

C A N A D A

PROVINCE DE QUÉBEC

DISTRICT DE MONTRÉAL

Demande de modification des tarifs de
transport pour l'année 2013

DOSSIER R-3823-2012

MÉMOIRE DU GRAME

Préparé par

Nicole Moreau
Analyste environnement et énergie
EnviroConstats

En collaboration avec

M. Michel Perrachon
Spécialiste externe en exploitation du réseau de transport
Pour le Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME)

DÉPOSÉ À LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE

Le 22 octobre 2013

RÉSUMÉ

Le GRAME aborde dans son mémoire plusieurs thèmes liés aux stratégies de gestion de la pérennité avec l'objectif que ces stratégies permettent une réduction des coûts, de même que des impacts sur l'environnement et la santé humaine.

Concernant les gains d'efficacité, le GRAME constate qu'il est difficile de distinguer les écarts de prévisions des gains d'efficacité et que l'ensemble des coûts liés à la réhabilitation des sols ou à la récupération de ses déversements sont littéralement absents de la preuve du Transporteur. En ce sens, le Transporteur ne fait pas acte de transparence face à ses coûts.

Le GRAME est d'avis que la Régie n'est pas en mesure d'évaluer l'ampleur de ces coûts notamment ceux en réhabilitation des sols et demande à la Régie que l'ensemble des coûts en réhabilitation de sites soient divulgués en toute transparence par le Transporteur dans le cadre des informations qu'il fournit concernant ses charges d'exploitation.

Concernant l'évolution des stratégies de pérennité et de maintenance et les coûts de réhabilitation, le GRAME démontre dans sa preuve que le domaine de la transformation de l'électricité comporte des risques de coûts et d'impacts sur l'environnement et la santé humaine liés à l'utilisation de substances contenant des BPC, encore présentes dans certains équipements du Transporteur, puis constate que la preuve du Transporteur ne présente pas l'information nécessaire et utile permettant de juger du risque et de leurs impacts sur les coûts.

Concernant les indicateurs environnementaux, le GRAME analyse la preuve du Transporteur et soumet que lorsqu'un indicateur révèle une situation problématique, davantage d'informations doivent être fournies afin de permettre une analyse de cette situation. Au présent dossier, il est clairement établi que la preuve du Transporteur révèle une augmentation du nombre de déversements accidentels en 2012 et que de tels déversements ont un impact sur les coûts de récupération et de réhabilitation des sols.

Le GRAME note qu'à ce jour, le Transporteur n'a aucune obligation de révéler ses coûts réels en matière de déversements accidentels. Le GRAME est d'avis que la Régie n'est d'aucune manière capable de savoir et de s'assurer que la gestion du Transporteur est faite de manière à réduire et contrôler significativement ces coûts et que le Transporteur atteint des résultats réels en réduction de ces coûts.

Pour terminer, le GRAME aborde la stratégie de maintenances axée sur la gestion du risque du Transporteur et conclut que cette stratégie implique des choix entre la maintenance ou en investissements. Le GRAME est d'avis que les choix faits par le Transporteur visent à équilibrer ces charges nettes dans le temps et non pas nécessairement à réduire ces charges totales sur cette même période de temps, outre les projets ciblés en gains d'efficacité.

Ce qui permet de conclure que l'atteinte d'une cible d'efficacité paramétrique aurait avantage à être revue. Le GRAME n'est pas convaincu que l'efficacité recherchée par la formule paramétrique atteint le but recherché, soit la réduction des coûts et ce à cause de la relation étroite entre les choix organisationnels (investissements vis-à-vis charges de maintenance) dans un contexte de pérennité et de vieillissement des équipements du Transporteur.

TABLE DES MATIERES

Résumé	2
I. Efficience, performance et balisage.....	6
1.1 Optimisation des investissements et gains d'efficience	6
1.1.1 Réingénierie de la chaîne d'approvisionnement et matériel stratégique.....	6
1.1.2 Télémaintenance (projet Imagine)	8
1.2 Gains d'efficience aux charges nettes d'exploitation par chantier	10
1.2.1 Nouvelles pratiques organisationnelles.....	11
1.2.2 Stratégie de maintenance axée sur la gestion du risque	15
II. Évolution des stratégies de pérennité, de maintenance.....	17
2.1 Mise en contexte	17
2.2 Impact de l'usure des équipements les coûts environnementaux	17
2.3 Le bilan des coûts en réhabilitation.....	26
III. Suivi indicateurs environnementaux.....	28
3.1 Indicateur gestion des matières résiduelles.....	28
3.2 Gestion des huiles isolantes	29
3.3 Indicateur nombre de déversements	29
3.3.1 Coûts en matière de récupération des déversements accidentels.....	33
IV. Planification du réseau de transport	35
4.1 Méthode de planification du réseau de transport	35
4.2 Investissements ne générant pas de revenus additionnels	35
4.2.1 Investissements en Respect des exigences	35
V Dépenses nécessaires à la prestation du service	39
5.1 Charges nettes d'exploitation et approche paramétrique	39
5.2 Les choix en pérennité : augmenter les charges ou les investissements	40
5.3 Impact de la sollicitation accrue sur les CNE.....	42
Conclusions et recommandations.....	44
Annexe I BPC à Pointe-Claire - Québec se charge de la décontamination	49
Annexe II BPC: la facture du nettoyage assumée à Québec?.....	52

I. EFFICIENCE, PERFORMANCE ET BALISAGE

Dans le cadre du suivi (D-2012-059, para 31 et 32)¹ demandé par la Régie, le GRAME souhaite aborder l'enjeu de l'efficacité en lien avec ses intérêts environnementaux.

1.1 Optimisation des investissements et gains d'efficacité

Parmi les éléments abordés dans cette section, le GRAME note que le poids des investissements dans l'évolution des revenus requis est de l'ordre de 75 %², à la fois pour l'année 2013 et 2014, d'où l'importance d'optimiser les investissements et les gains d'efficacité. À cet égard, le GRAME fait un suivi de certaines pratiques mises en place par le Transporteur.

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. (Référence : R-3823-2012, Pièce C-HQT-0021, HQT-3, doc. 1, page 7)

Concernant l'approche de planification centralisée des investissements axée sur les orientations stratégiques, de l'avis du GRAME, cette nouvelle organisation qui date de 2009 permet une meilleure approche de la planification du réseau de transport en s'adjoignant le groupe d'expertise.

1.1.1 Réingénierie de la chaîne d'approvisionnement et matériel stratégique

¹ Dossier R-3777-2011, décision D-2012-059, section 2.1.1 gains d'efficacité de 2008 à 2012, Optimisation des investissements, par. 31 et 32

² R-3823-2012, Pièce C-HQT-0021, HQT-3, doc. 1, page 20

Concernant le projet de sécurisation des ressources, il vise principalement à assurer la disponibilité des équipements requis pour la réalisation des projets de planification. Ceci revient à avoir une liste de fournisseurs agréés et une garantie de livraison à temps du matériel requis.

- ***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)

Référence : (ii) R-3823-2012, Pièce C-HQT-0021, HQT-3, doc. 1, page 7

Selon la preuve du Transporteur, il y avait des ententes-cadres avec les fournisseurs de 2008 à 2013 pour l'achat de transformateurs de puissance et d'inductances shunt. Le GRAME avait pris position en faveur de ces ententes-cadres, car elles permettent de répondre aux besoins en réduisant les coûts d'investissements. Présentement, le Transporteur nous indique que les négociations sont en cours en 2013 pour la conclusion de nouvelles ententes, puisque les ententes-cadres initiales n'ont pas été reconduites.³

Puisque les ententes-cadres sont un des éléments du processus de sécurisation des ressources et qu'elles permettent d'avoir une garantie de livraison à temps des

³ R-3823-2013, C-HQT-0072, HQT-14, Document 6, Réponse à la demande no 1 du GRAME, RDR 1.1

matériels requis pour la réalisation des projets de planification, le GRAME souligne l'importance de conclure des ententes-cadres le plus rapidement possible.

1.1.2 Télémaintenance (projet Imagine)

Le GRAME note la poursuite du projet Imagine en télémaintenance, dont il approuvait la mise en place, et l'intention du Transporteur de cibler 241 transformateurs stratégiques.

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.

Référence : R-3823-2012, Pièce C-HQT-0021, HQT-3, doc. 1, page 8

Le GRAME accueille favorablement cette démarche, puisque ces équipements sont non seulement essentiels pour le maintien de la qualité du service et la réduction des interruptions, mais demeurent des équipements à haut risque environnemental. La réduction et la prévention des fuites et des bris est essentielle dans un contexte de vieillissement des actifs et de réduction des risques.

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)⁴ et que ce projet s'implante depuis 2010⁵.

D'un point de vue théorique, ce projet permettrait de faire les entretiens justes à temps, ce qui serait parfait. Il serait bon que ce projet soit réalisé rapidement sans toutefois risquer la fiabilité de ce projet. Cependant, il y a toujours le risque de perte de fiabilité d'un équipement s'il y avait un défaut de proximité, ce que le projet Imagine ne verrait pas. Par conséquent, les activités de maintenance et de surveillance par de la main-d'œuvre qualifiée demeurent indispensables dans les installations affectées par un défaut proche.

Considérant que la Régie dans sa décision D-2012-059, par. 32 *demande au Transporteur de déposer dans le cadre de son prochain dossier tarifaire, ... la ventilation détaillée des gains d'efficacité pour chacun des chantiers d'efficacité aux investissements en cours pour l'année 2011*⁶ et considérant que l'un des objectifs du projet de **Télémaintenance** consiste en la prévention des bris⁷, et possiblement des fuites qui en résultent ou des arrêts de service, le GRAME demandait au Transporteur de préciser les résultats obtenus à ce jour à l'égard de la prévention des bris et des fuites des transformateurs ou d'autres équipements. La réponse du Transporteur indique qu'une seule intervention a été réalisée en 2012 en mode préventif⁸. Ce projet ayant débuté en 2010, il est trop tôt pour conclure en efficacité à l'égard de la prévention des impacts résultant des bris des équipements tels les transformateurs de puissance.

Outre les résultats mentionnés ci-haut, le Transporteur précise l'utilité de ce projet dans le contexte de vieillissement des actifs, de réduction des risques de défaillance et de sa stratégie en gestion des actifs :

La supervision des transformateurs stratégiques en continu permettra de détecter, en amont, les changements de tendance pouvant mener à un bris d'équipement et permettra ainsi au Transporteur de réaliser les interventions requises. (Référence : R-3823-2013, C-HQT-0072, HQT-14, Document 6, Réponse à la demande no 1 du GRAME, RDR 1.2.3)

⁴ R-3823-2012, Pièce C-HQT-0021, HQT-3, doc. 1, page 8

⁵ R-3823-2013, C-HQT-0072, HQT-14, Document 6, Réponse à la demande no 1 du GRAME, RDR 1.2.1

⁶ Dossier R-3777-2011, décision D-2012-059, section 2.1.1 gains d'efficacité de 2008 À 2012, Optimisation des investissements, par. 32

⁷ R-3823-2012, Pièce C-HQT-0021, HQT-3, doc. 1, page 8

⁸ R-3823-2013, C-HQT-0072, HQT-14, Document 6, Réponse à la demande no 1 du GRAME, RDR 1.2.2

Concernant la poursuite du projet *Imagine* en télémaintenance, le Transporteur indique cibler son analyse sur tous ses 241 transformateurs stratégiques⁹. Ces derniers représentent uniquement des transformateurs de puissance *sur lesquels des défauts ou indisponibilités peuvent avoir un impact sur la fiabilité du réseau de transport.*¹⁰

En conclusion, le GRAME est d'avis que le Transporteur devrait élargir son projet et inclure d'autres équipements sur un horizon de plus long terme. Plus précisément, le projet *Imagine* devrait être élargi afin d'éviter de se retrouver en contingence (n-1)¹¹ et de risquer des pertes de charges.

Le GRAME recommande la poursuite du projet *Imagine*, qui a le potentiel de réduire, en mode préventif, les bris et les impacts de ces bris.

