélange d'eau/glycol. Le mélange
4 d'eau/glycol déversé a été entièrement récupéré. Pour l'événement de 2010, la
5 récupération de l'huile déversée est toujours en cours.

1.4.2 Indicateur relatif aux déversements accidentels actuellement suivi par la Régie

6 Cet indicateur mesure le nombre de déversements accidentels par année déclarés aux
7 autorités. Le tableau suivant présente les résultats de cet indicateur depuis 2001.

**Tableau 15
Déversements accidentels**

Indicateur	Années historiques										
	Exercices terminés le 31 décembre										
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
Environnement	Unité de mesure										
• Déversements accidentels	Nombre	33	47	37	51	59	62	40	41	37	38

8 Tout déversement accidentel portant atteinte à l'environnement (eau, air, sol,) doit être
9 déclaré au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du
10 Québec, peu importe la quantité (sauf exception pour les halocarbures où des quantités
11 minimales sont prescrites par règlement).

12 Lorsque survient un déversement, le Transporteur s'assure d'intervenir le plus rapidement
13 possible et d'aviser les autorités concernées dans les meilleurs délais. Des structures
14 d'alerte pour communiquer les urgences environnementales sont disponibles dans les
15 installations de même que des plans d'intervention. Les installations du Transporteur
16 possèdent également des plans de mesure d'urgence mis à jour et testés périodiquement.

17 Le nombre de déversements accidentels est demeuré stable entre 2009 et 2010.

2 Objectifs corporatifs

18 Le Transporteur présente dans cette section des informations sur les objectifs corporatifs
19 qui sont établis aux fins des régimes d'intéressement et de rémunération variable dans le
20 cadre du processus de planification annuelle du plan d'affaires.

21 Les objectifs corporatifs et les résultats atteints de l'année 2010 sont reproduits au
22 tableau 16, alors que le tableau 17 illustre les objectifs corporatifs 2011. Les sections 2.1 et
23 suivantes présentent par la suite l'analyse des résultats de 2010 par catégorie d'objectifs
24 ainsi que quelques précisions sur les objectifs de 2011.

Tableau 16
Objectifs corporatifs et résultats 2010

OBJECTIFS CORPORATIFS 2010				
Aux fins du régime d'intéressement et de rémunération incitative				
Division Hydro-Québec TransÉnergie				
DÉCLENCHEUR				
Le bénéfice net consolidé des activités poursuivies d'Hydro-Québec devra être au moins égal à 2 425 M\$ (bénéfice prévu au plan d'affaires). Ce déclencheur financier s'applique à l'ensemble des objectifs corporatifs. Note: Le Conseil d'administration peut réviser le déclencheur financier en fonction d'une faible hydraulicité ou d'événements exceptionnels ou hors contrôle de la Direction survenus en cours d'année et qui ont eu un ou des impacts majeurs sur le bénéfice net.				
	Pondération maximale	Seuil* (Pondération maximale X 0%)	Cible* (Pondération maximale X 66,6%)	Idéal* (Pondération maximale X 100%)
CATÉGORIE A : CLIENTS 40%				
Indice de continuité - Transport (excluant les événements naturels extrêmes)	3,0	0,80	0,60	0,45
Dossiers approuvés par le Comité sectoriel pour :	3,0	1 dossier approuvé sur 3	2 dossiers approuvés sur 3	3 dossiers approuvés sur 3
a) Projet Imagine - Déploiement de la télésurveillance				
b) Politique d'ajouts au réseau de transport (dossier Régie)				
c) Stratégie de pérennité des transformateurs (acquisition et standardisation)				
Conformité aux normes de fiabilité NERC/NPCC	3,0	4	2	0
Demandes d'investissement supérieures à 25 M\$ déposées à la Régie de l'énergie	3,0	6	7	8
Élément de mesure : nombre de dossiers déposés à la Régie de l'énergie au 31 décembre 2010				
Total de la catégorie A	12,0			
CATÉGORIE B : EMPLOYÉS 20%				
Indice de mobilisation du personnel	3,0	6,35	6,59	6,70
Taux de fréquence des accidents avec perte de temps et assistance médicale (par 200 000 heures travaillées)	3,0	4,50	3,90	3,60
Total de la catégorie B	6,0			
CATÉGORIE C : ACTIONNAIRE 40%				
Contrôle des charges d'exploitation ⁽¹⁾	9,0	s/o	Budget 2010 prévu au Plan d'affaires	Budget 2010 prévu au Plan d'affaires moins 1,0%
Réalisation des mises en service de projets majeurs (annexe)	3,0	4	6	8
Total de la catégorie C	12,0			
PONDÉRATION TOTALE	30,0			

