

Indicateurs de performance et objectifs corporatifs

Table des matières

1	Indicateurs de performance.....	5
1.1	Satisfaction de la clientèle	5
1.1.1	Satisfaction du client Hydro-Québec Distribution.....	5
1.1.2	Satisfaction des clients point à point.....	6
1.2	Fiabilité du service.....	7
1.2.1	Nombre de pannes et interruptions planifiées	7
1.2.2	Durée moyenne des pannes et interruptions planifiées.....	7
1.2.3	Indice de continuité – Transport	8
1.2.4	Indicateur des indisponibilités forcées	10
1.3	Évolution des coûts	11
1.3.1	Charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité du réseau en MW.....	12
1.3.2	Coût de service total, excluant les taxes, en fonction de la capacité du réseau en MW.....	14
1.3.3	Coût des immobilisations nettes en fonction de la capacité du réseau de transport en MW	16
1.3.4	Coût total en fonction de la valeur totale de l'actif	16
1.4	Indicateurs environnementaux	17
1.4.1	Maîtrise intégrée de la végétation dans les emprises de lignes de transport	17
1.4.2	Gestion des matières résiduelles et des huiles isolantes minérales.....	18
1.4.3	Gestion des déversements accidentels dans l'environnement	21
2	Objectifs corporatifs.....	22
2.1	Objectifs corporatifs pour l'année 2017	23
2.1.1	Évolution de la satisfaction générale de la population	24
2.1.2	Taux de réalisation de la maintenance stratégique	24
2.1.3	Limiter l'évolution de l'indisponibilité forcée sur le réseau	25
2.1.4	Limiter le nombre de CHI (client heure interrompu).....	25
2.1.5	Indice global d'engagement des employés.....	25
2.1.6	Taux de fréquence des accidents avec perte de temps et assistance médicale (par 200 000 heures travaillées)	25
2.1.7	Bénéfice net réglementaire.....	25
2.1.8	Réalisation des mises en service de projets.....	26
2.2	Objectifs corporatifs pour l'année 2018.....	26
2.2.1	Évolution de la satisfaction générale de la population à l'égard d'Hydro-Québec	29
2.2.2	Limiter le nombre de CHI (Client heure interrompu).....	29
2.2.3	Taux de satisfaction au sondage des clients de la charge locale et des clients de point à point.....	29
2.2.4	Taux de réalisation de la maintenance stratégique	29
2.2.5	Taux de fréquence des accidents avec perte de temps ou assignation temporaire (par 200 000 heures travaillées)	30
2.2.6	Réalisation des actions transversales prévues pour 2018 du Plan d'action d'entreprise en SST	31
2.2.7	Réaliser le nombre d'observations prévues au programme d'observation terrain	31
2.2.8	Aucun décès d'employé d'Hydro-Québec ou d'employé d'entrepreneur œuvrant sur des chantiers où HQT est maître d'œuvre	32
2.2.9	Transformation organisationnelle	32
2.2.10	Bénéfice net réglementaire.....	32
2.2.11	Réalisation des mises en service de projets.....	33
2.2.12	Pérennité des automatismes et projet MSCR.....	33

Annexe 1 Indicateurs généraux et données de base pour les ratios de coûts35

Liste des tableaux

Tableau 1	Satisfaction du client Hydro-Québec Distribution	6
Tableau 2	Satisfaction des clients de point à point	6
Tableau 3	Nombre de pannes et interruptions planifiées.....	7
Tableau 4	Durée moyenne des pannes et interruptions planifiées	7
Tableau 5	Indice de continuité – Transport.....	9
Tableau 6	Indisponibilités forcées des équipements (en nombre)	11
Tableau 7	Charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité du réseau en MW	14
Tableau 8	Coût de service total excluant les taxes en fonction de la capacité du réseau en MW	16
Tableau 9	Coût des immobilisations nettes en fonction de la capacité du réseau de transport en MW.....	16
Tableau 10	Coût total par rapport à la valeur totale de l'actif.....	17
Tableau 11	Superficie totale des emprises à entretenir (ha).....	18
Tableau 12	Superficie traitée mécaniquement et sélectivement (ha)	18
Tableau 13	Gestion des matières résiduelles	19
Tableau 14	Gestion des huiles isolantes minérales.....	21
Tableau 15	Déversements accidentels dans l'environnement.....	22
Tableau 16	Objectifs corporatifs et résultats 2017.....	23
Tableau 17	Objectifs corporatifs 2018	27

Liste des figures

Figure 1	Charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité du réseau en MW (k\$/MW).....	12
Figure 2	Coût de service total, excluant les taxes, en fonction de la capacité du réseau en MW (k\$/MW)	15

1 Indicateurs de performance

1 La présente pièce vise à présenter les résultats de 2013 à 2017 et l'analyse des indicateurs
2 de performance reconnus à ce jour par la Régie¹.

3 Comme il l'a indiqué dans son Rapport annuel 2017², le Transporteur présente la
4 méthodologie utilisée pour normaliser l'indice de continuité afin d'en exclure un événement
5 majeur et ainsi de mieux révéler les tendances des opérations quotidiennes.

6 Les tableaux récapitulatifs de l'évolution des indicateurs de performance et des données de
7 base pour les ratios de coûts se trouvent à l'annexe 1 et couvrent les années 2008 à 2017.

1.1 Satisfaction de la clientèle

1.1.1 Satisfaction du client Hydro-Québec Distribution

8 L'appréciation des services rendus par le Transporteur au Distributeur a été réalisée à partir
9 d'une grille d'évaluation complétée par les représentants du Distributeur responsables de
10 chacune des ententes sectorielles et des services de type point à point. Pour l'année 2017,
11 la note globale est de 8,1, ce qui représente une augmentation de 0,4 par rapport à la note
12 de 2016 (voir tableau 1). Cette note reflète les efforts soutenus du Transporteur pour
13 rencontrer les besoins du Distributeur en planification, en exploitation et dans l'ensemble
14 des dossiers communs.

15 L'exercice d'évaluation annuelle a permis de souligner certains points d'amélioration
16 continue axés sur la rapidité de transmission d'informations relatives à l'exploitation du
17 réseau et sur la coordination d'interventions sur le réseau impliquant les deux divisions.

¹ D-2011-039, D-2012-059, D-2014-035, D-2015-017 et D-2017-021.

² HQT-6, Document 2, p. 5.

Tableau 1
Satisfaction du client Hydro-Québec Distribution

Indicateur		Années historiques	
		Exercices terminés le 31 décembre	
		2016	2017
Satisfaction de la clientèle		Unité de mesure	
• Satisfaction du client Hydro-Québec Distribution		Indice de 1 à 10	
		7,7	8,1

1.1.2 Satisfaction des clients point à point

- 1 Cet indicateur mesure la satisfaction de la clientèle qui utilise les services de transport de
- 2 point à point du Transporteur. À cette fin, le Transporteur fait parvenir un formulaire
- 3 d'évaluation à tous ses clients actifs pour une année donnée. Pour l'année 2017, neuf
- 4 clients ont été sollicités et sept d'entre eux ont fourni leur évaluation.

Tableau 2
Satisfaction des clients de point à point

Indicateur		Années historiques				
		Exercices terminés le 31 décembre				
		2013	2014	2015	2016	2017
Satisfaction de la clientèle		Unité de mesure				
• Satisfaction des clients point à point		Indice de 1 à 10				
		8,8	9,0	8,8	8,8	8,9

- 5 La note globale pour 2017 se situe à 8,9 sur 10, soit un niveau légèrement supérieur à 8,8
- 6 obtenu en 2016. Bien que les clients sondés continuent de démontrer un niveau de
- 7 satisfaction élevé, les résultats annuels peuvent être influencés par la variation du nombre
- 8 de répondants et leur composition d'une année à l'autre.

- 1 Des rencontres ont eu lieu plus fréquemment en 2017 entre le Transporteur et ses clients
- 2 des services de point à point pour discuter de leurs demandes et rendre compte des progrès
- 3 réalisés pour y répondre.

1.2 Fiabilité du service

1.2.1 Nombre de pannes et interruptions planifiées

Tableau 3
Nombre de pannes et interruptions planifiées

Indicateur		Années historiques					
		Exercices terminés le 31 décembre					
		2013	2014	2015	2016	2017	
Fiabilité du service		Unité de mesure					
• Nombre de pannes et interruptions planifiées		Nombre	1 148	899	916	781	849

- 4 Le nombre de pannes et d'interruptions planifiées en 2017 (849) est inférieur à la moyenne
- 5 de 927 des cinq dernières années mais en hausse par rapport à 2016. L'augmentation par
- 6 rapport à 2016 s'explique principalement par l'augmentation du nombre d'événements dus
- 7 aux conditions climatiques.

1.2.2 Durée moyenne des pannes et interruptions planifiées

Tableau 4
Durée moyenne des pannes et interruptions planifiées

Indicateur		Années historiques					
		Exercices terminés le 31 décembre					
		2013	2014	2015	2016	2017	
Fiabilité du service		Unité de mesure					
• Durée moyenne des pannes et interruptions planifiées		Minutes	126	71	67	91	76

- 8 La durée moyenne des pannes est largement tributaire d'événements majeurs. Par contre,
- 9 en 2017, les événements importants n'ont pas eu d'impact sur cet indicateur. Le résultat
- 10 obtenu en 2017 est en baisse par rapport à 2016 et est inférieur à la valeur moyenne des
- 11 cinq dernières années qui se situe à 82 minutes. La durée des interruptions planifiées et des

1 défaillances d'équipement représente à elles seules 50% de toutes les durées des
2 d'interruption.

1.2.3 Indice de continuité – Transport

3 L'indice de continuité Transport (« IC – Transport ») mesure la durée moyenne, en heures,
4 d'interruption de service par client compte tenu des pannes et des interruptions planifiées
5 sur le réseau de transport.

6 En plus de l'IC – Transport brut, le Transporteur présente l'IC – Transport normalisé afin de
7 mieux révéler les tendances des opérations quotidiennes en excluant des événements
8 majeurs selon la méthode de la norme internationale de *l'Institute of electrical and*
9 *Electronics engineers*.

10 Les résultats obtenus depuis 2013 sont présentés au tableau 5 et ventilés selon les
11 principales causes d'interruption.