1.2 Gains d'efficacité aux charges nettes d'exploitation par chantier

Bien que les CNE représentent environ 25 % des revenus requis pour les années 2013 et 2014, le GRAME note que le Transporteur vise des gains d'efficacité de l'ordre de 1 %, contrairement aux gains plus élevés réalisés en 2012¹². Ainsi, le Transporteur indique que les gains antérieurs d'efficacité aux CNE ne pourront être renouvelés, ce qui concorde avec la vision du GRAME de l'état de la situation du vieillissement des actifs du Transporteur. En effet, de l'avis du GRAME, il est essentiel de maintenir des activités de maintenance opérationnelles et adéquates afin de limiter les impacts à la fois sur l'environnement (fuite d'huile) et sur le nombre d'interruptions de service.

Dans cette section de sa preuve, le GRAME exprime ses préoccupations à l'égard de la réduction des charges nettes d'exploitation de l'année 2012 et souhaite s'assurer que le Transporteur ne coupe pas indûment dans ses dépenses pour réaliser des gains additionnels et ce compte tenu du partage des écarts de rendement proposé au dossier R-3842-1013. En effet, dans ce dossier déposé devant la Régie, le Transporteur propose une zone d'écart de rendement de 50 points de bases, et cela, sans partage. Ainsi, le GRAME est préoccupé par le fait que le Transporteur annonce des prévisions de CNE supérieures

⁹ R-3823-2013, C-HQT-0072, HQT-14, Doc. 6, Réponse à la demande no 1 du GRAME, RDR 1.3 et 1.4

¹⁰ R-3823-2013, C-HQT-0072, HQT-14, Doc. 6, Réponse à la demande no 1 du GRAME, RDR 1.5

¹¹ n-1 signifie que l'on se retrouve avec un équipement stratégique de moins que planifié

¹² R-3823-2013, B-0021, HQT-3, doc.1, pages 9 et 10

à celles qu'il réalise, puisque la réduction des CNE peut être le fait de choix organisationnels, comme nous l'illustrerons, et non pas d'efficience.

Par ailleurs, compte tenu de l'augmentation significative du nombre de déversements dans l'environnement¹³, le GRAME compte donc vérifier si, dans les faits, le Transporteur a réduit ses charges d'exploitation dans le secteur de la protection de l'environnement et s'il projette de les réduire en 2014 et souhaite obtenir des réponses à ces questions fondamentales.

1.2.1 Nouvelles pratiques organisationnelles

Le Transporteur énonce dans sa preuve avoir mis en œuvre de nouvelles pratiques organisationnelles et ainsi dégager des gains d'efficience de 54,3 M\$ en 2012¹⁴. De plus, le Transporteur indique que ces gains d'efficience 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 vieillissement¹⁵.

2.3.1 Mesures des gains d'efficience aux CNE

La mise en œuvre des nouvelles pratiques découlant des ajustements organisationnels a permis de dégager des gains d'efficience 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'efficience 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'efficience structurée. Sur une base cumulative de 2008 à 2012, les gains d'efficience additionnels (Référence : R-3823-2012, Pièce C-HQT-0021, HQT-3, doc. 1, page 8)

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'efficience 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

¹³ 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

¹⁴ R-3823-2012, Pièce C-HQT-0021, HQT-3, doc. 1, page 8

¹⁵ R-3823-2012, Pièce C-HQT-0021, HQT-3, doc. 1, page 9

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. (Référence : R-3823-2012, Pièce C-HQT-0021, HQT-3, doc. 1, page 9)

Le GRAME constate premièrement que ces gains d'efficacité présumés peuvent découler d'écart de prévisions entre les coûts réels constatés et les prévisions et qu'il est difficile de distinguer les écarts de prévisions des gains d'efficacité.

Les écarts relatifs aux charges d'exploitation proviennent dans tous les cas d'écarts entre les prévisions et les coûts réels constatés pour une année donnée. Toutefois, certains de ces écarts proviennent de gains d'efficacité non anticipés. Ceux-ci sont difficiles, voire impossibles dans certains cas, à distinguer des écarts de prévision. (Référence : R-3823-2013, C-HQT-0072, HQT-14, Document 6, Réponse à la demande no 1 du GRAME, RDR 2.1.2)

En lien avec l'intérêt du GRAME, soit les charges liées à la maintenance et aux projets limitant les impacts sur notamment les coûts en réhabilitation, le GRAME demandait au Transporteur de confirmer que les gains d'efficacité de 2012 ne compromettront pas la fiabilité du réseau dans l'avenir. En réponse à cette demande, le Transporteur indique que l'efficacité n'affecte pas sa performance.¹⁶

Pour compléter sur cet aspect de l'efficacité, le GRAME demandait s'il est possible qu'une partie des gains d'efficacité de 2012¹⁷ doive être réinvestie dans les années suivantes. Le Transporteur nous réfère¹⁸ à une réponse qu'il fournit à l'AQCIE-CIFQ¹⁹. Le Transporteur y indique qu'il est effectivement possible que les gains d'efficacité et les autres réductions de coûts de 47 M\$ de 2012 ne se matérialisent pas de façon permanente. Finalement, le Transporteur conclut, que via la formule paramétrique pour le recalibrage du niveau de charges, il a remis l'entièreté de ces réductions de coûts de 2012 à la clientèle.

¹⁶ R-3823-2013, C-HQT-0072, HQT-14, Document 9, Réponse à la question 1.16d) de la demande de renseignements no 1 de SÉ-AQLPA

¹⁷ R-3823-2012, Pièce C-HQT-0021, HQT-3, doc. 1, page 9

¹⁸ R-3823-2013, C-HQT-0072, HQT-14, Document 6, Réponse à la demande no 1 du GRAME, RDR 2.1.1

¹⁹ R-3823-2013, C-HQT-0072, HQT-14, Document 3, réponse à la question 1.6 de la demande de renseignements no 1 de l'AQCIE-CIFQ

R1.6 La réorganisation de la VPEI n'a pas atteint sa pleine maturité et demeure dans une phase d'amélioration continue. Le Transporteur n'est pas pleinement assuré que les gains d'efficacité et autres réductions de coûts de 47 M\$ résultant entre autres des mesures particulières adoptées en 2012 se matérialiseront d'une façon permanente. Ainsi, le Transporteur pourra être appelé à relever le défi de combler tout manque à gagner découlant des réductions de coûts réalisées dans des circonstances exceptionnelles, en 2012, en sus des gains d'efficacité anticipés, en raison du fait que le tout a entièrement été remis à la clientèle, par le recalibrage du niveau de charges auquel a été appliqué la formule paramétrique à partir de 2013.

Le Transporteur compte utiliser les leviers suivants de l'organisation en place à la VPEI pour pérenniser les réductions de coûts :

- Une gouvernance centralisée des processus opérationnels ;*
- Une structure permettant une flexibilité pour s'adapter à une charge de travail fluctuante;*
- Une uniformisation des meilleurs pratiques et une planification de la main d'oeuvre et du matériel réalisé à partir d'une vue d'ensemble ;*
- Les activités d'encadrements de maintenance opérationnelle et de support technique regroupées pour orienter les activités de maintenance ; et*
- Des changements importants au niveau du découpage géographique permettant la mobilité et la flexibilité des équipes opérationnelles en augmentant leur rayonnement*

Référence : R-3823-2013, C-HQT-0072, HQT-14, Document 3, réponse à la question 1.6 de la demande de renseignements no 1 de l'AQCIE-CIFQ

Bien que le Transporteur indique dans sa réponse avoir remis l'entièreté de ces réductions de coûts de l'année 2012 à sa clientèle²⁰, le GRAME soumet qu'au dossier R-3842-2013, il a été démontré que le Transporteur a conservé à titre de rendement additionnel des écarts de rendement de 152,1 M\$, tel que démontré au tableau suivant.

De ces écarts de rendement, 46,4 M\$ proviennent de la réduction des charges brutes. Le danger avec l'approche actuelle du Transporteur en réduisant ses coûts par des choix organisationnels est que, tôt ou tard les activités qui ont été reportées à plus tard, devront être reprises, avec leurs coûts correspondants selon les deux options disponibles, soit des investissements additionnels ou les charges additionnelles.

²⁰ R-3823-2013, C-HQT-0072, HQT-14, Document 3, réponse à la question 1.6 de la demande de renseignements no 1 de l'AQCIE-CIFQ

Si ce n'est pas fait, l'écart de rendement aura été réalisé au détriment de la qualité du service et d'une augmentation des risques en pérennité des équipements, avec une incidence future sur les coûts notamment en réhabilitation des sols.

Tableau 13.1
Provenance des écarts de rendement 2007-2012 du Transporteur(en M\$)

	RA 2012	RA 2011	RA 2010	RA 2009	RA 2008	RA2007
REVENUS						
Transport	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
CHARGES						
Charges nettes d'exploitation	-46,6	-50,5	-58,1	-40,0	-21,5	22,3
Charges brutes directes	-46,0	-32,2	-46,6	-31,1		
Charges de services partagés	-11,4	-14,7	1,9	11,5		
Coûts capitalisés	10,7	-11,9	-24,3	-23,1		
Facturation interne émise	0,1	-2,9	0,9	2,7		
Décision de la Régie		11,2	10,0	0,0		
Autres charges	-49,0	7,3	-3,6	14,9	-2,4	7,3
Achat de transit d'électricité	-4,0	-4,3	-6,4	5,8	-1,0	-1,4
Amortissement	-45,2	14,9	13,6	15,1	-6,9	11,1
Taxes	-1,9	-4,1	-10,6	-7,2	4,3	-2,4
Autres revenus de facturation interne	2,1	0,8	-0,2	1,2	1,2	
CÉ du coût de retraite	-1,0	16,8				
Facturation externe et autres	-6,7	-10,9	-11,5	-10,2	-5,1	-0,8
Charge de désactualisation	0,3					
Coûts des capitaux empruntés	-49,1	-29,6	-14,7	-48,3	-2,7	34,6
Total des charges	-152,1	-66,9	-87,9	-83,6	-31,7	63,4
Écarts de rendement	152,0	66,9	87,9	83,6	31,7	-63,4

RA : Rapport annuel

Référence : R-3842-2013, A-006, Demande de complément de preuve de la Régie au Distributeur et Transporteur, Tableau 13.1, Provenance des écarts de rendement 2007-2012 du Transporteur en M\$, page 27

À cet égard, le Transporteur indique qu'effectivement, il *pourra être appelé à relever le défi de combler tout manque à gagner découlant des réductions de coûts réalisées dans des circonstances exceptionnelles*, ce qui préoccupe le GRAME. Cette situation est exactement celle pouvant conduire à un désinvestissement dans les actions de prévention conduisant directement à une augmentation des coûts, notamment ceux résultant de bris d'équipements et de fuites de produits dangereux dans l'environnement. Encore faut-il être en mesure de suivre l'évolution de ces coûts dans le temps, ce qui est impossible pour l'instant, puisque le Transporteur ne divulgue pas ces coûts, ni l'ensemble de ses travaux à cet égard. Le GRAME aborde cet enjeu dans la section sur les indicateurs de performance.

En effet, le GRAME est d'avis qu'à ce jour, le Transporteur ne fait pas acte de transparence face à ses coûts, ne les divulguant pas de manière spécifique dans sa preuve. Le GRAME est d'avis que la Régie n'est pas en mesure d'évaluer l'ampleur de ces coûts notamment ceux en réhabilitation des sols.

Le GRAME demande à la Régie que l'ensemble des coûts en réhabilitation de sites soient divulgués en toute transparence par le Transporteur dans le cadre des informations qu'il fournit concernant ses charges d'exploitation.

1.2.2 Stratégie de maintenance axée sur la gestion du risque

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 2011²¹ pour ses activités de maintenance et exploitation et de 9,2 M\$ pour ses activités de soutien²².