RÉSULTATS AU 31 DÉCEMBRE 2010		
Bénéfice net consolidé des activités poursuivies d'Hydro-Québec égal à 2 515 M\$.	Résultat réel	Pondération accordée
	0,32	3,0
	3 dossiers approuvés sur 3	3,0
	0	3,0
	8	3,0
	Objectif annulé	
	3,28	3,0
	658,9	9,0
	8	3,0
Sur 27 :	27,00	
Sur 30 :	30,00	100,00%

(1) Charges d'exploitation non consolidées excluant :

- > Charge de retraite
- > Normes comptables (normes 3110 et autres), suivis environnementaux
- > Programme de renforcement temporaire (écart)
- > Charges découlant de demandes additionnelles (avenant) lorsque l'unité agit à titre de fournisseur de service

* Résultat intermédiaire entre le seuil et la cible : Pondération maximale X ((Résultat - Seuil) / (Cible - Seuil)) X 66,6%
Résultat intermédiaire entre la cible et l'idéal : Pondération maximale X (66,6 + ((Résultat - Cible) / (Idéal - Cible)) X 33,4%)

Résultats approuvés au CA le 18 février 2011

ANNEXE



OBJECTIFS CORPORATIFS 2010

Pour fins de régime d'intéressement et de rémunération incitative

	Pondération maximale	Seuil * (Pondération maximale X 0%)	Cible * (Pondération maximale X 66,6%)	Idéal * (Pondération maximale X 100%)	Résultat réel	Pondération accordée
Réalisation des mises en service de projets majeurs. Résultats atteints sur la liste ci-après.	3,0	4	6	8	8	3,0
1. <u>Interconnexion phase 2</u> 2e trimestre					1	
2. <u>Poste Anne-Hébert</u> 4e trimestre					1	
3. <u>Poste Abitibi (remise à neuf CS1 et CS2)</u> 4e trimestre					1	
4. <u>Poste Sorel</u> 4e trimestre					1	
5. <u>Poste St-Maxime</u> 4e trimestre					1	
6. <u>Alimentation chantiers de la Romaine</u> 1er trimestre					1	
7. <u>Poste Turcotte</u> 2e trimestre					1	
8. <u>Eoliennes 1er appel d'offres 990 MW - Matapédia</u> 4e trimestre					1	

* Résultat intermédiaire entre le seuil et la cible : Pondération maximale X ((Résultat - Seuil) / (Cible - Seuil)) X 66,6)%
 Résultat intermédiaire entre la cible et l'idéal : Pondération maximale X (66,6 + ((Résultat - Cible) / (Idéal - Cible)) X 33,4)%

