

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DU GRAME
Demande de modification des tarifs de transport pour l'année 2013
R-3823-2012

EFFICIENCE, PERFORMANCE ET BALISAGE

1. Optimisation des investissements et gains d'efficience

- (i) **Dossier R-3777-2011, décision D-2012-059, section 2.1.1 GAINS D'EFFICIENCE DE 2008 À 2012, Optimisation des investissements, par. 31 et 32**

[31] La Régie demande au Transporteur d'intégrer à son prochain dossier tarifaire les éléments retenus du suivi proposé quant à l'approche globale de l'efficience aux investissements, en remplacement de l'estimation des investissements évités.

[32] La Régie demande au Transporteur de déposer dans le cadre de son prochain dossier tarifaire, selon le format du tableau R1.1, pièce B-0057, page 3, la ventilation détaillée des gains d'efficience pour chacun des chantiers d'efficience aux investissements en cours pour l'année 2011.

- (ii) **R-3823-2012, Pièce C-HQT-0021, HQT-3, doc. 1, pages 7 et 8**

Page 7

2.2 Optimisation des investissements

Le Transporteur fait ici un rappel des principales pratiques qu'il a implantées au fil des ans depuis 2008, outre la planification intégrée et la gestion par portefeuille de ses investissements, ainsi que des améliorations obtenues et/ou visées. Ces pratiques gagnantes s'inscrivent dans les trois dimensions d'efficience suivantes :

- 1) Choix judicieux des investissements ;*
- 2) Sécurisation des ressources requises pour réaliser les investissements ;*
- 3) Saine gestion des projets d'investissement.*

2.2.1 Centralisation de la planification du réseau

En 2009, le Transporteur a ajusté sa structure organisationnelle pour bien encadrer l'accroissement d'activités en investissements, en se dotant d'équipes clairement dédiées à la planification, à la réalisation et au suivi de projets. L'évolution vers une approche de planification centralisée des investissements, axée sur les orientations stratégiques, s'est poursuivie en 2011 et s'est notamment reflétée par la création de la direction principale Planification, Expertise et Affaires réglementaires (« DPPEAR »). Cette dernière regroupe dorénavant les activités de planification du réseau, d'orientation technologique, ainsi que les activités réglementaires et commerciales.

2.2.2 Principales pratiques gagnantes implantées à ce jour

• Réingénierie de la chaîne d'approvisionnement et gestion du matériel stratégique : Ce projet visant la sécurisation des ressources requises pour réaliser les investissements

(dimension d'efficacité #2), permet au Transporteur de générer des bénéfices en termes de performance et d'efficacité qui s'étaleront sur plusieurs années.

Les retombées positives de la réingénierie des processus associée à la chaîne d'approvisionnement sont multiples et récurrentes. On retrouve parmi celles-ci la sécurisation des besoins en appareillage stratégique, favorisant la livraison d'équipement en mode « juste à temps », ou encore le gel des spécifications et la normalisation, donnant lieu à une réduction des catégories d'appareils stratégiques et des activités d'ingénierie associées à l'installation de ces derniers. La signature d'ententes-cadres avec les fournisseurs pour la période 2008 à 2013 aura permis de réduire les prix à l'achat des transformateurs de puissance et d'inductances shunt utilisés en projets, permettant des économies annuelles moyennes de l'ordre de 10 M\$. Ces prix d'achat réduits seront utilisés comme références pour la négociation d'ententes-cadres à partir de 2013 avec les fournisseurs. (Notre souligné)

Page 8

Télémaintenance (projet Imagine) : Ce projet consiste à la mise en place d'une plateforme informationnelle qui vise l'implantation de la maintenance automatisée et la gestion de l'information numérique des équipements (d'où son appellation Imagine). L'objectif principal de cette plateforme est d'effectuer un choix plus judicieux sur des interventions en fonction de l'état des équipements en temps réel (dimensions #1 et #3).

Les gains d'efficacité associés à cette pratique se réaliseront progressivement par le développement d'applications spécifiques qui utiliseront l'infrastructure de la plateforme. Étant donné l'implantation récente de la plateforme et la quantité d'information disponible, le Transporteur a pris la décision de cibler son analyse sur 241 transformateurs stratégiques et de développer les systèmes experts associés. (Notre souligné)

À court terme, les bris évités sont le principal gain associé à la surveillance en continu des équipements. Cette plateforme d'information constitue également un intrant important dans l'implantation d'un modèle intégré de gestion des actifs dont il est fait état à la section 4.

Demandes

1.1 Concernant les ententes-cadres avec les fournisseurs pour la période 2008 à 2013 ayant permis de réduire les prix à l'achat des transformateurs de puissance et d'inductances shunt (Référence ii, page 7), veuillez préciser si des ententes-cadres avec les fournisseurs ont été renégociées ou reconduites pour la période subséquente à l'année 2013 ?

1.1.1 Si oui, le seront-elles pour une période de 5 ans ?

1.2 Le Transporteur indique que la plateforme informationnelle du projet Imagine vise l'implantation de la maintenance automatisée, avec comme objectif principal des choix plus judicieux sur des interventions en fonction de l'état des équipements en temps réel (dimensions #1 et #3) (Référence ii, page 8).

1.2.1 Veuillez préciser la date de début de ce projet ?

1.2.2 En lien avec le paragraphe 32 de la décision D-2012-059, qui demande au Transporteur de déposer dans le cadre de son prochain dossier tarifaire, la

ventilation détaillée des gains d'efficience pour chacun des chantiers d'efficience aux investissements en cours pour l'année 2011, veuillez préciser les résultats obtenus à ce jour à l'égard de la prévention des bris et des fuites des transformateurs ou d'autres équipements ?

1.2.3 D'une manière globale, pourriez-vous identifier l'utilité de ce projet dans le cadre et le contexte de vieillissement des actifs et de réduction des risques de défaillance et dans le cadre de votre stratégie en gestion des actifs ?

1.2.4 Êtes-vous en mesure de présenter un bilan des résultats, par exemple le nombre d'équipements, par catégorie d'équipement, qui ont fait l'objet d'une intervention en maintenance suite à la plateforme informationnelle automatisée ?

1.2.5 Si oui, veuillez fournir sous forme de résultats d'efficience, les économies réalisées suite aux choix plus judicieux d'interventions en maintenance.