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. (Référence : R-3823-2012, Pièce C-HQT-0028, HQT-6, Document 2, page 11)

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. (Référence : R-3823-2012, Pièce C-HQT-0028, HQT-6, Document 2, page 12)

²¹ R-3823-2012, Pièce C-HQT-0028, HQT-6, Document 2, page 11

²² R-3823-2012, Pièce C-HQT-0028, HQT-6, Document 2, page 12

Puisqu'il semble que le Transporteur pourra voir ses gains d'efficacité non maintenus dans les années à venir, il semble que certains choix organisationnels peuvent être responsables de ces gains d'efficacité en 2012. Parmi ces choix organisationnels, le remplacement des postes de départs à la retraite en est un exemple. Ainsi le GRAME demandait au Transporteur d'indiquer si les postes des départs à la retraite seront éventuellement remplacés. Le Transporteur répond qu'il pourra opter pour différentes stratégies de remplacement du personnel. En effet, bien que les postes des départs à la retraite puissent ne pas être remplacés, les travaux effectués par ces ressources humaines pourraient être faits par d'autres moyens (*déplacements de personnel, l'embauche d'employés temporaires, le surtemps ou les services externes*²³).

Bien que le Transporteur puisse orienter ses choix, le GRAME est en faveur du maintien d'effectifs de qualité, la réponse du Transporteur indique toutefois que les postes de départ pourront être comblés, ce qui répond en partie à la préoccupation du GRAME quant au maintien de la qualité de la main d'œuvre.

²³ R-3823-2013, C-HQT-0072, HQT-14, Document 6, Réponse à la demande no 1 du GRAME, RDR 2.2

II. ÉVOLUTION DES STRATÉGIES DE PÉRENNITÉ, DE MAINTENANCE

2.1 Mise en contexte

Dans cette section, le GRAME traite de l'évolution de la stratégie de pérennité et de maintenance. En effet, le Transporteur entame une nouvelle phase²⁴ dans laquelle il mentionne que l'usure des pièces d'équipements vieillissantes a un impact majeur sur la fiabilité²⁵. À cet égard, la preuve du Transporteur démontre la relation entre vieillissement et fiabilité de ses équipements de transformation²⁶.

Ainsi, en lien avec les intérêts qu'il défend, soit la protection de l'environnement et la réduction des risques environnementaux dûs aux fuites d'équipements, y compris leurs coûts associés, le GRAME aborde la question controversée de la présence de BPC dans certains transformateurs de mesures en fin de vie utile, pour terminer avec la recherche du bilan des coûts associés à la réhabilitation de l'environnement, dont celui des sols contaminés.

Considérant la décision procédurale de la Régie²⁷, dans laquelle la Régie encadre l'intervention du GRAME, la présente preuve n'abordera pas les mesures préventives à mettre en place pour réduire l'impact sur les coûts des CNE, mais plutôt les risques d'augmentation des coûts de réhabilitation liés à la pérennité des équipements. En effet, les mesures et les investissements en prévention relèvent plutôt de l'approbation d'investissement traités au dossier R-3855-2013.

2.2 Impact de l'usure des équipements les coûts environnementaux

Le Transporteur indique dans sa preuve qu'il amorce une nouvelle phase de sa stratégie de gestion des actifs²⁸, dans laquelle il mentionne que l'usure des pièces d'équipements vieillissantes a un impact majeur sur la fiabilité des équipements.²⁹

²⁴R-3823-2013, C-HQT-0021, HQT-3, doc. 1, section 4

²⁵R-3823-2013, C-HQT-0021, HQT-3, doc.1, page 15

²⁶R-3823-2013, C-HQT-0021, HQT-3, doc.1, page 15, Figure 2 : Taux de défaillances des transformateurs de puissance en fonction des années

²⁷R-3823-2012, D-2013-145, par. 26

²⁸R-3823-2013, C-HQT-0021, HQT-3, doc. 1, page 6

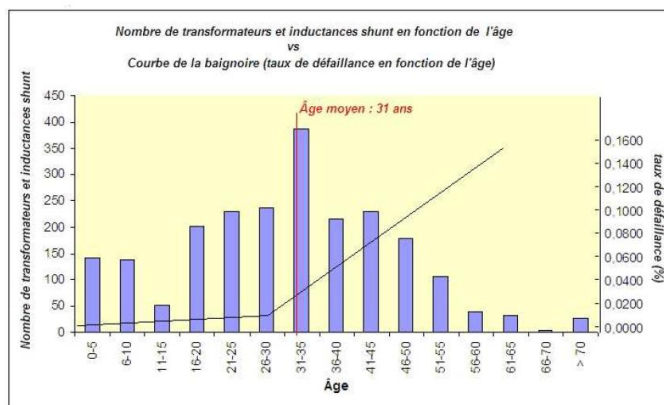
²⁹R-3823-2013, Pièce C-HQT-0021, HQT-3, doc.1, section 4, p. 15

Dans sa stratégie de pérennité, laquelle est décrite en détail dans sa demande relative au budget des investissements 2009 et dans son bilan de l'application de la stratégie réalisé en 2011 dont la Régie s'est dite satisfaite, 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. (Référence : R-3823-2013, Pièce C-HQT-0021, HQT-3, doc.1, section 4, p. 15)

Ainsi, la figure 2, *Taux de défaillance des transformateurs de puissance en fonction des années*, démontre la relation entre vieillissement et fiabilité pour les transformateurs et inductances shunt.

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



Référence : 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

En résumé, la preuve du 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 ans³⁰ et que *l'usure des pièces d'équipements vieillissants a un impact majeur sur la fiabilité et la*

³⁰ R-3823-2013, C-HQT-0021, HQT-3, doc.1, section 4, p. 15

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 défaillance³¹.

Puisque les risques de défaillance sont en progression pour le cas des transformateurs de puissance et des inductances shunt, le GRAME soumet qu'il est également opportun de se questionner sur les risques de défaillance et de bris des transformateurs de mesure qui sont des équipements à risque pouvant contenir des substances dangereuses lorsqu'ils ont été acquis avant 1977, soit des BPC.

Le GRAME intervient dans le contexte de l'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, de même que des coûts qui sont associés à la réhabilitation des sols ou à la disposition des substances contenant des BPC.

À titre d'exemples de coûts, l'actualité s'est chargée tout dernièrement de nous rappeler les impacts sur l'environnement et de la santé humaine des huiles contaminées aux BPC, de même que les coûts associés à leur récupération, leur entreposage et leur disposition.



Photo : François Pesant - Archives Le Devoir

³¹ R-3823-2013, C-HQT-0021, HQT-3, doc. 1, Figure 2 : Taux de défaillances des transformateurs de puissance en fonction des années, page 15

Référence : Article paru le 17 septembre 2013 dans Le Devoir, section actualité sur l'environnement, par Alexandre Shields, *BPC à Pointe-Claire - Québec se charge de la décontamination, mais qui paiera la facture?*

Alexandre Shields nous indique dans son article *BPC à Pointe-Claire - Québec se charge de la décontamination, mais qui paiera la facture?*, paru dans Le Devoir, que l'entreprise entreposait notamment de vieux transformateurs. Il indique aussi que la migration de la pollution a atteint le lac Saint-Louis, en amont de nombreuses prises d'eau de municipalités de la région de Montréal, indiquant ainsi un potentiel d'atteinte à la santé humaine.

L'entreprise Reliance, qui entrepose de vieux transformateurs et de l'équipement lourd sur le sol, n'aurait pas les moyens financiers pour assumer les coûts du nettoyage. Toute cette histoire a débuté à la fin du mois de mars. L'ouverture d'une valve d'un réservoir aurait entraîné le déversement d'au moins un millier de litres d'eaux huileuses contaminées aux BPC. Cette pollution a rapidement migré, atteignant même le lac Saint-Louis. Des substances cancérigènes réputées très persistantes se sont donc retrouvées dans le Saint-Laurent, et ce, en amont de nombreuses prises d'eau de municipalités de la région de Montréal. Même le réseau d'égouts de Pointe-Claire a été touché.³²

Cet évènement nous rappelle le fait que le Québec a fait grand usage de ces substances, notamment par ses activités liées à la transformation de l'énergie et l'usage de ces huiles isolantes dans les transformateurs, et cela, jusqu'à leurs interdictions d'acquisition en 1977.

On a commencé à s'intéresser aux risques potentiels associés à l'utilisation et à l'élimination des BPC en 1966, lorsque la présence de BPC a été détectée dans les Grands Lacs pour la première fois. En 1977, l'inquiétude entourant les effets des BPC sur l'environnement a mené à l'interdiction de la fabrication et de l'importation de BPC en Amérique du Nord. Cette interdiction ne s'appliquait toutefois pas aux BPC déjà utilisés dans les applications électriques, qui sont en train d'être éliminés graduellement. Le gouvernement fédéral a mis en place une réglementation stricte pour la manipulation, l'entreposage et l'élimination des BPC. (Référence : Santé Canada, <http://www.hc-sc.gc.ca/hl-vs/iyh-vsv/environ/pcb-bpc-fra.php>)

³² Article paru le 17 septembre 2013 dans Le Devoir, section actualité sur l'environnement, par Alexandre Shields, *BPC à Pointe-Claire - Québec se charge de la décontamination, mais qui paiera la facture?*

Bien que l'ensemble du secteur de transformation de l'électricité au Québec ait fait usage d'équipements comme les transformateurs de puissance ou de mesure, utilisant des huiles isolantes contenant des BPC, rappelons que l'interdiction d'usage de 1977 date d'une quinzaine d'années après la nationalisation de l'électricité au Québec et la création de la société d'État Hydro-Québec.

De fait, la société d'état a également fait usage de ces huiles, qui étaient par ailleurs autorisées dans le cadre de ces activités.

La nationalisation de l'électricité au Québec désigne les deux séries d'événements qui ont mené à la création de la [société d'État Hydro-Québec](#) en [1944](#) et à la prise de contrôle des compagnies d'électricité privées du [Québec](#) en deux étapes. En 1944, la première nationalisation a permis à l'État québécois de prendre le contrôle de la [Montreal Light, Heat and Power](#), qui exerçait un monopole impopulaire et décrié sur la vente d'électricité et de gaz dans la [région de Montréal](#). La seconde, lancée en [1962](#) par le [gouvernement Jean Lesage](#), s'inscrit plutôt dans la foulée des réformes de la [Révolution tranquille](#), dont elle constitue l'un des faits marquants.(Référence : Site de Wikipédia, consulté le 20 novembre 2013, la *Nationalisation de l'électricité au Québec*: http://fr.wikipedia.org/wiki/Nationalisation_de_1%27%C3%A9lectricit%C3%A9_au_Qu%C3%A9bec)

L'objectif du GRAME n'est pas de rechercher les anciens propriétaires des équipements électriques contaminés qui sont situés sur le site de Pointe-Claire et ne souhaite pas faire de lien entre le Transporteur et les vieux transformateurs qui s'y trouvent.

Cependant, le GRAME souhaite ainsi démontrer qu'Hydro-Québec dans ses activités de transport possédait nécessairement des équipements de transformation et que ceux-ci, ayant été acquis avant l'interdiction de 1977, peuvent contenir de telles substances. Plus encore, l'objectif du GRAME est d'énoncer l'existence d'un risque (coûts et environnemental) actuel lié au fait que certains équipements comme les transformateurs de mesures peuvent encore en 2013 contenir de telles substances, avec les risques liés aux coûts de décontamination que cela comporte.

