

**Réponses du Transporteur
à la demande de renseignements numéro 1
du Groupe de recherche appliquée
en macroécologie
(« GRAME »)**

1 **Efficienc** (HQT-1, doc. 1 et HQT-3, doc. 1)

2 **HQT-1, document 1**

3 **Référence :**

4 HQT-1, document 1, page 7 et 8 :

5 *Par ailleurs, le Transporteur relève des défis induits par son rôle clé au niveau de la*
6 *mise en oeuvre de la politique énergétique du gouvernement du Québec.* (notre
7 souligné)

8 *Ces interventions maintiennent pour l'ensemble une pression significative au niveau*
9 *des activités de planification du réseau et posent pour certaines des défis techniques*
10 *de taille.* (notre souligné)

11 **Demandes :**

12 **1.** Veuillez décrire le rôle du Transporteur au niveau de la mise en œuvre de la politique
13 énergétique du gouvernement du Québec ?

14 **R1**

15 **Lorsqu'il fait état de son rôle au niveau de la mise en œuvre de la politique**
16 **énergétique du gouvernement du Québec, le Transporteur réfère à son**
17 **action dans le cadre de la réalisation de la Stratégie énergétique du**
18 **Québec 2006-2015¹, à l'intérieur de laquelle s'inscrit le Plan stratégique**
19 **2009-2013 d'Hydro-Québec.**

20 **La Stratégie énergétique du Québec 2006-2015 donne priorité au**
21 **développement du potentiel de ressources renouvelables de la province,**
22 **dont les filières hydroélectrique et éolienne.**

23 **Tel qu'il en fait état à la pièce HQT-1, Document 1, le Transporteur souligne**
24 **sa contribution à la réalisation du Plan stratégique 2009-2013**
25 **d'Hydro-Québec, notamment par la réalisation d'un ambitieux portefeuille**
26 **de projets en croissance, dans le respect de son orientation stratégique**
27 **d'accroître la capacité du réseau pour répondre aux demandes de ses**
28 **clients. Dans cette pièce, le Transporteur réfère à certains projets en**
29 **croissance, à différentes étapes de leur processus d'autorisation ou de**
30 **réalisation, dont plusieurs sont en rapport avec les éléments précités de la**
31 **Stratégie énergétique du Québec 2006-2015. Parmi ceux-ci, il convient**
32 **de noter les des projets majeurs suivants :**

- 33 ▪ **Raccordement des centrales du complexe de la Romaine ;**
34 ▪ **Intégration des parcs éoliens de la première phase du 2^e appel**
35 **d'offres A/O 2005-03 ;**
36 ▪ **Finalisation prochaine du raccordement des derniers parcs éoliens**
37 **du premier appel d'offres A/O 2003-02.**

¹ Gouvernement du Québec, Ministère des Ressources naturelles et de la Faune, L'énergie pour construire le Québec de demain. La stratégie énergétique du Québec 2006-2015.

1 **La section 2 du tableau 7 de la pièce HQT-9, Document 1 permet par**
2 **ailleurs de dresser un portrait plus large des investissements en cours de**
3 **réalisation du Transporteur en lien avec les objectifs de la Stratégie**
4 **énergétique du Québec 2006-2015 précitée.**

5 **2. Veuillez identifier les éléments qui posent des défis techniques de taille ?**

6 **R2**

7 **Tel qu'il en fait mention à la pièce précitée, le Transporteur constate que**
8 **l'intégration croissante de nouvelles sources d'énergie renouvelables**
9 **pose pour certaines des défis techniques importants. Ainsi, en ce qui a**
10 **trait à l'orientation stratégique du Transporteur d'assurer la qualité et la**
11 **fiabilité du service de transport d'électricité, l'intégration de l'électricité de**
12 **source éolienne au réseau soulève des défis au plan de la planification et**
13 **de l'exploitation du réseau, compte tenu du fait, notamment, que les**
14 **éoliennes fournissent une production électrique qui varie dans le temps et**
15 **qui ne peut être accumulée.**

16 **Les défis techniques se situent entre autres au niveau de la détermination**
17 **et de la mise en œuvre de moyens pour assurer le réglage de la fréquence**
18 **et le contrôle de la tension des réseaux régionaux dans un contexte de**
19 **variabilité de production accrue.**

20 **En ce qui a trait au comportement de la fréquence, le Transporteur évalue**
21 **la capacité du système de réglage fréquence-puissance du réseau à**
22 **répondre de façon adéquate à cette augmentation de variabilité et procède**
23 **aux correctifs requis pour maintenir en tout temps l'équilibre**
24 **production-charge au travers de sa zone d'équilibrage.**