Résultats approuvés au CA
le 18 février 2011

Tableau 17
Objectifs corporatifs 2011

 OBJECTIFS CORPORATIFS 2011 Pour fins de régime d'intéressement et de rémunération incitative		Pondération maximale	Seuil *	Cible *	Idéal *
			(Pondération maximale X 0%)	(Pondération maximale X 66,6%)	(Pondération maximale X 100%)
Division Hydro-Québec TransÉnergie					
DÉCLENCHEUR	Le bénéfice net consolidé des activités poursuivies d'Hydro-Québec devra être au moins égal à 2 400 M\$ (bénéfice prévu au plan d'affaires). Ce déclencheur financier s'applique à l'ensemble des objectifs corporatifs. Note: Le Conseil d'administration peut réviser le déclencheur financier en fonction d'une faible hydraullicité ou d'événements exceptionnels ou hors contrôle de la Direction survenus en cours d'année et qui ont eu un ou des impacts majeurs sur le bénéfice net.				
CATÉGORIE A : CLIENTS		40%			
Indice de continuité - Transport (excluant les événements naturels extrêmes)	3,0	0,80	0,60	0,45	
Dossiers approuvés par le Comité sectoriel pour :	3,0	1 dossier approuvé sur 3	2 dossiers approuvés sur 3	3 dossiers approuvés sur 3	
a) Réingénierie de la chaîne d'approvisionnement : optimisation des inventaires (en partenariat avec HQÉSP)					
b) Gestion stratégique des investissements : évolution et gestion du changement					
c) Évolution des systèmes d'automatismes dans les postes électriques					
Conformité aux normes de fiabilité NERC/NPCC (excluant les non-conformités déclarées)	3,0	4	2	0	
Demandes d'investissement supérieures à 25 M\$ déposées à la Régie de l'énergie	3,0	6	7	8	
Élément de mesure : nombre de dossiers déposés à la Régie de l'énergie au 31 décembre 2011					
Total de la catégorie A		12,0			
CATÉGORIE B : EMPLOYÉS		20%			
Taux de fréquence des accidents avec perte de temps et assistance médicale (par 200 000 heures travaillées)	6,0	4,50	3,90	3,60	
Total de la catégorie B		6,0			
CATÉGORIE C : ACTIONNAIRE		40%			
Contrôle des charges d'exploitation ⁽¹⁾	6,0	s/o	711,0 M\$	685,3 M\$	
Réalisation des mises en service de projets majeurs (annexe)	6,0	4	6	8	
Total de la catégorie C		12,0			
PONDÉRATION TOTALE		30,0			
(1) Charges d'exploitation non consolidées excluant : > Charge de retraite > APRA > Normes comptables : > charges de désactualisation (normes 3110 et autres) > Impact sur les charges d'exploitation des variations de demandes des clients (à la hausse ou à la baisse) lorsque l'unité agit à titre de fournisseur de service					
* Résultat intermédiaire entre le seuil et la cible : Pondération maximale X ((Résultat - Seuil) / (Cible - Seuil)) X 66,6% Résultat intermédiaire entre la cible et l'idéal : Pondération maximale X (66,6 + ((Résultat - Cible) / (Idéal - Cible)) X 33,4)%			Objectifs approuvés au CA le 10 décembre 2010		

ANNEXE				
		OBJECTIFS CORPORATIFS 2011		
		Pour fins de régime d'intéressement et de rémunération incitative		
Division Hydro-Québec TransÉnergie				
	Pondération maximale	Seuil * (Pondération maximale X 0%)	Cible * (Pondération maximale X 66,6%)	Idéal * (Pondération maximale X 100%)
CATÉGORIE C : ACTIONNAIRE				
Réalisation des mises en service de projets majeurs (annexe)	6,0	4	6	8
1. Poste Rivière-des-Prairies				
2. Poste Chomedey (addition d'un 4e transformateur)				
3. Réfection de la ligne 1306 entre les postes Cadillac et Rouyn et Remplacement du câble de garde de la ligne 1313-1322				
4. Nouveau poste Montagne-Sèche et ligne d'alimentation 161kV				
5. Nouveau poste Waconichi et ligne d'alimentation 161 kV				
6. Nouvelle ligne 120 kV Beauceville/Ste-Marie				
7. Poste Jacques-Cartier, ajout de compensation série 735 kV				
8. Poste Eastmain 1A (mise en service complète) et poste La Sarcelle (mise en service du poste et du 1er transformateur de puissance)				
9. Raccordement du parc éolien Gros-Morne, nouvelle ligne 230 kV				
10. Raccordement des parcs éoliens Anse-à-Valleau et Montagne-Sèche				

* Résultat intermédiaire entre le seuil et la cible : Pondération maximale X ((Résultat - Seuil) / (Cible - Seuil)) X 66,6)%
Résultat intermédiaire entre la cible et l'idéal : Pondération maximale X (66,6 + ((Résultat - Cible) / (Idéal - Cible)) X 33,4)%

Objectifs approuvés au CA
le 10 décembre 2010

2.1 Indice de continuité - Transport

- 1 L'analyse de la performance du Transporteur pour cet indicateur est présentée à la section
- 2 1.2.3. Avec un résultat de 0,32 pour 2010, le Transporteur a atteint l'idéal.