Qu'en est-il des coûts pour un seul site contaminé, celui de Pointe-Claire, Mélanie Loisel nous le précise dans son article, BPC: La facture du nettoyage assumée à Québec? *Le ministère prendra le contrôle du terrain contaminé de l'entreprise Reliance*, paru dans Le Devoir le 17 septembre 2013 :

Le consultant de Reliance, Harry Baikowitz, a expliqué qu'il a eu connaissance des véritables coûts lorsque les travaux ont débuté la semaine dernière. « Nous avons travaillé avec le ministère de l'Environnement. Notre plan avait été approuvé malgré quelques ajustements à faire et nous avons eu la surprise lorsque l'entreprise qui doit faire tous les travaux nous a dit que ça allait coûter entre 7 et 8 millions de dollars », affirme M. Baikowitz. Selon lui, Reliance n'a pas les moyens d'assumer les coûts de nettoyage alors qu'elle n'a que 2,5 millions d'actif.³³

Par ailleurs, lors d'interventions précédentes le GRAME a déjà soumis à la Régie des exemples de présence de BPC sur des terrains appartenant à Hydro-Québec. Afin de le verser au présent dossier le GRAME présente ci-dessous, un exemple³⁴ :

Nom du dossier Numéro de la fiche	Adresse Latitude Longitude (Deg. Déc. NAD83)	MRC	Nature des contaminants ¹		État de la réhabilitation (R) ² et qualité des sols résiduels après réhabilitation(Q)
			Eau souterraine	Sol	
(06) Montréal					
Poste Bout-de- l'île d'Hydro- Québec (1) 3435	11355, boulevard Henri- Bourassa Est Montréal 45,6633559152 -73,5234459399	Ville de Montréal		Biphényles polychlorés (BPC), Hydrocarbures pétroliers C10 à C50	R : Non terminée

Afin de compléter les informations nécessaires pour constater le risque de ces équipements et leurs impacts sur les coûts, notamment ceux de réhabilitation, le GRAME demandait au Transporteur de :

- (1) 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

³³ Article paru le 17 septembre 2013, Le Devoir, section Québec, par Mélanie Loisel, BPC: La facture du nettoyage assumée à Québec? *Le ministère prendra le contrôle du terrain contaminé de l'entreprise Reliance*

³⁴ Site Web du Ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs, <http://www.mddefp.gouv.qc.ca/sol/terrains/terrains-contamines/resultats.asp>: Répertoire des terrains contaminés, les renseignements présentés sont ceux qui ont été portés à l'attention du Ministère avant le 14 octobre 2013.

mentionnant précisément le nombre de transformateurs de mesure par groupe d'âge, et si possible leur taux de défaillance,

(2) 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, et

(3) préciser, en lien avec la preuve du Transporteur³⁵, si une sollicitation accrue pourra influencer sur le risque de défaillance, sur les bris, fuites ou autres évènements nécessitant une intervention immédiate lorsqu'il y a présence de BCP dans l'équipement,

ce à quoi le Transporteur estime que ces informations dépassent le cadre fixé par la Régie dans sa décision D-2013-145.³⁶

Tel que précisé dans sa correspondance du 10 novembre 2013, le GRAME indique avec égard à la Régie *que ces questions sont en lien direct avec les coûts de réhabilitation liés aux risques entraînés par l'utilisation de transformateurs de mesure, des équipements contenant des substances telles que des BPC, particulièrement lorsque ceux-ci ont atteint leur fin de vie utile*³⁷.

Le GRAME précisait dans cette correspondance, que *Le fait de connaître le nombre de transformateurs de mesure ayant atteint leur fin de vie utile et leur taux de défaillance, ainsi que l'état d'avancement du remplacement de ces équipements, s'il y a lieu, permettrait d'établir un lien avec l'augmentation ou la réduction des coûts de réhabilitation liés à ces équipements, et ce bien que le remplacement de ces équipements soit planifié suivant la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs.*

Par ailleurs le GRAME indiquait que le Transporteur a déjà fourni de l'information, notamment aux dossiers R-3641-2007 et R-3778-2011 et R-3670-2008, informations qui permettraient au GRAME d'évaluer l'ampleur de la problématique, sans toutefois pouvoir déterminer l'impact sur les coûts de cette problématique. Ces informations sont les suivantes :

³⁵ R-3823-2013, C-HQT-0021, HQT-3, doc.1, page 16

³⁶ R-3823-2013, C-HQT-0072, HQT-14, Doc.6, Réponse à la demande no 1 du GRAME, RDR 3.1, RDR 3.2 et RDR 3.3

³⁷ R-3823-2013, C-GRAME-0012, correspondance du 10 novembre 2013, Contestation de certaines réponses du transporteur à la demande de renseignements du GRAME

- 1) **R-3641-2007** : HQT-2, Document 1, page 18 : Tableau 1, Nombre approximatif et durée de vie des équipements de transportation

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

- 2) **R-3670-2008** : HQD-2, doc. 1, page 22 :

« L'âge moyen des transformateurs de mesure est de 20 ans. Environ 17 pour cent des transformateurs de mesure ont dépassé leur durée de vie. »

- 3) **R-3778-2011** : HQT-3, Document 3, RDR 18 :

18. Veuillez fournir le détail du nombre de transformateur de mesure qui ont été retiré et remplacés depuis 2008 ?

« R18 Le Transporteur évalue à près de 1000 transformateurs de mesure qui ont été remplacés depuis 2008.

Afin de situer le problème concernant les transformateurs de mesures, le GRAME soumet un court résumé de ses constats des dossiers R-3641-2007, R-3670-2008 et R-3669-2008³⁸

- L'interdiction d'acquisition de substances contenant des BPC au Canada date de 1977. Donc en 2007, tous les transformateurs de mesure ayant été acquis avant cette date, sont non seulement arrivés en fin de vie utile, mais peuvent également contenir des substances contenant des BPC du fait de leur acquisition avant 1977
- Les transformateurs de mesure étaient au nombre de 18300 en 2007 :
- La durée de vie des « Transformateurs de mesure »³⁹ est de 30 ans⁴⁰.
- Environ 3111 transformateurs de mesure avaient plus de 30 ans en 2007⁴¹.

³⁸ R-3778-2011, Mémoire du GRAME, résumé de la section *Évaluation de l'état et critères de pérennité*.

³⁹ R-3669-2008, HQT-7, Document 1, Page 42 de 47

⁴⁰ R-3669-2008, HQT-7, Document 1, Page 42 de 47 : (21630 Transfo. de mesure, courant et tension, Année de révision Hydro-Québec (2009-2013) : 2010, Durée de vie /année 30)

⁴¹ R-3670-2008, HQD-2, doc. 1, page 22 « L'âge moyen des transformateurs de mesure est de 20

- Concernant les autres équipements de transformation et inductances qui contiennent des huiles contenant des BPC à 50 ppm et plus de concentration, le GRAME n'avait pas de préoccupation puisque ces équipements font l'objet d'un programme d'entretien et également de remplacement des huiles.⁴² De plus, ils sont étiquetés et entreposés suivant le règlement en vigueur.
- Le GRAME faisait valoir également que le principe de précaution devrait prévaloir en ce sens que même si le Transporteur n'est pas certain de la présence de BPC dans tous les transformateurs de mesure acquis avant 1977, il devrait néanmoins considérer sérieusement leur retrait à court terme, puisque certains en contiennent.

En ce qui concerne la question 3.4 du GRAME, à laquelle le Transporteur n'a pas répondu, le GRAME comprend que si le Transporteur n'est pas mesure d'identifier ces équipements, il ne peut par conséquent, ni prévoir une stratégie de remplacement lorsqu'ils sont en fin de vie utile, ni réduire les coûts éventuels liés à la réhabilitation de site.

«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?

En ce sens, si le Transporteur ne peut que constater les problèmes lorsqu'ils surviennent et cela, sans pouvoir y remédier, il peut tout de même agir avec transparence et indiquer l'état de la situation à la Régie, indiquer qu'il assurera un suivi de l'enjeu dans l'avenir en précisant les coûts et les impacts annuels de la gestion de contamination aux BPC, ou des coûts liés à l'entreposage et à la disposition de ces derniers.

Par conséquent, le GRAME demande à la Régie de demander au Transporteur au prochain dossier tarifaire, de présenter un suivi de l'état de la situation concernant les transformateurs de mesure en identifiant les coûts et les impacts annuels de la gestion de contamination aux BPC, ou des coûts liés à l'entreposage et à la disposition de ces derniers

ans. Environ 17 pour cent des transformateurs de mesure ont dépassé leur durée de vie. »

⁴² R-3641-2007, HQT-4, Document 6, Page 26, R1.23

2.3 Le bilan des coûts en réhabilitation

La question se pose, à savoir quels sont les coûts annuels encourus par le Transporteur pour la réhabilitation de ses sites. Bien que ces coûts (Coûts de remise en état de sites associés à un actif remplacé) soient inclus dans le nouvel actif, lorsqu'il y a remplacement de l'actif, et cela, depuis la dérogation aux PCGR entérinée par la Régie dans sa décision D-2011-039, et maintenu aux IFRS (dossier R-3768-2011), ils sont également amortis subséquemment. Par conséquent, il n'en demeure pas moins que ces coûts seront introduits dans les revenus requis via la charge annuelle d'amortissement et donc, que ces coûts ont un impact sur les revenus requis.

À cet égard, le GRAME demandait au Transporteur s'il est 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.

Les coûts de réhabilitation des sites résultant de la pérennité de l'ensemble des équipements sont généralement capitalisés au coût des nouveaux projets d'investissement. (Référence : R-3823-2013, C-HQT-0072, HQT-14, Doc. 6, Réponse à la demande no 1 du GRAME, RDR 3.6)

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 2013⁴³.

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 ;*

⁴³ R-3823-2013, C-HQT-0027, HQT-6, doc.1, page 7

- 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\$).

Référence : R-3823-2013, C-HQT-0027, HQT-6, doc.1, page 7

Toujours à propos des coûts en réhabilitation, le GRAME demandait au Transporteur de 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.

R3.7 Les coûts de remise en état des sites sont capitalisés sur les nombreux nouveaux actifs lors de la réalisation des projets. Le Transporteur est incapable d'isoler l'impact sur l'amortissement de ces coûts. (Référence : R-3823-2013, C-HQT-0072, HQT-14, Document 6, Réponse à la demande no 1 du GRAME, RDR 3.7)

En réponse à ces questions, le Transporteur indique qu'il est incapable d'identifier ces coûts, ce qui est à tout le moins surprenant, puisque justement ces coûts sont capitalisés dans les nouveaux actifs par une procédure comptable.

Afin d'être en mesure d'évaluer la situation à l'égard de ces coûts, le GRAME recommande à la Régie de demander au Transporteur de compiler pour le prochain dossier tarifaire le total de ces coûts sur une base annuelle et de les soumettre par la suite de manière à ce que la Régie puisse en faire un suivi sur une base annuelle.

Ce total devrait comprendre les éléments suivants :

- 1. Coûts annuels en réhabilitation inclus dans les nouveaux actifs;**
- 2. Coûts en réhabilitation des sols non inclus dans les nouveaux actifs; et**
- 3. Impact annuel sur les charges d'amortissements.**

III. SUIVI INDICATEURS ENVIRONNEMENTAUX

En lien avec la demande de suivi de la Régie (D-2012-059, par. 58, 66 et 67) et de ses interventions précédentes sur le sujet, le GRAME propose dans cette section de sa preuve de faire une analyse de l'évolution d'indicateurs environnementaux, soit celui sur la gestion des matières résiduelles et de la gestion des huiles isolantes, de même que sur les déversements accidentels dans l'environnement.

3.1 Indicateur gestion des matières résiduelles

Plusieurs constats peuvent être faits en consultant le tableau 13 identifiant la gestion des matières résiduelles. En effet, on note pour l'ensemble des produits une réduction de la récupération des matières résiduelles entre 2011 et 2012. Le GRAME est d'avis que ces données doivent plutôt être analysées en tenant compte des variations possibles sur une base annuelle, puisque de nombreux facteurs doivent être pris en compte. Par exemple, la durée de vie des composantes peut être allongée faisant en sorte que moins de produits sont achetés en cours d'année.

À cet égard, en complément d'informations, le Transporteur indique au GRAME à propos des cartouches recyclées, mais également à propos de la réduction du métal récupéré, du papier et de la porcelaine récupérée que *L'achat ou la récupération des biens énumérés au tableau 13 présenté à la référence (ii) est tributaire de plusieurs facteurs dont notamment le changement de technologie et le nombre variable d'employés, de réaménagements et de travaux effectués selon les années*⁴⁴.