**Tableau 5
Indice de continuité – Transport**

Indicateur	Années historiques					
	Exercices terminés le 31 décembre					
	2013	2014	2015	2016	2017	
Fiabilité du service	Unité de mesure					
• IC-Transport (brut)	Heure/client	0,70	0,38	0,31	0,57	0,74
o IC-Opérationnel (brut)		0,28	0,13	0,18	0,23	0,33
o Défaillances d'équipement (brut)		0,15	0,10	0,08	0,12	0,12
o Incidents (brut)		0,06	0,01	0,05	0,04	0,16
o Travaux programmés (brut)		0,07	0,02	0,04	0,06	0,05
o IC-Autres (brut)		0,42	0,25	0,12	0,34	0,41
o Facteurs climatiques (brut)		0,14	0,10	0,03	0,05	0,08
o Faune, environnement, méfaits (brut)		0,23	0,10	0,07	0,12	0,29
o Autres (brut)		0,05	0,05	0,03	0,17	0,04
• IC-Transport (normalisé)	Heure/client	s. o.	s. o.	s. o.	s. o.	0,53
o IC-Opérationnel (normalisé)		s. o.	s. o.	s. o.	s. o.	0,33
o Défaillances d'équipement (normalisé)		s. o.	s. o.	s. o.	s. o.	0,12
o Incidents (normalisé)		s. o.	s. o.	s. o.	s. o.	0,16
o Travaux programmés (normalisé)		s. o.	s. o.	s. o.	s. o.	0,05
o IC-Autres (normalisé)		s. o.	s. o.	s. o.	s. o.	0,20
o Facteurs climatiques (normalisé)		s. o.	s. o.	s. o.	s. o.	0,08
o Faune, environnement, méfaits (normalisé)		s. o.	s. o.	s. o.	s. o.	0,08
o Autres (normalisé)		s. o.	s. o.	s. o.	s. o.	0,04

Les totaux sont effectués à partir de données non arrondies.

Indice de continuité - Transport brut

- 1 L'indice de continuité brut correspond à la durée moyenne d'interruption de service par
- 2 client pour l'ensemble de la clientèle desservie sans aucune exclusion. Le résultat global de
- 3 2017 (0,74 heure/client) est supérieur à la valeur moyenne des cinq dernières années qui se
- 4 situe à 0,47 heure/client. Il s'explique principalement par un événement survenu au poste
- 5 Frontenac-1, le 14 mars 2017, étant responsable à lui seul de 0,21 heure sur 0,74 soit 28 %
- 6 du total. Le 14 mars, il y a eu déclenchement des transformateurs T1-T2 causé par
- 7 l'accumulation de contaminant jumelée aux mauvaises conditions climatiques.

Indice de continuité – Transport normalisé

1 L'indice de continuité normalisé correspond à la durée moyenne normalisée d'interruption
2 de service par client pour l'ensemble de la clientèle desservie. La méthode (« IEEE ») 1366,
3 norme internationale de *Institute of electrical and Electronics engineers*, est appliquée pour
4 exclure les journées d'événements majeurs. L'objectif est d'isoler les événements majeurs
5 afin de les analyser séparément du processus opérationnel quotidien pour mieux révéler les
6 tendances de l'opération quotidienne qui seraient autrement faussées. Un jour d'événement
7 majeur est défini à partir d'un seuil calculé, le *Thereshold for Major Event Day* (« TMED »).
8 Si l'IC journalier excède ce seuil, la journée est considérée « Événement majeur ». Ainsi, la
9 journée du 14 mars 2017 correspond à une journée d'événement majeur à la suite de
10 l'événement survenu au poste Frontenac-1. Cette normalisation n'affecte que l'indice de
11 continuité - Autres. Conséquemment, le Transporteur présente l'analyse des résultats de
12 l'indice de continuité – Autres normalisé.

Indice de continuité – Opérationnel

13 L'indice de continuité opérationnel (« IC – Opérationnel ») mesure la durée moyenne, en
14 heures d'interruption de service par client, pour l'ensemble de la clientèle desservie, causée
15 par un facteur directement en lien avec les opérations courantes. Ceci regroupe les
16 défaillances d'équipement, les incidents d'exploitation et les travaux planifiés.

17 Le résultat de l'IC - Opérationnel de 2017 (0,33) est supérieur à la moyenne des cinq
18 dernières années qui se situe à 0,21. C'est également le moins bon résultat des cinq
19 dernières années. Une hausse de l'IC dû aux incidents d'exploitation qui est passé de 0,04
20 en 2016 à 0,16 en 2017 explique principalement cette hausse et correspond plus
21 spécifiquement à un incident survenu le 24 octobre 2017 au poste Bout-De-L'Île avec un IC
22 de 0,11, soit 33% de l'IC - Opérationnel.

Indice de continuité– Autres (normalisé)

23 Le résultat de l'indice de continuité – Autres (« IC – Autres ») de 2017 (0,2) est inférieur au
24 résultat de 2016 (0,34) ainsi qu'à la moyenne des cinq dernières années qui est de 0,26.

25 Bien qu'il y ait eu beaucoup événements de la catégorie conditions climatiques, ils n'ont pas
26 eu d'impact important sur l'IC autres.

1.2.4 Indicateur des indisponibilités forcées

1 Le Transporteur rappelle qu'une indisponibilité forcée (« IF ») correspond à un événement
 2 créant une indisponibilité imprévue d'un emplacement d'exploitation causant son retrait du
 3 réseau. Contrairement à l'IC – Transport qui mesure la fiabilité et la disponibilité du réseau
 4 dans la perspective du client, les IF traduisent la réalité du Transporteur quant à la
 5 disponibilité de ses actifs.

Tableau 6
Indisponibilités forcées des équipements (en nombre)

Indicateur	Années historiques					
	Exercices terminés le 31 décembre					
	2013	2014	2015	2016	2017	
Fiabilité du service	Unité de mesure					
• Indicateur d'indisponibilités forcées	Nombre	4 905	4 848	5 556	5 879	6 169

6 Le Transporteur observe une augmentation de l'indicateur des IF d'environ 5 % pour l'année
 7 2017 comparativement à l'année 2016. Cette évolution s'explique par une augmentation des
 8 IF au niveau des sectionneurs de 12 %, des disjoncteurs de 3 %, des stations terminales de
 9 43 % et de la catégorie Autres de 15 %. Il est à noter qu'il y a eu une amélioration de 17 %
 10 pour les barres et de 4 % pour les transformateurs.

1.3 Évolution des coûts

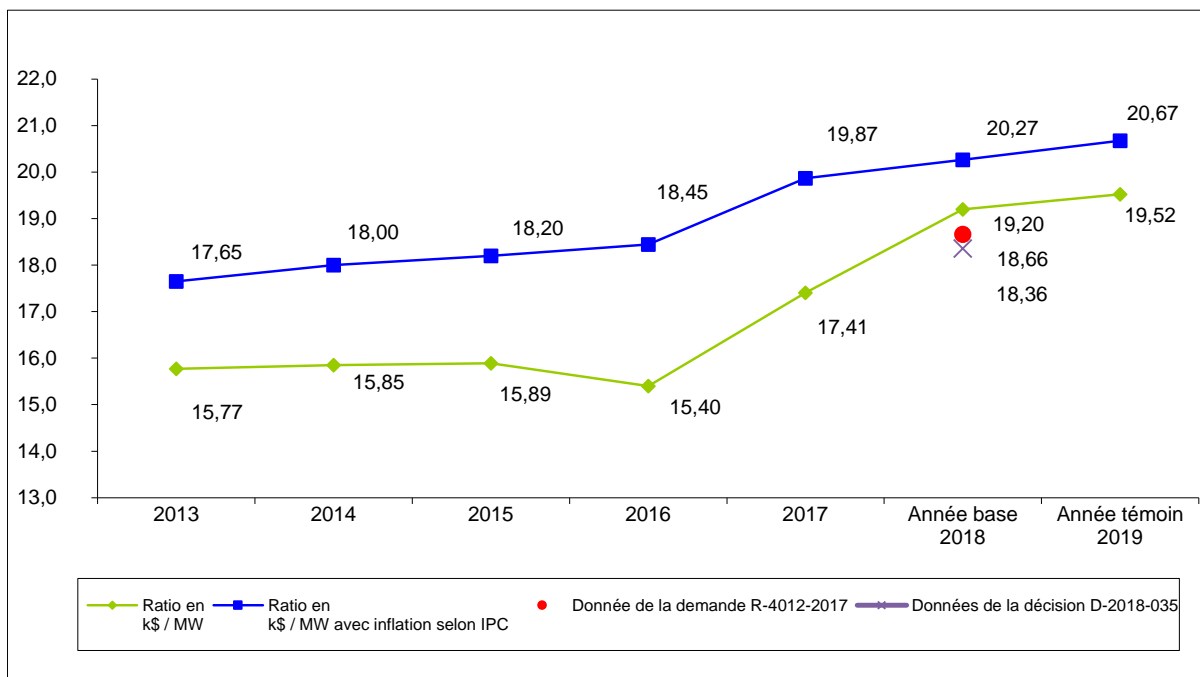
11 Les résultats des indicateurs portant sur les coûts sont établis selon les référentiels
 12 comptables suivants :

- 13 • principes comptables généralement reconnus au Canada (« PCGR »), pour les
 14 années historiques 2011 et précédentes, comme présentés à l'annexe 1 ;
- 15 • normes internationales d'information financière (« IFRS »), pour les années
 16 historiques 2012 à 2014 et du 1^{er} janvier au 9 juillet 2015 ;
- 17 • principes comptables généralement reconnus des États-Unis (« PCGR des
 18 États-Unis ») à compter du 10 juillet 2015.

1.3.1 Charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité du réseau en MW

1 Afin d'évaluer l'efficacité d'une activité, il est davantage pertinent d'analyser l'évolution des
 2 coûts unitaires plutôt que le total des coûts engagés pour réaliser cette activité. Le
 3 Transporteur indique que sa charge de travail et, par conséquent, ses charges nettes
 4 d'exploitation (« CNE ») sont grandement influencées par l'évolution de la capacité de son
 5 réseau et par le vieillissement de son parc d'actifs. La figure 1 présente l'évolution de ce
 6 ratio depuis 2013.