25 **En termes de contrôle de la tension, le Transporteur situe pour beaucoup**
26 **son action au niveau de l'optimisation de la capacité de régulation des**
27 **parcs éoliens. Cette approche suppose des activités de modélisation et de**
28 **simulation incorporant la variabilité additionnelle que ceux-ci induisent au**
29 **niveau des profils de tension régionaux. Elle requiert de plus des essais**
30 **afin d'optimiser et modifier les systèmes particuliers de contrôle, tout en**
31 **s'adaptant à l'évolution des technologies.**

32 **Par ailleurs, considérant l'intégration de ce type de ressources à des**
33 **réseaux régionaux, tel le réseau de la Gaspésie, le Transporteur est tenu**
34 **de revoir les limites de stabilité de ces réseaux, pour faire face à des**
35 **risques additionnels de contingence, aux conséquences relativement plus**
36 **sévères qu'antérieurement. En effet, l'introduction croissante de**
37 **production éolienne vient augmenter les variations inopinées des transits**
38 **de puissance, dans des réseaux auparavant essentiellement destinés à**
39 **desservir des charges ou des interconnexions, occasionnant quant à elles**
40 **des transits plus prévisibles.**

1 **Référence :**

2 HQT-1, document 1, pages 11 et 12

3 **Charges nettes d'exploitation**

4 *Sur le plan des charges, le Transporteur entend continuer à livrer des résultats*
5 *surpassant les cibles d'efficacité fixées. À la base, l'intégration à l'approche globale*
6 *de type paramétrique d'un objectif d'efficacité de 1 % des CNE dont la gestion est*
7 *sous le contrôle du Transporteur permet d'assurer que sa performance sera améliorée.*

8 *Pour les années 2010 à 2011, les mesures d'efficacité du Transporteur ont permis de*
9 *réaliser une efficacité additionnelle de 14,5 M\$ par rapport aux cibles annuelles, avec*
10 *récurrence. En tenant compte de l'objectif d'efficacité de 6,6 M\$ pour l'année témoin*
11 *projetée, le gain d'efficacité annuel, incluant la récurrence des mesures antérieures*
12 *depuis l'introduction de cet objectif global d'efficacité en 2008, atteindra ainsi 45,2*
13 *M\$ en 2012. Les gains d'efficacité cumulés depuis 2008 s'établiront pour leur part à*
14 *123,2 M\$ en 2012, tel qu'indiqué à la figure 2 ci-après.*

15 **Demande :**

16 **3.** Selon HQT il semble y avoir récurrence pour ce qui touche les gains en efficacité. Pour ce
17 qui est d'obtenir de la récurrence pour la pérennité, veuillez fournir des projections indiquant
18 une certaine récurrence pour les projets de pérennité?

19 **R3**

20 **Tel que précisé à la pièce HQT-3, Document 1, Section 2.2, le Transporteur**
21 **a mis en place à ce jour diverses pistes d'efficacité, en vue d'optimiser les**
22 **coûts associés à ses investissements, dont plusieurs sont reconnues**
23 **comme étant des pratiques gagnantes de l'industrie. Ces pratiques lui ont**
24 **permis d'atteindre trois dimensions d'efficacité :**

- 25 ▪ **Effectuer un choix judicieux des investissements (ex Stratégie de**
26 **gestion de la pérennité des actifs, Planification intégrée,**
27 **Télémaintenance) ;**
- 28 ▪ **Assurer la sécurisation des ressources requises pour réaliser ses**
29 **investissements (ex. Réingénierie de la chaîne**
30 **d'approvisionnement) ;**
- 31 ▪ **Assurer une gestion efficace des projets d'investissement.**

32 **Celles-ci sont maintenant intégrées à ses façons de faire et permettront au**
33 **Transporteur de réaliser des gains d'efficacité pour l'ensemble de ses**
34 **projets d'investissements, incluant ceux en pérennité.**

1 **Référence :**

2 HQT-1, document 1, page 12 :

3 **Compte de frais reportés relatif à l'optimisation de la chaîne**
4 **d'approvisionnement**

5 *Par ailleurs, pour soutenir les efforts d'optimisation du Transporteur et favoriser*
6 *l'implantation d'une pratique efficiente dont la Régie a déjà reconnu le bien-fondé*
7 *(décision D-2011-039, page 65, paragraphe 279), celui-ci demande l'autorisation de*
8 *créer un compte de frais reportés relatif à l'optimisation de la chaîne*
9 *d'approvisionnement. En effet, la dynamique engagée avec les fournisseurs pour*
10 *favoriser la stratégie de production « juste à temps », doit pouvoir s'appuyer sur un*
11 *traitement comptable adapté, tel que proposé à la pièce HQT-4, Document 4 de la*
12 *présente demande.*

13 **Demande :**

14 **4.** Veuillez donner une estimation de l'ordre de grandeur associé au compte de frais reportés
15 relatif à l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement ?

