

**Demande de renseignements no 1 du GRAME à Hydro-Québec TransÉnergie-  
Demande de modification des tarifs et conditions des  
services de transport pour l'année témoin 2012  
R-3777-2011**

---

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

**HQT-1, document 1**

**Référence :**

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

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

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

**Demandes :**

1. Veuillez décrire le rôle du Transporteur au niveau de la mise en œuvre de la politique énergétique du gouvernement du Québec ?
2. Veuillez identifier les éléments qui posent des défis techniques de taille ?

**Référence :**

HQT-1, document 1, pages 11 et 12

**Charges nettes d'exploitation**

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

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

**Demande :**

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

**Référence :**

HQT-1, document 1, page 12 :

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

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

**Demande :**

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

**Référence :**

HQT-3, Document 1, page 7

*Le Transporteur a poursuivi ses réflexions sur la façon d'améliorer son efficience aux investissements et d'en faire la démonstration à la Régie dans le cadre de ses*

*demandes tarifaires. Le Transporteur a constaté que certaines pratiques dont les résultats se sont avérés concluants, comme la planification intégrée des interventions en pérennité et en croissance, font maintenant partie intégrante de ses façons de faire en matière de planification.*

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

**Demande :**

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

**Référence :**

HQT-3, Document 1, page 7

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

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

- Évolution des investissements du Transporteur ;*
- Pratiques gagnantes du Transporteur ;*
- Analyse de la performance du Transporteur ;*
- Suivi proposé pour mesurer l'efficience du Transporteur aux investissements.*

**Demande :**

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

**Référence :**

HQT-3, document 1, p.16

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

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

**Demandes :**

7. Veuillez énumérer les équipements d'appareillage principal à risque qui pourraient faire l'objet d'un suivi des résultats via un indicateur relatif au pourcentage d'interventions effectuées ?
8. Veuillez préciser si pour les équipements à haut risque, un tel indicateur pourrait être conçu individuellement, donc par équipement d'appareillage à risque, au lieu de global ?

**Référence :**

HQT-3, document 1, p.18

***Maintenance***

*Le Transporteur rappelle qu'il a amorcé en 2009 une évolution de sa stratégie de maintenance, en introduisant un modèle de risque permettant de faire des choix actions de maintenance. L'introduction de cette nouvelle approche de la maintenance axée sur le risque a conduit à une révision des encadrements en maintenance systématique afin d'en optimiser le contenu et la fréquence. Le nouveau mode de gestion a également été intégré à la planification et à l'évolution des systèmes de technologie de l'information en lien avec ces activités. Cette stratégie a permis au Transporteur de réaliser des gains d'efficience récurrents de l'ordre de 4,8 M\$ en 2010 et des gains de 5,2 M\$ sont prévus pour 2011.*

**Demandes :**

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

- 10.** Veuillez préciser si le Transporteur a inclus dans ce gain, les coûts liés aux impacts sur la qualité de service et sur l'environnement ?
- 11.** Si oui, veuillez produire les détails des gains totaux d'efficience et des coûts de défaillance et de bris, pour atteindre le net de 4,8 M\$ ?
- 12.** Si non, veuillez préciser les coûts liés à ces impacts (défaillances et de bris d'équipements)?
- 13.** Veuillez préciser si parmi les projets de pérennité, le Transporteur inclut des améliorations pour l'environnement tels les bassins de récupération d'huile par exemple?
- 14.** Si oui, veuillez les énumérer ?

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

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

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

**Demande :**

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

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

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

**Référence :**

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

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

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

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

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

**Demandes :**

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

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

Exception visant une nouvelle activité

**Référence :**

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

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

**Demandes :**

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

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

Critères de reclassification vers les activités de base

**Référence :**

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

***Activités n'ayant pas de fin***

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

**Demande :**

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

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

**Référence :**

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

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

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

**Demandes :**

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

## **Maintenance**

### **Référence :**

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

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

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

### **Demandes :**

- 22.** Veuillez préciser les coûts projetés pour les activités de maintenance liées aux transformateurs de puissance, aux disjoncteurs et aux transformateurs de mesure, et ce séparément.
- 23.** Veuillez identifier plus précisément quelles sont les activités prévues pour le cas des transformateurs de puissance, les disjoncteurs et les transformateurs de mesure.

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

**Référence :**

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

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

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

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

**Demandes :**

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

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

### **Référence :**

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

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

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

### **Demandes :**

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

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

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

**Référence :**

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

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

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

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

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

## **Programme de prévention de la contamination**

### **Référence :**

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

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

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

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

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

### **Demandes :**

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

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

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

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

**Référence :**

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

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

**Demande :**

- 33.** Veuillez déposer une copie datée de la nouvelle note d'instruction du Ministère du Développement Durable, de l'Environnement et des Parcs (« MDDEP ») portant sur le bruit?
- 34.** Veuillez préciser à quel moment le Transporteur pourra déposer un compte rendu de ce programme de prévention, visant à établir le portrait acoustique de certains postes ?