Puisque le tableau 13 portant sur la gestion des matières résiduelles indique une baisse de l'ensemble des résultats en récupération et que l'unique réponse fournie par le Transporteur est générale et ne permet pas au GRAME de donner de recommandations précises sur aucune des matières résiduelles, le GRAME assurera un suivi au prochain dossier tarifaire sur cet enjeu. En effet, si la tendance se maintient, il pourrait s'agir une réduction des efforts du Transporteur en gestion des matières résiduelles.

⁴⁴ R-3823-2013, C-HQT-0072, HQT-14, Document 6, Réponse à la demande no 1 du GRAME, RDR 4.2

3.2 Gestion des huiles isolantes

Concernant la gestion des huiles isolantes, le tableau 14 indique que peu d'huile neuve est achetée, soit uniquement 1010 litres en 2009 et aucun achat de 2010 à 2012.⁴⁵ Le Transporteur précise au GRAME les raisons justifiant qu'il 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.

R4.3 Le Transporteur n'a pas acheté d'huile neuve depuis 2009, car il est autosuffisant avec son parc d'huile isolante recyclée. Toutefois, puisque la capacité d'entreposage de l'huile isolante recyclée est limitée, que le nombre de travaux nécessitant de l'huile isolante est variable d'une année à l'autre et que, dans certains cas, l'huile isolante n'est plus réutilisable suite à la perte de ses propriétés physico-chimiques, le Transporteur valorise ses huiles. (Référence : R-3823-2013, C-HQT-0072, HQT-14, Document 6, Réponse à la demande no 1 du GRAME, RDR 4.3)

Par cette demande, le GRAME visait à comprendre le fait que le Transporteur valorise des huiles, donc, que techniquement, il aurait besoin de remplacer un certain volume d'huile. Néanmoins, le GRAME en déduit que, soit le Transporteur a besoin de moins d'huile isolante qu'antérieurement, ou soit que de l'huile isolante usée avait été accumulée précédemment et que maintenant, elles sont soit réutilisées ou soit valorisées.

3.3 Indicateur nombre de déversements

À titre de préoccupations, le GRAME note une augmentation significative du nombre de déversements de moins de 100 litres en 2012, de même qu'une augmentation significative du nombre de déversements situé entre 100 litres et 4000 litres. De plus, le GRAME note la récupération d'uniquement 24 % du déversement de plus de 4000 litres de 2010.

Dans cette section, le GRAME tente d'une part de déterminer l'impact sur les coûts de ces événements et souhaite d'autre part s'assurer que des budgets suffisants soient mis en place pour améliorer la prévention de ces incidents et réduire leur impact sur les coûts.

⁴⁵ R-3823-2012, Pièce C-HQT-0022, HQT-3, doc. 2, section 1.4.2, gestion des huiles isolantes minérales

Tout d'abord à titre de précision, le GRAME note qu'au tableau 10⁴⁶ la référence au GRI EN23 pour l'indicateur gestion des déversements accidentels devrait plutôt se lire comme étant le nombre total et le volume des déversements accidentels significatifs au lieu de la quantité totale de déchets.

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)

Le tableau 15 démontre une augmentation significative du nombre de déversements⁴⁷.

Afin de comprendre les causes de cette hausse du nombre de déversements, le GRAME demandait au Transporteur de fournir des informations additionnelles, soit d'indiquer le (1) nombre de litres total déversés, le (2) nombre de litres total récupérés en 2012 et de fournir ces données pour les années 2008 à 2012, ce que le Transporteur refuse de fournir, en indiquant⁴⁸ se baser sur la décision D-2012-059 et les informations requises pour cet indicateur.

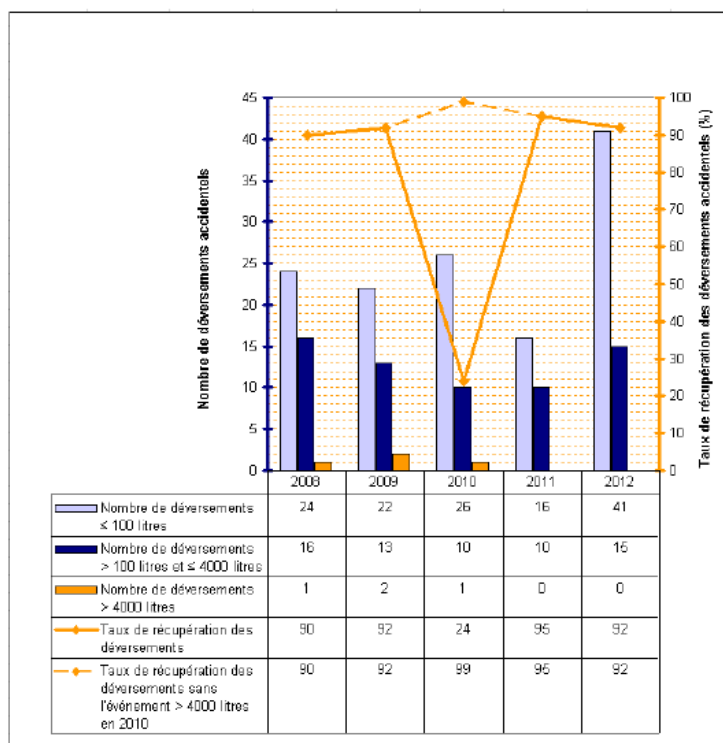
Dans sa correspondance datée du 10 octobre 2013, le GRAME indiquait à la Régie que les indicateurs constituent une forme d'allègement réglementaire. En effet, les indicateurs permettent de fournir l'information globalement et d'éviter ainsi de la micro-gestion. Par contre, tel qu'indiqué dans sa correspondance, le GRAME réitère que lorsqu'un indicateur révèle une situation problématique, davantage d'informations doivent être fournies afin de permettre une analyse de cette situation. Au présent dossier, il est clairement établi que la preuve du Transporteur révèle une augmentation du nombre de déversements accidentels en 2012.

⁴⁶ R-3823-2012, Pièce C-HQT-0022, HQT-3, doc. 2, section 1.4, tableau 10

⁴⁷ 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

⁴⁸ R-3823-2013, C-HQT-0072, HQT-14, Document 6, Réponse à la demande no 1 du GRAME, RDR 4.4

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. (Références : 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)

Ainsi, dans la décision qu'elle aura à rendre, le GRAME demande à la Régie de statuer sur les informations additionnelles que le Transporteur doit fournir lorsque l'indicateur sur le nombre de déversements démontre des anomalies significatives, comme une croissance significative du nombre de déversements.

Les informations additionnelles que le GRAME propose sont le (1) nombre de litres total déversés, le (2) nombre de litres total récupérés et (3) les coûts totaux pour leur récupération.

Concernant maintenant la récupération du déversement de plus de 4000 litres survenu en 2010⁴⁹, en lien avec les intérêts qu'il défend, le GRAME demandait au Transporteur de préciser le nombre de litres déversés, la quantité restante à récupérer et les moyens de récupération. Le Transporteur nous réfère⁵⁰ à la réponse qu'il fournit à la Régie.

La réponse fournie à la Régie indique que la récupération d'huile n'est pas une activité simple à réaliser, qu'elle nécessite des travaux échelonnés sur plusieurs années. Plus intéressant encore, cette réponse indique que quoique le Transporteur puisse prendre des ententes avec le ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs, cela n'empêche pas que des coûts sont associés à de tels événements.

R5.1 La progression du taux de récupération est liée à celle des travaux réalisés pour remplacer les séparateurs eau-huile au site du déversement, dont le Transporteur prévoit l'achèvement en 2014. Compte tenu de la configuration de ce site, le Transporteur estime que seulement une partie du déversement survenu en 2010 pourra être récupérée. Le projet de remplacement de ces séparateurs eau-huile comporte une somme évaluée à 1,3 M\$ pour la gestion des sols contaminés. Le Transporteur mentionne que le ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs est en accord avec la démarche du Transporteur pour la récupération de ce déversement et qu'il fournit à ce dernier un suivi annuel de la réalisation des activités.⁵¹

Comme l'indiquait le GRAME au dossier R-3777-2011⁵², l'indicateur du nombre de déversements doit être accompagné d'informations parallèles portant sur les coûts. Ce qu'il faut comprendre, c'est que les coûts varient non seulement en fonction du nombre de litres déversés, mais également en fonction du type de contaminant (présence de BPC ou d'huile usée pouvant contenir des métaux), de la qualité des sols (perméable ou imperméable), de la hauteur de la nappe phréatique, de l'impact sur les milieux sensibles adjacents. Par exemple, un déversement qui a lieu dans une cuve de récupération, se récupère pratiquement à 100 % et ce sans coût significatif. Un déversement à l'extérieur d'une telle cuve peut générer des coûts qui eux, seront significatifs.

⁴⁹ 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

⁵⁰ R-3823-2013, C-HQT-0072, HQT-14, Document 6, Réponse à la demande no 1 du GRAME, RDR 4.5.1

⁵¹ R-3823-2013, C-HQT-0072, HQT-14, Document 1, Réponse à la demande no 1 de la Régie, RDR 5.1

⁵² C-GRAME-0014

Le GRAME donnait l'exemple du déversement du liquide contenant de l'huile contaminée aux BPC à Pointe-Claire, dont les coûts seraient de l'ordre de plus de 8 M\$. Il s'agissait d'un déversement accidentel, suite à l'ouverture d'une valve d'un réservoir, qui aurait entraîné le déversement d'au moins un millier de litres d'eaux huileuses contaminées aux BPC.⁵³ Techniquement, avec l'indicateur sur les déversements, ce déversement serait apparu dans la catégorie entre 100 litres et 4000 litres. Une fois le mélange d'eau huileuse déversé, il aura fallu la récupération d'environ 200 000 litres d'eaux huileuses et d'au moins cinq conteneurs remplis de sols contaminés⁵⁴. Sans avoir les détails précis du rapport de la firme Environnement Rive-Nord qui a procédé aux travaux, on comprend que la récupération comporte des défis importants, puisque les produits déversés se mélangent notamment à l'eau souterraine et au sol adjacent.

Avec respect, le GRAME est d'avis que, ce n'est pas parce qu'un déversement est de moins de 4000 litres que les coûts associés à sa récupération seront moins élevés qu'un déversement de plus de 4000 litres. Le fait que le nombre de déversements du tableau entre 100 litres et 4000 litres soit de quinze (15) en 2013, soit cinq (5) de plus qu'en 2012, a de quoi inquiéter.

Quoi qu'il ne soit pas nécessaire de modifier l'indicateur, le GRAME est d'avis que l'indicateur peut être accompagné d'informations mises en parallèle pour le compléter. En effet, l'indicateur ne permet pas d'avoir une connaissance des coûts liés à ces déversements et des répercussions sur les revenus requis. En effet, dans cette catégorie pourraient se retrouver 10 déversements de 3000 litres, comme 15 déversements de 200 litres, nous n'en savons rien.

3.3.1 Coûts en matière de récupération des déversements accidentels

Le GRAME note qu'à ce jour, le Transporteur n'a aucune obligation de révéler ses vrais coûts en matière de réhabilitation (Voir section 2 Le bilan des coûts en réhabilitation) ou de récupération de ses déversements accidentels. Le GRAME est d'avis que la Régie n'est d'aucune manière capable de savoir et de s'assurer que la gestion du Transporteur est faite de manière à réduire et contrôler significativement ces coûts et que le Transporteur atteint des résultats réels en réduction de ces coûts.