1.2.6 Par exemple, le Transporteur a-t-il détecté des fuites de substances dangereuses en temps réel, permettant ainsi de limiter les coûts de réhabilitations de terrain ?

1.2.7 Le Transporteur a-t-il été en mesure d'éviter des impacts sur le réseau de transport par la détection en direct de besoins de maintenance en temps réel ?

1.3 Concernant la poursuite du projet *Imagine* en télémaintenance, le Transporteur indique cibler son analyse sur 241 transformateurs stratégiques (Référence ii, page 8). Veuillez préciser le nombre total de transformateurs stratégiques du Transporteur ?

1.4 Veuillez préciser si tous les transformateurs stratégiques du Transporteur sont visés par le projet *Imagine* ?

1.5 Veuillez indiquer votre définition du terme «transformateur stratégique» et préciser si cette catégorie comprend uniquement des transformateurs de puissance ou si elle inclut d'autres transformateurs, comme ceux de mesures ?

2 Gains d'efficienc e aux charges nettes d'exploitation par chantier

Références

- (i) **Dossier R-3777-2011, D-2012-059, par. 39, 40 et 41, Suivi relatif aux gains d'efficienc e aux CNE par chantier**

[39] La Régie est d'avis que, bien qu'il puisse exister certains chevauchements dans la mesure des gains des chantiers d'efficienc e liés à un même domaine d'optimisation, la communication des gains d'efficienc e par chantier demeure une information essentielle à l'appréciation de la démarche d'efficienc e aux CNE du Transporteur. La Régie est d'avis que la proposition du Transporteur ne lui permet pas d'apprécier correctement ses efforts quant à sa démarche d'efficienc e. Elle maintient donc le suivi des gains d'efficienc e par chantier. (Nos soulignés)

[40] **En conséquence, la Régie demande au Transporteur de déposer, dans le cadre de sa prochaine demande tarifaire, la ventilation de gains d'efficienc e réalisés par chantier en cours pour les années 2010 et 2011.**

[41] **La Régie demande également au Transporteur de mettre à jour le suivi, sur une base cumulative, des gains d'efficienc e obtenus par chantier chaque année depuis la mise en place de la démarche d'efficienc e, en mettant en évidence la nature récurrente des gains, le cas échéant.**

- (ii) **R-3823-2012, Pièce C-HQT-0021, HQT-3, doc. 1, pages 8 et 9**

2.3.1 Mesures des gains d'efficienc e aux CNE

La mise en oeuvre des nouvelles pratiques découlant des ajustements organisationnels a permis de dégager des gains d'efficienc e et autres réductions de coûts suite à des mesures de gestion particulières qui ont atteint 54,3 M\$ en 2012, tel que présenté au tableau 1. Ce montant représente 41,1 M\$ de plus que la cible ponctuelle de gains d'efficienc e de 2 % fixée par la Régie pour 2012 dans sa décision D-2012-059 et 47,7 M\$ de plus que l'objectif historique de 1 % du Transporteur depuis l'implantation de sa démarche d'efficienc e structurée. Sur une base cumulative de 2008 à 2012, les gains d'efficienc e additionnels

Page 9

Face aux résultats exceptionnels de 2012 qui s'ajoutent aux gains additionnels réalisés en 2010 et 2011, le Transporteur informe la Régie qu'un tel rythme annuel de gains d'efficienc e ne saurait être soutenu dans les années à venir sans risquer de compromettre la fiabilité du réseau de même que le niveau de la qualité du service attendu par la clientèle. (Notre souligné)

Compte tenu, de la forte sollicitation du réseau et du vieillissement du parc d'équipements, des pressions à la hausse s'exercent sur les charges, comme expliqué plus en détails à la section 4. L'implantation et le maintien d'encadrements reliés à la conformité aux nouvelles normes ajoutent à cette pression sur les CNE, comme expliqué à la pièce HQT-6, Document 2. (Notre souligné)

Pour les prochaines années, les gains anticipés aux CNE s'annoncent tributaires d'un raffinement des façons de faire associées à la nouvelle organisation. Dans ce cadre, le Transporteur anticipe que des ajustements résiduels de ses processus et méthodes de travail donneront lieu à des gains de moindre ampleur.

(iii) R-3823-2012, Pièce C-HQT-0028, HQT-6, Document 2, Pages 5 et 6

Quant à l'augmentation des CNE de 1,1 % entre l'année de base 2013 et l'année témoin projetée 2014, celle-ci s'explique par les dépenses liées à l'intégration de nouveaux actifs, la réalisation de nouvelles interventions ciblées et de réhabilitation en lien avec les stratégies de pérennité et de maintenance ainsi que l'implantation et le maintien d'encadrements associés notamment à de nouvelles normes.

(...)

L'instauration d'un régime obligatoire de normes de fiabilité reconnues en Amérique du Nord, prévoyant un potentiel de pénalités advenant des non-conformités.

(iv) R-3823-2012, Pièce C-HQT-0028, HQT-6, Document 2, pages 11 et 12,

Maintenance et exploitation

Le Transporteur a poursuivi l'optimisation de ses méthodes de travail et de ses processus en lien avec sa stratégie de maintenance qui est axée sur la gestion du risque. Les efforts accomplis à cet égard dans un contexte marqué par d'importants départs à la retraite ont permis au Transporteur de générer des gains d'efficacité récurrents de 7,2 M\$ en 2011.

Activités de soutien

Le Transporteur a également poursuivi ses efforts d'efficacité dans ses activités de soutien en révisant ses façons de faire et en saisissant l'occasion qu'offrent d'importants départs à la retraite de ses employés. L'accent a été mis sur un suivi serré des coûts de main-d'œuvre et des services externes. Les efforts réalisés ont généré des économies récurrentes de coûts à la hauteur de 9,2 M\$ en 2011.

Demandes

2.1 (Référence ii) Le Transporteur énonce avoir mis en œuvre de nouvelles pratiques organisationnelles et dégager des gains d'efficacité de 54,3 M\$ en 2012. De plus, le Transporteur indique que ces gains d'efficacité ne pourront être soutenus dans les années à venir sans risquer de compromettre la fiabilité du réseau de même que le niveau de la qualité du service attendu par la clientèle, considérant la forte sollicitation du réseau et son vieillissement. Veuillez confirmer que les gains d'efficacité de 2012 ne compromettent pas la fiabilité du réseau dans l'avenir ?