16 **R4**

17 **L'estimation de l'ordre de grandeur de 5,8 M\$ relatif à 2011 associé aux**
18 **compte de frais reportés est fournie au tableau 1 de la pièce HQT-4,**
19 **Document 4, page 13.**

20 **Référence :**

21 HQT-3, Document 1, page 7

22 *Le Transporteur a poursuivi ses réflexions sur la façon d'améliorer son efficience aux*
23 *investissements et d'en faire la démonstration à la Régie dans le cadre de ses*
24 *demandes tarifaires. Le Transporteur a constaté que certaines pratiques dont les*
25 *résultats se sont avérés concluants, comme la planification intégrée des interventions*
26 *en pérennité et en croissance, font maintenant partie intégrante de ses façons de faire*
27 *en matière de planification.*

28 *L'analyse effectuée par le groupe de travail sur la gestion intégrée des*
29 *investissements mis sur pied par le Transporteur a permis à ce dernier de vérifier*
30 *l'efficacité des efforts consacrés qui ont été traduits en termes d'investissements*
31 *évités.*

32 **Demande :**

33 **5.** Veuillez déposer l'analyse effectuée par le groupe de travail sur la gestion intégrée des
34 investissements mis sur pied par le Transporteur ?

1 **R5**

2 **Voir la réponse à la question 4.1 de la demande de renseignements**
3 **numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.**

4 **Référence :**

5 HQT-3, Document 1, page 7

6 *Cette réflexion l'amène à proposer à la Régie une analyse de son efficacité avec*
7 *une vision d'ensemble plus globale, basée notamment sur des indicateurs reconnus*
8 *par le COPE, permettant une appréciation plus optimale de la performance et de*
9 *l'efficacité du Transporteur.*

10 *Dans ce contexte de vision plus globale, le Transporteur propose d'aborder et de*
11 *démontrer son efficacité aux investissements en traitant des points suivants :*

- 12 • *Évolution des investissements du Transporteur ;*
- 13 • *Pratiques gagnantes du Transporteur ;*
- 14 • *Analyse de la performance du Transporteur ;*
- 15 • *Suivi proposé pour mesurer l'efficacité du Transporteur aux investissements.*

16 **Demande :**

17 **6. Veuillez déposer les indicateurs reconnus par le COPE sur lesquels le Transporteur**
18 **propose d'aborder et de démontrer son efficacité aux investissements ?**

19 **R6**

20 **Tel que mentionné à la pièce HQT-3, Document 1, page 10, le COPE**
21 **cherche à implanter une mesure d'efficacité combinant à la fois la**
22 **performance relative au coût et celle relative à la fiabilité. En s'appuyant**
23 **sur ce principe, le Transporteur a présenté à la figure 2 de cette pièce les**
24 **résultats de l'indicateur proposé par le COPE combinant les résultats de**
25 **deux indicateurs du COPE, soit :**

- 26 • **l'indicateur T-SAIDI du COPE relatif à la fiabilité de service mesurée**
27 **par la durée moyenne d'interruption de service (minutes) liée au**
28 **réseau de transport, cet indicateur étant documenté en détail à la**
29 **pièce HQT-3, Document 3, section 2.2 ; et**
- 30 • **l'indicateur (%) relatif aux coûts par la valeur des immobilisations**
31 **corporelles et des actifs incorporels inclus dans le périmètre,**
32 **documenté en détail à la pièce HQT-3, Document 3, section 2.1.**

1 **Référence :**

2 HQT-3, document 1, p.16

3 *En ce qui a trait à la dimension d'efficacité consistant à effectuer un choix*
4 *judicieux des investissements à réaliser, la Régie pourrait suivre les résultats de*
5 *l'indicateur relatif au pourcentage d'interventions effectuées sur les*
6 *équipements d'appareillage principal à risque (figure 3).*

7 HQT-3, document 1, Figure 3 Interventions sur les équipements d'appareillage
8 principal, page 13

9 **Demandes :**

10 **7.** Veuillez énumérer les équipements d'appareillage principal à risque qui pourraient faire
11 l'objet d'un suivi des résultats via un indicateur relatif au pourcentage d'interventions
12 effectuées ?

13 **R7**

14 **Les équipements d'appareillage principal à risque comprennent les**
15 **transformateurs, les disjoncteurs et les sectionneurs qui, selon la grille**
16 **d'analyse du risque, représentent un risque élevé, fort et moyen, tel**
17 **qu'indiqué à la pièce HQT-3, Document 1, notes 5 et 6 au bas de la page 12.**

18 **8.** Veuillez préciser si pour les équipements à haut risque, un tel indicateur pourrait être
19 conçu individuellement, donc par équipement d'appareillage à risque, au lieu de global ?