⁵³ Article paru le 17 septembre 2013 dans Le Devoir, section actualité sur l'environnement, par Alexandre Shields, *BPC à Pointe-Claire - Québec se charge de la décontamination, mais qui paiera la facture?*

⁵⁴ Article paru le 17 septembre 2013 dans Le Devoir, section actualité sur l'environnement, par Alexandre Shields, *BPC à Pointe-Claire - Québec se charge de la décontamination, mais qui paiera la facture?*

En lien, avec la recherche de ces coûts et afin de pouvoir comparer les charges nettes relatives à la maintenance, la protection de l'environnement, la maîtrise de la végétation et permettre de déterminer, en lien avec les résultats des indicateurs environnementaux, s'ils sont suffisants, le GRAME demandait au Transporteur de 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. Le Transporteur nous répond ce qui suit :

R4.6 Tel qu'indiqué dans ses commentaires du 30 août 2013 sur les demandes d'intervention au dossier R-3823-2012, le Transporteur rappelle qu'il ne demande aucun budget spécifique pour les années 2013 et 2014 et que les activités mentionnées par l'intervenant sont réalisées à partir de l'enveloppe de base des charges nettes d'exploitation à être autorisée par la Régie. Comme l'a résumé la Régie dans sa décision D-2012-059 dans le dossier R-3777-2011, la structure des registres comptables du Transporteur ne permet pas la ventilation demandée par l'intervenant. Par ailleurs, le Transporteur fournit les données requises par l'indicateur de la performance environnementale lié à la maîtrise intégrée de la végétation (pages 15-16 de la pièce HQT-3, Document 2) retenu par la Régie dans la décision D-2012-059.⁵⁵

Pour terminer, le GRAME réitère, tel qu'énoncé dans ses correspondance datées du 4 septembre 2013⁵⁶ et du 10 octobre⁵⁷, que les charges liées aux activités de maintenance, protection de l'environnement, maîtrise de la végétation et efficacité énergétique étaient présentées sous la forme de budgets spécifiques lors du dossier tarifaire précédent (R-3777-2011). Ainsi, l'argument lié à la somme de travail supplémentaire requise pour compiler ces informations ne saurait s'appliquer aux charges spécifiques à la protection, la prévention et la restauration de l'environnement.

Pour conclure, le GRAME demande à la Régie que soit présentée aux dossiers tarifaires subséquents l'information suivante :

- **Les coûts annuels relatifs aux activités de récupération des huiles déversées pour l'ensemble des déversements de plus de 100 litres.**

⁵⁵ R-3823-2013, C-HQT-0072, HQT-14, Document 6, Réponse à la demande no 1 du GRAME, RDR 4.6

⁵⁶ C-GRAME-0009

⁵⁷ C-GRAME-0012

IV. PLANIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT

En lien avec le suivi demandé par la Régie (D-2012-059, par. 361, 363 et 367) et en suivi avec les éléments abordés par le GRAME dans les dossiers antérieurs, le GRAME aborde dans cette section la méthode de planification du réseau de transport concernant les investissements.

4.1 Méthode de planification du réseau de transport

La planification du réseau de transport se fait principalement en fonction des besoins des clients (exemple de l'intégration de la centrale La Romaine ou augmentation de la charge et changements au réseau de distribution) mais depuis quelques années le Transporteur élabore une planification intégrée qui tient compte à la fois des besoins des clients (augmentations des charges dans une région) et aussi de la pérennité des équipements ce qui minimise les impacts sur la clientèle. Nous constatons que cette approche est maintenue ce qui minimise les coûts et les interventions sur le réseau.

4.2 Investissements ne générant pas de revenus additionnels

4.2.1 Investissements en Respect des exigences

Le GRAME est préoccupé par l'augmentation des investissements requis en respect des exigences, parce qu'ils pourraient démontrer que la gestion des risques en pérennité dans un contexte de vieillissement des actifs n'est pas bien encadré quant aux impacts environnementaux et les coûts requis pour corriger certaines situations, notamment de contamination des sols. Le GRAME rappelle que les investissements en respect des exigences comprennent les investissements nécessaires pour rencontrer notamment les normes ou encadrements internes d'Hydro-Québec.

Le GRAME est d'avis qu'une augmentation des investissements en respect des exigences peut constituer un indice de l'augmentation des coûts environnementaux au dossier du Transporteur.

Dans sa demande d'investissements en respect des exigences, le Transporteur indique aux tableaux 9 et 10⁵⁸, le sommaire des investissements et le sommaire des 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*.

⁵⁸ R-3823-2012, Pièce C-HQT-036, HQT-9, doc. 1, section 2, Tableaux 9 et 10

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.

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

Catégories des investissements	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	1 091,4	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			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.

Référence : R-3823-2012, C-HQT-036, HQT-9, doc. 1, Tableaux 9 et 10

En comparant les prévisions soumises par le Transporteur au dossier R-3777-2011, nous constatons que le niveau d'investissements et de mises en service prévus 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.

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
Générateur 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
Générateur 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

Référence : 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

Concernant le détail des éléments du poste budgétaire *Respect des exigences*, le GRAME demandait au Transporteur d'en présenter le détail complet pour les deux années de la présente cause, soit les années 2013 et 2014. Le Transporteur explique de quoi est composé ce poste, sans fournir le détail des coûts des différences catégories. Il indique toutefois que cette information est fournie, *notamment pour les années 2013 et 2014, dans ses demandes d'autorisation du budget des investissements pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$.*⁵⁹

Tableau 19
Investissements 2014 en Respect des exigences
(M\$)

Sources d'exigences	Budget Projets < 25 M\$
Lois, règlements et avis	8
Engagements contractuels	1
Normes ou encadrements internes	28
Exigences de la NERC	8
Total	45

Référence : R-3855-2013, B-004, HQT-1, Document 1, page 26

⁵⁹ R-3823-2013, C-HQT-0072, HQT-14, Document 6, Réponse à la demande no 1 du GRAME, RDR 5.1

Tableau 16
Investissements 2013 en Respect des exigences

Sources d'exigences	Budget Projets < 25 M\$ (M\$)
Lois, règlements et avis	7
Engagements contractuels	12
Normes ou encadrements internes	17
Exigences de la NERC	10
Total	46

Référence : R-3817-2012, B-004, HQD-1, doc. 1, page 24

Le GRAME note dans la preuve du Transporteur que la demande budgétaire de 2012 au dossier R-3777-2011 en respect des exigences pour les investissements était de 33,1 M\$⁶⁰ (tableau 9), alors que le réel pour 2012 était de 49,1 M\$⁶¹, soit une augmentation de 16 M\$.

De plus, le GRAME note que la demande budgétaire de 2012 au dossier R-3777-2011 en respect des exigences pour les mises en service était de 29,8 M\$⁶², alors que le réel pour 2012 était de 47,1 M\$, soit une augmentation de 17,3 M\$.

Le GRAME note une croissance importante du budget de la catégorie *Normes ou encadrements internes* entre 2013 et 2014, soit de 17 M\$ en 2013, à 28 M\$ en 2014, une différence de 11 M\$. Ces données démontrent la grande variabilité entre les prévisions budgétaires et les investissements réels et méritent un suivi attentif au cours des années qui viennent.

⁶⁰ R-3777-2011, Pièce C-HQT-036, HQT-9, doc. 1, section 2, Tableau 9, page 20

⁶¹ R-3777-2011, Pièce C-HQT-036, HQT-9, doc. 1, section 2, Tableau 9, page 20

⁶² R-3777-2011, Pièce C-HQT-036, HQT-9, doc. 1, section 2, Tableau 10, page 20

V DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DU SERVICE

5.1 Charges nettes d'exploitation et approche paramétrique

Le GRAME aborde dans cette section la question des CNE (charges nettes d'exploitation) selon une approche intégrée. À cet égard, le GRAME note que le Transporteur annonce à la Régie que ses besoins annuels en CNE pour les prochaines années seront supérieurs aux niveaux constatés antérieurement.⁶³ De plus, il propose de modifier le point de départ de la formule paramétrique afin de retenir l'année historique 2012.

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

Concernant la formule paramétrique, le GRAME souhaite apporter des commentaires en lien avec son champ d'expertise et ses préoccupations, soit la réduction des risques environnementaux, via des investissements ciblés et suffisants en maintenance dans un contexte de pérennité d'équipements à hauts risques.

Le Transporteur mentionne que l'indexation selon l'IPC de toutes les dépenses engendre un biais pour celles qui sont hors de contrôle de gestion⁶⁴ et que, par conséquent, sont présentés des éléments de suivis particuliers, dont font partie la rubrique des budgets spécifiques. Bien que le Transporteur n'ait pas proposé d'élément de suivi particulier au présent dossier, le GRAME est en accord avec cette approche.

⁶³ R-3823-2013, C-HQT- 028, HQT-6, doc. 2, page 8

⁶⁴ R-3823-2013, C-HQT- 028, HQT-6, doc. 2, page 12

5.2 Les choix en pérennité : augmenter les charges ou les investissements

Le lien entre les charges et les investissements dans la stratégie de gestion de la pérennité est étroit. Ce lien nous indique que des choix organisationnels peuvent être faits à bon escient, soit par des activités de maintenance dans le but de rallonger la durée de vie des équipements, soit par le remplacement de l'équipement se traduisant par une croissance des investissements.

D'un point de vue comptable, avec le passage à la norme IFRS, l'augmentation de la durée de vie d'un équipement devrait faire en sorte que ce coût pourrait être ajoutée à la valeur de l'actif et amorti par la suite sur la durée de la vie restante. Par contre, la distinction entre la maintenance, qui a plutôt pour but de maintenir l'équipement dans son état normal pour qu'il atteigne sa durée de vie déterminée initialement, et celle qui a pour effet de prolonger la vie de ce même équipement, est difficile à départager, surtout dans le contexte où dans la stratégie de pérennité, le Transporteur utilise la notion de risque, incluant l'impact de la sollicitation du réseau sur la durée de vie des équipements, et cela, pour intervenir sur son parc d'équipements et non pas strictement la durée de vie inscrite aux livres de ces équipements. En d'autres mots, ce n'est pas la durée de vie inscrite aux livres qui détermine l'intervention du Transporteur sur cet équipement.

Le GRAME se questionne sur les choix du Transporteur (investissements versus maintenance) et sur les résultats de ces choix sur le niveau des CNE, de même que sur la formule paramétrique déterminant l'atteinte d'une cible d'efficacité annuelle. En effet, dans le contexte actuel de gestion des risques en pérennité, l'obligation d'efficacité selon une formule prédéterminée peut avoir des conséquences non désirées. Celle par exemple de faire des choix non appropriés du point de vue des coûts globaux, en choisissant des investissements (nouvel actif), au lieu d'intervention en maintenance.

Ainsi, la preuve du Transporteur indique que l'augmentation des CNE 1,1 % entre l'année de base 2013 et l'année témoin projetée 2014 s'explique notamment par les dépenses liées à l'intégration de nouveaux actifs, augmentant notamment les charges d'amortissement,

de même que par la *réalisation de nouvelles interventions ciblées et de réhabilitation en lien avec les stratégies de pérennité et de maintenance*.⁶⁵

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. (Référence : R-3823-2012, Pièce C-HQT-0028, HQT-6, Document 2, P. 5 et 6)

Afin de départager entre les dépenses liées à l'intégration de nouveaux actifs et celles liées à *la réalisation de nouvelles interventions ciblées et de réhabilitation en lien avec les stratégies de pérennité et de maintenance*⁶⁶, le Transporteur précise en réponse au GRAME *qu'il met en place un processus décisionnel lui permettant de choisir l'intervention optimale entre un remplacement d'équipement en pérennité (investissement) ou une intervention ciblée et de réhabilitation (charge), c'est-à-dire en maintenance corrective ou impliquant un remplacement de pièce importante qui assure l'exploitation de l'actif jusqu'à la fin de sa durée d'utilité prévue*.⁶⁷

De plus, quoique le Transporteur ne se positionne pas sur la question de la protection de l'environnement (prévention des fuites, incendies), le GRAME comprend que le Transporteur n'a pas l'intention de réduire ses efforts en pérennité et en maintenance, et cela, afin de maintenir et d'améliorer la qualité du service.⁶⁸ De fait, les réponses du Transporteur au GRAME indiquent que la stratégie qu'il retient, entre ces choix en maintenance ou d'investissement en est une pouvant servir à équilibrer ces charges nettes dans le temps et non pas nécessairement à réduire ces charges totales sur cette même période de temps, outre les projets ciblés visant des gains d'efficience.