2.1.1 (Référence ii) Est-il possible qu'une partie des gains d'efficacité de 2012 doive être réinvestie dans les années suivantes ?

2.1.2 Plus précisément, pouvez-vous confirmer qu'il s'agit bien d'efficacité et non pas d'erreurs de prévisions ou de choix organisationnels ?

2.1.3 Si oui, veuillez motiver votre réponse ?

2.2 (Référence iv) Le Transporteur indique avoir poursuivi l'optimisation de ses méthodes de travail et de ses processus en lien avec sa stratégie de maintenance qui est axée sur la gestion du risque. De plus, le Transporteur indique que les efforts accomplis à cet égard dans un contexte marqué par d'importants départs à la retraite ont permis au

Transporteur de générer des gains d'efficacité récurrents de 7,2 M\$ en 2011 pour ses activités de maintenance et exploitation et de 9,2 M\$ pour ses activités de soutien. À titre d'exemple de choix organisationnels (En référence à la question 2.1), veuillez indiquer si les postes des départs à la retraite seront éventuellement remplacés ?

2.2.1 (Référence iv) Si oui, veuillez préciser si ce personnel d'expérience en maintenance de réseau pourra aisément être remplacé par du personnel compétent d'expérience ?

2.3 (Référence iv et ii) Veuillez indiquer si ce contexte marqué d'importants départs à la retraite peut *risquer de compromettre la fiabilité du réseau de même que le niveau de la qualité du service attendu par la clientèle* (Référence ii) ?

2.4 (Référence iii) Veuillez préciser en quoi *les dépenses liées à l'intégration de nouveaux actifs, la réalisation de nouvelles interventions ciblées et de réhabilitation en lien avec les stratégies de pérennité et de maintenance* sont responsables de l'augmentation des charges nettes d'exploitation ?

2.5 (Référence iii) Veuillez expliquer ou détailler quels peuvent être les impacts, sur notamment la qualité du service, le nombre de pannes et la protection de l'environnement (prévention des fuites, incendies, bris, etc.), d'une réduction des efforts en pérennité et en maintenance ?

2.6 (Référence iii) Veuillez expliquer ou détailler quels peuvent être les impacts, sur notamment les charges éventuelles pour les générations futures, d'une réduction des efforts en pérennité et en maintenance à court terme et moyen terme ?

2.7 (Référence iii) Plus précisément, veuillez indiquer ou donner des exemples de coûts additionnels, liés à vos activités opérationnelles, pouvant résulter notamment d'une réduction de la maintenance ou d'actions correctives hâtives ?

2.8 (Référence iii) La preuve du Transporteur indique que des gains d'efficacité de l'ordre de 1 %, sont ciblés entre l'année de base 2013 et l'année témoin projetée 2014, contrairement aux gains plus élevés réalisés en 2012, donc que les gains antérieurs d'efficacité aux CNE ne pourront être renouvelés. Concernant l'augmentation des CNE de l'ordre de 1 %, veuillez préciser la part de l'augmentation résultant de *l'instauration d'un régime obligatoire de normes de fiabilité reconnues en Amérique du Nord, prévoyant un potentiel de pénalités advenant des non-conformités* ?

3 Évolution des stratégies de pérennité et de maintenance.

Références

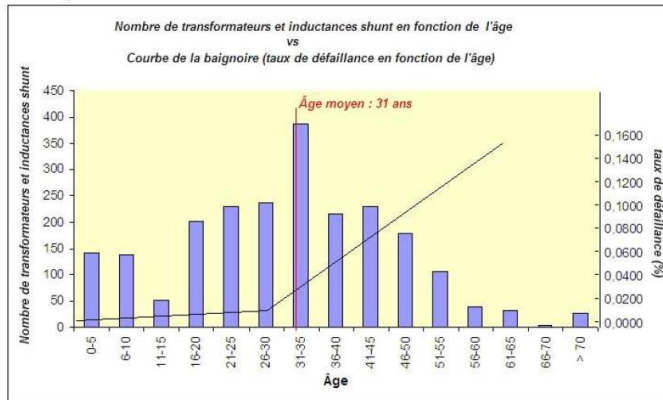
(i) R-3823-2013, Pièce C-HQT-0021, HQT-3, doc.1, section 4, page 15

.....le Transporteur a annoncé que son parc d'équipements est appelé à vieillir pour plusieurs années encore, compte tenu du rythme convenu de remplacement des actifs à risque. En clair, ceci veut dire que l'âge moyen du parc continuera de croître pour les prochains 20 ans.

Or, l'usure des pièces d'équipements vieillissants a un impact majeur sur la fiabilité et la disponibilité de ceux-ci. Le Transporteur met en relation, à la figure 2 ci-après, le nombre de transformateurs de puissance répartis en fonction de leur âge avec le taux de défaillance typique au fil du temps observé pour ce type d'équipement. Cette figure permet de constater qu'en raison de leur âge moyen, ces actifs entrent dans une phase où les dégradations entraînent un taux de défaillance sans cesse croissant.

(ii) R-3823-2013, Pièce C-HQT-0021, HQT-3, doc. 1, Figure 2 : Taux de défaillances des transformateurs de puissance en fonction des années, page 15

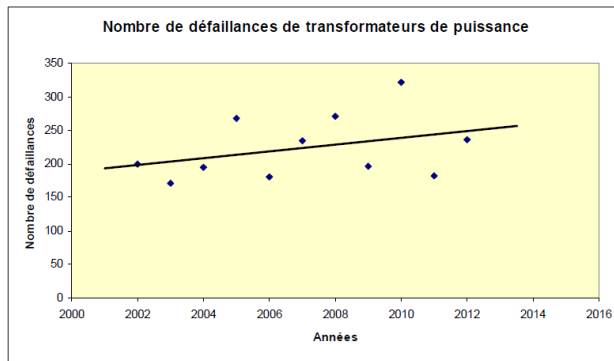
Figure 2
 Taux de défaillances des transformateurs de puissance en fonction des années



(iii) R-3823-2013, Pièce C-HQT-0021, HQT-3, doc.1, Figure 3 : Défaillances - Transformateurs de puissance, page 16

Les statistiques de défauts des dernières années, dont celles présentées à la figure 3, illustrent bien cette tendance à la hausse pour les défaillances de ce type d'équipement.