20 **R8**

21 **Les équipements d'appareillage à haut risque (le Transporteur entend par**
22 **là risque élevé) représentent environ 1% du parc de ce type**
23 **d'équipements.**

24 **En raison de ce faible pourcentage, le Transporteur ne juge pas pertinent**
25 **de suivre un tel indicateur.**

26 **Référence :**

27 HQT-3, document 1, p.18

28 ***Maintenance***

29 *Le Transporteur rappelle qu'il a amorcé en 2009 une évolution de sa stratégie de*
30 *maintenance, en introduisant un modèle de risque permettant de faire des choix*
31 *actions de maintenance. L'introduction de cette nouvelle approche de la maintenance*
32 *axée sur le risque a conduit à une révision des encadrements en maintenance*
33 *systématique afin d'en optimiser le contenu et la fréquence. Le nouveau mode de*
34 *gestion a également été intégré à la planification et à l'évolution des systèmes de*

1 *technologie de l'information en lien avec ces activités. Cette stratégie a permis au*
2 *Transporteur de réaliser des gains d'efficacité récurrents de l'ordre de 4,8 M\$ en*
3 *2010 et des gains de 5,2 M\$ sont prévus pour 2011.*

4 **Demandes :**

5 **9.** La gestion du risque a permis des gains d'efficacité de l'ordre de 4,8 M\$ dans les activités
6 de maintenance. Veuillez préciser si le Transporteur a évalué le risque à long terme d'un plus
7 grand nombre de défaillances et de bris d'équipements en repoussant certains entretiens?

8 **R9**

9 **L'introduction de cette nouvelle approche de la maintenance axée sur le**
10 **risque permet d'identifier et de réaliser les interventions de maintenance**
11 **les plus prioritaires, dans le respect des normes établies. Elle s'inscrit**
12 **dans une démarche globale de gestion des actifs du Transporteur. Les**
13 **travaux portent sur divers aspects de la gestion des actifs, tels que la**
14 **pérennité, la croissance, l'amélioration et la maintenance.**

15 **En ciblant les équipements les plus prioritaires, le Transporteur vise**
16 **justement à prévenir le nombre de défaillances et de bris de ces**
17 **équipements, de façon à maintenir à haut niveau la qualité de son service**
18 **et la fiabilité de son réseau de transport.**

19 **10.** Veuillez préciser si le Transporteur a inclus dans ce gain, les coûts liés aux impacts sur la
20 qualité de service et sur l'environnement ?

21 **R10**

22 **Voir la réponse à la question 9.**

23 **11.** Si oui, veuillez produire les détails des gains totaux d'efficacité et des coûts de
24 défaillance et de bris, pour atteindre le net de 4,8 M\$?

25 **R11**

26 **Voir la réponse à la question 9.**

27 **12.** Si non, veuillez préciser les coûts liés à ces impacts (défaillances et de bris
28 d'équipements)?

29 **R12**

30 **Voir la réponse à la question 9.**

31 **13.** Veuillez préciser si parmi les projets de pérennité, le Transporteur inclut des
32 améliorations pour l'environnement tels les bassins de récupération d'huile par exemple?

1 **R13**

2 **Le Transporteur s'assure de se conformer aux exigences**
3 **environnementales et ajoute notamment des bassins et des séparateurs**
4 **eau/huile dans le cadre d'un projet en pérennité sur les transformateurs de**
5 **puissance ou les inductances.**

6 **14. Si oui, veuillez les énumérer ?**

7 **R14**

8 **Voir la réponse à la question 13.**

9 **BALISAGE (HQT-3, DOC. 3)**

10 HQT-3, document 3, p. 7 et 8

11 *La performance du Transporteur est supérieure à la moyenne de la performance des*
12 *participants. Les pourcentages du Transporteur (dépenses totales par rapport à la*
13 *valeur de l'actif lignes) sont en effet inférieurs à la moyenne des pourcentages des*
14 *participants. Cette performance s'explique en partie par les avantages reliés à*
15 *l'utilisation de la très haute tension sur environ 29 % de la longueur des circuits. Le*
16 *nombre de composants à maintenir étant moindre, le coût de la maintenance est*
17 *diminué pour une même puissance transportée. Il est à noter que la plus haute*
18 *tension utilisée par les autres participants au balisage est de 500 kV.*

19 **Demande :**

20 **15. Le Transporteur se démarque des autres compagnies quant aux dépenses pour les actifs**
21 **de lignes de transport. Cependant, les autres transporteurs montrent une baisse significative**
22 **des dépenses en investissement et en maintenance des actifs. Pouvez-vous fournir une**
23 **explication de cette décroissance pour les autres transporteurs?**

24 **R15**

25 **Les données détaillées des autres transporteurs consignées par**
26 **PA Consulting sont confidentielles.**