Figure 1
Charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité du réseau en MW (k\$/MW)



Note 1 : Le point de départ pour le calcul des valeurs ajustées selon l'inflation est l'année 2001.

Note 2 : Pour l'année 2017, le Transporteur a augmenté le ratio avec inflation selon l'indice des prix à la consommation (« IPC ») d'un montant de 1,13 k\$/MW³ afin de refléter la décision D-2017-125 dans les CNE à l'avenir et ainsi être en mesure de comparer les ratios.

³ 52,3 M\$ / 46 384 MW X 1000, soit le montant de l'impact de la norme ASC 715 en 2017 autorisé sur les CNE (D-2017-125) divisé par la capacité du réseau de transport 2017 selon le tableau 7.

1 Malgré les besoins associés à la croissance du réseau et au vieillissement du parc d'actifs,
2 l'évolution des CNE en fonction de la capacité du réseau est maintenue en deçà de la
3 croissance de l'IPC et ce, pour l'ensemble de la période de 2013 à 2019.

Constats de l'année 2017

4 En fonction des données réelles présentées à la figure 1, l'écart entre le ratio de l'année
5 2017 et ce même ratio, auquel est ajoutée une valeur d'inflation égale à celle de l'IPC, est
6 de 2,46 k\$/MW⁴.

Prévisions de l'année 2018

7 Dans la demande tarifaire 2018 du Transporteur⁵, l'écart entre le ratio de l'année témoin
8 2018 et ce même ratio, auquel est ajoutée une valeur d'inflation égale à celle de l'IPC, était
9 évalué à 1,69 k\$/MW.

10 Comme présenté à la figure 1, le ratio des CNE en fonction de la capacité du réseau en MW
11 est estimé à 19,20 k\$/MW pour l'année de base 2018. Un écart de 1,07 k\$/MW (6 %) est
12 évalué entre ce ratio et celui auquel est ajoutée une valeur d'inflation égale à celle de l'IPC.
13 Cet écart rétrécit en 2018 comparativement aux années précédentes en raison de la hausse
14 des CNE due en grande partie à l'intensification des activités de maintenance et aux coûts
15 reliés à la poursuite des analyses préliminaires des projets de remplacement d'un
16 automatisme de sauvegarde (« Automatisation RPTC ») et des systèmes de conduite du
17 réseau (« SCR »)⁶.

Prévisions de l'année 2019

18 Comme présenté à la figure 1, le ratio des CNE en fonction de la capacité du réseau en MW
19 est estimé à 19,52 k\$/MW pour l'année témoin 2019. Un écart de 1,15 k\$/MW (6 %) est
20 évalué entre le ratio et celui auquel est ajoutée une valeur d'inflation égale à celle de l'IPC.
21 Cet écart est comparable à celui de l'année de base en raison de l'accroissement des
22 besoins en support et réalisation au niveau de la maintenance pour faire face à une hausse

⁴ HQT-6, Document 2 pour plus de détails.

⁵ R-4012-2017, HQT-3, Document 2, p. 13.

⁶ HQT-6, Document 2 pour plus de détails.

- 1 de la maintenance corrective et de la complexité des interventions à réaliser, contrebalancé
- 2 par une augmentation de la capacité du réseau de transport prévue.
- 3 Les données utilisées pour calculer les ratios de la figure 1 sont présentées au tableau 7.

Tableau 7
Charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité du réseau en MW

	Charges nettes d'exploitation (M\$)	Capacité du réseau de transport (MW)	Ratio en k\$ / MW	Ratio en k\$ / MW avec inflation selon IPC	% IPC
2013	683,6	43 339	15,77	17,65	0,9%
2014	707,5	44 636	15,85	18,00	2,0%
2015	719,8	45 297	15,89	18,20	1,1%
2016	702,5	45 620	15,40	18,45	1,4%
2017	807,4	46 384	17,41	19,87	1,6%
Année base 2018	891,4	46 433	19,20	20,27	2,0%
Année témoin 2019	908,1	46 522	19,52	20,67	2,0%

Note 1 : Le point de départ pour le calcul des valeurs ajustées selon l'inflation est l'année 2001.

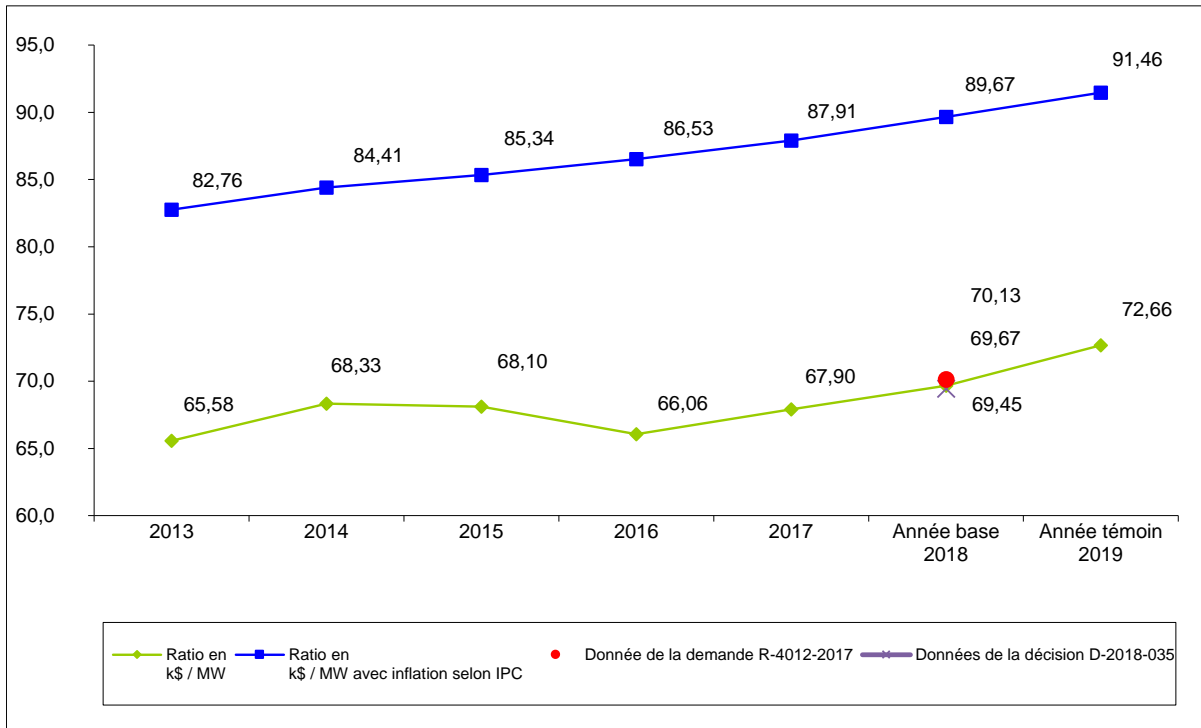
Note 2 : Pour l'année 2017, le Transporteur a augmenté le ratio avec inflation selon l'indice des prix à la consommation (« IPC ») d'un montant de 1,13 k\$/MW⁷ afin de refléter la décision D-2017-125 dans les CNE à l'avenir et ainsi être en mesure de comparer les ratios.

1.3.2 Coût de service total, excluant les taxes, en fonction de la capacité du réseau en MW

- 4 Le ratio du coût de service total excluant les taxes, en fonction de la capacité du réseau de
- 5 transport, permet d'obtenir un indicateur complémentaire à celui des CNE en fonction de
- 6 cette même capacité.
- 7 La figure 2 présente l'évolution de ce ratio depuis 2013 jusqu'à sa projection pour 2019.

⁷ 52,3 M\$ / 46 384 MW X 1000, soit le montant de l'impact de la norme ASC 715 en 2017 autorisé sur les CNE (D-2017-125) divisé par la capacité du réseau de transport 2017 selon le tableau 7.

Figure 2
Coût de service total, excluant les taxes,
en fonction de la capacité du réseau en MW (k\$/MW)



Note : Le point de départ pour le calcul des valeurs ajustées selon l'inflation est l'année 2001.

- 1 La figure 2 démontre l'efficacité du Transporteur à maintenir l'évolution de son coût de
- 2 service total en fonction de la capacité du réseau en deçà de la croissance de l'IPC et ce,
- 3 pour l'ensemble de la période de 2013 à 2019. En effet, pour l'année témoin 2019, on
- 4 constate un écart de 18,8 k\$/MW (26 %) entre ce ratio et celui auquel est ajoutée une valeur
- 5 d'inflation égale à celle de l'IPC.
- 6 Les données utilisées pour calculer les ratios de la figure 2 sont présentées au tableau 8.

Tableau 8
Coût de service total excluant les taxes
en fonction de la capacité du réseau en MW

	Coût du service total excluant les taxes (M\$)	Capacité du réseau de transport (MW)	Ratio en k\$ / MW	Ratio en k\$ / MW avec inflation selon IPC	% IPC
2013	2 842,0	43 339	65,58	82,76	0,9%
2014	3 049,8	44 636	68,33	84,41	2,0%
2015	3 084,8	45 297	68,10	85,34	1,1%
2016	3 013,5	45 620	66,06	86,53	1,4%
2017	3 149,4	46 384	67,90	87,91	1,6%
Année base 2018	3 235,1	46 433	69,67	89,67	2,0%
Année témoin 2019	3 380,5	46 522	72,66	91,46	2,0%

Note : Le point de départ pour le calcul des valeurs ajustées selon l'inflation est l'année 2001.

1.3.3 Coût des immobilisations nettes en fonction de la capacité du réseau de transport en MW

- 1 L'évolution du ratio correspondant au coût des immobilisations nettes en fonction de la
- 2 capacité du réseau de transport est présentée au tableau 9.

Tableau 9
Coût des immobilisations nettes en fonction
de la capacité du réseau de transport en MW

Indicateur	Années historiques					
	Exercices terminés le 31 décembre					
	2013	2014	2015	2016	2017	
Évolution du coût des immobilisations	Unité de mesure					
• Coût des immobilisations nettes sur la capacité du réseau de transport	k\$/MW	408,95	415,06	428,31	433,02	447,33

- 3 Le résultat obtenu en 2017 permet d'observer une légère hausse du ratio par rapport à celui
- 4 de 2016, due aux coûts des nouvelles mises en service d'équipements et des MW
- 5 additionnels découlant de celles-ci.