2.2 Dossiers approuvés par le comité sectoriel

- 3 En 2010, cet objectif regroupait trois dossiers spécifiques structurants portant
- 4 respectivement sur le projet IMAGINE (développement de la télémaintenance), sur la
- 5 politique d'ajouts au réseau de transport et sur la stratégie de pérennité des transformateurs
- 6 (acquisition et standardisation). Le Transporteur a atteint l'idéal.
- 7 Pour l'année 2011, les trois dossiers spécifiques portent sur la réingénierie de la chaîne
- 8 d'approvisionnement (optimisation des inventaires), sur la gestion stratégique des

1 investissements (évolution et gestion du changement) et sur l'évolution des systèmes
2 d'automatismes dans les postes électriques.

2.3 Conformité aux normes de fiabilité de la NERC et du NPCC

3 La conformité aux normes de fiabilité de la North American Electric Reliability Corporation
4 (NERC) et du Northeast Power Coordinating Council, Inc. (NPCC) mesure, sur une base
5 annuelle, le nombre de non-conformités (de niveaux 1 à 4) à l'ensemble des exigences
6 prévues au programme annuel de vérification de conformité de la NERC et du NPCC.
7 Aucune non-conformité n'a été soulevée pour l'année 2010. Le Transporteur a atteint l'idéal.

8 Afin de promouvoir une culture de fiabilité, le Transporteur a révisé le périmètre de cet
9 objectif de conformité pour l'année 2011. Ainsi, les déclarations volontaires de non-
10 conformité n'affectent plus l'objectif, ce qui en facilite leur déclaration. Ceci permet donc une
11 connaissance et une correction rapide des non-conformités avant qu'elles aient un impact
12 sur la fiabilité du réseau. Étant donné son importance, cet objectif est reconduit en 2011 en
13 excluant les non conformités déclarées par le Transporteur.

2.4 Demandes d'investissement supérieures à 25 M\$ déposées à la Régie de l'énergie

14 Le Transporteur a atteint l'idéal en déposant huit demandes d'autorisation de projets
15 d'investissements à la Régie en 2010.

16 Le Transporteur devra déposer huit demandes d'autorisation de projets d'investissements
17 en 2011 afin d'atteindre l'idéal.

2.5 Taux de fréquence des accidents avec perte de temps et assistance médicale (par 200 000 heures travaillées)

18 Cet indicateur représente le nombre d'assistances médicales et de pertes de temps dues à
19 des accidents du travail par tranche de 200 000 heures travaillées.

20 En 2010, on note une baisse du taux de fréquence des accidents due à la baisse du nombre
21 d'assistances médicales. Ainsi, cet indicateur est passé de 4,12 en 2009 à 3,28 en 2010.
22 L'idéal de 3,60 fixé pour le Transporteur a donc été atteint.

23 Pour l'année 2011, les valeurs suivantes ont été retenues : 4,50 pour le seuil, 3,90 pour la
24 cible et finalement, 3,60 pour l'idéal.