1 **CHARGES NETTES D'EXPLOITATION (HQT-6, DOC. 2)**

2 **Proposition de critères liés à la gestion des coûts portés à un budget spécifique**

3 **Référence :**

4 **HQT-6, doc. 2, Section 4.1.1, page 17**

5 *1) Coûts découlant d'une nouvelle activité. De façon générale, une nouvelle activité se*
6 *caractérise par son absence des activités de base faisant partie des demandes tarifaires*
7 *précédentes ; ou*

8 *2) Coûts découlant d'un accroissement marqué d'une activité de base existante. Cette activité*
9 *comprend celle découlant notamment d'un programme ou d'un autre ensemble d'actions*
10 *structurées visant à rectifier ou atténuer une ou plusieurs problématiques particulières*
11 *constatées ou envisagées ; et*

12 *3) Coûts égaux ou supérieurs à un seuil de 2,5 M\$ sur la durée de l'activité ou sur une base*
13 *annuelle selon qu'il s'agit d'une activité ayant ou non une fin. Ce seuil est fondé sur celui*
14 *autorisé par la Régie pour le Distributeur, ajusté en proportion des charges nettes exploitation*
15 *du Transporteur.*

16 *Le Transporteur souligne qu'une nouvelle activité ou un accroissement marqué d'une activité*
17 *de base existante peut être déclenché par une nouvelle obligation de conformité externe (dont*
18 *les lois et règlements).*

19 **Demandes :**

20 **16.** Veuillez donner des exemples d'activités ayant connu un accroissement marqué de ses
21 coûts ?

22 **R16**

23 **Voir la réponse à la question 18.1 de la demande de renseignements**
24 **numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.**

25 **17.** Dans le cas d'un accroissement marqué d'une activité de base existante déclenché par une
26 nouvelle obligation de conformité externe (dont les lois et règlements), veuillez préciser si les
27 obligations implicites peuvent aussi être un déclencheur ?

28 **R17**

29 **S'il y a occurrence d'une obligation implicite, celle-ci pourrait, tout comme**
30 **une obligation juridique, constituer un déclencheur d'accroissement d'une**
31 **activité de base existante.**

1 Exception visant une nouvelle activité

2 **Référence :**

3 HQT-6, doc. 2, Section 4.1.2, page 17

4 *Les coûts découlant d'une nouvelle activité ne peuvent faire partie d'un budget*
5 *spécifique si la nouvelle activité remplace une activité de base existante sauf pour les*
6 *coûts de mise en place.*

7 **Demandes :**

8 **18.** Veuillez préciser pourquoi le Transporteur exclut les coûts découlant d'une nouvelle
9 activité lorsque cette activité remplace une activité de base existante, sauf pour les coûts de
10 mise en place ?

11 **R18**

12 **Dans ce cas, le Transporteur estime que le niveau des coûts associés aux**
13 **activités de base demeurerait relativement inchangé, à l'exception des**
14 **coûts de mise en place de la nouvelle activité.**

15 **19.** Pouvez-vous donner des exemples de coûts de mise en place d'une nouvelle activité qui
16 remplace une activité de base ?

17 **R19**

18 **Le Transporteur n'est pas en mesure de fournir de tels exemples, cette**
19 **situation ne s'étant pas encore manifestée.**

20 Critères de reclassification vers les activités de base

21 **Référence :**

22 HQT-6, doc. 2, Section 4.1.5 page 18

23 ***Activités n'ayant pas de fin***

24 De façon générale, seules les activités à réaliser n'ayant pas une **fin sont**
25 **susceptibles** de faire l'objet d'un reclassement aux activités de base du
26 Transporteur, car celles-ci peuvent donner lieu à un niveau révisé des coûts liés aux
27 activités de base.

1 **Demande :**

2 **20.** Veuillez donner quelques exemples d'activités à réaliser n'ayant pas une fin et qui
3 seraient susceptibles de faire l'objet d'un reclassement aux activités de base du
4 Transporteur ?

5 **R20**

6 **Voir les réponses aux questions 16.1 et 18.1 de la demande de**
7 **renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.**

8 **Suivi des activités réalisées en 2010 à partir du budget spécifique, prévisions pour 2011**
9 **et besoins à combler pour 2012 et les années suivantes**

10 **Référence :**

11 HQT-6, doc. 2, Section 4.2 page 20

12 *Le tableau 9 présente un portrait global des montants dépensés en 2010, prévus en*
13 *2011 et demandés pour 2012. Tel qu'il appert de ce tableau, le montant du budget*
14 *spécifique demandé par le Transporteur pour 2012 s'élève à 20 M\$ pour des besoins*
15 *toujours présents dans les domaines de la maintenance, de l'environnement et de la*
16 *maîtrise de la végétation. Et*

17 HQT-6, doc. 2, Tableau 9, Budget spécifique – 2010-2012 (M\$)

Tableau 9
Budget spécifique – 2010-2012 (M\$)

	Coûts 2010 réels	Budget 2011 prévisionnel	Budget 2012 demandé
Maintenance	12,4	13,5	12,5
Protection de l'environnement	3,8	2,0	3,0
Maîtrise de la végétation	3,8	4,5	4,5
Efficacité énergétique	0,0		
Budget spécifique	20,0	20,0	20,0

18

19 **Demandes :**

20 **21.** Veuillez détailler sous la forme d'une liste, les activités dans le domaine de
21 l'environnement, par projet, incluant les coûts par projet et les présenter séparément pour
22 chacune des années du tableau 9 ?