1.3.4 Coût total en fonction de la valeur totale de l'actif

- 6 Le tableau 10 présente les résultats de 2013 à 2017 de l'indicateur du coût total / valeur
- 7 totale de l'actif et ce, respectivement pour les lignes et pour les postes. Outre l'analyse des

- 1 résultats du Transporteur présentée ci-dessous, la Régie peut comparer les résultats du
2 Transporteur à la moyenne des résultats des entreprises participant au balisage de PA
3 Consulting et, à partir de 2016, de la firme First Quartile Consulting⁸.

Tableau 10
Coût total par rapport à la valeur totale de l'actif

Indicateur	Années historiques					
	Exercices terminés le 31 décembre					
	2013	2014	2015	2016	2017*	
Évolution du coût total par rapport à la valeur totale de l'actif						
• Lignes Coût total / valeur totale des actifs	%	3,52	7,81	3,16	1,54	6,30
• Postes Coût total / valeur totale des actifs	%	8,36	7,94	10,93	8,27	8,28

* Les résultats de 2017 sont préliminaires, le rapport officiel de First Quartile ne sera disponible qu'à l'automne 2018.

- 4 En 2017, le niveau de mises en service lié aux lignes a connu une très forte hausse,
5 notamment à la suite de la mise en service de la Ligne Romaine 4, générant un résultat de
6 6,30 %. N'eût été de la mise en service de cette ligne, le résultat aurait été de 2,53 %, en
7 hausse de 64 % comparativement au résultat de l'année 2016.

- 8 L'indicateur lié aux postes démontre un résultat légèrement sous la moyenne de 8,45 %
9 pour les cinq dernières années.

1.4 Indicateurs environnementaux

- 10 Le Transporteur présente, dans les sections suivantes, les résultats et une analyse des
11 indicateurs de la performance environnementale (« IPE ») reconnus par la Régie⁹.

1.4.1 Maîtrise intégrée de la végétation dans les emprises de lignes de transport

Superficie totale des emprises à entretenir

- 12 Le tableau suivant présente les résultats de cet indicateur pour les années 2013 à 2017.
13 En 2017, la superficie totale des emprises de lignes de transport à entretenir était de
14 176 745 hectares, une valeur légèrement supérieure à celle de 2016.

⁸ HQT-3, Document 3, sections 2.1 et 2.2.

⁹ D-2012-059, par. 51 à 58.

Tableau 11
Superficie totale des emprises à entretenir (ha)

2013	2014	2015	2016	2017
170 246	170 237	172 709	172 961	176 745

Superficie traitée mécaniquement et sélectivement à l'aide de phytocides

- 1 En 2017, 18 158 hectares ont été traités, dont environ 5 % l'ont été à l'aide de phytocides.
- 2 Le Transporteur continue d'appliquer les principes de la maîtrise intégrée de la végétation
- 3 dans un horizon à plus long terme incluant l'utilisation de phytocides. Cependant, il est
- 4 important de rappeler que le Transporteur utilise une très faible quantité par rapport au total
- 5 des ventes de pesticides au Québec.

Tableau 12
Superficie traitée mécaniquement et sélectivement (ha)

	2013	2014	2015	2016	2017
Superficie traitée mécaniquement	11 619	20 312	11 011	12 010	17 294
Superficie traitée sélectivement à l'aide de phytocides	86	82	705	255	864
Superficie traitée totale	11 705	20 394	11 716	12 265	18 158
% Traité mécaniquement / Total traité	99	99	94	98	95

1.4.2 Gestion des matières résiduelles et des huiles isolantes minérales

Matières résiduelles (MR)

- 6 Le tableau 13 présente les résultats de l'IPE sur la gestion des matières résiduelles. La
- 7 dernière colonne du tableau fournit les explications sur les données.

Tableau 13
Gestion des matières résiduelles

Produit		2013	2014	2015	2016	2017	Commentaires
Cartouches et accessoires d'imprimantes (nombre)	Achat	2 470	2 299	2 119	2 065	2 195	84 % des cartouches en bon état ont été remises à neuf. 16 % ont été recyclées.
	Récupération	3 457	2 796	2 237	1 644	1 689	
Matériel informatique (nombre)	Achat	1095	1894	1373	622	1 235	Le matériel informatique et électronique est récupéré par une entreprise qui emploie des personnes ayant des difficultés fonctionnelles. Après l'effacement des données, le matériel est revendu ou donné à des organismes de charité. Les appareils désuets ou endommagés sont démontés et recyclés. La migration vers Windows 7 a fait en sorte que les acquisitions ont été élevées durant la période du plan de renouvellement, mais moindres en 2016. En conséquence, les récupérations ont été également moindres en 2017.
	Récupération	545	821	1733	1073	369	
Métal (tonnes)	Achat	s. o.	s. o.	s. o.	s. o.	s. o.	Les métaux sont vendus pour recyclage.
	Récupération	2 290	1 327	1 576	1 759	1 994	
Papier et carton	Achat	43	39	38	32	27	Les achats consistent en du papier. En 2017, ils ont diminué de 5 t par rapport à 2016. Les données 2017 sur la récupération ne sont pas disponibles.
	Récupération	194	486	148	132	n. d.	
Porcelaine (tonnes)	Achat	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.	Les isolateurs sont concassés. Le métal est retiré puis recyclé, et la porcelaine est utilisée principalement comme matériel de recouvrement dans les sites d'enfouissement. L'augmentation des démantèlements en 2017 explique le volume de 2017.
	Récupération	71	78	102	140	525	
Vêtements (kg)	Achat	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	La récupération est effectuée par les centres de formation en entreprise et récupération (CFER) d'Alma et de Boucherville. Les vêtements encore utilisables sont reconditionnés et vendus. Les vêtements défraîchis sont recyclés lorsque possible.
	Récupération	1 339	1 163	930	1 028	871	

Huile isolante minérale (HIM)

- 1 Le tableau 14 présente les résultats de l'IPE sur la gestion des huiles isolantes minérales.
- 2 Le pourcentage des HIM réemployées en 2017 (97,5 %) est supérieur à la dernière année
- 3 ainsi qu'à la moyenne des cinq dernières années. L'augmentation du volume en 2017
- 4 s'explique par la centralisation des activités de traitement des huiles isolantes dans
- 5 l'entreprise. Ce changement a favorisé une meilleure prise en charge et un meilleur suivi à
- 6 la fois dans les chantiers et dans les deux centres de régénération des huiles isolantes de
- 7 l'entreprise.

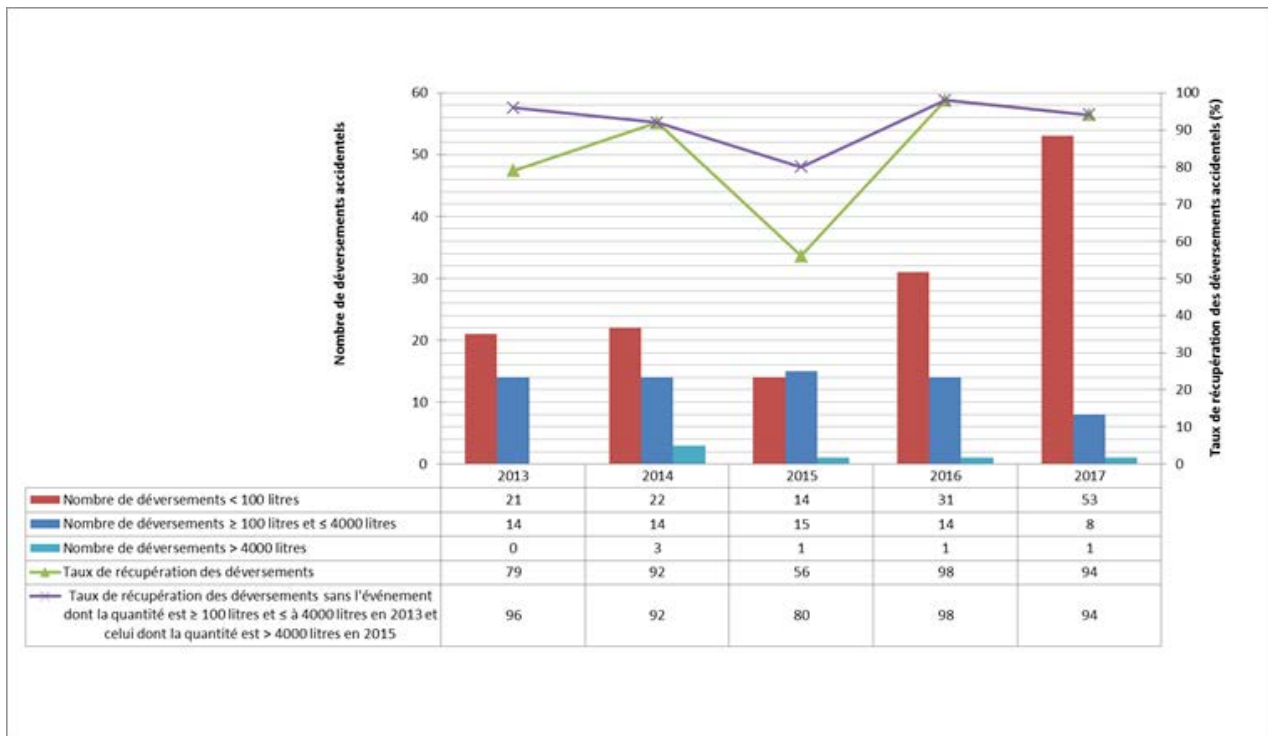
Tableau 14
Gestion des huiles isolantes minérales

Traitement appliqué aux huiles isolantes (litre)	2013	2014	2015	2016	2017
Volume d'huile isolante régénérée dans l'un des centres de régénération d'Hydro-Québec et éventuellement réemployée dans les équipements électriques.	588 114	106 818	587 199	1 047 924	1 221 980
Volume d'huile isolante régénérée directement sur le site de l'équipement (par exemple dans les postes de transport) et éventuellement réemployée.	892 232	2 172 047	1 874 115	198 464	3 138 347
Volume d'huile isolante régénérée par un fournisseur externe et éventuellement réemployée dans les équipements électriques.	1 902 783	2 158 693	905 261	1 945 061	2 199 021
Volume total d'huile isolante RÉEMPLOYÉE (litre) (A)	3 383 129	4 437 558	3 366 575	3 191 449	6 559 348
Volume d'huile isolante RECYCLÉE (par exemple utilisée par des recycleurs à d'autres fins comme ajout pour l'asphalte ou pour en faire des huiles lubrifiantes)	0	0	0	0	0
Volume d'huile isolante VALORISÉE (par exemple utilisation de la valeur calorifique à des fins de chauffage ou de production d'énergie)	785 538	374 390	240 273	440 963	169 511
Volume d'huile isolante ÉLIMINÉE (par exemple incinérée comme déchet sans en recouvrer l'énergie calorifique)	0	0	0	0	1 261
Volume d'huile isolante RECYCLÉE, VALORISÉE ET ÉLIMINÉE (litre) (B)	785 538	374 390	240 273	440 963	170 772
Volume d'huile isolante RÉCUPÉRÉE (C) = A+B	4 168 667	4 811 948	3 606 848	3 632 412	6 730 120
Volume d'huile neuve achetée	0	0	0	0	0
Proportion d'huile RÉEMPLOYÉE (A)/(C)	81,2 %	92,2%	93,3 %	87,9 %	97,5 %

1.4.3 Gestion des déversements accidentels dans l'environnement

- 1 Le tableau 15 présente l'évolution du nombre de déversements de 2013 à 2017, et ce, selon
- 2 la quantité de litres déversés.