2.6 Contrôle des charges d'exploitation

25 Cet indicateur a pour but le contrôle des charges d'exploitation. En 2010, le Transporteur a
26 atteint l'idéal.

2.7 Réalisation des mises en service de projets majeurs

1 Tel que le Transporteur l'a indiqué dans sa demande R-3738-2010 à la pièce HQT-1,
2 Document 1, page 5 : «Comme en font foi les nombreuses demandes d'autorisation de
3 projets d'investissements qu'il a déposées au cours de la dernière année, le Transporteur
4 doit investir des sommes importantes pour assurer le développement et la pérennité de ses
5 installations de transport en vue de continuer à répondre aux attentes de ses clients en
6 matière de qualité et de fiabilité.» Afin de refléter au sein de ses objectifs corporatifs 2010 le
7 contexte d'affaires dans lequel il évolue, le Transporteur y avait inclus une liste de dix
8 projets majeurs à mettre en service. Huit mises en service ont été réalisées, permettant
9 ainsi l'atteinte de l'idéal.

10 Pour l'année 2011, une liste de dix projets à mettre en service est également présente dans
11 les objectifs corporatifs du Transporteur, tel que présenté au tableau 17. Huit mises en
12 service sont à réaliser afin d'atteindre l'idéal.

Annexe 1 Indicateurs généraux et données de base pour les ratios de coûts

Tableau A1-1 Indicateurs généraux

	Unités de mesure	Résultats									
		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Satisfaction de la clientèle											
• Partenariat qualité avec le Distributeur	Indice 1 à 10	n.d.	n.d.	7,0	7,6	7,8	8,6	8,1	8,5	8,5	8,8
• Partenariat qualité avec les clients point à point	Indice 1 à 10	n.d.	n.d.	n.d.	7,7	7,9	7,9	7,5	8,3	7,3	8,5
Fiabilité du service											
• Nombre de pannes et interruptions planifiées	Nombre	843	903	846	861	1 086	1 015	1 108	988	1 111	882
• Durée moyenne des pannes et interruptions planifiées	Minutes	85	44	207	39	48	58	58	59	168	70
• Indicateurs de gravités G1 et G2	Nombre	55	78	71	110	82	96	79	85	77	76
• IC-Transport	Heure/client	0,51	0,55	0,44	0,45	0,93	0,54	0,49	0,58	0,57	0,32
o Facteurs climatiques	Heure/client	n.d.	n.d.	0,1	0,04	0,24	0,12	0,11	0,13	0,13	0,04
o Défaillances d'équipement	Heure/client	n.d.	n.d.	0,18	0,14	0,3	0,22	0,17	0,15	0,10	0,09
o Travaux programmés	Heure/client	n.d.	n.d.	0,03	0,07	0,04	0,04	0,05	0,13	0,05	0,03
o Autres	Heure/client	n.d.	n.d.	0,13	0,2	0,35	0,16	0,16	0,17	0,30	0,16
• Durée moyenne des interruptions par point de livraison (SAIDI)	Minutes	103	46	200	40	56	74	79	66	226	67
• Fréquence moyenne des interruptions par point de livraison (SAIFI)	Nombre	0,79	0,62	0,63	0,72	0,75	0,78	0,85	0,85	0,92	0,68
Optimisation de l'exploitation											
• CPS1	%	176	163	158	150	165	164	167	163	165	162
• CPS2	%	99,9	99,9	99,9	99,6	99,8	99,8	99,8	99,8	100,0	100,0
Responsabilité sociale											
• Fréquence des accidents de travail	Nb/200 000 hrs travaillées	4,33	3,55	3,43	2,72	3,63	3,08	3,93	3,57	4,12	3,28
Évolution du coût des charges nettes d'exploitation											
• Coûts directs d'exploitation et de maintenance par kilomètre de circuit	k\$/km de circuit	11,04	10,87	11,58	12,82	9,52	9,76	10,54	9,59	9,64	9,29
• Charges nettes d'exploitation en fonction de l'énergie transitée	k\$/GWh	3,20	3,04	3,18	3,40	3,43	3,68	3,60	3,11	3,15	3,10
• Charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité du réseau de transport	k\$/MW	15,69	15,56	16,08	16,36	16,89	17,39	17,61	15,27	15,10	14,97
Évolution du coût des immobilisations											
• Coût des immobilisations nettes en fonction de l'énergie transitée	k\$/GWh	76,86	73,74	75,35	76,84	74,83	76,92	73,61	77,06	81,16	81,72
• Coût des immobilisations nettes en fonction de la capacité du réseau de transport	k\$/MW	377,45	376,88	381,31	369,16	368,60	363,11	360,65	377,96	388,87	394,56
Évolution du coût total par rapport à la valeur totale de l'actif											
• Lignes Coût total / valeur totale des actifs (%)	%	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	2,56	3,69	3,46	3,10	3,13	4,06
• Postes Coût total / valeur totale des actifs (%)	%	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	8,20	8,18	7,34	8,11	11,20	7,81
Évolution du coût de service											
• Coût de service total, excluant les taxes, en fonction de l'énergie transitée	k\$/GWh	13,61	12,83	12,09	11,87	12,48	12,71	12,32	12,58	13,32	14,16
• Coût de service total, excluant les taxes, en fonction de la capacité du réseau de transport	k\$/MW	65,92	66,51	61,14	58,39	61,48	60,00	60,34	61,72	63,81	68,35
Indicateurs environnementaux											
• Déversements accidentels	Nombre	33	47	37	51	59	62	40	41	37	38
• Superficies traitées à l'aide de phytocides dans les emprises de lignes de transport	Hectares	n.d.	n.d.	3 854	4 225	4 713	4 202	3 747	4 290	5 256	4 998
• Taux de réutilisation des huiles minérales isolantes	%	n.d.	n.d.	95,3	96,6	89,9	94,5	91,4	92,7	88,0	91,0

