

CANADA	RÉGIE DE L'ÉNERGIE
PROVINCE DE QUÉBEC	<i>Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1^{er} janvier 2012</i>
DISTRICT DE MONTRÉAL	
DOSSIER R-3777-2011	

MÉMOIRE DU GRAME

LE GROUPE DE RECHERCHE APPLIQUÉE EN MACROÉCOLOGIE

Préparé par

Nicole Moreau
Analyste environnement et énergie

EnviroConstats, enrg.

En collaboration avec

M. Michel Perrachon
Spécialiste en
Exploitation des réseaux électriques

Déposé à la

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

Le 6 décembre 2011

MANDAT

Le GRAME a retenu les services de sa consultante externe madame Nicole Moreau, analyste en énergie et environnement. Madame Moreau possède une formation de premier cycle en administration et comptabilité de l'école des Hautes études commerciales de l'Université de Montréal, de même qu'une maîtrise en sciences de l'Environnement de l'Université du Québec à Montréal. Elle a participé à la rédaction de mémoires du GRAME aux dossiers précédents du Transporteur portant sur les enjeux abordés dans ses présentes observations.

Le GRAME a également retenu les services de m. Michel Perrachon, spécialiste externe en exploitation du réseau de transport.

Monsieur Perrachon a été reconnu expert ou expert-conseil en « exploitation du réseau de transport » par la Régie de l'énergie dans les dossiers R-3401-98, R-3605-2006, R-3606-2006, R-3616-2006, R-3640-2007, R-3641-2007, R-3646-2007, R-3669-2008, R-3670-2008, R-3706-2009, R-3738-2010 et R-3746-2010.

Il a participé à la rédaction de mémoires pour le GRAME aux dossiers précédents du Transporteur portant sur les enjeux abordés dans ses présentes observations.

TABLE DES MATIÈRES

RÔLE DU TRANSPORTEUR AU NIVEAU DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE ÉNERGÉTIQUE DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC.....	6
ENJEU NO. 1 : INDICATEURS DE PERFORMANCE ET OBJECTIFS CORPORATIFS	11
ENJEU NO. 2 : EFFICIENCE.....	12
Récurrence des gains d'efficacité	12
Compte de frais reportés relatif à l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement	14
Efficacité et indicateurs reconnus par le COPE	16
Équipements d'appareillage principal à risque – indicateur relatif au pourcentage d'interventions.....	16
Maintenance	19
ENJEU NO. 3 BALISAGE.....	22
ENJEU NO. 4 : CHARGES NETTES D'EXPLOITATION.....	23
Proposition de critères liés à la gestion des coûts portés à un budget spécifique	23
<i>Critères de classification de coûts à être portés à un budget spécifique.....</i>	<i>23</i>
<i>Exception visant une nouvelle activité.....</i>	<i>25</i>
<i>Coûts admissibles</i>	<i>25</i>
<i>Critères de reclassification vers les activités de base</i>	<i>25</i>
SUIVI DES ACTIVITÉS RÉALISÉES EN 2010 À PARTIR DU BUDGET SPÉCIFIQUE, PRÉVISIONS POUR 2011 ET BESOINS À COMBLER POUR 2012 ET LES ANNÉES SUIVANTES	28
Budget spécifique 2010-2012	28
Activités de maintenance	32
Protection de l'environnement.....	34
<i>Coûts réels et activités réalisées en 2010</i>	<i>34</i>
<i>Coûts projetés et activités planifiées en 2011</i>	<i>34</i>
<i>Besoins à combler pour 2012 et les années suivantes</i>	<i>35</i>
Dossier prévention de la contamination par le bruit.....	37
CONCLUSION.....	38

RÔLE DU TRANSPORTEUR AU NIVEAU DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE ÉNERGÉTIQUE DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

La présente section aborde la question du rôle du Transporteur, du contexte général du dossier et de la présentation de la demande du Transporteur via la pièce HQT-1, document 1.

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. 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. (nos soulignés)

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

Le Transporteur complète sa preuve en nous précisant en réponse à une demande de renseignements du GRAME que son rôle dans la Stratégie énergétique du Québec s'inscrit à même le Plan stratégique 2009-2013 d'Hydro-Québec, de même que les défis liés à des projets de croissance de la capacité du réseau de transport¹.

Le GRAME a démontré au dossier R-3748-2010, portant sur le plan d'approvisionnement d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution, qu'un lien étroit existe entre la Stratégie énergétique du Québec et son portefeuille d'approvisionnement post patrimonial. En effet, ce portefeuille de ressources comprend des approvisionnements découlant des décrets gouvernementaux qui nécessitent également la participation étroite du Transporteur.

En effet, les projets de production d'énergies renouvelables sont nécessairement localisés près de la ressource, comme pour la biomasse ou aux endroits les plus propices pour leur exploitation, comme pour l'énergie éolienne et l'électricité hydraulique. Au Québec, le réseau de transport principal permet le transport d'énergie d'Est en Ouest et du Nord au Sud, l'ajout de ressources ciblées par la Stratégie énergétique et non par la proximité des projets, amène le Transporteur à jouer un rôle clé dans le développement de ces ressources énergétiques.

Par contre, si on compare notre réseau de transport, avec celui de nos voisins américains, ces derniers font face à un problème de taille, puisqu'ils ne disposent pas de lignes permettant de transporter ces énergies renouvelables en grande quantité, des lieux de production aux lieux de consommation. Il suffit d'aller sur le site *Visualizing The U.S. Electric Grid*² pour constater l'insuffisance de lignes de transport visant les sites à fort potentiel d'énergie éolienne ou d'énergie solaire et les projections pour 2030 d'ajouts de lignes de 765 kV et de 1000 kV(DC) pour assurer le développement de ces énergies

¹ HQT-13, Document 7, Page 3 et 4

² <http://www.npr.org/templates/story/story.php?storyId=110997398>

renouvelables et leur transport vers les centres de consommations. On comprend les défis de taille qui devront être surmontés et les investissements qui devront être faits.

Malgré tout, dans le cas du Québec, le fait que la Stratégie énergétique cible le développement d'énergies renouvelables intermittentes pose un défi au Transporteur. Si on regarde de plus près les décrets, on s'aperçoit que plusieurs d'entre eux visent directement la participation des communautés, soit locales, soit autochtones, ce qui en font des projets qui seront répartis sur le territoire du Québec, dans une vision de développement durable, mais pour lesquels le réseau de transport devra soutenir leur réalisation.

Au dossier R-3774-2011 le Distributeur faisait justement état d'un plafonnement sur la ligne de transport à l'est de Rivière-du-Loup :

[23] En ce qui a trait aux préoccupations soulevées par S.É./AQLPA à propos du réseau de transport de TransÉnergie, le Distributeur admet que l'intégration de nouveaux parcs éoliens à l'est de Rivière-du-Loup constitue une préoccupation pour lui. Selon le Distributeur, toute nouvelle production à l'est de Rivière-du-Loup doit être soumise à certaines conditions de plafonnement, afin de s'assurer que le réseau puisse être exploité de manière sécuritaire.³

Par ailleurs, la *Demande d'approbation des contrats d'approvisionnement en électricité de l'appel d'offres A/O 2009-02 pour de l'énergie éolienne issue de projets autochtones et communautaires* (Dossier R-3774-2011) découle des décrets gouvernementaux portant sur les deux blocs de 250 MW d'énergie éolienne issus respectivement de projets autochtones et de projets communautaires (Décrets 1043-2008 et 1045-2008 (2012 à 2014))⁴ et des décrets concernant les préoccupations économiques, sociales et environnementales à l'égard de ces deux blocs de 250 MW d'énergie éolienne (Décrets 1044-2008 et 1046-2008).

Outre les autres décrets, prévoyant 1) un premier bloc de 1000 MW d'énergie éolienne et un bloc de 100 MW de biomasse (D-352-2003)⁵, 2) un second bloc de 2000 MW d'énergie éolienne (D-926-2005, (2009 à 2013))⁶, d'autres décrets sont à prévoir afin de compléter les intentions annoncées par le gouvernement dans sa Stratégie énergétique 2006-2015, comme le faisait valoir le GRAME au dossier R-3748-2010.