Tableau 15
Déversements accidentels dans l'environnement



- 1 Le nombre de déversements total pour l'année 2017 a augmenté par rapport à 2016 pour le
- 2 Transporteur, particulièrement pour les déversements de très faible quantité (moins de 100
- 3 litres), comme le montre le tableau 15.
- 4 Le taux de récupération des déversements 2017 est comparable à la moyenne des années
- 5 précédentes.

2 Objectifs corporatifs

- 6 Le Transporteur présente pour 2017 et 2018 des informations sur les objectifs corporatifs
- 7 qui sont établis aux fins de la rémunération incitative, laquelle comprend également un volet
- 8 individuel.

2.1 Objectifs corporatifs pour l'année 2017

- 1 Le tableau 16 présente les objectifs corporatifs et les résultats atteints par le Transporteur
- 2 pour l'année 2017.

Tableau 16
Objectifs corporatifs et résultats 2017

Division Hydro-Québec – TransÉnergie		OBJECTIFS CORPORATIFS 2017 Pour fins de rémunération incitative				Évaluation des résultats 2017		
DÉCLENCHEUR		Pondération maximale	Seuil * (Pondération maximale X 0%)	Cible * (Pondération maximale X 66,6%)	Idéal * (Pondération maximale X 100%)	Résultat réel	Pondération accordée	Résultat de la division (%)
Le bénéfice provenant des activités poursuivies d'Hydro-Québec, établi selon les PCGR des États-Unis, devra au moins être égal à 2 000 M\$, soit le bénéfice net prévu au Plan d'affaires basé sur un ajustement tarifaire de 1,6% et avant prise en compte du mécanisme de traitement des écarts de rendement (MTER). Le déclencheur sera ajusté en fonction des décisions tarifaires de la Régie de l'énergie. Il pourra également être ajusté pour tenir compte d'événements exceptionnels hors du contrôle de la Direction survenus en cours d'année et ayant un impact majeur sur le bénéfice net, notamment un nouveau contrat spécial accordé par le gouvernement du Québec ou une faible hydraullicité. Le déclencheur financier s'applique à l'ensemble des objectifs corporatifs, à l'exception de ceux de Vérification interne.								
CATÉGORIE A : CLIENTS		30%						
Évolution de la satisfaction générale de la population à l'égard d'Hydro-Québec		1,5	87%	89%	≥ 90%	92%	1,50	
Taux de réalisation de la maintenance stratégique (% d'ordre de travail de maintenance réalisé par rapport au plan annuel arrêté au 30 avril, incluant les avis associés aux projets d'investissements et la reprise des activités suite à la décision de la Régie)		3,5	80%	82%	85%	98%	3,50	
Limiter l'évolution de l'indisponibilité forcée sur le réseau (nombre d'événements)		2,0	< 6 894 < 5874	< 6 828 < 5827	< 6 762 < 5743	6 169	0,00	
Limiter le nombre de CHI (Client heure interrompu) (excluant les événements exceptionnels selon la norme 1366-2012 de l'Institute of Electrical and Electronics Engineers)		2,0	< 2 900 000	< 2 520 000	< 1 888 000	2 235 849	1,63	
Total de la catégorie A		9,0					6,63	
CATÉGORIE B : EMPLOYÉS		20%						
Indice global d'engagement (IGE) des employés d'Hydro-Québec lors du sondage de l'automne 2017 (résultats de HQT)		3,0	59%	62%	64%	68%	3,00	
Taux de fréquence des accidents avec perte de temps et assistance médicale (par 200 000 heures travaillées) (résultats de HQT)		3,0	2,77	2,52	2,36	2,66	0,87	
Total de la catégorie B		6,0					3,87	
CATÉGORIE C : ACTIONNAIRE		50%						
Bénéfice net réglementaire ⁽¹⁾		7,5	s/o	Bénéfice net réglementaire selon le dossier tarifaire à 489 M\$	Cible + niveau des charges d'exploitation de HQ égal au PA 2017	534 M\$ + niveau des charges d'exploitation HQ < PA	7,50	
Réaliser les mises en service de projets (selon liste des projets en annexe)		7,5	7	8	10	11	7,5	
Total de la catégorie C		15,0					15,00	
PONDERATION TOTALE		30,0					25,50	85,00%

(1) La cible et l'idéal seront ajustés des décisions de la Régie de l'énergie à la requête R-3981-2016.
* Résultat intermédiaire entre le seuil et la cible : Pondération maximale X ((Résultat - Seuil) / (Cible - Seuil)) X 66,6%
Résultat intermédiaire entre la cible et l'idéal : Pondération maximale X (66,6 + ((Résultat - Cible) / (Idéal - Cible)) X 33,4%)

ANNEXE



OBJECTIFS CORPORATIFS 2017

Pour fins de rémunération incitative

Division Hydro-Québec - TransÉnergie

CATÉGORIE C : ACTIONNAIRE	Pondération maximale	Seuil * (Pondération maximale X 0%)	Cible * (Pondération maximale X 66,8%)	Idéal * (Pondération maximale X 100%)	Évaluation des résultats 2017	
					Résultat réel	Pondération accordée
Réalisation en 2017 des mises en service de projets	7,5	7	8	10	11	7,50
1. Raccordement des centrales du complexe la Romaine (ligne 735 kV Montagnais-RO4 et poste Montagnais)					1	
2. Reconstruction du poste De Lorimier 315-25 kV					0	
3. Nouvelle ligne Chamouchouane- Bout-de-l'Île 735 kV (lignes 735 kV BDI/Boucherville et LaVérendrye/Duvermay, ligne 315 kV section 7 km, départ de ligne BDI)					1	
4. Nouveau poste Fleury 315-25 kV					1	
5. Poste Manicouagan-Remplacement du transformateur T1					1	
6. Poste Duvermay réfection du CS22					1	
7. Poste Radisson Remplacement transformateurs T2 & T3					1	
8. Nouvelle ligne 120 kV Langlois Vaudreuil-Soulanges					1	
9. Poste Châteauguay rempl syst. comm & prot. CLC-102					1	
10. Projet de remplacement des disjoncteurs PK (au moins 190 disjoncteurs)					1	
11. Projets de remplacement isolateurs (au moins 800 structures)					1	
12. Poste Blainville ajout d'un 3e transformateur 315 kV					1	

2.1.1 Évolution de la satisfaction générale de la population

- 1 L'analyse de la satisfaction générale de la population est en lien avec l'ensemble des
- 2 activités d'Hydro-Québec. En 2017, Hydro-Québec a atteint un taux de satisfaction de 92%,
- 3 soit au-delà de l'idéal fixé à 90%.

2.1.2 Taux de réalisation de la maintenance stratégique

- 4 Le taux de réalisation de la maintenance stratégique a été de 98% en 2017, soit une
- 5 performance bien au-delà de l'idéal fixé à 85%.
- 6 Le Transporteur rappelle qu'il a introduit l'indicateur Taux de réalisation de la maintenance
- 7 stratégique en 2017 dont la composition s'articule autour d'éléments sensibles et critiques

1 en matière de maintenance, de projets et de sécurité. Conséquemment, un haut taux de
2 réalisation annuel est nécessaire, considérant l'impact sur la fiabilité du réseau. Le taux de
3 réalisation de la maintenance stratégique est suivi mensuellement par la haute direction du
4 Transporteur (hebdomadairement pour certains éléments) afin de renforcer les actions
5 proactives supportant l'atteinte des objectifs. L'agilité procurée par ces suivis, combinés aux
6 autres pistes d'efficience mises en place par le Transporteur comme la mise sur pied du
7 Centre de Gestion des Activités de Transport (« CGAT ») a contribué à l'atteinte d'un taux
8 au-delà de l'idéal.

2.1.3 Limiter l'évolution de l'indisponibilité forcée sur le réseau

9 L'analyse du résultat du Transporteur pour cet indicateur est présentée à la section 1.2.4.
10 En 2017, le Transporteur a atteint un résultat de 6 169, ce qui ne lui permet pas d'atteindre
11 le seuil.

2.1.4 Limiter le nombre de CHI (client heure interrompu)

12 Le nombre de CHI a été de 3 117 179. Toutefois, ce résultat inclut l'événement exceptionnel
13 survenu au poste Frontenac-1 (voir section 1.2.3 sur l'indice de continuité normalisé). Si on
14 exclut cet événement, le résultat est de 2 235 849 CHI, situant la performance entre la cible
15 de 2 520 000 CHI et l'idéal fixé à 1 888 000 CHI.

2.1.5 Indice global d'engagement des employés

16 L'indice global d'engagement des employés (« IGE ») de l'édition 2017 du Sondage Écoute
17 du personnel du Transporteur est de 68%, situant sa performance au-delà de l'idéal fixé à
18 64%. Ce résultat représente également une amélioration significative comparativement au
19 résultat de 59% obtenu en 2016.