Tableau A1-2 Données de base pour les ratios de coûts

Numérateurs	Unités de mesure	Résultats									
		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Coûts directs d'exploitation, de maintenance et d'administration	M\$	428,4	422,5	452,2	501	372,6	385,3	417,9	377,7	384,9	374,2
Charges nettes d'exploitation	M\$	574,2	569,2	603,6	635,6	666	710,3	733,6	638,6	639,3	634,4
Coût des immobilisations nettes (au 31 décembre)	M\$	13 809,0	13 788,0	14 310,0	14 346,0	14 537,0	14 829,6	15 020,8	15 811,5	16 464,6	16 725,9
Coût du service total excluant les taxes	M\$	2 411,6	2 433,1	2 294,6	2 268,9	2 424,7	2 450,4	2 513,1	2 582,1	2 701,9	2 897,6
Coût total des lignes	M\$	n/d	n/d	n/d	n/d	200,0	294,3	283,9	258,3	268,0	358,4
Coût total des postes	M\$	n/d	n/d	n/d	n/d	837,8	866,2	803,8	913,4	1 369,9	992,1

Dénominateurs	Unités de mesure	Résultats									
		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Kilomètre de circuit	Km	38 819	38 858	39 060	39 072	39 127	39 468	39 650	39 734	39 936	40 259
Énergie transitée	GWh	179 665	186 969	189 914	186 701	194 260	192 794	204 061	205 193	202 857	204 665
Capacité du réseau de transport	MW	36 585	36 585	37 529	38 861	39 438	40 841	41 649	41 834	42 340	42 391
Valeur totale des actifs lignes	M\$	n/d	n/d	n/d	n/d	7 823,9	7 968,4	8 212,5	8 343,9	8 555,4	8 832,9
Valeur totale des actifs postes	M\$	n/d	n/d	n/d	n/d	10 210,1	10 592,7	10 955,7	11 258,0	12 235,1	12 697,6

* À partir de 2005, les coûts reliés aux postes éleveurs de tension et à l'activité Contrôle des mouvements d'énergie sont exclus.