Figure 3
Défaillances – Transformateurs de puissance



(iv) R-3823-2013, Pièce C-HQT-0021, HQT-3, doc.1, page 16

Un autre élément qui caractérise le cadre actuel d'opération du Transporteur est la sollicitation accrue de son réseau, comme en témoigne la figure 4, et ce, en l'absence d'ajout significatif de capacité au cours des dernières années. Cette situation rend pour sa part nécessaire la réalisation de différentes interventions visant à corriger des problématiques qui accélèrent l'usure des équipements, plus spécifiquement celle de leurs composantes majeures et coûteuses. De plus, la forte sollicitation du réseau a pour effet de restreindre la disponibilité des plages d'arrêts nécessaires à la réalisation des activités de maintenance. Cette réalité donne lieu à une usure plus importante des équipements touchés tout en accélérant, dans certains cas, le besoin d'intervenir ce qui entraîne, par le fait même, une pression accrue sur le coût des interventions (étapes temporaires additionnelles, etc.). (Notre souligné)

(v) R-3823-2013, Pièce C-HQT-0027, HQT-6, doc.1, page 7

3.1 Amortissement

La charge d'amortissement projetée pour 2013 est de 1 010,0 M\$. La diminution de 30,0 M\$ par rapport au montant de 1 040,0 M\$ reconnu à la décision D-2012-066 est principalement attribuable au recouvrement intégral en 2012 du coût non amorti des services passés de 27,9 M\$. En ce qui concerne l'année témoin projetée 2014, la charge d'amortissement est de 1 075,8 M\$, soit une augmentation de 65,8 M\$ comparativement à l'année de base 2013. Cette augmentation s'explique essentiellement par :

- les nouvelles mises en service prévues en 2013 et 2014 ;
- la charge supplémentaire d'amortissement (21,5 M\$) découlant des travaux de mise en conformité à effectuer au registre des actifs du Transporteur ;
- les retraits d'actifs (5,0 M\$).

Préambule

Le Transporteur indique dans sa preuve qu'il amorce une nouvelle phase de sa stratégie de gestion des actifs¹, dans laquelle il mentionne que l'usure des pièces d'équipements vieillissantes a un impact majeur sur la fiabilité (Référence i).

La preuve du Transporteur démontre la relation entre vieillissement et fiabilité pour les transformateurs et inductances shunt (Référence ii). De plus, le GRAME note que l'augmentation des défaillances de transformateurs de puissance pourrait être en lien avec une augmentation de transit sur ces équipements.

Le Transporteur indique que son parc d'équipements est appelé à vieillir et que l'âge moyen du parc continuera de croître pour les prochains 20 ans (Référence i) et que *l'usure des pièces d'équipements vieillissantes a un impact majeur sur la fiabilité et la disponibilité de ceux-ci* et illustre sous forme de graphique l'état de la situation pour les transformateurs de puissance et inductances shunt en fonction de l'âge et du taux de défaillance (Référence ii)

Demande

3.1 Les transformateurs de mesures sont des équipements à risque qui peuvent contenir des substances dangereuses, soit des BPC. Dans un contexte d'intérêt public lié aux difficultés d'entreposage et de disposition de ces substances et des risques sur la santé publique que comportent ces substances lorsqu'elles sont répandues dans l'environnement, veuillez produire sous forme de tableau ou de graphique le nombre de transformateurs de puissance ayant dépassé leur durée de vie utile, l'âge moyen de ces équipements, en mentionnant précisément le nombre de transformateurs de mesure par groupe d'âge, et si possible leur taux de défaillance.

3.2 Veuillez préciser l'état d'avancement du remplacement de ces équipements (transformateurs de mesures) en fonction de l'âge et de l'usure de ces pièces ?

3.3 Veuillez préciser si les équipements comme les transformateurs de mesures sont sensibles à une sollicitation accrue (Référence iv). Plus précisément, veuillez indiquer si une sollicitation accrue pourra influencer sur le risque de défaillance, sur les bris, fuites ou autres événements nécessitant une intervention immédiate lorsqu'il y a présence de BCP dans l'équipement ?

3.4 Avez-vous identifié individuellement les transformateurs de mesures qui peuvent contenir des BPC et ce afin d'intervenir rapidement en maintenance (réparer l'équipement) ou en investissement (remplacer l'équipement) lors de bris ou de fuites et réduire les coûts liés à la réhabilitation des sites ?

¹ R-3823-2013, C-HQT-0021, HQT-3, doc. 1, page 6

3.5 Avez-vous une procédure spécifique pour votre personnel de maintenance pour les transformateurs de mesures pouvant contenir des BPC afin de minimiser les impacts sur les coûts liés à la réhabilitation des sites ?

3.6 Bien que ces coûts soient parfois inclus dans le nouvel équipement à titre d'actifs et amortis subséquemment, il n'en demeure pas moins que ces coûts seront introduit dans les revenus requis via la charge annuelle d'amortissement et donc que ces coûts ont un impact sur les revenus requis. Êtes-vous en mesure d'identifier les charges nettes d'exploitation liées à la réhabilitation des sites résultant de la pérennité de l'ensemble des équipements, y compris les charges annuelles d'amortissement les reflétant ?

3.7 (Référence v) Concernant les charges d'amortissement, la preuve du Transporteur démontre une augmentation de 65,8 M\$ pour l'année témoin projetée de 2014, comparativement à l'année de base 2013. Veuillez préciser quel est le montant de la charge d'amortissement supplémentaire découlant directement de l'ajout des coûts de la remise en état des sites qui ont été incorporés aux nouveaux actifs pour être amortis ultérieurement ?