En résumé, le GRAME a ciblé au dossier R-3748-2010, des éléments clés qui devront être suivis au cours de l'évolution du plan d'approvisionnement du Distributeur dans les dix prochaines années, soit :

- l'atteinte et le maintien du bloc de 150 MW issu de projets communautaires pour les petites centrales hydroélectriques ;

³ R-3774-2011, D-2011-175, par. 23

⁴ *Règlement sur un bloc de 250MW d'énergie éolienne issu de projets autochtones*, art.1, al. 2 et *Règlement sur un bloc de 250 MW d'énergie éolienne issu de projets communautaires*, art. 1, al. 2

⁵ *Règlement sur l'énergie éolienne et sur l'énergie produite avec de la biomasse*, art.1, al. 2

⁶ *Règlement sur le second bloc d'énergie éolienne*, art.1, al.2

- l'ajout de blocs d'énergie éolienne, suite à l'ajout de ressources hydroélectriques ;
- l'atteinte et le maintien de 150 MW d'énergie électrique de cogénération à la biomasse ; et
- la croissance des projets hydroélectriques visant l'accroissement des exportations d'énergie dans les marchés limitrophes.

L'ensemble de ces ressources énergétiques nécessiteront l'ajout et le maintien d'un système de transport efficient et fiable et confirme le rôle grandissant du Transporteur dans l'atteinte des objectifs de la Stratégie énergétique du Québec.

La réponse suivante du Transporteur confirme l'importance stratégique de son rôle de même que ses besoins d'investissements en croissance.

R1 Lorsqu'il fait état de son rôle au niveau de la mise en œuvre de la politique énergétique du gouvernement du Québec, le Transporteur réfère à son action dans le cadre de la réalisation de la Stratégie énergétique du Québec 2006-2015, à l'intérieur de laquelle s'inscrit le Plan stratégique 2009-2013 d'Hydro-Québec.

La Stratégie énergétique du Québec 2006-2015 donne priorité au développement du potentiel de ressources renouvelables de la province, dont les filières hydroélectrique et éolienne. Tel qu'il en fait état à la pièce HQT-1, Document 1, le Transporteur souligne sa contribution à la réalisation du Plan stratégique 2009-2013 d'Hydro-Québec, notamment par la réalisation d'un ambitieux portefeuille de projets en croissance, dans le respect de son orientation stratégique d'accroître la capacité du réseau pour répondre aux demandes de ses clients. Dans cette pièce, le Transporteur réfère à certains projets en croissance, à différentes étapes de leur processus d'autorisation ou de réalisation, dont plusieurs sont en rapport avec les éléments précités de la Stratégie énergétique du Québec 2006-2015. Parmi ceux-ci, il convient de noter les des projets majeurs suivants :

Raccordement des centrales du complexe de la Romaine ;

Intégration des parcs éoliens de la première phase du 2e appel d'offres A/O 2005-03 ;

Finalisation prochaine du raccordement des derniers parcs éoliens du premier appel d'offres A/O 2003-02.

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

Référence : HQT-13, Document 7, Page 3 et 4

Le Transporteur expose également dans une réponse à une demande du GRAME⁷ les défis techniques liés à l'intégration de ressources énergétiques renouvelables intermittentes comme l'énergie éolienne :

R2 Tel qu'il en fait mention à la pièce précitée, le Transporteur constate que l'intégration croissante de nouvelles sources d'énergie renouvelables pose pour certaines des défis techniques importants. Ainsi, en ce qui a trait à l'orientation stratégique du Transporteur d'assurer la qualité et la fiabilité du service de transport d'électricité, l'intégration de l'électricité de source éolienne au réseau soulève des défis au plan de la planification et de l'exploitation du réseau, compte tenu du fait, notamment, que les éoliennes fournissent une production électrique qui varie dans le temps et qui ne peut être accumulée.

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

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

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

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

Référence : HQT-13, Document 7, Page 4, R2

⁷ HQT-13, Document 7, Page 4, R2

Conclusion de la section

Le Transporteur doit répondre aux besoins de ses clients dont Hydro-Québec Production et Hydro-Québec Distribution tout en respectant l'évolution du plan d'approvisionnement du Distributeur lié aux décrets gouvernementaux, l'environnement et la sécurité du réseau.

De plus, le développement de la production éolienne par le Distributeur peut causer certains problèmes de stabilité transitoire ou de tension sur le réseau. La production éolienne se situe pour le moment principalement sur le réseau gaspésien. Cette concentration de production « aléatoire » sur un réseau régional conçu pour avoir des transits de puissance unidirectionnels, de Québec vers Gaspé, peut effectivement créer des problèmes de tension sur ce réseau lors des variations de production. Comme le mentionne le Transporteur, des études sont en cours (« *des activités de modélisation et de simulation incorporant la variabilité additionnelle que ceux-ci induisent au niveau des profils de tension* »⁸). Il est donc probable que le Transporteur doive faire appel à des systèmes de compensation réactive pour pallier à des variations de tension inopinées lors de fluctuations de transit imprévisibles causées par les écarts de production locale.

En ce qui concerne les centrales hydrauliques telles La Romaine et Eastmain des ajouts majeurs au réseau de transport principal seront nécessaires (ajout de lignes et augmentation de compensation série par exemple).

Ainsi, l'addition de lignes de transport constitue d'autres défis pour le Transporteur et fait en sorte qu'il a un rôle déterminant dans l'atteinte de la Stratégie énergétique du Québec.

Le GRAME est d'avis que l'ensemble de ces défis, dont la problématique liée à la pérennité de ses équipements, la croissance de la demande et le développement de la production, justifie ses besoins d'investissements à la fois en croissance et en maintien des équipements du réseau et qu'il faut s'attendre à une croissance de ces besoins.

⁸ HQT-13, Document 7, Page 4

ENJEU NO. 1 : INDICATEURS DE PERFORMANCE ET OBJECTIFS CORPORATIFS

Indicateurs environnementaux (HQT-3, Document 2, Section 1.4) et Analyse des indicateurs environnementaux proposés par SÉ-AQLPA et le GRAME (Annexe 2)

Tel que mentionné dans sa demande d'intervention, le GRAME est généralement satisfait de la démarche du Transporteur en ce qui concerne les indicateurs environnementaux, sauf pour l'indicateur proposé portant sur les déversements accidentels de plus de 4 000 litres dans l'environnement. L'indicateur proposé sur les déversements accidentels ne permet pas au Transporteur et à la Régie de connaître l'ampleur de l'impact de ces déversements sur les coûts liés à la récupération des huiles et à la réhabilitation des sols et des eaux souterraines. Le GRAME propose un tableau semblable à l'indicateur des matières résiduelles (MR) et des huiles isolantes minérales (HIM) permettant de connaître la quantité d'huile déversée, la quantité d'huile récupérée et celle non récupérée, en ajoutant idéalement les coûts liés à la récupération et les impacts financiers de la réhabilitation de ces déversements (Coûts de décontamination des sites, coûts cumulatifs liés aux déversements).

Le coût de décontamination des sites lié aux déversements demeure l'élément le plus important mais le nombre de litres récupérés par rapport au nombre de litres déversés est aussi un indicateur des efforts, de l'efficacité d'intervention et de la performance du Transporteur en tant que gestionnaire.

Le GRAME a déposé ses commentaires portant sur le « Rapport de la séance de travail du 7 octobre 2011 sur les indicateurs de la performance environnementale » en date du 31 octobre 2011⁹. Conformément aux directives de la Régie énoncées dans sa correspondance du 29 novembre 2011, le GRAME déposera ses commentaires supplémentaires portant sur le contenu du rapport final sur les indicateurs environnementaux et la contre-proposition du Transporteur le 16 décembre 2011.

Par ailleurs, tel que mentionné dans sa demande d'intervention¹⁰, le GRAME note l'absence d'objectif lié à la protection de l'environnement ou au développement durable qui concilierait les exigences et indicateurs réglementaires avec les objectifs corporatifs.

Dans l'attente de l'intégration des indicateurs environnementaux qui seront proposé par le Transporteur et approuvés par la régie, le GRAME réévaluera la pertinence de recommander l'ajout d'indicateur corporatif. Le GRAME réserve également ses commentaires portant sur les indicateurs généraux et les données de bas pour les ratios de coûts.

⁹ C-GRAME-0008

¹⁰ C-GRAME-0002, p. 4, par. 18

ENJEU NO. 2 : EFFICIENCE

Tel que mentionné dans sa demande d'intervention, le GRAME souhaite revoir la question des pratiques d'efficacité en lien avec la protection de l'environnement et le développement durable.

Réurrence des gains d'efficacité

En consultant la preuve du Transporteur, on constate qu'il semble y avoir réurrence pour ce qui touche les gains en efficacité.

Pour ce qui est d'obtenir de la réurrence pour la pérennité, le GRAME demandait au Transporteur de fournir des projections indiquant s'il peut y avoir une certaine réurrence pour les projets de pérennité.