23 **R21**

24 **Le Transporteur a fourni un bilan détaillé des activités liées au budget**
25 **spécifique en environnement depuis 2008 dans la demande R-3738-2010 à**
26 **la pièce HQT-6, Document 2, section 4.1.2. Le Transporteur a aussi fourni à**
27 **la pièce HQT-6, Document 2 la liste des activités réalisées en 2010 et**
28 **prévues en 2011 et 2012.**

1 **Maintenance**

2 **Référence :**

3 HQT-6, doc. 2, Section 4.2.1, page 20

4 **Coûts projetés et activités planifiées en 2011**

5 Pour 2011, le Transporteur estime qu'il devra allouer un montant de l'ordre de 13,5
6 M\$ pour les activités spécifiques de maintenance. Ce montant demeure nécessaire
7 afin de lui permettre de maintenir une cadence élevée dans la réalisation des travaux
8 reliés aux avis de maintenance. Ces derniers sont générés suite à des problèmes de
9 conception ou au vieillissement accéléré d'équipements, lesquels sont inhérents à
10 l'envergure du réseau du Transporteur. Cette enveloppe est nécessaire afin de
11 réaliser des correctifs tels que la réparation de fondations fissurées en lignes de
12 transport, le remplacement de traversées murales, les avis de maintenance
13 concernant notamment les transformateurs de puissance, les disjoncteurs et les
14 transformateurs de mesure.

15 **Demandes :**

16 **22.** Veuillez préciser les coûts projetés pour les activités de maintenance liées aux
17 transformateurs de puissance, aux disjoncteurs et aux transformateurs de mesure, et ce
18 séparément.

19 **R22**

20 **Les avis de maintenance, et leurs coûts, pour les transformateurs de**
21 **puissance, les disjoncteurs et les transformateurs de mesure, mentionnés**
22 **dans la référence, sont les suivants:**

23 **Travaux Avis de maintenance (M\$)**

Transformateurs de puissance	
Remplacement ou réfection de composantes	0,1
Réparation	0,2
Total	0,3
Disjoncteurs	
Remplacement ou réfection de composantes	0,1
Réparation	1,0
Total	1,1
Transformateurs de mesure	
Réparation	0,2
Total	0,2
Traversées murales (travaux AVM) - Catégorie ajoutée car ne se trouve pas dans la demande de la Régie	0,2
Convertisseurs et compensateurs (travaux AVM) - Catégorie ajoutée car ne se trouve pas dans la demande de la Régie	
Remplacement d'isolateurs capots embases	0,4

1 **23.** Veuillez identifier plus précisément quelles sont les activités prévues pour le cas des
2 transformateurs de puissance, les disjoncteurs et les transformateurs de mesure.

3 **R23**

4 **Voir la réponse à la question 22.**

5 **Protection de l'environnement -Coûts réels et activités réalisées en 2010**

6 **Référence :**

7 HQT-6, doc. 2, Section 4.2.2, page 24

8 *Le Transporteur a consacré, au cours de l'année 2010, une enveloppe de 3,8 M\$ à*
9 *des travaux de caractérisation et de gestion de sols ou de déblais et à la réalisation*
10 *des travaux afférents. Ainsi plus de 10 dossiers de caractérisation de sols ont été*
11 *réalisés au cours de cette année et ont permis des travaux correctifs dans plus d'une*
12 *dizaine de sites.*

13 *Au paragraphe 119 de sa décision D-2011-039, la Régie a autorisé la capitalisation*
14 *des coûts de remise en état de sites associés aux actifs remplacés au coût des*
15 *nouveaux projets d'investissement en cause. Ces travaux ne font donc plus partie des*
16 *budgets spécifiques à partir de 2011.*

17 HQT-6, doc. 2, Section 4.2.2, page 23

4.2.2 Protection de l'environnement

Tableau 11
Protection de l'environnement

M\$	Coûts 2010 réels	Budget 2011 prévisionnel	Budget 2012 demandé
Programme de prévention de la contamination	3,8	2,0	3,0

18

19 **Demandes :**

20 **24.** Veuillez préciser parmi les travaux projetés en 2011, sur un budget prévisionnel de 2 M\$,
21 la portion concernant les coûts de remise en état de sites associés aux actifs non- remplacés ?
22 Ces coûts font-ils partie des budgets spécifiques pour la protection de l'environnement ? Si
23 non, veuillez préciser le montant et dans quelle rubrique comptable on les retrouve ?