4 Suivi indicateurs environnementaux

Références

- (i) R-3823-2012, Pièce C-HQT-0022, HQT-3, doc. 2, section 1.4, tableau 10

Tableau 10
Indicateurs de performance environnementale aux fins réglementaires

Enjeu et/ou objectif environnemental	Indicateur de performance environnementale (IPE)	Type de mesure	Unité de mesure	Référence GRI ⁴
Maitrise intégrée de la végétation dans les emprises de lignes de transport	Superficie traitée mécaniquement et sélectivement à l'aide de phytocides et Superficie totale des emprises à entretenir	Quantitative	Superficie en hectares	EN1 (Quantité de matériaux utilisés)
Gestion des matières résiduelles (MR) et des huiles isolantes minérales (HIM)	Les achats, la récupération, le réemploi et le recyclage des MR et HIM	Quantitative	Quantité (kg) de MR par catégorie et HIM (litres), valorisée, recyclée ou réutilisée / an	EN2 (Utilisation de matériaux recyclés) EN22 (Quantité totale de déchets)
Gestion des déversements accidentels	Les déversements accidentels de plus de 4 000 litres dans l'environnement	Quantitative	Nombre de déversements / an	EN23 (Quantité totale de déchets)

- (ii) R-3823-2012, Pièce C-HQT-0022, HQT-3, doc. 2, section 1.4.2, gestion des matières résiduelles

Tableau 13
Gestion des matières résiduelles

Produit	Achat					Récupération					À propos des données (réemploi, recyclage, autre)
	2008	2009	2010	2011	2012	2008	2009	2010	2011	2012	
Cartouches et accessoires d'imprimante (nombre)	3 131	3 375	3 138	3 215	2 618	2 652	1 940	4 040	4 336	3 272	Les achats de cartouches recyclées représentent un plus fort pourcentage en 2012 qu'en 2011, grâce à l'offre d'une plus grande gamme de cartouches recyclées.
Matériel informatique > Achats (nombre)	nd	nd	1378	942	1200	nd	nd	1 055	998	667	Le matériel informatique et électronique est récupéré par une entreprise qui favorise l'emploi de personnes ayant des difficultés fonctionnelles. Après l'effacement des données, le matériel ayant encore une valeur est revendu ou donné à des organismes de charité. Les équipements défectueux ou endommagés sont démontés et recyclés.
Métal (tonnes)	so	so	so	so	so	3 317	1 780	2 536	4 068	2 665	Comprend les métaux ferreux et non ferreux.
Papier et carton (tonnes)	73	65	62	58	53	217	171	204	179	168	Les achats consistent en du papier uniquement. Ils ont diminué de 5% par rapport à 2011.
Porcelaine (tonnes)	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	179	177	125	100% des isolateurs sont recyclés.
Vêtements (tonnes)	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	0	486	1 225	La récupération est effectuée par trois CFER*

* CFER : Centre de Formation en Entreprise et Récupération

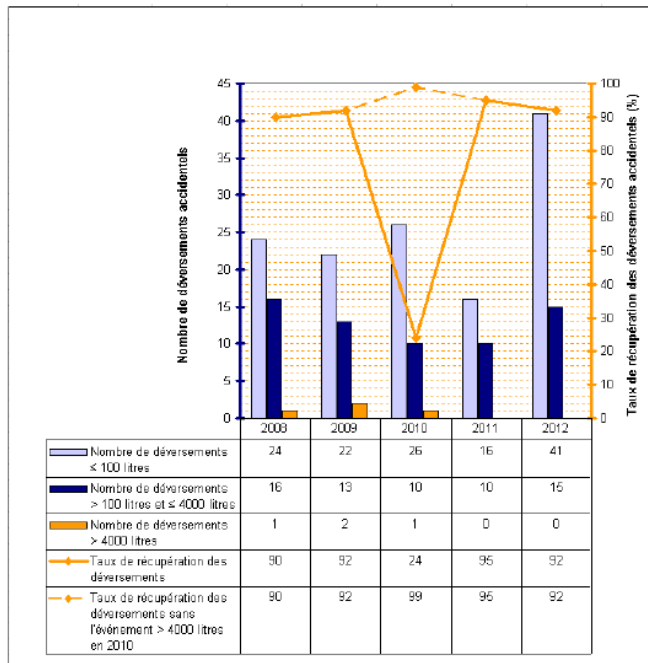
(iii) R-3823-2012, Pièce C-HQT-0022, HQT-3, doc. 2, section 1.4.2, gestion des huiles isolantes minérales

Tableau 14
 Gestion des huiles isolantes minérales

Traitement appliqué aux huiles isolantes (litre)	2008	2009	2010	2011	2012
Volume d'huile isolante régénérée dans l'un des centres de régénération d'Hydro-Québec et éventuellement réemployée dans les équipements électriques.	217 099	402 616	693 339	464 113	467 557
Volume d'huile isolante régénérée directement sur le site de l'équipement (par exemple dans les postes de transport) et éventuellement réemployée.	545 545	1 361 793	561 545	370 131	589 793
Volume d'huile isolante régénérée par un fournisseur externe et éventuellement réemployée dans les équipements électriques.	2 008 945	2 278 377	2 019 956	1 482 439	1 597 729
Volume total d'huile isolante RÉEMPLOYÉE (litre) (A)	2 771 590	4 042 781	3 374 841	2 316 683	2 675 069
Volume d'huile isolante RECYCLÉE (par exemple utilisée par des recycleurs à d'autres fins comme ajout pour l'asphalte ou pour en faire des huiles lubrifiantes).	0	0	0	0	0
Volume d'huile isolante VALORISÉE (par exemple utilisation de la valeur calorifique à des fins de chauffage ou de production d'énergie).	218 286	531 723	334 904	291 165	666 079
Volume d'huile isolante ÉLIMINÉE (par exemple incinérée comme déchet sans en récupérer l'énergie calorifique).	0	0	0	0	0
Volume d'huile isolante RECYCLÉE, VALORISÉE ET ÉLIMINÉE (litre) (B)	218 286	531 723	334 904	291 165	666 079
Volume d'huile isolante RÉCUPÉRÉ (C) = A-B	2 553 304	3 511 058	3 039 937	2 025 518	2 008 990
Volume d'huile neuve achetée (litre)	0	1010	0	0	0
Proportion d'huile RÉEMPLOYÉE (A)/(C)	92,7%	88,4%	91,0%	88,8%	80,1%

(iv) R-3823-2012, Pièce C-HQT-0022, HQT-3, doc. 2, section 1.4.3, Gestion des déversements accidentels dans l'environnement, tableau 15, page 20

Tableau 15
 Déversements accidentels dans l'environnement



La récupération du déversement de plus de 4 000 litres survenu en 2010 se poursuit, ce qui explique le taux de récupération de 24 % à ce jour. En 2012, l'augmentation du nombre de déversements de 100 litres et moins est attribuable à de multiples facteurs circonstanciels. Le Transporteur entend maintenir les sessions de formation sur les déversements accidentels de contaminants.

Demandes

4.1 Veuillez confirmer que la référence au GRI dans le tableau 10 (référence i) pour l'indicateur gestion des déversements accidentels fait plutôt référence au nombre total et volume des déversements accidentels significatifs au lieu de la quantité totale de déchets ?