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

Référence : HQT-1, Document 1, Pages 11 et 12

En réponse à une demande du GRAME, le Transporteur nous fournit le détail des pistes d'efficacité en vue d'optimiser les coûts associés à ses investissements :

R3 Tel que précisé à la pièce HQT-3, Document 1, Section 2.2, le Transporteur a mis en place à ce jour diverses pistes d'efficacité, en vue d'optimiser les coûts associés à ses investissements, dont plusieurs sont reconnues comme étant des pratiques gagnantes de l'industrie. Ces pratiques lui ont permis d'atteindre trois dimensions d'efficacité :

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

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

Référence : HQT-13, Document 7, Page 5

Le GRAME apprécie et encourage les pistes d'efficacité développées par le Transporteur et décrites dans la réponse ci-dessus.

Le GRAME souhaite cependant que dans la gestion de la pérennité et dans la Planification intégrée tous les moyens soient pris pour la protection de l'environnement, dont la réalisation de bassins de récupération d'huile.

Parmi les pratiques énumérées dans le document HQT-3, document 1, page 9, il est aussi fait mention des ateliers de remise à neuf. Or, selon notre spécialiste M. Michel Perrachon, il semble que ces ateliers aient été réduits pour pallier aux besoins de main-d'œuvre sur les projets.

Tableau R1.1
Gains d'efficacité aux investissements (excluant ceux liés à la Planification intégrée) - Horizon 2008 à 2012

MESURES D'EFFICACITE	GAINS REALISES 2008 (en M\$)	GAINS REALISES 2009 (en M\$)	GAINS REALISES 2010 (en M\$)	GAINS PREVUS 2011 (en M\$)	GAINS PREVUS 2012 (en M\$)
OPTIMISATION DES INVESTISSEMENTS					
Télemaintenance (projet Imagine)			0,3	1,2	3,8
Réingénierie de la chaîne d'approvisionnement				9,9	4,5
Mise en place d'ateliers de remise à neuf	2,3	2,0	1,6	(1)	(1)
Gouvernance des TI	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0
GAINS TOTAUX AUX INVESTISSEMENTS (Excluant Planification intégrée)	12,3	12,0	11,9	21,1	18,3

(1) : Cette mesure a été revue et le processus d'approvisionnement et de remplacement des disjoncteurs est dorénavant couvert par la réingénierie de la chaîne d'approvisionnement.

1

Référence : HQT-13, Document 1, Page 3

Or, le Transporteur précise, ci-dessous, que cette mesure a été revue et qu'elle est plutôt couverte par la réingénierie de la chaîne d'approvisionnement.

« Projet no 4 : Mise en place d'ateliers spécialisés de remise à neuf

Ce niveau d'efficacité est inférieur à ce qui avait été annoncé dans sa demande R-3706-2009, et s'explique par un changement des orientations des ateliers sur la base des facteurs suivants : les enjeux techniques, les enjeux associés à la réingénierie de la chaîne d'approvisionnement et la hausse des projets et des investissements à venir. »

Référence : HQT-3, document 1, page 20

Le GRAME recommande toutefois que cette activité de remise à neuf soit perpétuée afin d'éviter de nouveaux achats et de permettre la récupération des pièces existantes, par souci de respect des principes de développement durable.

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

Le Transporteur demande l'autorisation de créer un 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.

Référence : HQT-1, document 1, page 12

La demande du Transporteur repose sur des motifs destinés à inscrire un rendement relatif à la période de détention des actifs en entrepôt¹¹, jusqu'au moment de leur utilisation dans des projets d'investissements qui seront reconnus, le cas échéant, par la Régie.

En première partie du présent mémoire du GRAME, il a été question du rôle du Transporteur dans l'atteinte de la Stratégie énergétique du Québec et des nombreux défis techniques auxquels le Transporteur devra faire face notamment pour l'intégration des ressources intermittentes comme l'éolienne, l'ajout de lignes de transport suite à la croissance des projets de production hydraulique, de même que le défi de maintenir la sécurité du réseau dans un contexte de pérennité des équipements.

Dans sa preuve, à la pièce HQT-4 document 4, le Transporteur expose ses problématiques d'approvisionnement et les moyens qu'il a mis en place pour améliorer son accès à des équipements stratégiques en temps opportun, notamment en regroupant ses achats afin de négocier des prix plus avantageux¹². Le Transporteur pourrait à cet égard déposer un court exposé de ces différences de prix et de délais rencontrés pour justifier l'achat d'équipements avant le début de ses projets.

¹¹ HQT-4, Document 4, page 5

¹² HQT-4, Document 4, page 7

Au dossier R-3706-2011, l'expert en exploitation du réseau de transport du GRAME, M. Perrachon, faisait état des risques associés à la planification des besoins en équipements et précisait que le Transporteur devrait envisager une planification selon des horizons de sept à dix ans, ce qui était une pratique courante par le passé.

Ainsi la démarche du Transporteur de s'assurer d'avoir des inventaires suffisants de ses équipements stratégiques est non seulement raisonnable, mais prioritaire selon notre spécialiste M. Michel Perrachon.

Le regroupement des besoins en équipements semblent une bonne chose afin de garantir un certain engagement auprès des fournisseurs. Cependant en se limitant à une vision de trois à cinq ans il semble que les planificateurs pourraient envisager des horizons de sept à dix ans : le Transporteur parle d'une « période de croissance sans précédent » et actuellement l'économie est en ralentissement ; si l'économie mondiale redémarre est-ce que les fournisseurs sont capables de satisfaire cette croissance des besoins d'équipement sur des échéances relativement courtes.

Référence : R-3706-2009, C-7-6-GRAME-Rapport M. Michel Perrachon, page 10

Ainsi, dans l'ensemble, le GRAME trouve raisonnable qu'une telle démarche soit entreprise par le Transporteur afin qu'il sécurise ses achats d'équipements.

Le Transporteur évoque les questions d'équité intergénérationnelle et d'équité du Transporteur¹³, pour justifier la demande de coûts de financement et précise que sa stratégie d'approvisionnement lui permet d'assumer ses responsabilités¹⁴.

Le GRAME est d'avis qu'outre ces questions d'équité, les défis technologiques (intégration des ressources éoliennes, ajout de lignes de transport et pérennité des équipements) doivent être considérés comme prioritaires.

¹³ HQT-4, Document 4, page 10

¹⁴ HQT-4, Document 4, page 11

Le GRAME est d'avis que le Transporteur doit s'assurer d'un approvisionnement en équipements stratégiques de manière prioritaire et qu'il doit être encouragé à opter pour une stratégie lui permettant de faire face avec efficacité à ces défis et donc de maintenir un inventaire suffisant de ses équipements stratégiques.

Pour ces raisons, sans se positionner sur les modalités du compte de frais reportés relatif à l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement, destiné à inscrire un rendement relatif à la période de détention des actifs en entrepôt, le GRAME recommande à la Régie d'accepter le principe d'un tel compte.

Efficiences et indicateurs reconnus par le COPE

Tel que mentionné dans sa réponse à la DDR de la Régie (HQT-13, document 1 page 4, 5, 6, 12), le Transporteur indique que le COPE permet une comparaison valable, mais que les résultats des autres réseaux ne peuvent être divulgués.

Par conséquent, suite à la consultation de la preuve du Transporteur et à la réponse fournie au GRAME (HQT-13, Document 7, Page 7) le GRAME n'aura pas de commentaires à formuler sur les indicateurs reconnus par le COPE.

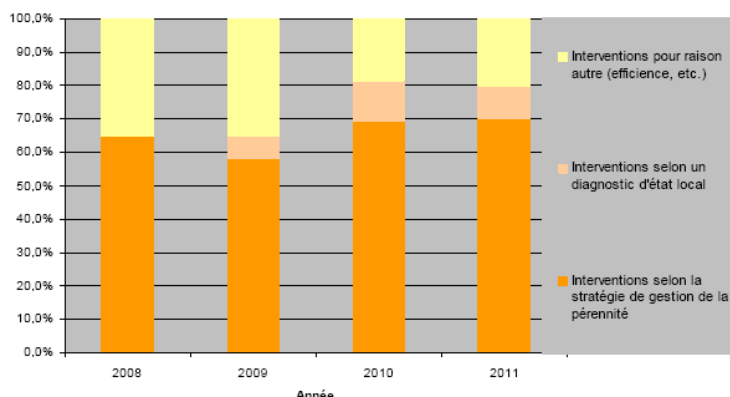
Équipements d'appareillage principal à risque – indicateur relatif au pourcentage d'interventions

Le Transporteur propose à la Régie de suivre les résultats de l'indicateur relatif au pourcentage d'interventions effectuées sur les équipements d'appareillage principal à risque.