Annexe 2 Analyse des indicateurs environnementaux proposés par SÉ-AQLPA et le GRAME

Tableau A2-1

Indicateurs de performance environnementale proposés par SÉ-AQLPA et le GRAME Dossier R-3738-2011 – Pièce SÉ-AQLPA-GRAME-1	Indicateur stratégique proposé par le Transporteur	Motif justifiant la non-utilisation de l'indicateur
<i>Indicateurs de performance proposés pour permettre le suivi et l'évaluation d'objectifs micro-environnementaux (section 4.1 du rapport)</i>		
<i>Superficie traitée à l'aide de phytocides dans les emprises de lignes de transport</i>		
Ratio entre la superficie traitée à l'aide de phytocides et la superficie totale des emprises de lignes de transport ⁹ (plus les données de base servant à établir le ratio)		Indicateur opérationnel
Ratio entre la superficie traitée à l'aide de phytocides et la superficie totale des emprises de lignes de transport qui sont traitées (que ce soit par phytocide ou autre intervention) ⁹ (plus les données de base servant à établir le ratio)	Superficie traitée mécaniquement et sélectivement à l'aide de phytocides et Superficie totale des emprises à entretenir	
Ratio entre la superficie traitée à l'aide de phytocides par épandage terrestre et la superficie totale des emprises de lignes de transport qui sont traitées ⁹ (plus les données de base servant à établir le ratio)		Indicateur opérationnel
Ratio entre la superficie traitée à l'aide de phytocides par épandage aérien et la superficie totale des emprises de lignes de transport qui sont traitées ⁹ (plus les données de base servant à établir le ratio)		Indicateur opérationnel
La quantité totale de phytocides utilisés ⁹		Reddition de compte à un organisme gouvernemental

⁹ En remplacement de l'indicateur *Superficies traitées à l'aide de phytocides dans les emprises de lignes de transport*

Indicateurs de performance environnementale proposés par SÉ-AQLPA et le GRAME Dossier R-3738-2011 – Pièce SÉ-AQLPA-GRAME-1	Indicateur stratégique proposé par le Transporteur	Motif justifiant la non-utilisation de l'indicateur
<i>Réutilisation des huiles minérales isolantes</i>		
Taux de réutilisation des huiles minérales isolantes	Les achats, la récupération, le réemploi et le recyclage des MR (incluant les huiles minérales isolantes) / an	
<i>Déversements accidentels et huile récupérée</i>		
Nombre de déversements accidentels (d'une part incluant et d'autre part excluant le groupe Technologie) ¹⁰	Le nombre de déversements de plus de 4 000 litres dans l'environnement / an	
Nombre de déversements accidentels (d'une part incluant et d'autre part excluant le groupe Technologie) nécessitant une déclaration au MDDEP ¹⁰		Reddition de compte à un organisme gouvernemental
Quantité de litres d'huile récupérés et non récupérés lors des déversements accidentels totaux (d'une part incluant et d'autre part excluant le groupe Technologie) ¹⁰		Indicateur opérationnel
Pourcentage d'huile récupéré lors des déversements accidentels totaux (d'une part incluant et d'autre part excluant le groupe Technologie) ¹⁰		Indicateur opérationnel
Nombre de sites pour lesquels une caractérisation de site est requise suite aux déversements ¹⁰		Indicateur opérationnel
Nombre de ces sites ayant été caractérisés (cumulatif) ¹⁰		Indicateur opérationnel
Nombre des sites caractérisés requérant une décontamination (cumulatif) suite aux déversements ¹⁰		Indicateur opérationnel

