

**RÉPONSES DU TRANSPORTEUR
À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS NUMÉRO 1
DE L'UNION DES MUNICIPALITÉS DU QUÉBEC
(« UMQ »)**

1 **Référence :**

- 2
3 i) HQT-1, document 1, page 13 de 136, lignes 22 à 25;
4 ii) HQT-1, document 1, page 14 de 136, lignes 11 à 13;

5
6 **Préambule :**

7
8 i) « *Ils [les investissements] sont déterminés par l'âge et l'état des actifs, ainsi*
9 *que par leur capacité techniques à répondre aux besoins du réseau de transport*
10 *d'électricité ou de télécommunications.*»

11
12 ii) « *À l'exception des remplacements découlant de bris ou de défauts*
13 *majeurs, les investissements en Maintien des actifs font l'objet d'une*
14 *planification d'interventions découlant du diagnostic de l'état des équipements.*»

- 15
16 1. L'état des actifs est, il va sans dire, évalué par le biais des inspections effectuées sur
17 le réseau.

18
19 a. Quel est le cycle d'inspection actuel des actifs du réseau?

20
21 **R1.a La fréquence d'inspection varie en fonction du type**
22 **d'équipement. La période d'intervalle entre les inspections peut**
23 **être d'une semaine pour une inspection de poste et jusqu'à six**
24 **ans pour un automatisme numérique.**

25
26 b. Le Transporteur prévoit-il augmenter la fréquence des inspections des actifs
27 du réseau?

28
29 **R1.b Tel que cela est spécifié à la pièce HQT-2, Document 1, page 81,**
30 **le Transporteur prévoit faire évoluer les normes de maintenance**
31 **en fonction du vieillissement de son parc d'équipements en**
32 **planifiant de nouvelles actions additionnelles ou plus fréquentes.**

33
34 **Référence :**

- 35
36 1. HQT-1, document 1, page 45 de 136, lignes 13 à 19;
37 2. HQT-1, document 2, en liasse.

1 **Préambule :**

2
3 *« Comme une grande partie des actifs sont de plus en plus âgés, le Transporteur,*
4 *qui dans le passé gérait un parc d'actifs plus jeunes, doit maintenant gérer des*
5 *actifs vieillissants qui approchent et, dans certains cas, ont dépassé leur fin de vie*
6 *utile. Cette situation a un impact sur la gestion du Transporteur dans son*
7 *ensemble, c'est-à-dire sur les interventions qu'il doit effectuer sur les actifs en fin*
8 *de vie tout comme sur l'entretien des actifs en cours de vie utile.»*
9

- 10 2. Dans la pièce mentionnée à la référence ii) il est fait mention à différents endroits de
11 la durée de vie et de l'âge moyen de certains actifs. Pourriez-vous présenter, sous le
12 modèle du tableau 1 à la page 16 de la pièce HQT-1, document 2, un tableau
13 synthèse qui ferait mention de :

14
15 Type d'équipements, par exemple, disjoncteurs, équipements de transformation,
16 équipements de compensation, systèmes d'automatismes, autres équipements (jeu
17 de barres, systèmes d'air comprimé, parafoudre...)

- 18
19 • Nombre approximatif (ou réel, si disponible) d'équipements du réseau;
20 • Âge moyen;
21 • Durée de vie;
22 • Le pourcentage de chaque type qui a dépassé la durée de vie.
23

24 NOTE : Si ces données ne sont pas encore colligées pour certains actifs ou sont
25 non pertinentes dans le cadre de la «Stratégie de gestion de la pérennité des actifs
26 du Transporteur », veuillez l'indiquer
27

28 **R2. Le tableau suivant présente les informations demandées.**

1

Actifs	Nombre approximatif	Age moyen (années)	Durée de vie (années)	% dépassant la durée de vie (%)
Disjoncteurs	8 000	23	25 et 30 ans selon les types	28% (30 ans)
Sectionneurs	32 000	25	40 ans	16%
Transformateurs et inductances	27 400	22	30 à 50 ans selon les équipements	9%
Équipements de compensation	1 516	20	30 à 40 ans selon les types d'équipements	4% (batteries de condensateurs)
Systèmes d'automatismes	44 600	N/A	N/A	N/A
Autres équipements	21 800	23	25 à 50 ans	3% (jeux de barres) 20% (jeux de barres) 6% (parafoudres)
Équipements civils	11 500	23	25 à 50 ans	N/A
Lignes	32 000 km aérien 190 km souterrain	25	20 à 50 ans selon les composantes	10% (km)

2

3 **Référence :** HQT-1, document 1, page 30, lignes 7 à 14.