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). (Notre souligné)

Référence : HQT-3, document 1, p.16

Figure 3
Interventions sur les équipements d'appareillage principal



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

Le GRAME demandait au Transporteur d'énumérer les équipements d'appareillage principal à risque pouvant faire l'objet d'un suivi des résultats via un indicateur relatif au pourcentage d'interventions effectuées. Le GRAME note que parmi les appareillages principaux à risque figurent les transformateurs.

R7 Les équipements d'appareillage principal à risque comprennent les transformateurs, les disjoncteurs et les sectionneurs qui, selon la grille d'analyse du risque, représentent un risque élevé, fort et moyen, tel qu'indiqué à la pièce HQT-3, Document 1, notes 5 et 6 au bas de la page 12.

Référence : HQT-13, Document 7, Page 8, R7

Ainsi, le GRAME demandait au Transporteur de 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.

R8 Les équipements d'appareillage à haut risque (le Transporteur entend par là risque élevé) représentent environ 1 % du parc de ce type d'équipements. En raison de ce faible pourcentage, le Transporteur ne juge pas pertinent de suivre un tel indicateur.

Référence : R-3777-2011, HQT-13, Document 7, Page 8, R8

Nous comprenons que seulement 1 % du parc d'équipements du Transporteur est à haut risque, ce qui est probablement une bonne nouvelle, mais cela ne nous indique pas le pourcentage d'équipements qui est à haut risque, par rapport à l'ensemble des équipements à risque.

Cependant, la question du GRAME était plutôt en lien avec la proposition du Transporteur faite à la Régie au présent dossier (R-3777-2011), soit de suivre les résultats de l'indicateur relatif au pourcentage d'interventions effectuées sur les équipements d'appareillage principal à risque.

Au dossier R-3641-2007, le Transporteur identifiait la présence d'approximativement 18 300 transformateurs de mesure.

Équipements de transformation	Nombre approximatif	Durée de vie (ans)
Transformateurs de puissance (151 kV et moins)	1200	40
Transformateurs de puissance (151 - 450 kV)	600	50
Transformateurs de puissance (450 kV et plus)	300	40
Inductances shunt (151 - 450 kV)	15	50
Inductances shunt (450 kV et plus)	300	35
Inductances séries	3300	40
Transformateurs de mesure (12 kV et plus)	18300	30

Tableau 1 – Nombre approximatif et durée de vie des équipements de transformation

Référence : Dossier R-3641-2007, HQT-2, Document 1, page 18 (En liasse)

Au dossier R-3778-2011 portant sur la demande d'approbation de ses investissements 2012 dont le coût individuel est inférieur à 25 millions de dollars, le Transporteur mentionne que :

Les transformateurs à risque sont principalement les transformateurs de mesure. *Le Transporteur observe une légère hausse du pourcentage de transformateurs et inductances à risque qui passe de 35 % en janvier 2008 à 38,9 % en janvier 2011. Le taux de risque des transformateurs et inductances suit les prévisions du Transporteur et aurait augmenté si le Transporteur n'avait pas réalisé des interventions sur ces équipements. (Notre souligné)*

Référence : R-3778-2011, HQT-2, doc. 1, page 15

Compte tenu de la présence de BPC dans l'une des catégories des équipements d'appareillage, soit les transformateurs de mesure et que ces transformateurs sont ceux qui sont le plus à risque, le GRAME recommande que cet équipement soit suivi séparément pour l'indicateur de pourcentage d'interventions effectuées sur les équipements d'appareillage principal à risque.

Maintenance

Au présent dossier le Transporteur rappelle qu'il a introduit une nouvelle approche concernant ses activités de maintenance axées sur le risque. Cette méthode a conduit le Transporteur à une révision de la question de la maintenance systématique. Le Transporteur mentionne que cette stratégie lui a permis des gains d'efficacité récurrents.

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 d'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'efficacité récurrents de l'ordre de 4,8 M\$ en 2010 et des gains de 5,2 M\$ sont prévus pour 2011.

Référence : HQT-3, document 1, p.18

Dès le dossier R-3706-2009, l'expert du GRAME, M. Perrachon, précisait que l'optimisation de la maintenance s'appuie sur la gestion du risque, la révision des encadrements et la télémaintenance.¹⁵

Tout cela semble très bien à première vue. Cependant quels sont les risques que le personnel de maintenance est prêt à prendre et quel en sera l'impact en cas de défaillance sur les autres équipements. La révision des encadrements est normale ; dans le cas de l'étirement des périodes de révision des automatismes en accord avec le NPCC cela devenait essentiel car il aurait été impossible d'effectuer des révisions plus fréquentes compte tenu des disponibilités du réseau et du personnel de maintenance, de plus la précédente norme de maintenance n'était pas pertinente.

Cette nouvelle stratégie de maintenance doit s'appuyer sur des données ; or on peut se poser des questions sur la validité des bases de données. Avec les équipements numériques et la télémaintenance on pourra avoir des bases de données assez documentées, mais dans les années passées la validité des données n'est sûrement pas à toute épreuve et le Transporteur prend là un risque supplémentaire.

Référence : R-3706-2009, C-7-6 Rapport m. Michel Perrachon, page 10

¹⁵ R-3706-2009, C-7-6 Rapport M. Michel Perrachon, page 10

Au présent dossier, le GRAME note que la gestion du risque a permis des gains d'efficacité de l'ordre de 4,8 M\$ dans les activités de maintenance, mais demandait toutefois au Transporteur s'il a évalué le risque à long terme d'un plus grand nombre de défaillances et de bris d'équipements en repoussant certains entretiens.

R9 L'introduction de cette nouvelle approche de la maintenance axée sur le risque permet d'identifier et de réaliser les interventions de maintenance les plus prioritaires, dans le respect des normes établies. Elle s'inscrit dans une démarche globale de gestion des actifs du Transporteur. Les travaux portent sur divers aspects de la gestion des actifs, tels que la pérennité, la croissance, l'amélioration et la maintenance.

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

Référence : HQT-13, Document 7, Page 9, R9

Le GRAME demandait également au Transporteur de préciser s'il a inclus dans ce gain les coûts liés aux impacts sur la qualité de service et sur l'environnement, et de produire les détails des gains totaux d'efficacité et des coûts de défaillance et de bris pour atteindre le net de 4,8 M\$, ce qu'il n'a pas fourni au GRAME.¹⁶

Évolution du budget spécifique en maintenance - 2008-2012 (M\$)

Activités maintenance	2008		2009		2010		2011		2012
	planifié	réel	planifié	réel	planifié	réel	planifié	prévision	demandé
Avis maintenance	6,0	6,2	3,0	4,6	3,8	4,0	3,5	2,2	3,7
Maintenance extraordinaire	2,5	2,5	9,3	7,8	8,2	8,0	9,5	10,8	4,5
Projets/programmes	1,2	1,0	0,4	0,3	0,4	0,4	0,5	0,5	4,3
Total budget spécifique	9,7	9,7	12,7	12,7	12,4	12,4	13,5	13,5	12,5

Référence : HQT-13, Document 1, R16.1, Page 33

Le GRAME note qu'en réponse à une demande de la Régie, les coûts de maintenance extraordinaire sont en progression entre 2008 et 2011, passant de 2,5 M\$ en 2008, à 10,8 M\$ en 2011, pour une demande de 4,5 \$M en 2012. Il semble y avoir une instabilité liée aux avis de maintenance, cette dernière catégorie étant en diminution, alors que ceux de la maintenance extraordinaire sont en croissance. Ainsi, le GRAME se demande s'il faudrait y voir un lien entre la décroissance de l'un et la croissance de l'autre.

¹⁶ HQT-13, Document 7, Page 9, R.10, 11 et 12

Bien que le GRAME soit favorable à la gestion du risque, le GRAME craint que cette approche stochastique amène dans le futur une accumulation d'entretiens à réaliser en urgence, avec des impacts sur notamment la protection de l'environnement, via une augmentation des bris ou fuites d'équipements non détectés avant que les impacts sur l'environnement ne se produisent.

Cette approche étant basée sur une approche globale, le spécialiste du GRAME, M. Perrachon, recommande une gestion plus particulière du risque sur les équipements ayant subi des événements externes (défaut proche de certains équipements, manœuvres trop fréquentes, etc.) afin de minimiser de façon ponctuelle des risques de bris majeurs.