2.1.6 Taux de fréquence des accidents avec perte de temps et assistance médicale (par 200 000 heures travaillées)

20 Cet indicateur représente le nombre d'accidents entraînant des blessures avec assistance
21 médicale et perte de temps par tranche de 200 000 heures travaillées. En 2017, le taux de
22 fréquence des accidents s'est élevé à 2,66. L'objectif a donc été atteint entre le seuil et la
23 cible.

2.1.7 Bénéfice net réglementaire

24 Cet indicateur vise l'atteinte d'un bénéfice net réglementaire. En 2017, le Transporteur a
25 atteint l'idéal avec un bénéfice net réglementaire avant partage de 533,8 M\$ et des charges
26 d'exploitation d'Hydro-Québec moindres qu'au plan d'affaires 2017.

2.1.8 Réalisation des mises en service de projets

1 En 2017, le Transporteur a atteint l'idéal avec un résultat de onze mises en service de
2 projets sur les dix attendues à l'idéal.

2.2 Objectifs corporatifs pour l'année 2018

3 Le tableau 17 présente les objectifs corporatifs pour l'année 2018. Le Transporteur a
4 reconduit en 2018 les objectifs sur l'Évolution de la satisfaction générale de la population à
5 l'égard d'Hydro-Québec, le Taux de réalisation de la maintenance stratégique, le Nombre de
6 CHI (Client heure interrompu), le Bénéfice net réglementaire et la Réalisation des mises en
7 service de projets. Seuls les niveaux de seuil, cible et idéal ont été révisés pour ces
8 objectifs. L'objectif lié au Taux de fréquence des accidents avec perte de temps et
9 assistance médicale a été révisé pour calculer le nombre d'accidents avec perte de temps
10 ou assignation temporaire. Afin de mieux refléter les orientations de son plan directeur et du
11 plan stratégique de l'entreprise, notamment en ce qui a trait à la qualité du service, au taux
12 de satisfaction de la clientèle, à la santé et sécurité et au déploiement de la gestion de la
13 performance, le Transporteur a intégré en 2018 six nouveaux objectifs Ces nouveaux
14 objectifs sont le Taux de satisfaction au sondage des clients de la charge locale et des
15 clients des services de transport de point à point, la Réalisation des actions transversales
16 prévues au plan d'action d'entreprise, le Nombre d'observations terrains prévues au plan
17 d'entreprise en santé, sécurité du travail (« SST »), l'Absence de décès d'employé (HQ ou
18 entrepreneurs) où le Transporteur est maître d'œuvre, le Pourcentage d'unités ciblées ayant
19 atteint le niveau de maturité attendu dans le déploiement du système de gestion
20 (Transformation organisationnelle) et la Pérennité des automatismes et projet MSCR¹⁰.

21 Le Transporteur rappelle que le coût du régime de rémunération incitative selon la
22 performance est estimé en prenant pour hypothèse un degré d'atteinte des résultats à la
23 cible de 67 %, comme présenté à la section 1.1.5 de la pièce HQT-6, Document 3.

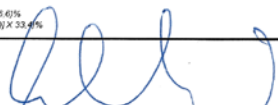
¹⁰ « Projet MSCR » correspond au projet de remplacement des systèmes de conduite du réseau (« SCR »).

Tableau 17
Objectifs corporatifs 2018


Hydro Québec		OBJECTIFS CORPORATIFS 2018			
Pour fins de rémunération incitative					
Division Hydro-Québec – TransÉnergie					
DÉCLENCHEUR	Le bénéfice provenant des activités poursuivies d'Hydro-Québec, établi selon les PCGR des États-Unis, devra au moins être égal à 2 250 M\$, basé sur un ajustement tarifaire de 1,1 % et avant prise en compte du mécanisme de traitement des écarts de rendement (MTER). Le déclencheur sera ajusté en fonction des décisions tarifaires de la Régie de l'énergie. Il pourra également être ajusté pour tenir compte d'événements exceptionnels hors du contrôle de la Direction survenus en cours d'année et ayant un impact majeur sur le bénéfice net. Le déclencheur financier s'applique à l'ensemble des objectifs corporatifs, à l'exception de ceux de Vérification interne.				
	Pondération maximale	Seuil * (Pondération maximale X 0%)	Cible * (Pondération maximale X 66,6%)	Idéal * (Pondération maximale X 100%)	
CATÉGORIE A : CLIENTS	30%				
Evolution de la satisfaction générale de la population à l'égard d'Hydro-Québec	1,0	87%	89%	≥ 90%	
Limiter le nombre de CHI (Client heure interrompu) (excluant les événements exceptionnels selon la norme 1366-2012 de l'Institute of Electrical and Electronics Engineers)	3,0	< 2 900 000	< 2 520 000	< 1 888 000	
Taux de satisfaction au sondage des clients de la charge locale et des clients de point à point (moyenne des résultats des 2 évaluations, résultats sur 10)	2,0	8,25	8,45	8,65	
Taux de réalisation de la maintenance stratégique (% d'ordre de travail de maintenance réalisé par rapport au plan annuel arrêté au 30 avril, incluant les avis associés aux projets d'investissements et la reprise des activités suite à la décision de la Régie)	3,0	80%	83%	85%	
Total de la catégorie A	9,0				
CATÉGORIE B : EMPLOYÉS	20%				
Taux de fréquence OSHA DART - nombre d'accidents avec pertes de temps ou assignations temporaires survenus dans l'année 2018 et liés au travail (par 200 000 heures travaillées) - Résultats d'HQT	0,5	2,47	2,30	2,11	
Réalisation des actions transversales prévues pour 2018 du Plan d'action d'entreprise en SST déposé en 2017 et des actions prévues pour 2018 au plan d'action spécifique à HQT	0,5	75% des actions réalisées	85% des actions réalisées	95% des actions réalisées	
Réaliser le nombre d'observations prévues (accompagnements) à titre de Président d'HQT au programme d'observation terrain de chaque unité prévu au plan d'entreprise en santé et sécurité du travail	1,5	Établir le programme d'observations terrain d'HQT et réaliser 2 observations	Réaliser 3 observations	Réaliser 4 observations	
Aucun décès d'employé d'Hydro-Québec ou d'employé d'entrepreneur œuvrant sur des chantiers où HQT est maître d'œuvre	1,5	s/o	s/o	Aucun décès	
Transformation organisationnelle : pourcentage d'unités ciblées (cadres supérieurs et de direction) au niveau d'HQT ayant atteint le niveau de maturité attendu dans le déploiement du système de gestion (étape 1 : revues de performance et rencontres avec tableaux de bord)	2,0	70%	80%	90%	
Total de la catégorie B	6,0				
CATÉGORIE C : ACTIONNAIRE	50%				
Bénéfice net ⁽¹⁾	7,5	S/O	Bénéfice net réglementaire selon le dossier tarifaire à 512 M\$	Cible + niveau du bénéfice net HQ égal au PA 2018 (2 475 M\$)	
Réaliser les mises en service de projets (selon liste des projets en annexe)	5,5	7	8 *	10	
Pérennité des automatismes et projet MSCR	2,0	Publication d'un appel de proposition pour le remplacement des systèmes de contrôle du réseau	Seuil + Mise en service de la portion automatismes d'un des deux postes (Kildare ou St-Chrysostome)	Seuil + Mise en service de la portion automatismes des deux postes (Kildare et St-Chrysostome)	
Total de la catégorie C	15,0				
PONDÉRATION TOTALE	30,0				

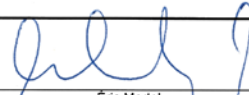
(1) La cible sera ajustée des décisions de la Régie de l'énergie à la requête R-4012-2017

* Résultat intermédiaire entre le seuil et la cible : Pondération maximale X ((Résultat - Seuil) / (Cible - Seuil)) X 66,6%
Résultat intermédiaire entre la cible et l'idéal : Pondération maximale X (66,6 + ((Résultat - Cible) / (Idéal - Cible)) X 33,4%)


Eric Martel
Président-directeur général

ANNEXE

 OBJECTIFS CORPORATIFS 2018 Pour fins de rémunération incitative				
Division Hydro-Québec - TransÉnergie				
	Pondération maximale	Seuil * (Pondération maximale X 0%)	Cible * (Pondération maximale X 66,6%)	Idéal * (Pondération maximale X 100%)
CATÉGORIE C : ACTIONNAIRE				
Réalisation en 2018 des mises en service de projets	7,5	7	8	10
1. Nouvelle ligne à 735 kV Chamouchouane - Bout-de-l'île				
2. Nouveau poste Judith-Jasmin - section 735 kV du poste et Bouclage de la ligne existante 7046				
3. Nouveau poste Gracefield (120-25 kV) et ligne Paugan - Maniwaki				
4. Projets de remplacement d'isolateurs (1250 structures) (quantité)				
5. Ajout d'inductances shunt - Poste Grand-Brûlé / Appalaches / Bersimis 1 et 2				
6. Poste Guy 315-25kV - ajout 2 départs 25 kV				
7. Poste Langelier - remplacement complet du poste sous enveloppe métallique 315kV				
8. Poste Duvernay - Remplacement systèmes démarrage CS23				
9. Poste Manicouagan - Intégration de la cuve monophasée T2 et remplacement du disjoncteur 700-8				
10. Remplacement système de commande & protection - Compensation série aux Postes Chibougamau et Montagnais				
11. Poste Aqeduc - pérennité 315-120kV & 25kV - Remplacement des protections: CEPA (20), L3073, L1200 et L1165				
12. Poste Mont-Laurier ajout de condensateurs				



Eric Martel
Président-directeur général

2.2.1 Évolution de la satisfaction générale de la population à l'égard d'Hydro-Québec

1 Cet objectif découle de l'un des quatre grands objectifs du Plan stratégique 2016-2020
2 d'Hydro-Québec. L'entreprise priorise la mise en place de mesures afin de mieux répondre
3 aux besoins de celle-ci. Les cibles ont été établies en tenant compte des améliorations
4 réalisées dans les dernières années. Ainsi, pour 2018, un maintien de la performance de
5 2017 est visé. L'écart entre le seuil, la cible et l'idéal est de 2 %, ce qui représente un défi
6 de performance considérant que les résultats émanent de sondages auprès de la clientèle
7 et que certains événements périodiques peuvent influencer les résultats de ceux-ci. Par
8 conséquent, les pourcentages visés ont été maintenus pour l'année 2018. Comme l'objectif
9 visé est un maintien, le Transporteur a diminué à 1,0 la pondération de cet objectif.