4

5 **Préambule :**

6

7 *« Le Transporteur pourrait donc dépasser l'enveloppe totale autorisée par la*
 8 *Régie en 2007. Une nouvelle prévision sur une base huit de données réelles et*
 9 *quatre mois de données projetées sera établie en septembre 2007. Le*
 10 *Transporteur compte présenter à la Régie cette nouvelle projection et, le cas*
 11 *échéant, lui fournir toute l'information pertinente pour apprécier les causes des*
 12 *dépassements. »*

13

14 3. Veuillez déposer la nouvelle projection et les justifications des dépassements.

15

16 **R3. Voir réponse à la question 6 de l'ACEF à la pièce HQT-1, Document 2.**

17

18

19

20

21

22

1 **Référence :** HQT-1, document 1, page 36, lignes 22 et suivantes.

2
3 **Préambule :**

4
5 *« [...] au moment où la demande relative au budget des investissements est*
6 *déposée à la Régie, les analyses coûts/bénéfices des différents projets inclus dans*
7 *l'enveloppe budgétaire demandée pour l'année subséquente ne sont pas*
8 *nécessairement toutes complétées. Toutefois, les projets planifiés font*
9 *généralement l'objet d'analyses permettant de déterminer les scénarios les plus*
10 *économiques présentant les bénéfices les plus importants dans les mois qui*
11 *précèdent le début des projets. »*

12
13 4. Veuillez donner une approximation du pourcentage de projets et/ou de l'enveloppe
14 globale qui ont fait l'objet d'analyses coûts/bénéfices au moment où la demande
15 relative au budget des investissements est déposée à la Régie.

16
17 **R4. Les données qui permettraient de répondre à cette question ne**
18 **sont pas disponibles actuellement. Le calendrier du déploiement**
19 **du budget 2008 et la saisie des informations nécessaires pour**
20 **estimer ce pourcentage ne seront disponibles qu'en début**
21 **d'année 2008. Le Transporteur rappelle par ailleurs, tel qu'il l'a**
22 **souligné à la pièce HQT-1, Document 1, pages 36 et 37, qu'au**
23 **moment où la demande relative au budget des investissements**
24 **est déposée à la Régie, les analyses coûts/bénéfices des**
25 **différents projets inclus dans l'enveloppe budgétaire demandée**
26 **pour l'année subséquente ne sont pas nécessairement toutes**
27 **complétées et que les projets planifiés font généralement l'objet**
28 **d'analyses permettant de déterminer les scénarios les plus**
29 **économiques présentant les bénéfices les plus importants dans**
30 **les mois qui précèdent le début des projets.**

31
32 5. Les processus du Transporteur prévoient-ils une évaluation à la complétion des
33 travaux et une conciliation des écarts entre le budget et le réel?
34

1 **R5. L'enveloppe soumise à la Régie fait l'objet d'un suivi mensuel par**
2 **catégorie.**

3 6. Cette conciliation est-elle portée à l'attention de l'instance appropriée du
4 Transporteur qui a pris la décision d'approuver le projet. Si oui, comment et quand?
5

6 **R6. Les projets font l'objet de suivis par les responsables. Lorsque**
7 **des écarts significatifs sont envisagés ou que des changements**
8 **sont requis par rapport aux travaux préalablement autorisés, le**
9 **responsable doit porter ces éléments à l'attention de l'instance**
10 **appropriée.**

11 **Les écarts anticipés de plus de 15 % de la valeur autorisée d'un**
12 **projet doivent être soumis à l'instance qui a approuvé le projet et**
13 **ce, conformément aux directives du répertoire des pouvoirs de**
14 **décision d'Hydro-Québec.**

15

16 **Référence :**

17

- 18 i) HQT-1, document 1, page 47, lignes 25 et suivantes;
19 ii) HQT-2, document 1;
20 iii) HQT-3, document 1, page 8 de 25;
21 iv) HQT-1, document 1, page 53, lignes 8 à 12.