Pour compléter ces éléments, concernant l'augmentation des CNE de l'ordre de 1 %, le GRAME demandait de 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*⁶⁹. Sans nous donner de réponse

⁶⁵ R-3823-2012, Pièce C-HQT-0028, HQT-6, Document 2, P. 5

⁶⁶ R-3823-2012, Pièce C-HQT-0028, HQT-6, Document 2, P. 5

⁶⁷ R-3823-2013, C-HQT-0072, HQT-14, Document 6, Réponse à la demande no 1 du GRAME, RDR 2.4

⁶⁸ R-3823-2013, C-HQT-0072, HQT-14, Document 6, Réponse à la demande no 1 du GRAME, RDR 2.5

⁶⁹ R-3823-2012, Pièce C-HQT-0028, HQT-6, Document 2, P. 5 et 6

précise sur l'ordre de grandeur de l'impact des normes de fiabilité sur les CNE, le Transporteur nous réfère⁷⁰ à la réponse suivante :

Le principal impact pour le Transporteur suite à l'adoption des normes de fiabilité obligatoires au Québec est surtout d'ordre administratif puisqu'il devra mettre en place, de façon structurée et systématique, des processus de suivi et de traçabilité par une gestion de la documentation relative à l'application des normes, de façon à être en mesure de démontrer la conformité à ces normes par les entités visées. (Référence : R-3823-2013, C-HQT-0072, HQT-14, Document 5, Réponse à la demande no 1 de la FCEI, RDR 16.1)

En lien avec les conclusions précédentes sur les choix organisationnels, le GRAME est d'avis qu'il est préférable de prévoir des gains d'efficacité sur les CNE par le biais de projets à cette fin. Par exemple, le budget spécifique pouvait justement être utile pour séparer les coûts qui peuvent raisonnablement suivre l'IPC de ceux qui étaient, pour différentes raisons, difficilement compatibles avec une croissance stable des prix à la consommation, comme les éléments de suivi particuliers.

5.3 Impact de la sollicitation accrue sur les CNE

La preuve du Transporteur indique une sollicitation accrue du réseau, contribuant à l'accélération du vieillissement des équipements.

• 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. (Référence : R-3823-2013, C-HQT- 028, HQT-6, doc. 2, page 6)

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, le GRAME demandait au Transporteur s'il ne serait 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.⁷¹

En réponse à la demande du GRAME, le Transporteur précise que le présent modèle de gestion des actifs évolue selon les besoins, les exigences et la capacité de réalisation du Transporteur et que concernant l'approche paramétrique des CNE, *le Transporteur*

⁷⁰ R-3823-2013, C-HQT-0072, HQT-14, Document 6, Réponse à la demande no 1 du GRAME, RDR 2.9

⁷¹ R-3823-2013, C-HQT-0072, HQT-14, Document 6, Réponse à la demande no 1 du GRAME, RDR 6.2

*indique qu'il se questionne à cet effet et qu'il présentera ses besoins additionnels à long terme à cet égard lors du prochain dossier tarifaire.*⁷²

Le Transporteur complète en indiquant cette fois-ci à la Régie, que ses demandes tarifaires sont plutôt *fonction de ses priorités de sécurité, de fiabilité, de disponibilité et de pérennité tout en visant l'optimisation de ses coûts (investissements et charges).*⁷³

Le GRAME est en faveur de l'annonce du Transporteur à l'effet qu'il se questionne sur l'approche paramétrique et soumet qu'une telle réflexion devra être réalisée compte tenu des attentes que créera un MTÉR (Mécanisme de partage des écarts d'efficacité), s'il était adopté.

De plus, dans le contexte de pérennité et de stratégie de gestion des risques, la prise en compte du développement du réseau de transport du Québec par étapes, selon un schéma Nord-Sud, impliquant le développement de ressources naturelles hydro-électriques, situées loin des centres de consommation, sont des aspects qui différencient le Transporteur des autres entreprises de transport de l'énergie. Ainsi, la question de la gestion du risque en pérennité des équipements ne se produit pas graduellement, mais selon un calendrier tout autre que progressif.

Ce qui permet de conclure que l'atteinte d'une cible d'efficacité paramétrique aurait avantage à être revue. Le GRAME n'est pas convaincu que l'efficacité recherchée par la Régie, via cette formule paramétrique, atteint le but recherché, soit la réduction des coûts et ce à cause de la relation étroite entre les choix organisationnels (investissements vis-à-vis charges de maintenance) dans un contexte de pérennité et de vieillissement des équipements du Transporteur.

Comme solution, si la Régie souhaite conserver le principe de l'approche paramétrique pour les CNE, il sera peut-être souhaitable d'identifier les types de charges sur lesquelles le Transporteur ne peut pas exercer de contrôle sur leur croissance, outre celui de les reporter à plus tard par une décision administrative de gestion, et de les traiter à titre d'activités de base avec facteurs d'indexation particuliers, comme c'est le cas pour le Distributeur. À titre d'exemple, le GRAME identifiait les charges liées à des événements climatiques, ou bien encore les charges

⁷² R-3823-2013, C-HQT-0072, HQT-14, Document 6, Réponse à la demande no 1 du GRAME, RDR 6.1

⁷³ R-3823-2013, C-HQT-0072, HQT-14, Document 1, Réponse à la demande no 1 du de la Régie, 14.1

liées à la récupération des déversements de plus de 4000 litres, comme celui de 2010⁷⁴.

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

I. Efficience, performance et balisage

1.1 Optimisation des investissements et gains d'efficience

Concernant l'approche de planification centralisée des investissements axée sur les orientations stratégiques, cette nouvelle organisation qui date de 2009 permet une meilleure approche de la planification du réseau de transport en s'adjoignant le groupe d'expertise.

1.1.1 Réingénierie de la chaîne d'approvisionnement et matériel stratégique

Puisque les ententes-cadres sont un des éléments du processus de sécurisation des ressources et qu'elles permettent d'avoir une garantie de livraison à temps des matériels requis pour la réalisation des projets de planification, le GRAME souligne l'importance de conclure des ententes-cadres le plus rapidement possible.

1.1.2 Télémaintenance (projet Imagine)

Le GRAME accueille favorablement la poursuite du projet Imagine, puisque ces équipements sont non seulement essentiels pour le maintien de la qualité du service et la réduction des interruptions, mais demeurent des équipements à haut risque environnemental. La réduction et la prévention des fuites et des bris sont essentielles dans un contexte de vieillissement des actifs et de réduction des risques. Le GRAME est également d'avis que le Transporteur devrait élargir son projet et inclure d'autres équipements sur un horizon de plus long terme.

1.2 Gains d'efficience

1.2.1 Nouvelles pratiques organisationnelles

Le GRAME constate premièrement que l'ensemble des gains d'efficience peuvent découler d'écarts de prévisions entre les coûts réels constatés et les prévisions et qu'il est difficile de distinguer les écarts de prévisions des gains d'efficience.

Le GRAME constate également que le Transporteur ne fait pas acte de transparence face à ses coûts, ne les divulguant pas de manière spécifique dans sa preuve pour ce qui est des coûts liés à la réhabilitation des sols.

⁷⁴ 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

Le GRAME est d'avis que la Régie n'est pas en mesure d'évaluer l'ampleur de ces coûts notamment ceux en réhabilitation des sols et demande à la Régie que l'ensemble des coûts en réhabilitation de sites soient divulgués en toute transparence par le Transporteur dans le cadre des informations qu'il fournit concernant ses charges d'exploitation.

1.2.2 Stratégie de maintenance axée sur la gestion

Bien que le Transporteur puisse orienter ses choix, le GRAME est en faveur du maintien d'effectifs de qualité, la réponse du Transporteur indique toutefois que les postes de départ pourront être comblés, ce qui répond en partie à la préoccupation du GRAME quant au maintien de la qualité de la main d'œuvre.

II. Évolution des stratégies de pérennité et de maintenance et coûts de réhabilitation.

2.2 Impact de l'usure des équipements sur les coûts environnementaux

Le GRAME conclut que le domaine de la transformation de l'électricité comporte des risques de coûts et d'impacts sur l'environnement et la santé humaine liés à l'utilisation de substances contenant des BPC, encore présentes dans certains équipements du Transporteur, puis constate que la preuve du Transporteur ne présente pas l'information nécessaire et utile permettant de juger du risque et de leurs impacts sur les coûts.

Par conséquent, le GRAME demande à la Régie de demander au Transporteur au prochain dossier tarifaire, de présenter un suivi de l'état de la situation concernant les transformateurs de mesure en identifiant les coûts et les impacts annuels de la gestion de contamination aux BPC, ou des coûts liés à l'entreposage et à la disposition de ces derniers.

2.3 Le bilan des coûts en réhabilitation

Dans sa preuve, le GRAME démontre que les coûts de réhabilitation peuvent être significatifs, alors que le Transporteur indique qu'il est incapable d'identifier ces coûts. Le GRAME soumet à la Régie qu'il est surprenant que tel soit le cas, puisque justement l'ensemble de ces coûts sont capitalisés dans les nouveaux actifs par une procédure comptable.

Afin d'être en mesure d'évaluer la situation à l'égard de ces coûts, le GRAME recommande à la Régie de demander au Transporteur de compiler pour le prochain dossier tarifaire le total de ces coûts sur une base annuelle et de les soumettre par la suite de manière à ce que la Régie puisse en faire un suivi, sur une base annuelle.

Ce total devrait comprendre les éléments suivants :

- Coûts annuels en réhabilitation inclus dans les nouveaux actifs;
- Coûts en réhabilitation des sols non inclus dans les nouveaux actifs; et

- Impact annuel sur les charges d'amortissements.

III. Suivi indicateurs environnementaux

3.1 Indicateur gestion des matières résiduelles

La preuve du Transporteur sur la gestion des matières résiduelles indique une baisse de l'ensemble des résultats en récupération, ainsi le GRAME assurera un suivi au prochain dossier tarifaire sur cet enjeu, puisque si la tendance se maintient, il pourrait s'agir d'une réduction des efforts du Transporteur en gestion des matières résiduelles.

3.3 Indicateur nombre de déversements

La preuve du Transporteur indique une augmentation significative du nombre de déversements de moins de 100 litres en 2012, de même qu'une augmentation significative du nombre de déversements situés entre 100 litres et 4000 litres. De plus, le GRAME note la récupération d'uniquement 24 % du déversement de plus de 4000 litres de 2010.

De l'avis du GRAME, les indicateurs constituent une forme d'allègement réglementaire, permettant de fournir l'information globalement et d'éviter ainsi de la micro-gestion. Cependant, lorsqu'un indicateur révèle une situation problématique, davantage d'informations doivent être fournies afin de permettre une analyse de cette situation. Au présent dossier, il est clairement établi que la preuve du Transporteur révèle une augmentation du nombre de déversements accidentels en 2012 et que de tels déversements ont un impact sur les coûts de récupération et de réhabilitation des sols.

Par conséquent, le GRAME demande à la Régie de statuer sur les informations additionnelles que le Transporteur doit fournir lorsque l'indicateur sur le nombre de déversements démontre des anomalies significatives, comme une croissance significative du nombre de déversements.

Les informations additionnelles que le GRAME propose sont le (1) nombre de litres total déversés, le (2) nombre de litres total récupérés et (3) les coûts totaux pour leur récupération.

3.3.1 Coûts en matière de récupération des déversements accidentels

Le GRAME note qu'à ce jour, le Transporteur n'a aucune obligation de révéler ses vrais coûts en matière de déversements accidentels. Le GRAME est d'avis que la Régie n'est d'aucune manière capable de savoir et de s'assurer que la gestion du Transporteur est faite de manière à réduire et contrôler significativement ces coûts et que le Transporteur atteint des résultats réels en réduction de ces coûts.

Pour conclure, le GRAME demande à la Régie que soit présentée aux dossiers tarifaires subséquents l'information suivante :

- Les coûts annuels relatifs aux activités de récupération des huiles déversées pour l'ensemble des déversements de plus de 100 litres.