24 **R24**

25 **Les activités prévues au budget spécifique 2011 pour ce volet sont la**
26 **documentation, la caractérisation et la remise en état de sites,**
27 **l'amélioration d'équipement de protection de l'environnement et la mise en**

1 place d'un programme de prévention de la contamination. En ce qui
2 concerne la remise en état de sites, seuls les coûts associés aux actifs
3 non remplacés ont été retenus aux fins du budget spécifique compte tenu
4 de la nouvelle pratique réglementaire issue de la décision de la Régie
5 D-2011-039, paragraphe 119. En effet, la Régie a autorisé la capitalisation
6 des coûts de remise en état de sites associés aux actifs remplacés au coût
7 des nouveaux projets en cause. Ces travaux ne font donc plus partie des
8 budgets spécifiques à partir de 2011.

9 **Coûts projetés et activités planifiées en 2011**

10 **Référence :**

11 HQT-6, doc. 2, Section 4.2.2, page 24

12 *Le Transporteur prévoit poursuivre ses efforts d'optimisation de ses interventions en*
13 *protection de l'environnement en 2011 en consacrant la plus grande partie de*
14 *l'enveloppe du budget spécifique à la poursuite de l'analyse diagnostique de ses*
15 *sites, en identifiant les étapes conduisant à l'amélioration de la prévention de la*
16 *contamination ainsi que les ressources à déployer, notamment pour la mise à niveau*
17 *des équipements de protection contre les déversements accidentels.*

18 *Par conséquent, il établit à 2,0 M\$ ses besoins pour l'année 2011 et continuera*
19 *d'assurer la gestion des travaux en assurant l'arrimage, le cas échéant, avec les*
20 *autres travaux prévus dans les postes. La diminution des besoins à 2,0 M\$ est en*
21 *lien avec le changement de traitement comptable précité autorisé par la Régie.*

22 **Demandes :**

23 **25.** Veuillez préciser le montant projeté des coûts de remise en état de sites associés aux actifs
24 remplacés qui devait être capitalisé au coût des nouveaux projets d'investissement en cause,
25 diminuant ainsi les besoins du Transporteur à 2 M\$ en 2011 ?

26 **R25**

27 **Le montant projeté des coûts de remise en état de sites associés aux**
28 **actifs remplacés qui devait être capitalisé au coût des nouveaux projets**
29 **d'investissement en cause fut évalué à 13 M\$ tel que présenté à la page 8**
30 **de la pièce HQT-4, Document 2 de la demande R-3738-2010.**

31 **26.** Veuillez préciser le montant de l'enveloppe du budget spécifique prévisionnel pour 1) la
32 poursuite de l'analyse diagnostique de ses sites, 2) celui pour l'amélioration de la prévention
33 de la contamination et 3) celui pour la mise à niveau des équipements de protection contre les
34 déversements accidentels.

1 **R26**

2 Le Transporteur mentionne que la totalité de l'enveloppe du budget
3 spécifique est consacrée aux activités mentionnées. La proportion peut
4 varier en cours d'année selon les résultats des diagnostics ou le
5 déroulement des projets.

6 Cependant, le montant du budget spécifique ne reflète pas l'ensemble des
7 coûts consacrés à ces activités ; une partie est fondue dans les coûts
8 d'exploitation ou a été transférée conformément au traitement des coûts
9 de remise en état de sites associés aux actifs remplacés, tel qu'autorisé au
10 paragraphe 119 de la décision D-2011-039.

11 **Besoins à combler pour 2012 et les années suivantes**

12 **Référence :**

13 HQT-6, doc. 2, Section 4.2.2, page 24

14 Quant au domaine de la protection de l'environnement en 2012, les besoins du
15 Transporteur à titre de budget spécifique sont de 3,0 M\$. Ils consistent au démarrage
16 d'un programme de prévention de la contamination de certains postes du
17 Transporteur. Deux sources de contamination sont visées par ce programme : les
18 huiles qui contaminent le sol et l'eau, et le bruit qui impacte le milieu humain. Cette
19 première année du programme permettra d'évaluer l'ampleur des travaux des
20 prochaines années ainsi que la durée totale du programme.

21 **27.** Veuillez détailler en quoi consiste le programme de prévention de la contamination de
22 certains postes ?