4.2 Le tableau 13 (référence ii) indique à propos des cartouches et accessoires d'imprimantes que *les achats de cartouches recyclées représentent un plus fort pourcentage en 2012 qu'en 2011, grâce à l'offre d'une plus grande gamme de cartouches recyclées*. Veuillez préciser pourquoi le tableau 13 indique plutôt une réduction du nombre en 2012 par rapport à 2011 ?

4.2.1 Veuillez indiquer pourquoi le Transporteur a récupéré moins de cartouches et accessoires d'imprimante en 2012, qu'en 2011 ?

4.2.2 Veuillez préciser pourquoi le Transporteur a récupéré moins de matériel informatique en 2012, qu'en 2011 ?

4.2.3 Veuillez préciser pourquoi le Transporteur a récupéré moins de métal, calculé en tonnes, en 2012 qu'en 2011 ?

4.2.4 Veuillez préciser pourquoi le Transporteur a récupéré moins de papier et carton, calculé en tonnes, en 2012 qu'en 2011 ?

4.2.5 Veuillez préciser pourquoi le Transporteur a récupéré moins de porcelaine, calculé en tonnes, en 2012, qu'en 2011 ?

4.3 Le tableau 14 indique (référence iii) que peu d'huile neuve est achetée, soit uniquement 1010 litres en 2009 et aucun achat de 2010 à 2012. Veuillez préciser pourquoi le Transporteur n'a plus besoin d'huile neuve pour ses activités courantes, alors qu'un volume significatif d'huile isolante est valorisé, par exemple pour la production de valeur calorifique à des fins de chauffage ?

4.4 Le tableau 15 (référence iv) démontre une augmentation significative du nombre de déversements. Veuillez fournir le nombre de litres total déversés et le nombre de litres total récupérés en 2012. Veuillez fournir ces données pour les années 2008 à 2012.

4.5 Concernant la récupération du déversement de plus de 4000 litres survenu en 2010 :

4.5.1 Veuillez préciser le nombre de litres déversés, la quantité restante à récupérer et les moyens de récupération ?

4.5.2 De plus, veuillez préciser les coûts de récupération à ce jour, de même que l'estimation des coûts totaux de récupération ?

4.5.3 Veuillez préciser si des sols et de l'eau de surface ou souterraine ont été contaminés, rendant la réhabilitation plus complexe et faisant en sorte que la récupération pourra prendre plusieurs années ?

4.5.4 Veuillez préciser la nature du déversement, soit s'il comprend des substances dangereuses, comme les BPC ?

4.5.5 Veuillez préciser l'intention du Transporteur quant à ces travaux de récupération et le plan de gestion du site ?

4.5.6 Veuillez préciser si le Transporteur a des obligations de réhabilitation et les nommer, ou si le Transporteur récupère le déversement pour satisfaire ses directives internes organisationnelles (les nommer, le cas échéant) ?

4.5.7 Le site à réhabiliter fait-il partie de la liste des terrains contaminés tenue par le ministère du développement durable, de l'environnement et des parcs ?

4.6 Afin de pouvoir comparer les charges nettes relatives à la maintenance, la protection de l'environnement, la maîtrise de la végétation et l'efficacité énergétique et permettre de déterminer, en lien avec les résultats des indicateurs environnementaux, s'ils sont suffisants, veuillez fournir le détail de ces coûts (maintenance, protection de l'environnement, maîtrise de la végétation et efficacité énergétique) qui apparaissaient antérieurement notamment dans la catégorie budget spécifique ?

PLANIFICATION DU RESEAU DE TRANSPORT

5 Investissements ne générant pas de revenus additionnels / Investissements en Respect des exigences

Références

- (i) **R-3823-2012, Pièce C-HQT-036, HQT-9, doc. 1, section 2, Tableaux 9 et 10**

Tableau 9
Sommaire des investissements par catégorie à l'horizon 2023 (M\$)

Catégories des investissements	Réel	Réel	Budget	Planifié									
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Ne générant pas de revenus additionnels	791,6	735,3	1 081,4	940,4	1 147,1	1 229,0	1 188,5	1 137,4	1 181,9	1 237,0	1 143,1	1 030,7	1 038,8
Maintien des actifs	571,4	542,6	740,2	715,2	876,2	891,8	890,8	974,1	1 075,1	1 130,1	1 036,2	923,8	931,9
Maintien et amélioration de la qualité	195,2	143,6	269,1	174,2	198,2	278,7	252,7	120,3	63,8	63,8	63,8	63,8	63,9
Respect des exigences	25,0	49,1	72,1	51,1	72,7	58,6	45,1	43,0	43,0	43,0	43,0	43,0	43,0
Général des revenus additionnels	466,6	697,1	1 183,6	876,4	956,8	1 085,9	1 047,3	591,5	399,0	296,0	274,5	274,0	274,0
Croissance des besoins	466,6	697,1	1 183,6	876,4	956,8	1 085,9	1 047,3	591,5	399,0	296,0	274,5	274,0	274,0
Total Investissements	1 258,2	1 432,4	2 265,0	1 816,8	2 103,9	2 314,9	2 235,8	1 728,9	1 580,9	1 533,0	1 417,6	1 304,7	1 312,8
Contributions et frais d'entretien	-3,7	30,4	-71,8	-87,4	-419,8	-89,7	-35,3	0,0	-4,0	-751,4	0,0	0,0	0,0
Total Investissements et contributions et frais d'entretien tels que présentés au tableau 7	1 254,5	1 462,8	2 193,2	1 729,4	1 684,1	2 225,2	2 200,5	1 728,9	1 576,9	781,6	1 417,6	1 304,7	1 312,8

Note : Les totaux peuvent ne pas correspondre à la somme des montants en raison des arrondis.