¹⁰ En remplacement de l'indicateur *Nombre de déversements accidentels*

Indicateurs de performance environnementale proposés par SÉ-AQLPA et le GRAME Dossier R-3738-2011 – Pièce SÉ-AQLPA-GRAME-1	Indicateur stratégique proposé par le Transporteur	Motif justifiant la non-utilisation de l'indicateur
Nombre de sites effectivement décontaminés (cumulatif) ¹⁰		Indicateur opérationnel
Ratio : nombre de sites réhabilités / nombre de déversements accidentels ¹⁰		Indicateur opérationnel
Coûts de décontamination des sites, liés aux déversements (cumulatif) ¹⁰		Indicateur opérationnel
Ratio: coût de réhabilitation des sites / nombre de déversements accidentels ¹⁰		Indicateur opérationnel
<i>Taux de remise à neuf des équipements du réseau de transport</i>		
Ratio entre le nombre cumulatif de disjoncteurs remis à neuf annuellement et le nombre annuel		Indicateur opérationnel
Total de disjoncteurs visés par cette démarche, ainsi que les deux données de base servant à l'établissement de ce ratio.		Indicateur opérationnel
Des objectifs devraient également être spécifiés quant à la remise à neuf des inductances et des transformateurs de puissance, avec mesure annuelle de l'état d'avancement vers ces objectifs.		Indicateur opérationnel
<i>Efficacité énergétique dans les bâtiments et les véhicules de TransÉnergie</i>		
Mesure de l'amélioration de l'efficacité énergétique dans ses propres bâtiments et équipements (incluant ses véhicules)		<p>Les mesures d'efficacité énergétique sont principalement sous la responsabilité d'Hydro-Québec Distribution et du Centre de services partagés d'Hydro-Québec (bâtiments et parc de véhicules).</p> <p>Le Transporteur souligne par ailleurs que les efforts qu'il déploie en matière d'efficacité énergétique sont intégrés à ses façons de faire.</p>

Indicateurs de performance environnementale proposés par SÉ-AQLPA et le GRAME Dossier R-3738-2011 – Pièce SÉ-AQLPA-GRAME-1	Indicateur stratégique proposé par le Transporteur	Motif justifiant la non-utilisation de l'indicateur
<i>Indicateurs de performance proposés pour permettre le suivi et l'évaluation d'objectifs macro-environnementaux (Développement durable) (section 4.3 du rapport)</i>		
<i>Capacité de transit disponible sur le réseau de transport afin d'accueillir la petite production électrique distribuée</i>		
Indicateur de la capacité maximale disponible sur son réseau pour accueillir de la petite production électrique distribuée (équipements de 1 MW ou moins, selon les normes actuelles de déclenchements des fabricants)		Indicateur de gestion du réseau Pas de lien direct avec l'environnement
<i>Indice de continuité et sous-indices</i>		
Indice de continuité lié à la végétation (<i>IC-Végétation</i>), celui-ci n'étant actuellement pas mesuré séparément mais plutôt inclus dans la catégorie <i>IC-Autres</i> .		La Régie a établi dans sa décision D-2008-019 la ventilation des résultats de l'IC-Transport que le Transporteur doit présenter par cause principale, soit Facteurs climatiques, Défaillances d'équipements, Travaux programmés et Autres.
<i>Qualité et fiabilité des opérations</i>		
Nombre de non conformités survenues aux standards de fiabilité du NERC et du NPCC		Indicateur d'optimisation de l'exploitation Dans sa décision D-2008-019, la Régie a remplacé l'indicateur mesurant le taux de conformité aux exigences de la NERC et du NPCC par la production de rapports d'exception. La conformité aux normes de fiabilité de la NERC et du NPCC fait partie des objectifs corporatifs 2010 et 2011 qui sont présentés dans le présent document.

Indicateurs de performance environnementale proposés par SÉ-AQLPA et le GRAME Dossier R-3738-2011 – Pièce SÉ-AQLPA-GRAME-1	Indicateur stratégique proposé par le Transporteur	Motif justifiant la non-utilisation de l'indicateur
Fréquence CPS 1 et CPS 2		Indicateurs portant sur l'optimisation de l'exploitation retenus par la Régie (D-2005-50 et D-2008-019) dont les résultats sont présentés en annexe. Ces indicateurs ne font pas partie des indicateurs ciblés dans la décision D-2011-039 pour lesquels le Transporteur fournit une analyse.
Nombre de fois où la fréquence dépasse un certain seuil susceptible d'affecter les clients tels que les micro-producteurs (par exemple combien de fois la fréquence varie de $\pm 0,5$ Hz)		Indicateur visant l'optimisation de l'exploitation Pas de lien direct avec l'environnement
Un indicateur de gestion de la tension : le nombre annuel de déclenchements de l'automatisme MAIS sans qu'il n'y ait de perturbation sur le réseau.		Indicateur visant l'optimisation de l'exploitation Pas de lien direct avec l'environnement