ENJEU NO. 3 BALISAGE

La preuve du Transporteur démontre qu'il se démarque quant aux dépenses pour les actifs de lignes de transport, des autres transporteurs, montrant ainsi une baisse significative des dépenses en investissements et en maintien des actifs.

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.

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

Même si le Transporteur se démarque des autres participants quant aux dépenses pour les actifs de lignes de transport, le GRAME demandait de fournir une explication des baisses significatives des dépenses en investissements et en maintenance des actifs pour les autres transporteurs. Selon le Transporteur, les données consignées par PA Consulting sont confidentielles.¹⁷

M. Perrachon constate que pour les autres transporteurs, il y a eu une hausse significative en 2006 et 2008 (HQT-3, document 3, figures 1,2, 3 et 4); qui correspond sûrement à une amélioration de ces réseaux de transport d'énergie électrique relative à plusieurs pannes majeures et une dégradation de la sécurité. Cependant, comme le mentionne le Transporteur les données des autres réseaux demeurent confidentielles.

Selon M. Perrachon, le Transporteur se démarque des autres compagnies quant aux dépenses pour les actifs de lignes de transport, ainsi qu'il le mentionne dans le document HQT-3, document 3, en raison du fait que le Transporteur utilise une très haute tension (735 kV) pour le réseau principal, ce qui diminue pour un même transit de puissance le nombre d'équipements.

¹⁷ HQT-13, Document 7, Page 10, R.15

ENJEU NO. 4 : CHARGES NETTES D'EXPLOITATION

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

Critères de classification de coûts à être portés à un budget spécifique

Tel que mentionné dans sa demande d'intervention, le GRAME est généralement favorable à la proposition du Transporteur de critères pour établir les coûts devant être portés à un budget spécifique, soit :

- 1) Coûts découlant d'une nouvelle activité (...); **ou**
- 2) Coûts découlant d'un accroissement marqué d'une activité de base existante (...); 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(...).

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).

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

Le GRAME demandait au Transporteur de fournir des exemples d'activités ayant connu un accroissement marqué de ses coûts¹⁸. Le Transporteur nous réfère à la réponse à la question 18.1 de la demande de renseignements no. 1 de la Régie (HQT-13, Document 1).

18.1 Veuillez détailler le budget spécifique demandé pour 2012 selon les critères de l'organigramme décisionnel.

R18.1

Le Transporteur présente ce détail au tableau suivant.

Tableau R18.1				
Rubrique à la pièce HQT-6, Document 2	Besoins totaux		Budget 2012	Organigramme décisionnel - classement à compter de 2012
Activité	Montant	Horizon	demandé	
4.2.1 Maintenance			12,5 M\$	
. Avis de maintenance	12,2 M\$	3 ans	3,7 M\$	Accroissement marqué d'une activité de base ayant une fin
. Maintenance extraordinaire	25,8 M\$	5 ans	4,5 M\$	Accroissement marqué d'une activité de base ayant une fin
. Projets/Programme spécifique	14,9 M\$	5 ans	4,3 M\$	Accroissement marqué d'une activité de base ayant une fin
4.2.2 Protection de l'environnement			3,0 M\$	Accroissement marqué d'une activité de base n'ayant pas une fin
4.2.3 Maîtrise de la végétation			4,5 M\$	Accroissement marqué d'une activité de base n'ayant pas une fin

Référence : HQT-13, Document 1, réponse 18.1

¹⁸ HQT-13, Document 7, Page 11, R.16

Le GRAME lui demandait de plus, et ce en lien avec les modifications comptables des normes IFRS, et plus particulièrement la norme *IAS 37 Provision, passifs éventuels et actifs éventuels* et la naissance du passif, si dans le cas d'un accroissement marqué d'une activité de base existante déclenchée par une nouvelle obligation de conformité externe (dont les lois et règlements), les obligations implicites pourraient aussi être un déclencheur de classification de coûts à être portés à un budget spécifique.

R17 S'il y a occurrence d'une obligation implicite, celle-ci pourrait, tout comme une obligation juridique, constituer un déclencheur d'accroissement d'une activité de base existante.

Référence : HQT-13, Document 7, Page 11

Le Transporteur nous confirme que tel est le cas pour l'obligation implicite, en autant qu'il y ait occurrence de celle-ci. L'obligation implicite pourrait donc constituer un déclencheur d'accroissement d'une activité de base existante résultant en une classification de coûts à être portée à un budget spécifique.

En effet, la norme IAS 37 requiert une modification de la définition de l'obligation, vers une définition plus large, pour y inclure les obligations implicites.

Cependant, le lien entre la décision par le Transporteur de réhabiliter un site et l'inscription d'une provision selon l'IAS 37 n'est pas aussi direct, puisque le Transporteur pourra planifier ses activités en fonction de ses priorités. En effet, l'IAS 37 requiert du Transporteur de comptabiliser une provision pour une obligation implicite, donc d'identifier (procédure de caractérisation des sites) concrètement la provision et non pas de procéder à la réhabilitation des sites visés par cette provision, plutôt lié aux coûts de caractérisation des sites du budget spécifique protection de l'environnement.

Le GRAME est d'avis que le budget protection de l'environnement pourra voir ses activités s'accroître résultant d'une augmentation des activités liée à la caractérisation des sites dans les années qui viennent et ce suite au passage à la norme IAS 37 et qu'il y a lieu de maintenir cette activité dans la catégorie budget spécifique, tel que demande le Transporteur au présent dossier.

Exception visant une nouvelle activité

Tel que mentionné dans sa demande d'intervention, le GRAME est en accord avec la proposition du Transporteur à l'effet que les coûts découlant d'une nouvelle activité ne puissent faire partie d'un budget spécifique si celle-ci remplace une activité de base existante, sauf pour les coûts de mise en place.

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.

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

Le GRAME demandait au Transporteur de 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.

R18 Dans ce cas, le Transporteur estime que le niveau des coûts associés aux activités de base demeurerait relativement inchangé, à l'exception des coûts de mise en place de la nouvelle activité.

Référence : HQT-13, Document 7, Page 12

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

R19 Le Transporteur n'est pas en mesure de fournir de tels exemples, cette situation ne s'étant pas encore manifestée.

Référence : HQT-13, Document 7, Page 12

Considérant l'absence d'exemple concret, le GRAME réserve sa position sur cette question.

Coûts admissibles

Le GRAME est en faveur de la proposition du Transporteur quant à l'identification des coûts admissibles et n'a pas d'autre commentaire à apporter sur cette demande.

Critères de reclassification vers les activités de base

Tel que mentionné dans sa demande d'intervention, le GRAME appuie l'objectif de stabilité visé par le Transporteur de même que la flexibilité relative du reclassement vers des activités de base.

Au dossier tarifaire précédent (R-3738-2010), le GRAME était préoccupé par l'impact des reclassifications sur la perte d'informations concernant ces enjeux. Au présent dossier, le Transporteur définit ainsi les activités n'ayant pas de fin :

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.

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

Le GRAME demandait au Transporteur de fournir quelques exemples d'activités à réaliser n'ayant pas de fin et qui seraient susceptibles de faire l'objet d'un reclassement vers les activités de base du Transporteur. Ce dernier nous réfère¹⁹ aux réponses aux questions formulées par la Régie (Réponses 16.1 et 18.1 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1, pages 33 et 34), dans lesquelles la Régie demandait au Transporteur de justifier l'absence de reclassement compte tenu de l'évolution du budget spécifique.

Tel que mentionné ci-haut par le GRAME, l'activité « *Protection de l'environnement* » sera appelée à s'accroître éventuellement, en plus de la modification obtenue par la nouvelle pratique réglementaire concernant les « *coûts de remise en état de sites associés à un actif remplacé* » autorisée au dossier précédent. D'autres changements sont à prévoir, il serait donc trop tôt pour le reclassement de cette activité.

Concernant l'activité de maintenance, le GRAME constate des variations importantes dans les besoins identifiés pour cette activité qui est, selon le GRAME, en lien avec la problématique soulevée par la pérennité des équipements, donc le vieillissement des équipements de transport et l'impact de l'accroissement du risque sur la fiabilité du réseau.