Tableau 10
Sommaire des mises en service par catégorie à l'horizon 2023 (M\$)

Catégories des mises en service	Réel	Réel	Budget	Planifié									
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Ne générant pas de revenus additionnels	801,8	668,6	906,7	979,9	850,9	948,3	1 173,8	1 651,9	805,2	1 031,8	1 379,2	881,7	955,1
Maintien des actifs	563,5	540,7	636,6	598,2	726,7	840,5	927,6	1 058,9	716,1	937,8	1 250,0	772,7	846,1
Maintien et amélioration de la qualité	221,2	80,8	196,2	341,0	79,5	47,4	197,8	539,6	46,1	51,0	86,2	66,0	66,0
Respect des exigences	17,1	47,1	73,9	40,8	44,7	60,4	48,4	53,4	43,0	43,0	43,0	43,0	43,0
Général des revenus additionnels	459,8	373,0	707,9	1 327,5	167,3	329,9	1 015,5	1 668,5	683,2	-458,7	165,7	215,5	256,3
Croissance des besoins	459,8	373,0	707,9	1 327,5	167,3	329,9	1 015,5	1 668,5	683,2	-458,7	165,7	215,5	256,3
Total	1 261,7	1 041,6	1 614,6	2 307,4	1 018,2	1 278,2	2 189,3	3 320,4	1 488,4	573,1	1 544,9	1 097,1	1 211,4

Note : Les totaux peuvent ne pas correspondre à la somme des montants en raison des arrondis.

- (ii) **R-3777-2011, Pièce C-HQT-036, HQT-9, doc. 1, section 2, Tableaux 9 et 10 - Investissements par catégorie à l'horizon 2021 (M\$), page 20**

Tableau 9
Sommaire des investissements par catégorie à l'horizon 2021 (M\$)

Catégories des investissements	Réel	Budget	Planifié									
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Ne générant pas de revenus additionnels	778,6	895,7	851,1	978,7	1 031,5	1 039,7	1 278,6	1 136,0	999,6	974,1	982,9	987,4
Maintien des actifs	604,8	649,3	665,1	710,5	848,5	961,5	1 199,0	1 053,7	905,0	875,1	886,9	909,4
Maintien et amélioration de la qualité	136,0	226,3	152,9	234,9	149,0	45,1	46,6	49,3	61,7	66,0	63,0	45,0
Respect des exigences	37,8	20,1	33,1	33,3	34,0	33,1	33,0	33,0	33,0	33,0	33,0	33,0
Général des revenus additionnels	428,6	563,9	1 033,5	1 163,9	957,6	1 203,9	1 007,8	905,7	675,6	721,3	373,0	339,0
Croissance des besoins	428,6	563,9	1 033,5	1 163,9	957,6	1 203,9	1 007,8	905,7	675,6	721,3	373,0	339,0
Total Investissements	1 207,2	1 459,6	1 884,7	2 142,6	1 989,1	2 243,7	2 286,4	2 041,7	1 675,2	1 695,3	1 356,0	1 326,4
Contributions et frais d'entretien		4,4	-41,6	39,5	-169,9	-254,9	-284,7	-155,5	0,0	0,0	-768,7	0,0
Total Investissements et contributions et frais d'entretien tels que présentés au tableau 7		1 464,1	1 843,1	2 182,1	1 819,2	1 988,7	2 001,7	1 886,2	1 675,2	1 695,3	587,3	1 326,4

Tableau 10
Sommaire des mises en service par catégorie à l'horizon 2021 (M\$)

Catégories des mises en service	Réel	Budget	Planifié									
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Ne générant pas de revenus additionnels	764,6	880,5	847,7	856,1	1 099,6	877,9	885,3	1 365,1	902,1	882,5	1 061,3	971,6
Maintien des actifs	638,0	614,7	720,4	617,9	774,9	799,8	808,3	1 287,1	824,1	804,5	921,8	893,6
Maintien et amélioration de la qualité	75,8	248,6	97,5	209,0	294,5	45,0	44,0	45,0	45,0	45,0	106,6	45,0
Respect des exigences	50,7	17,2	29,8	29,2	30,2	33,1	33,0	33,0	33,0	33,0	33,0	33,0
Général des revenus additionnels	388,1	598,1	562,8	819,5	1 286,7	869,0	206,8	1 180,9	665,0	1 028,1	-308,5	566,6
Croissance des besoins	388,1	598,1	562,8	819,5	1 286,7	869,0	206,8	1 180,9	665,0	1 028,1	-308,5	566,6
Total	1 152,6	1 478,6	1 410,5	1 675,6	2 386,3	1 746,8	1 092,0	2 546,0	1 567,0	1 910,6	752,8	1 538,2

Préambule

Aux tableaux 9 et 10 (référence i), sommaire des investissements et sommaire de mises en service par catégorie à l'horizon 2023 (M\$) la preuve du Transporteur démontre des variations significatives du niveau d'investissements et du niveau des mises en service en *Respect des exigences*. Par exemple pour l'année 2013, les investissements budgétisés en *Respect des exigences* sont de l'ordre de 72 M\$, alors que ceux de 2012 étaient de 49,1 M\$ et ceux de 2011 de 25 M\$, tout en projetant pour l'année 2015 un besoin de 72,7 M\$, soit des hausses respectives de plus de 260 % en 2013 et de 185 % en 2014, par rapport à 2012.

En comparant les prévisions soumises par le Transporteur au dossier R-3777-2011 (référence ii), nous constatons que le niveau d'investissements et de mises en service par catégorie à l'horizon 2012 étaient bien inférieurs à ceux identifiés au présent dossier, ce qui démontre un accroissement significatif des prévisions du Transporteur pour les années 2013 et suivantes comparativement aux prévisions soumises au dossier R-3777-2011.

Demandes

5.1 Veuillez présenter le détail complet des éléments du poste budgétaire *Respect des exigences* pour les deux années de la présente cause, soit les années 2013 et 2014.

5.2 Veuillez indiquer, au besoin, par catégorie et sous-catégorie de ce poste, les raisons de l'augmentation des besoins ?

5.3 Veuillez identifier les raisons et l'ensemble des détails, par sous-catégories de coûts, qui justifient que la demande budgétaire de 2012 au dossier R-3777-2011 en respect des exigences pour les investissements était de 33,1 M\$ (Référence ii, tableau 9), alors que le réel pour 2012 était de 49,1 M\$ (Référence ii, tableau 9), soit une augmentation de 16 M\$?

5.4 Veuillez identifier les raisons et l'ensemble des détails, par catégorie de coûts, qui justifient que la demande budgétaire de 2012 au dossier R-3777-2011 en respect des exigences pour les mise en service était de 29,8 M\$ (Référence ii, tableau 10), alors que le réel pour 2012 était de 47,1 M\$ (Référence ii, tableau 10), soit une augmentation de 17,3 M\$?