IV. Planification du réseau de transport

4.1 Méthode de planification du réseau de transport

La planification du réseau de transport se fait principalement en fonction des besoins des clients (exemple de l'intégration de la centrale La Romaine ou augmentation de la charge et changements au réseau de distribution) mais depuis quelques années le Transporteur élabore une planification intégrée qui tient compte à la fois des besoins des clients (augmentations des charges dans une région) et aussi de la pérennité des équipements ce qui minimise les impacts sur la clientèle. Nous constatons que cette approche est maintenue ce qui minimise les coûts et les interventions sur le réseau.

4.2 Investissements ne générant pas de revenus additionnels

4.2.1 Investissements en Respect des exigences

Le GRAME est d'avis qu'une augmentation des investissements en respect des exigences peut constituer un indice de l'augmentation des coûts environnementaux au dossier du Transporteur.

De plus, le GRAME note une croissance importante du budget de la catégorie *Normes ou encadrements internes* entre 2013 et 2014, soit de 17 M\$ en 2013, à 28 M\$ en 2014, une différence de 11 M\$. Ces données démontrent la grande variabilité entre les prévisions budgétaires et les investissements réels.

V. Dépenses nécessaires à la prestation du service

5.2 Les choix en pérennité : augmenter les charges ou les investissements

La stratégie de maintenance axée sur la gestion du risque du Transporteur implique des choix entre la maintenance ou en investissements. Le GRAME est d'avis que les choix faits par le Transporteur visent à équilibrer ces charges nettes dans le temps et non pas nécessairement à réduire ces charges totales sur cette même période de temps, outre les projets ciblés en gains d'efficacité.

La prise en compte du fait que le développement du réseau de transport du Québec s'est fait par étapes, selon un schéma Nord-Sud, différencie le Transporteur des autres entreprises de transport de l'énergie. Ainsi, la question de la gestion du risque en pérennité des équipements ne se produit pas graduellement, mais selon un calendrier tout autre que progressif.

Ce qui permet de conclure que l'atteinte d'une cible d'efficacité paramétrique aurait avantage à être revue. Le GRAME n'est pas convaincu que l'efficacité recherchée par la Régie, via cette formule paramétrique, atteint le but recherché, soit la réduction des coûts et ce à cause de la relation étroite entre les choix

organisationnels (investissements vis-à-vis charges de maintenance) dans un contexte de pérennité et de vieillissement des équipements du Transporteur.

ANNEXE I BPC À POINTE-CLAIRE - QUÉBEC SE CHARGE DE LA DÉCONTAMINATION

Référence : Le Devoir, actualité sur l'environnement,

Titre : BPC à Pointe-Claire - Québec se charge de la décontamination, mais qui paiera la facture?

Auteur : [Alexandre Shields](#)

Date : 17 septembre 2013



Photo : François Pesant - Archives Le Devoir

Il est bien possible que les Québécois héritent de la facture, qui devrait se chiffrer en millions de dollars. L'entreprise Reliance, qui **entrepouse de vieux transformateurs** et de l'équipement lourd sur le sol, n'aurait pas les moyens financiers pour assumer les coûts du nettoyage.

Québec a épuisé ses réserves de patience et entend désormais se charger de la décontamination du site d'entreposage illégal de BPC opéré par l'entreprise Reliance à Pointe-Claire. L'État québécois pourrait aussi hériter de la facture.

Le ministre du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs, Yves-François Blanchet, a signifié mardi matin que la compagnie ne s'est pas conformée

à plusieurs mesures exigées par l'ordonnance signifiée par le gouvernement le 29 août dernier.

Des inspections effectuées au cours de la fin de semaine ont en effet permis de déterminer que l'entreprise n'a pas respecté la première étape imposée par l'ordonnance concernant l'aménagement sécuritaire du site. L'entreprise avait jusqu'au 13 septembre pour s'y conformer.

«Les premières étapes de sécurisation étaient à la fois simples et assez urgentes à réaliser, a rappelé le ministre Blanchet. Pourtant, Reliance a failli à ses obligations aux termes de la première échéance. Donc, comme je l'avais dit, nous prenons immédiatement en charge les opérations sur le site afin de le rendre sécuritaire et de disposer adéquatement des matières dangereuses qui s'y trouvent. L'environnement et la sécurité doivent être pris au sérieux.»

Déjà, des entreprises sont mandatées pour amorcer les travaux de sécurisation du site. Les travaux visant à réparer la clôture débiteront et des mesures de sécurité additionnelles seront mises en place afin d'éviter toute intrusion sur le site.

La facture aux Québécois?

Reliance devra rembourser l'ensemble des coûts des travaux assumés par le gouvernement, a aussi précisé le ministre. « La capacité financière de l'entreprise pourrait être en cause, a-t-il toutefois reconnu. Nous avons donc également initié une procédure visant à prendre une hypothèque légale sur les actifs de l'entreprise. Si les Québécois se voient imposer une partie de ce fardeau, elle sera la moins importante possible. »

En fait, il est bien possible que les Québécois héritent de la facture, qui devrait se chiffrer en millions de dollars. L'entreprise Reliance, qui entrepose de vieux transformateurs et de l'équipement lourd sur le sol, n'aurait pas les moyens financiers pour assumer les coûts du nettoyage selon les informations obtenues par le réseau CTV.

Toute cette histoire a débuté à la fin du mois de mars. **L'ouverture d'une valve d'un réservoir aurait entraîné le déversement d'au moins un millier de litres d'eaux huileuses contaminées aux BPC.** Cette pollution a rapidement migré, atteignant même le lac Saint-Louis. Des substances cancérigènes réputées très persistantes se sont donc retrouvées dans le Saint-Laurent, et ce, en amont de nombreuses prises d'eau de municipalités de la région de Montréal. Même le réseau d'égouts de Pointe-Claire a été touché.

La Ville a d'ailleurs immédiatement prévenu le ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs (MDDEFP). Selon ce qu'ont constaté des fonctionnaires du ministère dépêchés sur les terrains de Reliance, l'entreprise tentait déjà

de contenir le déversement. La firme Environnement Rive-Nord, chargée d'effectuer les travaux, a finalement récupéré « environ 200 000 litres d'eaux huileuses » contaminées aux BPC, selon ce qu'on peut lire dans un document du MDDEFP. Au moins cinq conteneurs ont aussi été remplis de sols contaminés.

Silence de Québec

Le ministère de l'Environnement n'a jamais alerté la population de l'existence de ce site, même si Québec était au fait de la situation depuis des mois. Il a fallu que l'affaire soit diffusée par le Journal de Montréal pour que le public soit informé.

Le ministre Blanchet a défendu sa décision de garder le silence. « Nous avons convenu, le ministère et la Santé publique, qu'il n'y avait pas lieu d'aviser les citoyens environnants parce qu'il n'y avait pas de niveau de risque immédiat », a-t-il dit. « Le site n'est pas plus dangereux aujourd'hui qu'il ne l'était il y a deux jours ou il y a deux semaines », a-t-il également affirmé.

Un chimiste mandaté par son ministère a pourtant écrit, dans un rapport officiel datant de juin dernier, que le site situé à Pointe-Claire présentait des risques bien réels. Luc Rivard a ainsi souligné que « ce site a été et demeure susceptible d'être une source de contaminants persistants et toxiques, dont les conséquences sur la qualité de l'environnement et les risques à la santé humaine sont significatifs ». Il a évoqué une « forte contamination en BPC sur le site », ainsi que l'état de « délabrement » des lieux, la « vétusté » des installations et la « dégradation apparente des équipements ».

ANNEXE II BPC: LA FACTURE DU NETTOYAGE ASSUMÉE À QUÉBEC?

Référence : Le Devoir, Québec

Titre : BPC: la facture du nettoyage assumée à Québec?

Le ministère prendra le contrôle du terrain contaminé de l'entreprise Reliance

Auteur : [Mélanie Loisel](#)

Date : 17 septembre 2013

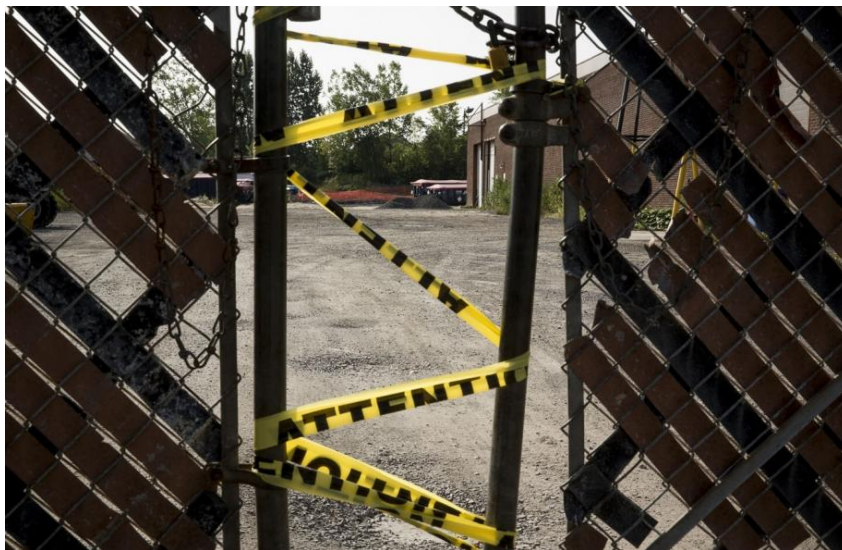


Photo : François Pesant - Le Devoir Les coûts du nettoyage étaient estimés au départ entre 3 et 4 millions de dollars, alors qu'ils sont maintenant estimés au double.

Les Québécois devront vraisemblablement payer la facture pour nettoyer le site contaminé aux biphényles polychlorés (BPC) à Pointe-Claire dans l'ouest de Montréal. L'entreprise Reliance, qui entrepose de vieux transformateurs et de l'équipement lourd sur le sol, n'aurait pas les moyens financiers pour assumer les coûts du nettoyage selon les informations obtenues par le réseau CTV.

Les coûts étaient estimés au départ entre 3 et 4 millions de dollars, alors qu'ils sont maintenant estimés au double.

Le consultant de Reliance, Harry Baikowitz, a expliqué qu'il a eu connaissance des véritables coûts lorsque les travaux ont débuté la semaine dernière. « Nous avons travaillé avec le ministère de l'Environnement. Notre plan avait été approuvé malgré quelques ajustements à faire et nous avons eu la surprise lorsque l'entreprise qui doit faire tous les travaux nous a dit que ça allait coûter entre 7 et 8 millions de dollars », affirme M. Baikowitz. Selon lui, Reliance n'a pas les moyens d'assumer les coûts de nettoyage alors qu'elle n'a que 2,5 millions d'actif.

Tout porte donc à croire que le gouvernement Marois devra assumer les frais de nettoyage une fois qu'il aura pris possession des terrains contaminés.

Québec va saisir le terrain

Le ministre de l'Environnement, Yves-François Blanchet, doit se rendre sur les lieux de l'entreprise, mardi matin à 8 h, pour prendre le contrôle du site où plus de 1000 litres d'huile et d'eau huileuse contenant une importante concentration de BPC ont été déversés en mars dernier.

Selon Radio-Canada, Reliance n'a pas répondu aux exigences du gouvernement, qui lui avait donné jusqu'à vendredi dernier pour se conformer aux normes minimales d'entreposage sur le site. La fin de semaine dernière, des inspecteurs du ministère se sont rendus sur les lieux, où ils ont constaté plusieurs manquements. L'entreprise n'avait toujours pas aménagé d'aire d'entreposage de manière à contenir les fuites de matières dangereuses ni étiqueté clairement les contenants qui renferment ces produits dangereux.

Par ailleurs, Québec pourrait poursuivre en justice le propriétaire de Reliance, Birdie Marshall, âgé de 83 ans. L'enquête se poursuit en vue d'évaluer les possibilités d'entamer des poursuites pénales.