22

23 **Préambule :**

24

25 i) *« La stratégie optimisée constitue toutefois une première phase permettant*
26 *au Transporteur de déterminer les investissements qu'il doit effectuer à court*
27 *terme, plus particulièrement en 2008. Le Transporteur entend en effet poursuivre*
28 *le développement de cette stratégie afin d'y intégrer des paramètres qui s'avèrent*
29 *également importants pour lesquels il ne possède pas encore toutes les données*
30 *nécessaires.»*

31

32 ii) *Généralités*

33

34 iii) *« Dans les tableaux qui suivent, le nombre inscrit est le nombre*
35 *d'équipements priorisés par année à titre indicatif seulement. C'est la stratégie de*
36 *pérennité qui fixe le rythme requis. »*

1
2 iv) « Le Tableau 15 détaille les investissements requis pour 2008 par familles
3 d'actifs homogènes en précisant pour chacune de celles-ci le montant du budget
4 et le pourcentage qu'il représente par rapport au montant total. Le tableau note
5 en plus les orientations plus amplement décrites à la pièce HQT-3, document 1.»
6

- 7 7. Veuillez présenter le plus complètement possible ce qui reste à faire : actifs visés,
8 fonctionnalités; les paramètres à déterminer, les étapes à venir, les expertises
9 externes sollicitées, les étapes intermédiaires avec les échéances, la date
10 approximative de fin de projet et le coût total estimé du projet.
11

12 **R7. Pour les actifs Appareillage, le Transporteur complètera**
13 **l'élaboration des critères de pérennité et améliorera les outils**
14 **d'évaluation du risque et de simulation existants.**

15 **Pour les équipements civils, le Transporteur complètera**
16 **l'élaboration des critères de pérennité incluant l'évaluation de**
17 **l'état, améliorera l'outil d'évaluation du risque et modifiera par la**
18 **suite l'outil de simulation pour tenir compte de l'état.**

19 **Pour les équipements Lignes, le Transporteur a complété**
20 **l'élaboration des critères de pérennité. Il élaborera les outils**
21 **d'évaluation du risque et de simulation en tenant compte de**
22 **l'évaluation de l'état.**

23 **Pour les systèmes d'automatismes, le Transporteur améliorera**
24 **les critères de pérennité et l'outil d'évaluation du risque et**
25 **développera une stratégie de pérennité particulière.**

26 **Tel qu'il le mentionne à la pièce HQT-1, Document 1, page 48, le**
27 **Transporteur entend poursuivre le développement de sa**
28 **stratégie de gestion de la pérennité en intégrant des paramètres**
29 **pour lesquels il ne possède pas encore toutes les données**
30 **nécessaires et dont l'évaluation peut s'échelonner sur plusieurs**
31 **années. Cette stratégie est élaborée en amélioration continue par**

1 **le Transporteur dans le cadre de sa gestion régulière pour**
2 **améliorer sa vision à long terme en pérennité.**

3

4 8. Dans la mesure où le tableau 15 de la référence iv) ne donne aucune indication du
5 nombre d'équipements considérés, comment peut-on juger de l'arbitrage qui a été
6 fait entre les orientations décrites à la pièce HQT-3, document 1 et la stratégie de
7 pérennité?
8

9 **R8. Les orientations d'investissements présentées à la pièce HQT-3,**
10 **Document 1 visent essentiellement à indiquer aux gestionnaires**
11 **le type d'intervention (remplacement ou remise à neuf) qui doit**
12 **être effectué pour les différents types d'équipements. Tel qu'il**
13 **appert du texte cité à la référence iii), les nombres d'équipements**
14 **que l'on retrouve dans les orientations ne sont présentés qu'à**
15 **titre indicatif. Il n'y a, par conséquent, pas d'arbitrage entre les**
16 **orientations et la stratégie. Voir également la réponse à la**
17 **question 5.1 de la Régie à la pièce HQT-1 Document 1.**

18

19 9. Le fait de ne pas indiquer le nombre d'équipements considérés est-il en relation avec
20 la nature partiellement confidentielle de la pièce HQT-3, document 1? Si oui, donner
21 les explications appropriées.
22

23 **R9. Le fait de ne pas indiquer le nombre d'équipements dans le**
24 **tableau 15 mentionné à la référence iv) n'est pas relié à la nature**
25 **partiellement confidentielle de la pièce HQT-3.**

26

27 **Référence:**

28

29 i) HQT-1, document 1, page 49, lignes 2 à 8;

30 ii) HQT-1, document 1, page 50, lignes 12 à 14.