Dépenses nécessaires à la prestation du service

6 Charges nettes d'exploitation et approche paramétrique

Références

- (i) R-3823-2013, C-HQT- 028, HQT-6, doc. 2, page 6

Au cours des dernières années, le Transporteur a réussi à contenir ses CNE et ce, en ne portant atteinte ni à la qualité ni la fiabilité du service. Le contexte d'affaires du Transporteur est marqué par plusieurs événements qui ont un impact sur ses façons de faire et sur sa charge de travail, notamment :

- Les mises en exploitation au cours de la période 2011-2014 sont estimées à 6,2 G\$, dont 1,6 G\$ pour l'année de base 2013 et 2,3 G\$ pour l'année témoin 2014 ;
- Le réseau de transport est de plus en plus sollicité ce qui occasionne une pression sur celui-ci et contribue ainsi à accélérer le vieillissement des équipements. Cette sollicitation accrue requiert différentes interventions afin de corriger certaines problématiques ;
- L'instauration d'un régime obligatoire de normes de fiabilité reconnues en Amérique du Nord, prévoyant un potentiel de pénalités advenant des non-conformités (Nos soulignés)

- (ii) R-3823-2013, C-HQT- 028, HQT-6, doc. 2, page 8

Le Transporteur anticipe que ses besoins annuels pour les prochaines années seront supérieurs à ces niveaux. Néanmoins, dans un contexte de prudente gestion et de mise en place, de manière ordonnée, de son modèle de gestion des actifs plus amplement décrit à la pièce HQT-3, Document 1, le Transporteur conclut que les niveaux de CNE dégagés selon son approche paramétrique sont suffisamment adaptés à sa capacité de réalisation. Le Transporteur informe la Régie que ses besoins additionnels à long terme à cet égard seront actualisés et présentés lors du prochain dossier tarifaire. (Nos soulignés)

2.1 Inflation

Le Transporteur prévoit que l'augmentation de ses CNE attribuable à l'inflation sera de 13,8 M\$ pour l'année de base 2013. Cette progression s'explique par :

- (...)
- une inflation de 2 % pour les autres CNE, à l'exception des éléments de suivi particuliers. Pour l'année témoin projetée 2014, le Transporteur prévoit que l'augmentation de ses CNE attribuable à l'inflation sera de 11,5 M\$. Cette progression s'explique par :
- (...);
- une inflation de 2 % pour les autres CNE, à l'exception des éléments de suivi particuliers. (Nos soulignés)

- (iii) R-3823-2013, C-HQT- 028, HQT-6, doc. 2, page 12

Par ailleurs, dans l'application de cette formule paramétrique par la Régie, l'indexation selon l'IPC de toutes les dépenses, à l'exception du coût de retraite, engendre, de l'avis du Transporteur, un biais pour les dépenses hors de son contrôle de gestion. En effet, comme il l'a fait depuis plusieurs années selon sa propre approche globale de type paramétrique, le Transporteur isole, pour fins d'indexation particulière, les dépenses sur lesquelles il n'exerce pas de contrôle de gestion et ce, conformément à ce principe, malgré les faibles montants impliqués dans la présente demande. Ces dépenses sont présentées à titre d'éléments de suivi particuliers à la section 2.4. (Notre souligné)

6. Demandes

6.1 Compte tenu de la sollicitation accrue du réseau (référence i), veuillez expliquer si le présent modèle de gestion des actifs et l'approche paramétrique actuelle concernant les CNE pourra être conservée dans un contexte de vieillissement des actifs et de la nécessité de réduction du risque liée à la pérennité des actifs pour assurer un service de qualité et notamment réduire les pannes de réseaux et les impacts environnementaux?

6.2 Le Transporteur indique que *dans l'application de cette formule paramétrique par la Régie, l'indexation selon l'IPC de toutes les dépenses, à l'exception du coût de retraite, engendre, de l'avis du Transporteur, un biais pour les dépenses hors de son contrôle de gestion.* (Référence iii). De plus, le Transporteur *informe la Régie que ses besoins additionnels à long terme à cet égard seront actualisés et présentés lors du prochain dossier tarifaire* (référence ii). Compte tenu des attentes qu'un *Mécanisme de traitement des écarts de rendements* (Dossier en cours R-3842-2013) peut induire en termes de recherche d'efficacité particulièrement sur les charges nettes d'exploitation et puisqu'un tel mécanisme serait en vigueur dès le dossier tarifaire suivant sa mise en place, ne serait-il pas prudent de commencer dès maintenant une réflexion plus précise, afin de pouvoir amorcer un changement à l'approche paramétrique, si nécessaire, et ce dès le prochain dossier tarifaire?

6.3 Par exemple, le Transporteur serait-il ouvert à une discussion ouverte, via un groupe de travail, ou une rencontre sur l'approche à retenir dans un contexte de pérennité des équipements afin que les attentes d'un MTÉR ne viennent pas induire de pressions à la hausse sur la réduction des CNE, alors que ces CNE, particulièrement les charges de maintenance, sont nécessaires pour assurer le maintien de la qualité du service et notamment réduire les impacts environnementaux liés aux fuites et bris d'équipements en situation de fin de vie des équipements ?

6.4 Par exemple, le Transporteur indique dans l'approche paramétrique, que l'augmentation de ses CNE comporte *une inflation de 2 % pour les autres CNE, à l'exception des éléments de suivi particuliers.* (Référence iii). Serait-il possible de prévoir d'autres éléments de suivis particuliers qui ne seraient pas attachés à une inflation de 2 % et qui seraient identifiés à titre d'activités de base avec facteurs d'indexation particuliers, comme c'est le cas pour le Distributeur ? Donc d'identifier les charges sur lesquelles le Transporteur ne peut pas exercer de contrôle sur les coûts, outre celui de les reporter à plus tard par une décision administrative de gestion ?

6.4.1 Si oui, lesquels pourraient faire partie d'un suivi particulier, en fonction d'indices différents que l'inflation ?

6.5 Par exemple, les charges liées à des événements climatiques extrêmes pourraient-elles être un élément de suivi particulier, ou bien encore les charges liées à la récupération d'un déversement de plus de 4000 litres en 2010² ?

² R-3823-2012, Pièce C-HQT-0022, HQT-3, doc. 2, section 1.4.3, Gestion des déversements accidentels dans l'environnement, tableau 15, page 20