R16.1 Le Transporteur tient à préciser la façon dont il entend appliquer le critère de la stabilité des coûts réels sur deux années aux fins du reclassement aux activités de base. Ce critère sera reconnu comme étant respecté dans la mesure où cette stabilité se confirme pour les deux années subséquentes soit, l'année de base et l'année témoin. Ainsi, en posant l'hypothèse que les critères sont en vigueur depuis 2007 :

□□□ Les coûts de l'activité « Protection de l'environnement » n'auraient pas été admissibles à un reclassement aux activités de base en 2011 ou 2012. En effet, la nature même de l'activité a été modifiée en 2011. Ainsi, depuis 2011, pour les années 2008 à 2010, cette activité est visée par la pratique comptable réglementaire concernant les « coûts de remise en état de sites associés à un actif remplacé » qui fut autorisée par la décision D-2011-039.

¹⁹ HQT-13, Document 7, Page 13

□□□ Les coûts de l'activité « Maîtrise de la végétation » n'auraient pas été admissibles à un reclassement aux activités de base en 2011 ou 2012 selon l'application préconisée selon le critère de la stabilité des coûts réels sur deux ans.

□□ Concernant les activités spécifiques de maintenance, l'historique opérationnel présenté ci-après démontre une instabilité des coûts. Cette instabilité reflète des contenus changeant dans le temps. En conséquence, le Transporteur considère que ces activités ne peuvent être intégrées aux activités de base.

Évolution du budget spécifique en maintenance - 2008-2012 (M\$)

Activités maintenance	2008		2009		2010		2011		2012
	planifié	réel	planifié	réel	planifié	réel	planifié	prévision	demandé
Avis maintenance	6,0	6,2	3,0	4,6	3,8	4,0	3,5	2,2	3,7
Maintenance extraordinaire	2,5	2,5	9,3	7,8	8,2	8,0	9,5	10,8	4,5
Projets/programmes	1,2	1,0	0,4	0,3	0,4	0,4	0,5	0,5	4,3
Total budget spécifique	9,7	9,7	12,7	12,7	12,4	12,4	13,5	13,5	12,5

Référence : HQT-13, Document 1, Pages 32 et 33, R 16.1

Concernant la question de la protection de l'environnement, le GRAME a déjà, à plusieurs reprises, recommandé au Transporteur de comptabiliser l'ensemble de ses coûts environnementaux liés à la protection de l'environnement et à la réhabilitation des sols dans un même compte, afin qu'il soit possible d'établir un lien clair entre les besoins en cette matière et la demande de budget spécifique.

En réponse à une demande de la Régie au présent dossier, le Transporteur avise qu'il n'est pas en mesure de faire cet exercice, à cause de ses registres comptables.

R16.2

Le Transporteur tient à préciser que l'information financière demandée est difficile à obtenir compte tenu que ses registres comptables ne sont pas structurés en fonction des activités mentionnées. Les registres comptables de l'entreprise sont en effet établis par centres de profit. Un centre de profit correspond à un ensemble de centres de coûts dont chacun comprend un ensemble d'activités. (...). Cette répartition précédée d'une analyse détaillée exigerait une somme de travail très importante en marge des registres comptables. Par ailleurs, le Transporteur tient à référer la Régie à la pièce HQT-3, Document 3 concernant les données disponibles des balisages ainsi que la pièce HQT-3, Document 2, page 35 pour les coûts directs d'exploitation, de maintenance et d'administration.

Référence : HQT-13, Document 1, Page 33, R 16.2

Le GRAME est d'avis qu'il serait peut-être possible de relier les titres de ces comptes qui correspondent aux mêmes coûts et de les additionner via un système informatique préprogrammé. Le GRAME recommande que soit demandé au Transporteur de réaliser une conciliation de ses comptes entre ses registres comptables ou d'en produire une estimation.

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

Budget spécifique 2010-2012

Introduction

Le GRAME aborde, dans la présente section, la question des budgets pour les *Projets / Programmes spécifiques* et le *Dossier : Maîtrise du retard accumulé des avis de maintenance*.

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.

Référence : HQT-6, doc. 2

À la section précédente portant sur les critères de sélection, on a constaté que le Transporteur est dans l'impossibilité, pour le moment, de présenter l'ensemble de ses besoins pour les trois postes de budget spécifique (maintenance, protection de l'environnement et maîtrise de la végétation), quoi qu'il demande des budgets en croissance entre 2011 et 2012 pour deux de ces budgets.

Outre sa recommandation de brosse une image globale des besoins pour ces postes budgétaires, le GRAME est d'avis que ces budgets doivent tout de même être octroyés au Transporteur puisqu'ils représentent soit des activités prioritaires (maintenance) pour assurer la fiabilité du réseau, ou des activités liées aux obligations réglementaires ou implicites et de bonne gouvernance (Protection de l'environnement, maîtrise de la végétation).

Si la Régie demandait au Transporteur d'illustrer l'ensemble de ces coûts, soit ceux comptabilisés dans ses activités de base pour ces types d'activités, elle devrait permettre au Transporteur de réaliser ces travaux d'ici les deux prochaines années.

Pour ce qui est du budget spécifique Protection de l'environnement, le GRAME a maintes fois recommandé au Transporteur de déposer un plan de gestion de ces travaux

pour les 5 à 10 prochaines années, de manière à permettre à la Régie de visualiser les besoins à venir pour la protection de l'environnement.

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

Référence : HQT-6, doc. 2, Section 4.2, Tableau 9, Budget spécifique – 2010-2012 (M\$), page 20,

Au dossier R-3640-2007, le GRAME donnait en exemple les travaux du gouvernement canadien qui établissent une liste de sites contaminés. Une telle liste sert à déterminer les priorités, les coûts et un calendrier de réalisation raisonnable en fonction des besoins identifiés. Le GRAME demandait qu'une telle liste soit réalisée.

Extrait dossier R-3640-2007, Mémoire GRAME, pages 26-27

La liste des sites contaminés fédéraux

Le gouvernement fédéral tient sur le site du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada une liste des sites contaminés fédéraux. Cette liste contient environ 17 000 sites fédéraux contaminés et environ 7 000 au Québec.²⁰

Au niveau de la projection des coûts de décontamination, le rapport contenant les sites fédéraux contaminés est supposé comprendre les montants dépensés pour les projets de décontamination mais monsieur Dugal, responsable du *Répertoire des sites contaminés fédéraux*, nous a confirmé que les montants planifiés ne seront pas disponibles en raison de la question des soumissions (ne pas faire connaître le coût évalué aux soumissionnaires contracteurs).

Le gouvernement fédéral a donc entamé un processus de projection des coûts de décontamination, difficile à gérer pour l'instant. Ce constat nous fait comprendre que la première étape, soit celle de la caractérisation des sites et de l'évaluation de la problématique, est plus simple que celle de confirmer les coûts de réhabilitation de ceux-ci.

En ce sens, la détermination de principes comptables de divulgation précis devrait faciliter et surtout permettre d'établir des balises permettant aux gestionnaires de présenter l'information toujours sous la même forme, de sorte que le lecteur puisse comprendre l'évolution des coûts de ces passifs.

²⁰ Source : Site Web du Secrétariat du Conseil du trésor du Canada www.tbs-sct.gc.ca/fcsi-rscs

Au présent dossier, le GRAME demandait au Transporteur de fournir, sous forme de liste, les activités dans le domaine de l'environnement, par projet, incluant les coûts par projet, et de les présenter séparément pour chacune des années du tableau 9 (HQT-6, doc. 2, Section 4.2, Tableau 9, Budget spécifique – 2010-2012 (M\$), page 20). En réponse à cette demande, le Transporteur nous réfère au dossier R-3738-2010.

R21 Le Transporteur a fourni un bilan détaillé des activités liées au budget spécifique en environnement depuis 2008 dans la demande R-3738-2010 à la pièce HQT-6, Document 2, section 4.1.2. Le Transporteur a aussi fourni à la pièce HQT-6, Document 2 la liste des activités réalisées en 2010 et prévues en 2011 et 2012.

Référence : HQT-13, Document 7, Page 13

Au dossier R-3738-2010, le Transporteur brosse un tableau du nombre de travaux de caractérisation et de gestion de sols ou de déblais réalisés en 2008 et en 2010.

Le Transporteur a consacré ces enveloppes à des travaux de caractérisation et de gestion de sols ou de déblais et à la réalisation des travaux afférents. Ainsi 24 dossiers de caractérisation de sols ont été réalisés en 2008 et ont permis la réalisation des travaux correctifs dans 16 sites.

Référence : R-3738-2010 : HQT-6, Document 2, Pages 21 et 22

Coûts projetés et activités qui seront réalisées en 2010

Le Transporteur prévoit dépenser 3,0 M\$ du budget spécifique en 2010 pour cette activité. Il poursuivra ses efforts pour assurer la caractérisation des sols (43 dossiers prévus) des installations (33 sites) et réaliser les activités qui en découlent, lorsque requis.