31

32

33

34

1 **Préambule :**

2
3 *i) « Ces projections à long terme risquent d'être modifiées considérablement*
4 *lorsque les paramètres auront été intégrés à la stratégie. De ce fait, les*
5 *graphiques présentées à la pièce HQT-2, Document 1, qui illustrent les*
6 *projections à très long terme quant aux investissements requis et à l'évolution du*
7 *risque, sont présentés à titre indicatif seulement. Pour l'essentiel, ces graphiques*
8 *permettent de voir que les interventions et le risque continuent à augmenter pour*
9 *se stabiliser à long terme. »*

10
11 *ii) « Elle lui permet également de s'assurer que, bien qu'il soit encore*
12 *gérable mais à la hausse, le niveau de risque se stabilisera à long terme.»*

13
14 10. Quel est l'horizon envisagé par le Transporteur quand il est question du long terme?

15
16 **R10. L'horizon à long terme envisagé par le Transporteur est de**
17 **50 ans.**

18
19 11. Le Transporteur a-t-il déjà déterminé le niveau de risque « stable » qui est visé à long
20 terme?

21
22 **R11. La figure 26 de la pièce HQT-2, Document 1, page 73 illustre le**
23 **niveau de risque prévu à long terme selon le scénario proposé.**
24 **Le niveau de risque se stabiliserait à long terme autour de 28%.**

25
26 12. Si oui, veuillez l'indiquer.

27
28 **R12. Voir la réponse à la question 11.**

29
30 **Référence:**

- 31
32 i) HQT-1, document 1, page 37, lignes 10 à 16;
33 ii) HQT-1, document 1, page 53 de 136, lignes 14 à 18;
34 iii) R-3640-2007, HQT-7, document 1, page 9 de 33, lignes 5 à 12.
35
36
37
38

1 **Préambule :**

2
3 *i) « Suivant le cadre réglementaire auquel est assujéti le Transporteur, où il*
4 *est prévu de justifier un niveau d'investissement et non chaque projet*
5 *individuellement le Transporteur estime que ces informations répondront aux*
6 *attentes formulées par la Régie, notamment dans sa décision D-2006-89, et*
7 *qu'elles lui permettront d'apprécier le bien-fondé des analyses qui sont à la base*
8 *du choix des projets composant les différentes catégories d'investissements. »*
9

10 *ii) « Quant aux projets en cours, le Transporteur rappelle qu'il s'agit de la*
11 *poursuite ou du parachèvement de travaux liés à des projets déjà débutés et que*
12 *les investissements relatifs à ces projets correspondent aux flux générés par les*
13 *investissements autorisés par la Régie dans le cadre de demandes antérieures du*
14 *Transporteur.»*
15

16 *iii) « Celle-ci précise que le projet d'intégration du parc éolien de Baie-des-*
17 *Sables, dont les coûts de plus de 11 M\$ font partie des budgets d'investissement*
18 *autorisés par la Régie pour les projets de 2006 du Transporteur dont le coût*
19 *individuel est inférieur à 25 M\$, ne fait pas l'objet de cette demande*
20 *d'autorisation. Le Transporteur a cependant soustrait ces coûts de sa base de*
21 *tarification 2007 en application de la décision D-2007-08 précitée, ce qui*
22 *n'aurait finalement pas été requis si la Régie avait été informée en temps*
23 *opportun de ce qui précède.»*
24

25 NOTE : L'UMQ soumet que le « problème » mentionné au préambule iii) vient peut-
26 être du fait que la demande d'autorisation pour les projets dont le coût individuel est
27 inférieur à 25M\$ ne permet pas, dans le cas des projets en cours (préambule ii) de
28 faire le lien entre le budget demandé et les flux monétaires découlant de projets
29 d'investissements autorisés par la Régie dans le cadre de demandes antérieures du
30 Transporteur et ultimement leur inclusion dans la base de tarification.
31

32 13. Le Transporteur a-t-il envisagé de présenter une pièce qui relierait les projets en
33 cours de l'année aux demandes antérieures ? Par exemple, présenter pour les projets
34 en cours, sur le modèle de la pièce HQT-1, document 1, pages 25 et 26, l'estimation
35 des flux monétaires (investissements) découlant des projets approuvés pour chacune
36 des années antérieures qui constituent le montant présenté au titre de projet en cours
37

38 **R13. Le Transporteur a préparé une conciliation détaillée des flux pour**
39 **les investissements des actifs du réseau de transport**
40 **d'électricité depuis 2004 qui est présentée à la pièce HQT-4,**
41 **Document 2, en réponse à la question 5 de l'ACEF. Cette**

1 conciliation permettra de relier l'enveloppe des projets en cours
2 aux demandes antérieures. L'annexe précitée présente, pour les
3 projets en cours, sur le modèle de la pièce HQT-1, document 1,
4 pages 26, l'estimation des flux monétaires (investissements)
5 découlant des projets approuvés pour chacune des années
6 antérieures qui constituent le montant présenté au titre de
7 projets en cours.