23 **R27**

24 Le Transporteur décrit à la pièce HQT-6, Document 2, section 4.2.2 le
25 programme de prévention de la contamination.

26 Ainsi, le Transporteur précise, en ce qui concerne la prévention de la
27 contamination du sol et de l'eau par des huiles, qu'il poursuivra ses efforts
28 des dernières années concernant la caractérisation et la gestion des sols
29 contaminés de même que la mise à niveau des équipements de protection
30 en vue de prévenir la contamination qui pourrait provenir des équipements
31 à bain d'huile.

32 Ces efforts consistent à continuer de documenter l'historique des postes
33 en exploitation, à s'arrimer à la planification intégrée des besoins de
34 croissance et de pérennité pour doter les équipements à bain d'huile des
35 systèmes de protection et de prévention de la contamination ainsi qu'à
36 corriger certaines situations spécifiques.

1 **28.** Veuillez préciser, parmi les travaux planifiés en 2012, quelle est la portion du budget
2 spécifique de 3,0 M\$ qui concerne les coûts de remise en état de sites associés aux actifs non-
3 remplacés ?

4 **R28**
5 **Voir la réponse à la question 24.**

6 **29.** Ces coûts font-ils partie des budgets spécifiques pour la protection de l'environnement ?
7 Si non, veuillez préciser le montant et dans quelle rubrique comptable on les retrouve ?

8 **R29**
9 **Voir la réponse à la question 24.**

10 **Programme de prévention de la contamination**

11 **Référence :**

12 HQT-6, doc. 2, Section 4.2.2, page 25

13 • Dossier prévention de la contamination du sol et de l'eau par des huiles

14 *Le Transporteur a consacré beaucoup d'efforts ces dernières années à la*
15 *caractérisation et à la gestion des sols contaminés de sites, en arrimage avec sa*
16 *stratégie de croissance et de pérennité.*

17 *Ce dossier du programme de prévention permettra une mise à niveau des*
18 *équipements de protection (séparateurs dans un premier temps), en vue de prévenir*
19 *la contamination qui pourrait provenir des équipements à bain d'huile. Cette*
20 *préoccupation est liée à des défauts de conception qui pourraient rendre certains*
21 *équipements vulnérables.*

22 *Le Transporteur poursuivra ainsi ses efforts de documentation de ces sites.*

23 **Demandes :**

24 **30.** Veuillez préciser si parmi le budget spécifique de 3,0 M\$ pour la protection de
25 l'environnement, le Transporteur consacrera une partie de ce budget pour la caractérisation et
26 la gestion des sols contaminés de sites? Si oui, veuillez en préciser le montant et les détails?

27 **R30**
28 **Voir la réponse à la question 24.**

29 **31.** Ce budget comprend-il également les activités en protection de l'environnement pour les
30 actifs du groupe technologie?

1 **R31**

2 **Le budget spécifique n'inclut pas les activités de protection de**
3 **l'environnement pour les actifs du groupe Technologie.**

4 **32.** Si non, veuillez déposer le budget protection environnement pour le Groupe technologie
5 et les détails relatifs à ces activités.

6 **R32**

7 **Les activités de protection de l'environnement du groupe Technologie ne**
8 **sont pas prises en charge par le Transporteur.**

9 **Dossier prévention de la contamination par le bruit**

10 **Référence :**

11 HQT-6, doc. 2, Section 4.2.2, page 25

12 *La mise en application de la nouvelle note d'instruction du Ministère du*
13 *Développement Durable, de l'Environnement et des Parcs (« MDDEP ») sur le*
14 *bruit, précisant les critères acceptables, les enjeux de développement des milieux*
15 *organisés dont la pression pour le développement résidentiel à proximité des lignes*
16 *et des postes, représentent une nouvelle réalité qui échappe au contrôle du*
17 *Transporteur. Cette nouvelle réalité induit une accélération des activités consacrées*
18 *à la gestion du bruit. Pour être en mesure de mieux y répondre, ce dossier du*
19 *programme de prévention permettra en premier lieu d'établir le portrait acoustique*
20 *de certains postes.*

21 **Demande :**

22 **33.** Veuillez déposer une copie datée de la nouvelle note d'instruction du Ministère du
23 Développement Durable, de l'Environnement et des Parcs (« MDDEP ») portant sur le bruit?

24 **R33**

25 **Le Transporteur mentionne que la note d'instruction est disponible auprès**
26 **du MDDEP.**

27 **34.** Veuillez préciser à quel moment le Transporteur pourra déposer un compte rendu de ce
28 programme de prévention, visant à établir le portrait acoustique de certains postes ?

29 **R34**

30 **La démarche du Transporteur devrait s'échelonner sur quelques années et**
31 **les résultats sont des données pour usage interne. Toutefois, celles-ci**
32 **pourraient être utilisées et présentées à la Régie si une demande de**
33 **budget concernant ce programme était déposée auprès de cette dernière**
34 **dans les prochaines années.**