Référence : R-3738-2010 : HQT-6, Document 2, Page 22

Le GRAME demandait plutôt un suivi des projets réalisés sous forme de tableau, incluant les projets projetés. Un tel suivi est justifié puisque, comme le mentionne le Transporteur, le contexte de l'augmentation du nombre de projets liés à la pérennité du réseau et des besoins en croissance fait en sorte que les projets en protection de l'environnement augmentent.

Par ailleurs, dans le contexte actuel d'augmentation du nombre de projets liés aux stratégies de pérennité et de croissance du Transporteur, les opportunités d'amélioration des équipements ayant un impact sur l'environnement ainsi que ceux spécialisés dans la protection de l'environnement augmentent.

Référence : R-3738-2010 : HQT-6, Document 2, Page 22

Concernant l'établissement des besoins pour le budget spécifique en protection de l'environnement, le GRAME réitère au présent dossier que le Transporteur devrait présenter une liste de ces projets de caractérisation (Phase 1 et 2) et de réhabilitation (Phase 3) sur un horizon prévisionnel de 5 à 10 ans, mis à jour annuellement, pour inclure les ajouts et les retraits à cette liste. Une telle liste devrait comprendre un estimé des coûts de réhabilitation lorsqu'ils sont connus et permettrait à la Régie de comprendre l'ampleur du problème lié à la protection de l'environnement et les besoins additionnels réels du Transporteur pour cette activité.

Par ailleurs, le GRAME souligne que le Transporteur retient maintenant la définition de l'obligation implicite, telle que requise avec le passage aux normes IFRS, dont la norme IAS 37 *Provision, passifs éventuels et actifs éventuels*, qui exige que l'obligation implicite fasse l'objet de la comptabilisation d'une provision.

Ainsi, le GRAME constate la présence d'une nouvelle activité, soit le démarrage d'un programme de prévention de la contamination de certains postes du Transporteur²¹ concordant avec la définition de l'obligation implicite.

Le GRAME note que pour pouvoir s'y conformer, le Transporteur devra éventuellement pouvoir déterminer avec précision l'état de l'ensemble de ses actifs (sites) et inscrire une estimation des coûts éventuels liés à la contamination des sols. Une telle liste des sites contaminés, incluant une estimation des investissements requis en réhabilitation, deviendra nécessaire et incontournable, dès le passage aux normes IFRS.

²¹ HQT-6, doc. 2, Section 4.2.2, page 24

Activités de maintenance

Tel que mentionné dans sa demande d'intervention, le GRAME souhaite aborder la question des avis de maintenance concernant les transformateurs de puissance et de mesure de même que la question du *Remplacement de l'isolant de têtes de câble*.

Ces investissements en maintenance sont importants pour réduire les frais relatifs à la réhabilitation des sols et le GRAME appuie la demande du Transporteur de l'ordre de 13,5 M\$ pour ses activités spécifiques de maintenance.

Le Transporteur mentionne dans sa preuve que ces coûts sont générés suite à des problèmes de conception ou de vieillissement accéléré des équipements :

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.

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

Le GRAME demandait au Transporteur de préciser les coûts projetés pour les activités de maintenance liées aux transformateurs de puissance, aux disjoncteurs et aux transformateurs de mesure, et ce séparément.

R22 Les avis de maintenance, et leurs coûts, pour les transformateurs de puissance, les disjoncteurs et les transformateurs de mesure, mentionnés dans la référence, sont les suivants:

Travaux Avis de maintenance (M\$)

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

Référence : HQT-13, Document 7, Page 14

Le GRAME est satisfait de la réponse du Transporteur, mais se demande s'il n'y aurait pas lieu de faire un lien entre la gestion du risque qui a permis, selon le Transporteur, des gains d'efficience de l'ordre de 4,8 M\$ dans les activités de maintenance avec la croissance des coûts en maintenance des budgets spécifiques.

Le GRAME recommande à la Régie que le Transporteur identifie au prochain dossier tarifaire en quoi les gains d'efficience sont des gains réels, alors que les budgets en maintenance (avis et maintenance extraordinaires) varient significativement entre les années 2008 et 2012 (projeté).

Protection de l'environnement

Tel que mentionné dans sa demande d'intervention, le GRAME aborde la question du budget spécifique pour la protection de l'environnement, ainsi que la question de l'activité : *Programme de prévention de la contamination*, incluant le *Dossier prévention de la contamination du sol et de l'eau par les huiles* et le *Dossier prévention contamination par le bruit*.

Coûts réels et activités réalisées en 2010

En 2010, le Transporteur a réalisé des travaux de caractérisation et de gestion de sols ou de déblais et des travaux afférents pour 3,8 \$M²², dont 10 études de caractérisation de sols.

Coûts projetés et activités planifiées en 2011

Le GRAME note le retrait des coûts des travaux liés à la remise en état de sites associés à des actifs remplacés²³. Ainsi, le GRAME demandait au Transporteur de préciser parmi les travaux qui étaient 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. Le GRAME demandait également si ces coûts font partie des budgets spécifiques pour la protection de l'environnement ou d'en préciser le montant et dans quelle rubrique comptable on les retrouve.

Le Transporteur précise que seuls les coûts associés aux actifs non remplacés ont été retenus aux fins du budget spécifique, tel que requis par la nouvelle pratique réglementaire autorisée par la décision D-2011-139.

R24 Les activités prévues au budget spécifique 2011 pour ce volet sont la documentation, la caractérisation et la remise en état de sites, l'amélioration d'équipement de protection de l'environnement et la mise en place d'un programme de prévention de la contamination.

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

Référence : HQT-13, Document 7, Pages 15 et 16

²² HQT-6, doc. 2, Section 4.2.2, page 24

²³ HQT-6, doc. 2, Section 4.2.2, page 24

Le GRAME note que malgré ce changement, le budget spécifique demeure semblable aux années antérieures, même s'il a été réduit de 1 M\$.

Concernant 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, le Transporteur nous précise que ce montant fut évalué à 13 M\$ (tel que présenté à la page 8 de la pièce HQT-4, Document 2 de la demande R-3738-2010).²⁴

De l'avis du GRAME, il n'est pas possible d'établir un lien direct entre les réductions du budget spécifique de 1 M\$ et les besoins évalués à 13 M\$, outre le fait que le Transporteur répartissait ses coûts, afin d'en assurer un certain nivelage, entre les années.

Besoins à combler pour 2012 et les années suivantes

Le GRAME demandait plus de précisions concernant 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.

Tel que le Transporteur le mentionnait également à la Régie²⁵, *le montant du budget spécifique ne reflète pas l'ensemble des coûts consacrés à ces activités ; une partie est fondue dans les coûts d'exploitation ou a été transférée conformément au traitement des coûts de remise en état de sites associés aux actifs remplacés*²⁶

R26 Le Transporteur mentionne que la totalité de l'enveloppe du budget spécifique est consacrée aux activités mentionnées. La proportion peut varier en cours d'année selon les résultats des diagnostics ou le déroulement des projets.

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

Référence : HQT-13, Document 7, Page 17

²⁴ HQT-13, Document 7, Page 16

²⁵ HQT-13, Document 1, R17.1

²⁶ HQT-13, Document 7, Page 17

Le fait que le budget portant sur la protection de l'environnement soit semblable aux années antérieures pour l'année projetée 2012, soit de 3,0 M\$, milite en faveur de la demande du GRAME, soit que le Transporteur dépose un plan de gestion de ses sites devant être remis en état et que ce plan présente les besoins en investissement par catégories d'actifs (Site associé à des actifs remplacés et site non visé par le remplacement d'actifs), selon une projection et planification entre 5 et 10 ans.

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.

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

Sans une telle vision d'ensemble, il est difficilement justifiable de maintenir un budget spécifique sous cette catégorie, quoique le GRAME recommande son maintien, pour les raisons évoquées précédemment, soit l'augmentation probable des besoins en caractérisation de sites.

Le GRAME demandait de préciser en quoi consiste le démarrage d'un programme de prévention de la contamination de certains postes.

R27 Le Transporteur décrit à la pièce HQT-6, Document 2, section 4.2.2 le programme de prévention de la contamination.

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

Ces efforts consistent à continuer de documenter l'historique des postes en exploitation, à s'arrimer à la planification intégrée des besoins de croissance et

de pérennité pour doter les équipements à bain d'huile des systèmes de protection et de prévention de la contamination ainsi qu'à corriger certaines situations spécifiques.