8

9 14. Étant donné que le Transporteur demande l'approbation des projets en cours,
10 comment, de l'avis du Transporteur, peut-on en faire l'appréciation sans la
11 correspondance suggérée à la question 1 ? Veuillez élaborer votre réponse.

12

13 **R14. Le Transporteur tient à préciser que tous les investissements en**
14 **cours ou débutant en 2008 font l'objet de la présente demande**
15 **d'autorisation. Les sections 4.2 et 4.3 de la pièce HQT-1,**
16 **Document 1 qui décrivent en détail les justificatifs des**
17 **investissements permettent d'apprécier l'ensemble des**
18 **investissements demandés.**

19

20 **Référence :** HQT-1 document 1, page 65, lignes 26 et 27;

21

22 **Préambule :**

23

24 *« Plusieurs entreprises de services publics ont amorcé des projets majeurs de*
25 *remplacement de leurs systèmes d'automatismes jugés obsolètes par une*
26 *numérisation importante des protections de leur réseau de transport. »*

27

28 15. Veuillez donner la liste de ces entreprises de services publics?

29

30 **R15. Voir la réponse à la question 1.3 de l'UC à la pièce HQT-4,**
31 **Document 7.**

32

1 **Référence :**

- 2 i) HQT-1, document 1, page 65, lignes 6 à 9;
3 ii) HQT-1, document 1, page 65, lignes 22 à 24.

4
5 **Préambule :**

6
7 i) « Un projet pilote et un groupe de travail ont été mis en place pour
8 évaluer le potentiel de gain des différents scénarios étudiés. »

9
10 ii) « Le Transporteur croit toutefois qu'il doit compléter la démarche
11 d'optimisation de sa stratégie de gestion de la pérennité des systèmes
12 d'automatismes avant de considérer des investissements plus importants. »

13
14 16. Veuillez établir, s'il en y en une, la relation entre le projet pilote et la démarche
15 d'optimisation de la stratégie de gestion de la pérennité des systèmes
16 d'automatismes.

17 **R16. Tel que cela est illustré à la pièce HQT-2, Document 1, Figure 31,**
18 **page 78, la stratégie de gestion de la pérennité des automatismes**
19 **devra tenir compte des gains obtenus par les opportunités**
20 **technologiques, évalués dans le cadre du projet pilote pour**
21 **prioriser les projets.**

22
23 17. Quand le Transporteur prévoit-il disposer des conclusions du projet pilote ?

24
25 **R17. Le projet pilote est considéré comme un laboratoire afin de tester**
26 **et analyser les différents systèmes et les méthodes sur une**
27 **période de plusieurs années. Le Transporteur prévoit finaliser la**
28 **stratégie de gestion de la pérennité des systèmes**
29 **d'automatismes en 2008.**

30
31 **Référence:** HQT-1, document 1, page 81, lignes 2 à 4.

1 **Préambule :**

2
3 *« Le projet consiste à remplacer les enregistreurs de tension actuels par des*
4 *systèmes intégrés mesurant la qualité de l'onde électrique selon les critères de la*
5 *nouvelle norme internationale. »*

6
7 18. Veuillez exposer, dans leurs grandes lignes, les critères de la nouvelle norme
8 internationale.

9
10 **R18. La norme internationale citée en référence est la norme de la**
11 **Commission Électrotechnique Internationale no. CEI 61000-4-30,**
12 **intitulée *Compatibilité électromagnétique (CEM) partie 4-30 :***
13 ***Techniques d'essai et de mesure - Méthodes de mesure de la***
14 ***qualité de l'alimentation.* Cette norme a été adoptée sans**
15 **modification par l'Association canadienne de normalisation et**
16 **porte la désignation CAN/CSA-CEI/IEC 61000-4-30:04.**

17 **Cette norme définit les méthodes de mesures des paramètres de**
18 **qualité de l'alimentation des réseaux à courant alternatif et la**
19 **façon d'interpréter les résultats.**

20 **Les paramètres pris en considération sont la fréquence,**
21 **l'amplitude de la tension d'alimentation, le papillotement, les**
22 **creux et les surtensions temporaires d'alimentation, les coupures**
23 **de tension, les tensions transitoires, le déséquilibre de tension**
24 **d'alimentation, les harmoniques et interharmoniques de tension**
25 **et de courant, les signaux transmis sur la tension d'alimentation**
26 **et les variations rapides de tension.**

27
28 **Référence :** HQT-1, document 1, page 104 de 109, lignes 12 à 15.

