RÉPONSES À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) À L'AQCIE-CIFQ RELATIVE AU BUDGET DES INVESTISSEMENTS 2017 POUR LES PROJETS DU TRANSPORTEUR DONT LE COÛT INDIVIDUEL EST INFÉRIEUR À 25 MILLIONS DE DOLLARS

Suivi de l'évolution du taux de risque

1. Références : (i) Pièce C-AQCIE-CIFQ-0009, p. 20;
(ii) Pièce C-AQCIE-CIFQ-0009, p. 18;
(iii) Pièce C-AQCIE-CIFQ-0009, p. 15;
(iv) Pièce B-0006, p. 37, figure 4.

Préambule :

(i) « *L'AQCIE et le CIFQ recommandent à la Régie d'exiger que le Transporteur présente une mise à jour de sa stratégie* [la Stratégie] *en simulant des investissements en maintien des actifs réduits de 5 %, 10 %, 15 % et 20 % par rapport à ce qui avait été retenu initialement de manière à pouvoir, le cas échéant, retenir une stratégie mieux adaptée au contexte du Transporteur*. » [nous soulignons]

(ii) « *Sur le plan théorique, il est bien certain qu'une diminution importante du budget en maintien des actifs pourrait avoir des conséquences néfastes, mais il convient de préciser ce que le Transporteur entend par une diminution importante et surtout de mesurer l'impact d'une telle diminution*. »

(iii) L'AQCIE-CIFQ reproduit une figure préparée par le Transporteur représentant l'évolution du taux de risque. On y voit la plage du « *risque consenti* ».

(iv) Le Transporteur présente, à la figure 4, l'évolution du taux de risque, en comparant les prévisions simulées aux résultats réels obtenus pour la période allant jusqu'à 2060.

L'AQCIE-CIFQ considère nécessaire de mesurer l'impact de la diminution du budget des investissements alloué à la catégorie « Maintien des actifs ».

Demandes :

1.1 Veuillez indiquer si l'AQCIE-CIFQ est d'avis que la plage du taux de « *risque consenti* » dans le cadre de la Stratégie est adéquate. Dans la négative, veuillez justifier.

R 1.1 La principale préoccupation de l'AQCIE et du CIFQ est le maintien d'un indice de continuité (IC-Transport) satisfaisant qui se situerait près de la valeur cible du Transporteur.

Or, à la référence R-3670-2008, HQT-2, document 1, page 114, le Transporteur mentionne qu'il est difficile d'établir un lien direct entre le taux de risque et l'indice de continuité (IC). De plus, concernant une comparaison entre l'IC (bris d'équipement) et le taux de risque des postes de transport, le Transporteur conclut que cette comparaison ne révèle aucune corrélation claire entre les équipements à risques et l'IC.

Dans ce contexte, l'AQCIE et le CIFQ ne sont pas en mesure de se prononcer sur la plage du taux de risque consenti. Cette valeur a été définie par le Transporteur et celui-ci n'a pas précisé les conséquences pour ses clients d'une augmentation du taux de risque au-delà du « risque consenti ». Il n'a pas non plus défini les conséquences de se situer à l'intérieur de la plage du taux de *risque consenti* ou en dessous de cette plage.

Par ailleurs, les intervenants rappellent que dans sa décision D-2008-020 (page 13) du dossier R-3641-2007, la Régie a déclaré ne pas être en mesure d'apprécier adéquatement le lien entre les résultats produits par l'application de la Stratégie et le niveau d'investissements proposé dans un dossier donné.