Référence : HQT-13, Document 7, Page 17

De l'avis du GRAME ce programme pourrait être en lien avec le passage aux normes IFRS, dont l'IAS 37 requiert une modification de la définition de l'obligation pour tenir compte de l'obligation implicite.

Dossier prévention de la contamination par le bruit

Le GRAME note que le Transporteur met en place une nouvelle activité liée aux instructions du MDDEP :

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.

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

Le GRAME note que la démarche du Transporteur s'échelonne sur plusieurs années et est en faveur de cette démarche qui fera l'objet éventuellement d'une demande de budget, au besoin. Le GRAME est satisfait de l'information fournie par le Transporteur et suivra ce dossier lorsqu'il fera l'objet d'une demande auprès de la Régie, le cas échéant.

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 ?

R34 La démarche du Transporteur devrait s'échelonner sur quelques années et les résultats sont des données pour usage interne. Toutefois, celles-ci pourraient être utilisées et présentées à la Régie si une demande de budget concernant ce programme était déposée auprès de cette dernière dans les prochaines années.

Référence : HQT-13, Document 7, Page 19

CONCLUSION

Rôle du Transporteur au niveau de la mise en œuvre de la politique énergétique du gouvernement du Québec

Le GRAME est d'avis que l'ensemble de ces défis, dont la problématique liée à la pérennité de ses équipements, la croissance de la demande et le développement de la production, justifie les besoins d'investissements du Transporteur à la fois en croissance et en maintien des équipements du réseau et qu'il faut s'attendre à une croissance de ces besoins.

ENJEU 1 INDICATEURS ENVIRONNEMENTAUX

Le GRAME est généralement satisfait de la démarche du Transporteur en ce qui concerne les indicateurs environnementaux, sauf pour l'indicateur proposé portant sur les déversements accidentels de plus de 4 000 litres dans l'environnement.

L'indicateur proposé sur les déversements accidentels ne permet pas au Transporteur et à la Régie de connaître l'ampleur de l'impact de ces déversements sur les coûts liés à la récupération des huiles et à la réhabilitation des sols et des eaux souterraines.

Le coût de décontamination des sites lié aux déversements demeure l'élément le plus important mais le nombre de litres récupérés par rapport au nombre de litres déversés est aussi un indicateur des efforts, de l'efficacité d'intervention et de la performance du Transporteur en tant que gestionnaire.

Par ailleurs, le GRAME note l'absence d'objectif lié à la protection de l'environnement ou au développement durable qui concilierait les exigences et indicateurs réglementaires avec les objectifs corporatifs.

ENJEU 2 EFFICIENCE

Récurrence des gains d'efficience

En consultant la preuve du Transporteur, on constate qu'il semble y avoir récurrence pour ce qui touche les gains en efficience.

Le GRAME apprécie et encourage les pistes d'efficience développées par le Transporteur.

Le GRAME souhaite cependant que dans la gestion de la pérennité et dans la Planification intégrée tous les moyens soient pris pour la protection de l'environnement, dont la réalisation de bassins de récupération d'huile.

Mise en place d'ateliers spécialisés de remise à neuf

Le GRAME recommande que l'activité des ateliers spécialisés de remise à neuf soit perpétuée afin d'éviter de nouveaux achats et de permettre la récupération des pièces existantes, par souci de respect des principes de développement durable.

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

La démarche du Transporteur de s'assurer d'avoir des inventaires suffisants de ses équipements stratégiques est non seulement raisonnable, mais prioritaire selon notre spécialiste M. Michel Perrachon.

Le GRAME est d'avis que le Transporteur doit s'assurer d'un approvisionnement en équipements stratégiques de manière prioritaire et qu'il doit être encouragé à opter pour une stratégie lui permettant de faire face avec efficacité à ces défis et donc de maintenir un inventaire suffisant de ses équipements stratégiques.

Pour ces raisons, sans se positionner sur les modalités du compte de frais reportés relatif à l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement, destiné à inscrire un rendement relatif à la période de détention des actifs en entrepôt, le GRAME recommande à la Régie d'accepter le principe d'un tel compte.

Équipements d'appareillage principal à risque – indicateur relatif au pourcentage d'interventions

Compte tenu de la présence de BPC dans l'une des catégories des équipements d'appareillage, les transformateurs de mesure, et que ces transformateurs sont ceux qui sont le plus à risque, le GRAME recommande que cet équipement soit suivi séparément pour l'indicateur de pourcentage d'interventions effectuées..

Maintenance

Bien qu'il soit favorable à la gestion du risque, le GRAME craint que cette approche stochastique amène dans le futur une accumulation d'entretiens à réaliser en urgence, avec des impacts sur notamment la protection de l'environnement, via une augmentation des bris ou fuites d'équipements non détectés avant que les impacts sur l'environnement ne se produisent.

L'approche du Transporteur étant basée sur une approche globale, le spécialiste du GRAME, M. Perrachon, recommande une gestion plus particulière du risque sur les équipements ayant subi des événements externes (défaut proche de certains équipements, manœuvres trop fréquentes, etc.) afin de minimiser de façon ponctuelle des risques de bris majeurs.

ENJEU 3 BALISAGE

Selon M. Perrachon, le Transporteur se démarque des autres compagnies quant aux dépenses pour les actifs de lignes de transport, ainsi qu'il le mentionne dans le document HQT-3, document 3, en raison du fait que le Transporteur utilise une très haute tension (735 kV) pour le réseau principal, ce qui diminue pour un même transit de puissance le nombre d'équipements.

Enjeu 4 CHARGES NETTES D'EXPLOITATION

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

Le GRAME est d'avis que le budget protection de l'environnement pourra voir ses activités s'accroître résultant d'une augmentation des activités liée à la caractérisation des sites dans les années qui viennent et qu'il y a lieu de maintenir cette activité dans la catégorie budget spécifique, tel que demande le Transporteur au présent dossier.

Critères de reclassification vers les activités de base

Le GRAME est d'avis qu'il serait peut-être possible de relier les titres de ces comptes qui correspondent aux mêmes coûts et de les additionner via un système informatique préprogrammé. Le GRAME recommande que soit demandé au Transporteur de réaliser une conciliation de ses comptes entre ses registres comptables ou d'en produire une estimation.

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

Budget spécifique 2010-2012

Le GRAME constate la présence d'une nouvelle activité, soit le démarrage d'un programme de prévention de la contamination de certains postes du Transporteur concordant avec la définition de l'obligation implicite.

Le GRAME note que pour pouvoir s'y conformer, le Transporteur devra éventuellement pouvoir déterminer avec précision l'état de l'ensemble de ses actifs (sites) et inscrire une estimation des coûts éventuels liés à la décontamination des sols.

Activités de maintenance

Le GRAME est satisfait de la réponse du Transporteur, mais se demande s'il n'y aurait pas lieu de faire un lien entre la gestion du risque qui a permis, selon le

Transporteur, des gains d'efficacité de l'ordre de 4,8 M\$ dans les activités de maintenance avec la croissance des coûts en maintenance des budgets spécifiques.

Le GRAME recommande à la Régie que le Transporteur identifie au prochain dossier tarifaire en quoi les gains d'efficacité sont des gains réels, alors que les budgets en maintenance (avis et maintenance extraordinaires) varient significativement entre les années 2008 et 2012 (projeté).

Protection de l'environnement

Le fait que le budget portant sur la protection de l'environnement soit semblable aux années antérieures pour l'année projetée 2012, soit de 3,0 M\$, milite en faveur de la demande du GRAME, soit que le Transporteur dépose un plan de gestion de ses sites devant être remis en état et que ce plan présente les besoins en investissements par catégories d'actifs (Site associé à des actifs remplacés et site non visé par le remplacement d'actifs), selon une projection et planification entre 5 et 10 ans.

Sans une telle vision d'ensemble, il est difficilement justifiable de maintenir un budget spécifique sous cette catégorie, quoique le GRAME recommande son maintien, pour les raisons évoquées précédemment, soit l'augmentation probable des besoins en caractérisation de sites.

Dossier prévention de la contamination par le bruit

Le GRAME note que la démarche du Transporteur s'échelonne sur plusieurs années et est en faveur de cette démarche qui fera l'objet éventuellement d'une demande de budget, au besoin. Le GRAME est satisfait de l'information fournie par le Transporteur et suivra ce dossier lorsqu'il fera l'objet d'une demande auprès de la Régie, le cas échéant.