2.2.2 Limiter le nombre de CHI (Client heure interrompu)

10 L'objectif de limiter le nombre de CHI découle de l'objectif du Plan stratégique d'améliorer
11 les services à la clientèle, soit d'assurer la continuité de service. Cet indicateur repose sur la
12 somme des durées en heure des interruptions multipliée par la somme des clients qui ont
13 été affectés. L'indice inclut toutes les interruptions de service liées aux postes satellites pour
14 une période donnée mais exclut les interruptions liées aux clients *Grandes entreprises* et les
15 événements exceptionnels. Cet indicateur, dérivé de l'indice de continuité - Transport
16 (« IC - Transport »), est affecté par des événements climatiques et environnementaux et
17 présente une volatilité importante de la performance sur les années historiques de
18 référence. Le seuil de l'indicateur est évalué au niveau de 2 900 000, seuil ambitieux qui
19 correspond à la pire performance des cinq dernières années. La cible est établie en
20 considérant la moyenne des résultats des dernières années. Pour atteindre l'idéal, le
21 nombre de CHI doit être inférieur à 1 888 000. Cet idéal n'a été atteint qu'à deux reprises
22 durant les cinq dernières années. La pondération de cet objectif est établie à 3,0.

2.2.3 Taux de satisfaction au sondage des clients de la charge locale et des clients de point à point

23 Ce nouvel objectif de satisfaction reprend les deux indicateurs de satisfaction de la clientèle
24 déposés dans chaque dossier tarifaire du Transporteur ayant un poids égal. L'objectif 2018
25 reflète la volonté du Transporteur d'accroître la satisfaction de ses clients puisque la valeur
26 à l'idéal de 8,65 est une amélioration par rapport au résultat de 2017 de 8,5. La pondération
27 de cet objectif est établie à 2,0.

2.2.4 Taux de réalisation de la maintenance stratégique

28 Pour l'année 2018, l'indicateur Taux de réalisation de la maintenance stratégique capture
29 quatre volets correspondant à un échantillon représentatif des éléments de suivi de la

1 charge de travail du Transporteur. Il vise un taux de réalisation de la maintenance
2 stratégique des éléments planifiés suivants :

- 3 • maintenance systématique (augmentation de 61% par rapport à 2017) ;
- 4 • mises en service des projets ciblés correspondant aux soixante-quatre projets de
5 plus grande valeur (portefeuille plus large que seulement les disjoncteurs de
6 modèles PK remplacés en 2017) ;
- 7 • maintenance conditionnelle prioritaire (suivi du budget spécifique accordé dans la
8 décision D-2018-021) ;
- 9 • programme de mise en conformité des MALT (suivi du budget spécifique accordé
10 dans la décision D-2018-021).

11 Le Transporteur tient à souligner que l'atteinte de cet objectif requiert des efforts multiples et
12 des actions proactives qui s'articulent autour d'une coordination des activités de
13 maintenance et de projets, d'une optimisation des retraits des équipements du réseau et de
14 l'assurance d'une exploitation sécuritaire de ses installations. La pondération de cet objectif
15 est établie à 3,5.

2.2.5 Taux de fréquence des accidents avec perte de temps ou assignation temporaire (par 200 000 heures travaillées)

16 L'objectif du taux de fréquence de chaque unité d'affaires est établi à partir d'un objectif
17 d'entreprise commun.

18 Le niveau d'objectif pour chaque unité d'affaires est basé sur le même pourcentage de
19 réduction que celui du taux de fréquence de l'entreprise. L'organisation a établi un plan de
20 réduction de la fréquence sur cinq ans qui vise l'atteinte de 1,00 en 2021.

- 21 • seuil de 2,47 : Moyenne des 3 dernières années ;
- 22 • cible de 2,30 : Réduction de 7% de la moyenne 3 ans ;
- 23 • idéal de 2,11 : Réduction de 14% de la moyenne 3 ans.

24 La mesure de la fréquence a été officiellement ajustée le 1^{er} janvier 2018 afin de mieux
25 représenter les accidents ayant un impact sur la réalisation des travaux, soit les pertes de
26 temps et les assignations temporaires.

1 La pondération de cet objectif est fixée à 0,5 en 2018.

2.2.6 Réalisation des actions transversales prévues pour 2018 du Plan d'action d'entreprise en SST

2 À la suite des diagnostics de firmes externes, les unités d'affaires ont collaboré avec la
3 Direction – Santé et sécurité à l'établissement d'un plan d'action d'entreprise 2017-2020
4 dont les stratégies d'amélioration de la santé et sécurité du travail visent à assurer que
5 l'entreprise fait tout pour protéger la santé et la sécurité des personnes travaillant pour elle.
6 Le plan s'articule autour de quatre volets : vision et leadership, gestion des risques,
7 approche de gestion de la SST et performance. Les niveaux d'objectif sont communs pour
8 chaque unité d'affaires.

9 • seuil : 75 % des actions réalisées ;

10 • cible : 85 % des actions réalisées ;

11 • idéal : 95 % des actions réalisées.

12 La pondération de cet objectif est fixée à 0,5 en 2018.

2.2.7 Réaliser le nombre d'observations prévues au programme d'observation terrain

13 Afin d'accroître la présence terrain de toute la ligne hiérarchique, par la gestion sur le terrain
14 (aller voir) et le développement du leadership en action, chaque président doit établir un
15 programme d'observations terrain spécifique et chaque niveau de gestion de l'unité doit
16 réaliser le nombre d'observations terrain attendus par ce programme.

17 Les programmes se basent sur le nombre d'observations terrain minimal établi par la
18 Direction – Santé et sécurité.

19 • seuil : Établir le programme d'observations terrain d'HQT et réaliser deux
20 observations ;

21 • cible : Réaliser 3 observations ;

22 • idéal : Réaliser 4 observations.

23 La pondération de cet objectif est fixée à 1,5 en 2018.

2.2.8 *Aucun décès d'employé d'Hydro-Québec ou d'employé d'entrepreneur œuvrant sur des chantiers où HQT est maître d'œuvre*

1 L'absence de décès est l'une des mesure de performance permettant de faire la
2 démonstration que l'entreprise s'assure de protéger la santé et la sécurité des personnes
3 travaillant pour l'entreprise incluant les employés des entrepreneurs des chantiers dont elle
4 est maître d'œuvre. Aucun décès (idéal seulement). La pondération de cet objectif est fixée
5 à 1,5 en 2018.

2.2.9 *Transformation organisationnelle*

6 Ce nouvel objectif vise à appuyer la mise en place d'une nouvelle culture d'entreprise et
7 l'amélioration de la performance organisationnelle. Pour ce faire, Hydro Québec a amorcé
8 une importante transformation qui repose sur différents leviers dont la mise en place d'un
9 système de gestion d'entreprise.

10 Dans le cadre du déploiement de ce dernier, les cadres supérieurs (présidents,
11 vice-présidents, directeurs principaux et directeurs) doivent d'ici la fin de l'année structurer
12 des rencontres quotidiennes et des revues de performance mensuelles avec leur équipe de
13 gestion.

14 L'atteinte de l'objectif repose sur différentes actions qui visent la maîtrise de ces deux
15 activités. Pour assurer une uniformité et la qualité de l'exercice, trois intervenants distincts
16 doivent observer et donner une rétroaction dans le cadre de la tenue de l'une ou l'autre des
17 activités. Ils doivent aussi s'auto-évaluer par rapport à leur maîtrise des divers critères de
18 maturité composant ces deux activités. Cette auto-évaluation devra être signée
19 conjointement par chacun des membres de leur équipe.

20 Il a été convenu que tous les gestionnaires soient mutuellement responsables de l'atteinte
21 de cet objectif. La pondération de cet indicateur est de 2,0.

2.2.10 *Bénéfice net réglementaire*

22 Cet indicateur vise l'atteinte d'un bénéfice net réglementaire. En 2018, cet indicateur est
23 reconduit et la cible correspond au bénéfice net réglementaire (selon la décision de la
24 Régie). L'idéal correspond à la cible ainsi que le respect d'un niveau du bénéfice net
25 d'Hydro-Québec égal au Plan d'affaires 2018.

26 Le Transporteur tient à souligner que l'atteinte du bénéfice net réglementaire passe en
27 partie par un respect des budgets autorisés de charges d'exploitation. Le Transporteur
28 estime que la décision D-2018-021 autorisant un montant moindre pour les charges

1 d'exploitation exerce une pression considérable sur ses résultats financiers. La pondération
2 de cet indicateur est maintenue à 7,5 en 2018.

2.2.11 Réalisation des mises en service de projets

3 Les cibles de l'objectif lié à la réalisation des mises en service pour 2018 sont les mêmes
4 que celles de 2016 et 2017. Pour obtenir l'idéal, le Transporteur devra réaliser au minimum
5 10 mises en services sur un total de douze projets majeurs identifiés pour les fins de
6 l'objectif. Le Transporteur réitère le rehaussement apporté en 2016 et maintenu en 2017 en
7 confirmant à nouveau un niveau d'atteinte à 83 %. Les projets identifiés dans le plan sont
8 ceux ayant les plus grandes valeurs monétaires. Le Transporteur rappelle qu'une des
9 difficultés en lien avec l'atteinte de cet objectif est tout le travail de coordination requis pour
10 s'assurer que les mises en service soient finalisées avant la fin d'année. La pondération de
11 cet objectif est établie à 5,5.

2.2.12 Pérennité des automatismes et projet MSCR¹¹

12 Cet objectif est en lien avec une des priorités importantes du Transporteur, soit la pérennité
13 de ses actifs. Dans ce contexte, cet objectif vise à reconnaître les efforts qui doivent être
14 mis en place en 2018 afin de démarrer des projets structurants qui permettront de
15 recommander des solutions de pérennité pour les prochaines années.

16 Le seuil de l'objectif vise la publication d'un appel de propositions pour le remplacement des
17 systèmes de conduite du réseau. Ce projet important doit permettre le remplacement de
18 tous les systèmes de conduite du Transporteur, actifs critiques permettant d'assurer
19 l'exploitation fiable et sécuritaire de son réseau de transport. Le lancement de l'appel de
20 proposition concrétise l'établissement de spécifications techniques détaillées de tous les
21 systèmes de conduite du réseau, des besoins pour le futur de même que les bases du
22 projet de remplacement. Le livrable représente des efforts importants d'équipes
23 multidisciplinaires du Transporteur.