> ***« En vertu de l'article 73 de la Loi, la Régie doit s'assurer que les investissements demandés sont justifiés et nécessaires. Selon la Régie, les objectifs de la Stratégie développée par le Transporteur au fil des ans sont satisfaisants. <u>Cependant, la Régie n'est pas en mesure d'apprécier adéquatement le lien entre les résultats produits par l'application de la Stratégie et le niveau d'investissement proposé dans un dossier donné. Ce lien n'est pas clairement établi.</u> En effet, même si un équipement est classé à risque élevé de probabilité de défaillance et d'impact selon la grille d'analyse du risque, il se peut, pour diverses contraintes d'approvisionnement ou de disponibilité des ressources, qu'aucune intervention ne puisse être effectuée sur cet équipement, alors qu'un équipement classé à risque moyen pourrait faire l'objet d'une intervention à court terme. La Régie comprend que, même si dans la perspective de son objectif de lissage des interventions et des investissements à long terme, le Transporteur établit un scénario optimal d'interventions, l'aspect décisionnel ne peut systématiquement suivre la planification découlant de la Stratégie. »*** **(Notre soulignement)**

Selon les intervenants, le lien entre les investissements et le taux de risque n'est toujours pas clairement établi.

1.2 Veuillez confirmer que le paramètre de la mesure de l'impact de la diminution des investissements est le taux de risque.

R 1.2 Selon la compréhension de l'AQCIE et du CIFQ, il y a une relation entre le niveau des investissements et le taux de risque. Il est à noter toutefois qu'il ne s'agit pas d'une relation ponctuelle, mais d'une relation qui s'étend sur une certaine période. Ainsi, il faut considérer l'évolution du taux de risque sur une période définie.

À cet effet, les intervenants réfèrent aux propos du Transporteur qui mentionne :

> ***« 6. Évaluation du niveau d'investissement optimal***
>
> ***Ultimement, la stratégie de gestion de la pérennité vise l'évaluation du niveau d'investissement optimal en maintien des actifs.***
>
> ***L'optimisation des investissements doit permettre l'étalement des interventions de manière à gérer, à moyen et à long terme, l'évolution du vieillissement des équipements. <u>Elle vise notamment une évolution du niveau de risque tendant à se stabiliser dans le temps et une optimisation des coûts et du niveau requis de main-d'œuvre.</u> »*** **(R-3670-2008, HQT-2, document 1, page 70) (Notre soulignement)**

1.3 En l'absence, dans la recommandation de l'AQCIE-CIFQ, de corrélation à établir entre les différentes diminutions des investissements et l'évolution du taux de risque, veuillez élaborer sur ce que signifie « *retenir une stratégie mieux adaptée au contexte du Transporteur* » mentionnée en référence (i).

R 1.3 Il est utile de rappeler que la recommandation des intervenants ne mentionne pas qu'il n'y a pas de corrélation entre l'évolution du taux de risque et les différentes diminutions des investissements.

Les intervenants ont constaté que, sur une période de 5 ans, le taux de risque résultant d'un niveau d'investissements inférieur à celui qui était prévu par le Transporteur est inférieur au taux simulé selon l'application de la Stratégie.

C'est ce constat qui justifie la recommandation des intervenants de vérifier l'évolution du taux de risque en simulant un niveau d'investissement plus faible que celui retenu par la Stratégie.

Cette vérification devrait permettre de mesurer l'impact d'une diminution des investissements et de définir une stratégie mieux adaptée au contexte du Transporteur, notamment en considérant que le Transporteur a raffiné *en continu*

au cours des dernières années des courbes du taux de défaillance de fin de vie (profil de vieillissement) des équipements.**(B-0014, page 13)**

Les intervenants rappellent que dans la décision D-2008-020 (page 15) la Régie mentionnait également qu'il est important de mesurer la conformité des interventions réalisées avec la planification établie :

> ***« La Régie voit dans la mise en place de méthodes d'évaluation de la Stratégie un volet essentiel de la démarche entreprise par le Transporteur pour la gestion de la pérennité de ses actifs. En effet, il est important de mesurer la conformité des interventions réalisées avec la planification établie selon le scénario optimal découlant de la Stratégie de gestion de la pérennité. Il s'agit de s'assurer que l'outil développé par le Transporteur répond bien aux préoccupations de la Régie concernant l'adéquation entre les interventions à réaliser selon un ordre de priorité et les projets réellement réalisés. Il s'agit également de valider les impacts de la Stratégie sur l'état du parc des actifs et sur la fiabilité du réseau selon le niveau de risque que gère le Transporteur. »*** **(Nos soulignements)**