29
30 **Préambule :**

31
32 *« Comme il l'a indiqué précédemment, le Transporteur rappelle que ces projets*
33 *ont été autorisés par les instances décisionnelles d'Hydro-Québec avant une*
34 *éventuelle réglementation des actifs de télécommunications. »*

1
2 19. Le Transporteur veut-il prétendre que même si ces projets concernent des actifs non
3 réglementés jusqu'à maintenant, l'autorisation par les instances décisionnelles
4 d'Hydro-Québec leur confère automatiquement le caractère d'investissements utiles
5 et prudemment acquis?
6

7 **R19. Voir les réponses aux questions 31.1 et 31.2 de la Régie, pièce**
8 **HQT-14, Document 1, dans le dossier R-3640-2007.**

9

10 **Référence :** HQT-1, document 1, page 119, lignes 16 et 17.

11

12 **Préambule :**

13

14 « *Ce projet répond aux besoins décrits ci-dessus tout en permettant :*

15

16 • *de tenir compte des contraintes imposées par les exigences du NERC et du*
17 *NPCC. »*

18

19 20. Veuillez exposer succinctement les contraintes dont il est fait mention au préambule.

20

21 **R20. La conception est assujettie principalement aux règles établies**
22 **dans le document A11 *Special Protection System Criteria* qui**
23 **établit au paragraphe 3 que le réseau de télécommunications se**
24 **doit de rencontrer les mêmes exigences de fiabilité que les**
25 **protections du réseau électrique qu'il transporte. Afin de**
26 **minimiser les risques de pannes majeures lors d'un évènement**
27 **unique, le réseau de télécommunications se doit d'offrir une**
28 **diversité de parcours et d'équipements et ce, sur tout le**
29 **cheminement pour les deux protections de ligne électrique inclus**
30 **dans le réseau BULK (le réseau BULK inclut les installations et**
31 **équipements de transport sur lesquels des défauts ou des**
32 **perturbations non éliminés par les systèmes de protection**
33 **locaux peuvent avoir un effet nuisible et significatif à l'extérieur**
34 **de la zone en défaut). Dans le cadre du projet en question, le**

1 cheminement de circuits de télécommunications doit être
2 réévalué afin de s'assurer du respect de l'exigence ci-dessus
3 mentionnée.

4
5 **Référence :** HQT-2, document 1, page 37.

6
7 **Préambule :**

8
9 *« Une tournée d'inspection des 30 postes situés sur l'île de Montréal a fait
10 ressortir une incompatibilité des données archivées par le Transporteur avec le
11 modèle de la firme Hatch Energy. Pour les autres équipements, le bilan de santé
12 est partiel et doit être complété par la cueillette, l'archivage et l'analyse
13 d'informations additionnelles. »*

14
15 21. Le Transporteur prévoit-il « adopter » le modèle de la firme Hatch Energy ou
16 prévoit-il mettre sur pied un modèle « maison » ?

17
18 **R21. Tel que cela est mentionné à la pièce HQT-2, Document 1,
19 page 37, le modèle de la firme Hatch Energy ne peut être utilisé à
20 cause d'une incompatibilité des données archivées par le
21 Transporteur.**

22 **Le Transporteur a confié à un groupe de travail le mandat
23 d'analyser différents modèles internes et externes, dont celui de
24 Hatch Energy, et de proposer un modèle d'évaluation d'état et
25 d'archivage de données.**

26
27 **Référence :** HQT-2, document 2, page 9.

28
29 **Préambule :**

30
31 *« Dès lors, le score calculé pose problème et l'interprétation du coefficient devient
32 périlleuse. En effet, pour calculer le score, on utilise les échelles d'impact et de
33 probabilité comme si elles étaient purement quantitatives. Dès lors, il est très
34 difficile d'interpréter l'échelle de ce niveau de risque. Par exemple, est-ce qu'un
35 changement de 3 à 3,5 est significatif ? Est-ce que le changement devrait être
36 plus important (par exemple, doubler à 6) pour être significatif ? C'est impossible
37 à répondre. »*

- 1
2 22. Veuillez présenter la position du Transporteur quant à cette appréciation du problème
3 posé par l'interprétation du coefficient de risque.
4
5 **R22 Voir la réponse à la question 33 de l'ACEF à la pièce HQT-4,**
6 **Document 2.**