24 La cible et l'idéal visent la mise en service de la portion automatismes de deux postes du
25 Transporteur permettant d'intégrer des nouvelles technologies au niveau des automatismes
26 de postes. Le Transporteur expérimente ainsi à travers la pérennité des automatismes de
27 ces 2 postes considérés témoin, un nouveau virage technologique en lien avec des
28 solutions numériques actuellement disponibles auprès des fournisseurs. Ces livrables

¹¹ « Projet MSCR » correspond au projet de remplacement des systèmes de conduite du réseau (« SCR »).

- 1 représentent également des efforts importants d'équipes multidisciplinaires du Transporteur
- 2 et permettront d'influencer les solutions des prochaines années. La pondération de cet
- 3 objectif est établie à 2,0.

Annexe 1 Indicateurs généraux et données de base pour les ratios de coûts

Tableau A1-1 Indicateurs généraux

	Unités de mesure	Résultats									
		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Satisfaction de la clientèle											
• Satisfaction du client Hydro-Québec Distribution	Indice 1 à 10									7,7	8,1
• Partenariat qualité avec le Distributeur	Indice 1 à 10	8,5	8,5	8,8	9,0	8,7	8,1	8,4	9,0		
• Satisfaction des clients de point à point	Indice 1 à 10	8,3	7,3	8,5	8,7	8,8	8,8	9,0	8,8	8,8	8,9
Fiabilité du service											
• Nombre de pannes et interruptions planifiées	Nombre	988	1 111	882	943	890	1 148	899	916	781	849
• Durée moyenne des pannes et interruptions planifiées	Minutes	59	168	70	109	55	126	71	67	91	76
• Indicateurs de gravités G1 et G2	Nombre	85	77	76	64	67	81	60	82	86	77
• IC-Transport (brut)	Heure/client	0,58	0,57	0,32	0,47	0,39	0,70	0,38	0,31	0,57	0,74
o IC-Opérationnel (brut)	Heure/client	0,32	0,30	0,14	0,29	0,22	0,28	0,13	0,18	0,23	0,33
o Défaillances d'équipement (brut)	Heure/client	0,17	0,09	0,09	0,18	0,10	0,15	0,10	0,08	0,12	0,12
o Incidents (brut)	Heure/client	0,02	0,16	0,02	0,01	0,02	0,06	0,01	0,05	0,04	0,16
o Travaux programmés (brut)	Heure/client	0,13	0,05	0,03	0,10	0,09	0,07	0,02	0,04	0,06	0,05
o IC-Autres (brut)	Heure/client	0,26	0,27	0,18	0,18	0,18	0,42	0,25	0,12	0,34	0,41
o Facteurs climatiques (brut)	Heure/client	0,13	0,13	0,04	0,05	0,03	0,14	0,10	0,03	0,05	0,08
o Faune, environnement et méfaits (brut)	Heure/client	0,09	0,08	0,10	0,06	0,08	0,23	0,10	0,07	0,12	0,29
o Autres (brut)	Heure/client	0,04	0,06	0,04	0,07	0,06	0,05	0,05	0,03	0,17	0,04
• IC-Transport (normalisé)	Heure/client										0,53
o IC-Opérationnel (normalisé)	Heure/client										0,33
o Défaillances d'équipement (normalisé)	Heure/client										0,12
o Incidents (normalisé)	Heure/client										0,16
o Travaux programmés (normalisé)	Heure/client										0,05
o IC-Autres (normalisé)	Heure/client										0,20
o Facteurs climatiques (normalisé)	Heure/client										0,08
o Faune, environnement et méfaits (normalisé)	Heure/client										0,08
o Autres (normalisé)	Heure/client										0,04
• Indicateur d'indisponibilités forcées	Nombre	n/d	4 306	4 220	4 712	4 957	4 905	4 848	5 556	5 879	6 169
• Durée moyenne des interruptions par point de livraison (SAIDI)	Minutes	102	270	99	180	101	176	73	72	83	74
• Fréquence moyenne des interruptions par point de livraison (SAIFI)	Nombre	0,85	0,92	0,68	0,79	0,80	1,07	0,75	0,73	0,67	0,65
Optimisation de l'exploitation											
• CPS1	%	163,0	165,0	162,0	163,0	161,0	162,0	160,0	161,0	161,0	162,0
• CPS2	%	99,8	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Responsabilité sociale											
• Fréquence des accidents de travail	Nb/200 000 hrs travaillées	3,57	4,12	3,28	2,79	2,71	2,83	2,43	2,42	3,41	2,66

Les totaux sont effectués à partir de données non arrondies.

	Unités de mesure	Résultats									
		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Évolution du coût des charges nettes d'exploitation											
• Coûts directs d'exploitation et de maintenance par kilomètre de circuit	k\$/km de circuit	9,59	9,64	9,29	9,40	9,40	9,59	10,58	10,29	10,09	11,67
• Charges nettes d'exploitation en fonction de l'énergie transitée	k\$/GWh	3,11	3,15	3,10	3,14	2,93	3,05	3,22	3,27	3,18	3,59
• Charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité du réseau de transport	k\$/MW	15,27	15,10	14,97	15,39	14,71	15,77	15,85	15,89	15,40	17,41
Évolution du coût de service											
• Coût de service total, excluant les taxes, en fonction de l'énergie transitée	k\$/GWh	12,58	13,32	14,16	13,86	13,42	12,70	13,89	14,03	13,63	14,00
• Coût de service total, excluant les taxes, en fonction de la capacité du réseau de transport	k\$/MW	61,72	63,81	68,35	68,02	67,45	65,58	68,33	68,10	66,06	67,90
Évolution du coût des immobilisations											
• Coût des immobilisations nettes en fonction de l'énergie transitée	k\$/GWh	77,06	81,16	81,72	80,84	79,34	79,20	84,35	88,24	89,35	92,25
• Coût des immobilisations nettes en fonction de la capacité du réseau de transport	k\$/MW	377,96	388,87	394,56	396,70	398,82	408,95	415,06	428,31	433,02	447,33
Évolution du coût total par rapport à la valeur totale de l'actif											
• Lignes Coût total / valeur totale des actifs ¹	%	3,10	3,13	4,06	3,93	3,39	3,52	7,81	3,16	1,54	6,30
• Postes Coût total / valeur totale des actifs ¹	%	8,11	11,20	7,81	8,40	6,73	8,36	7,94	10,93	8,27	8,28
Indicateurs environnementaux											
<u>Maîtrise intégrée de la végétation dans les emprises de lignes</u>											
• Superficie totale des emprises à entretenir	Hectares	163 063	164 105	167 427	174 187	169 996	170 246	170 237	172 709	172 961	176 745
• Superficie traitée mécaniquement	Hectares	16 402	13 948	12 023	13 657	16 577	11 619	20 312	11 011	12 010	17 294
• Superficie traitée sélectivement à l'aide de phytocides	Hectares	4 290	5 256	4 998	3 863	478	86	82	705	255	864
• Superficie traitée mécaniquement et sélectivement à l'aide de phytocides	Hectares	20 692	19 204	17 021	17 520	17 055	11 705	20 394	11 716	12 265	18 158
<u>Gestion des matières résiduelles (MR) et des huiles isolantes minérales (HIM)</u>											
• Taux de réutilisation des huiles isolantes minérales (HIM)	%	92,7	88,4	91,0	88,8	80,1	81,2	92,2	93,3	87,9	97,5
<u>Gestion des déversements accidentels dans l'environnement</u>											
• Déversements accidentels	Nombre	41	37	37	26	56	35	39	30	46	62
• Déversements accidentels de moins de 100 litres	Nombre	24	22	26	16	41	21	22	14	31	53
• Déversements accidentels entre 100 litres et 4 000 litres	Nombre	16	13	10	10	15	14	14	15	14	8
• Déversements accidentels de plus de 4 000 litres	Nombre	1	2	1	0	0	0	3	1	1	1
• Taux de récupération des déversements	%	90	92	58	95	92	79	92	56	98	94

¹ Les résultats de 2017 sont préliminaires, le rapport officiel du nouveau balisage de First Quartile ne sera disponible qu'à l'automne 2018.

Tableau A1-2 Données de base pour les ratios de coûts

Numérateurs	Unités de mesure	Résultats									
		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Coûts directs d'exploitation, de maintenance	M\$	377,7	384,9	374,2	380,2	380,2	388,3	432,0	421,2	413,5	480,4
Charges nettes d'exploitation	M\$	638,6	639,3	634,4	661,5	633,2	683,6	707,5	719,8	702,5	807,4
Coût des immobilisations nettes (au 31 décembre)	M\$	15 811,5	16 464,6	16 725,9	17 046,4	17 168,2	17 723,6	18 526,6	19 401,1	19 754,5	20 749,1
Coût du service total excluant les taxes	M\$	2 582,1	2 701,9	2 897,6	2 922,7	2 903,6	2 842,0	3 049,8	3 084,8	3 013,5	3 149,4
Coût total des lignes	M\$	258,3	268,0	358,4	357,3	317,8	338,8	808,1	373,3	185,2	800,2
Coût total des postes	M\$	913,4	1 369,9	992,1	1 110,3	913,0	1 188,3	1 171,2	1 679,9	1 319,1	1 382,8

Dénominateurs	Unités de mesure	Résultats									
		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Kilomètre de circuit	Km	39 734	39 936	40 259	40 451	40 467	40 471	40 825	40 943	40 983	41 159
Énergie transitée	GWh	205 193	202 857	204 665	210 869	216 380	223 779	219 629	219 864	221 084	224 931
Capacité du réseau de transport	MW	41 834	42 340	42 391	42 970	43 048	43 339	44 636	45 297	45 620	46 384
Valeur totale des actifs lignes	M\$	8 343,9	8 555,4	8 832,9	9 094,8	9 363,2	9 634,7	10 342,7	11 798,2	11 998,9	12 699,9
Valeur totale des actifs postes	M\$	11 258,0	12 235,1	12 697,6	13 217,1	13 556,4	14 213,9	14 750,2	15 367,0	15 948,1	16 704,3