

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) RELATIVE AU
BUDGET DES INVESTISSEMENTS 2018 POUR LES PROJETS DU TRANSPORTEUR DONT LE COÛT
INDIVIDUEL EST INFÉRIEUR À 25 MILLIONS DE DOLLARS**

Historique des investissements et des mises en service

- 1. Références :**
- (i) Pièce [B-0004](#), p. 11, tableau 4;
 - (ii) Pièce [B-0004](#), p. 12.

Préambule :

(i) Le Transporteur présente l'historique des investissements qu'il a réalisés sur la période de 2014 à 2016. Pour l'année 2016, les investissements réels de la catégorie Maintien des actifs sont de 396 M\$, soit inférieurs de 35 M\$ à ceux autorisés, au montant de 431 M\$.

(ii) Le Transporteur mentionne que l'écart de -35 M\$ au niveau de la catégorie Maintien des actifs est principalement attribuable à une diminution des investissements requis pour les actifs de soutien de 39 M\$. Parmi les raisons fournies, il cite notamment l'annulation d'un projet de remplacement de génératrice pour 11 M\$.

Demande :

1.1 Veuillez préciser le projet de remplacement de génératrice qui a été annulé.

- 2. Références :**
- (i) Pièce [B-0004](#), p. 11, tableau 4;
 - (ii) Pièce [B-0004](#), p. 12.

Préambule :

(i) Le Transporteur présente l'historique des investissements qu'il a réalisés sur la période de 2014 à 2016. Pour l'année 2016, les investissements réels de la catégorie Respect des exigences sont de 4 M\$, soit supérieurs de 10 M\$ à ceux autorisés, au montant de 35 M\$.

(ii) Le Transporteur explique comme suit l'écart de +10 M\$:

« Dans la catégorie Respect des exigences, l'écart de 10 M\$ est attribuable en majeure partie à des activités visant le respect des normes et des encadrements internes dont les coûts de réalisation ont été plus importants que prévus. »

Demande :

- 2.1** Veuillez fournir le descriptif et les coûts relatifs aux activités qui ont entraîné en 2016, dans la catégorie Respect des exigences, des investissements supérieurs de 10 M\$ au montant autorisé.
- 3. Références :** (i) Pièce [B-0004](#), p. 11, tableau 4;
(ii) Pièce [B-0004](#), p. 12.

Préambule :

- (i) Le Transporteur présente l'historique des investissements qu'il a réalisés sur la période de 2014 à 2016. Pour l'année 2016, les investissements réels de la catégorie Croissance des besoins de la clientèle sont de 44 M\$, soit inférieurs de 32 M\$ à ceux autorisés, au montant de 76 M\$.
- (ii) Le Transporteur explique comme suit l'écart de -32 M\$:

« De plus, tel qu'il appert du tableau 4, un écart de -32 M\$ pour les investissements « Générant des revenus additionnels » est constaté. Cet écart s'explique, au niveau de la charge locale, par le report d'activités reliées aux projets pour -16 M\$ (dont -13 M\$ pour un projet d'un client du Distributeur) et le devancement en 2015 d'activités relatives à un projet pour -6 M\$. De plus, un écart de -8 M\$ provient du report du raccordement des centrales Hydro-Canyon St-Joachim et Complexe Boisaco. »

Demandes :

- 3.1** Veuillez préciser le projet d'un client du Distributeur dont le report d'activités a entraîné, en 2016, un écart de -13 M\$ entre les investissements autorisés et ceux réalisés. Veuillez indiquer quelles sont ces activités et en quelle année elles ont été reportées.
- 3.2** Veuillez préciser le projet dont le devancement en 2015 d'activités a entraîné un écart de -6 M\$. Veuillez indiquer quelles activités ont été devancées.
- 4. Références :** (i) Dossier R-3982-2016, décision [D-2017-019](#), p. 15 et 16;
(ii) Pièce [B-0004](#), p. 13;

Préambule :

- (i) **« [43] La Régie est satisfaite des précisions apportées par le Transporteur en ce qui a trait :**
- (i) **aux motifs pour lesquels le Transporteur a mis en place et applique la surutilisation;**

- (ii) à la méthodologie de détermination, pour une année donnée, du taux de surutilisation déterminé sur la base historique des trois dernières années;
- (iii) aux balises que se fixe le Transporteur afin d'identifier le « surplus » de projets à réaliser, en cohérence avec la nature des projets déjà justifiés devant la Régie.

[...]

[45] Ainsi, la Régie demande au Transporteur, lors des prochains dossiers d'autorisation du budget des projets inférieurs à 25 M\$, d'identifier les aléas ayant justifié le recours à l'application de l'approche de surutilisation et de décrire la nature du « surplus » de projets ainsi démarrés.

[...]

[48] Par conséquent, la Régie demande au Transporteur de lui faire un suivi, lors de la prochaine demande d'autorisation du budget des projets inférieurs à 25 M\$, des ajustements et raffinements apportés à l'application de l'approche de surutilisation, selon l'historique récent des investissements réels. »

- (ii) Le Transporteur donne suite à la décision D-2017-019 de la façon suivante :

« Par ailleurs, le Transporteur poursuit l'application de l'approche de surutilisation [note de bas de page omise] qui lui permet de démarrer des projets dont le niveau total des investissements dépasse temporairement les investissements autorisés par la Régie pour pallier les aléas qui peuvent survenir en cours d'année. Le Transporteur précise qu'il ne démarre pas de projets spécifiques aux actifs de soutien dans le cadre de cette approche, puisque les investissements de ce portefeuille découlent de besoins établis par les experts ou les unités concernés.

Pour l'année 2016, n'eût été de l'application de l'approche de surutilisation, les écarts dans la catégorie Maintien des actifs auraient été encore plus élevés. Le Transporteur entend poursuivre l'approche de la surutilisation et s'assure que le taux de surutilisation soit le plus juste possible par catégorie d'investissement. Il continuera d'actualiser le taux de surutilisation par catégorie d'investissement en 2017 pour assurer une pleine utilisation du budget d'investissements autorisé. »

Demandes :

- 4.1** En suivi de la décision D-2017-019 (par. 45), veuillez identifier les aléas ayant justifié le recours à l'application de l'approche de surutilisation pour les investissements réalisés en 2016.
- 4.2** En suivi de la décision D-2017-019 (par. 45), veuillez décrire la nature du « surplus » des projets démarrés.

- 4.3 Veuillez démontrer que « *Pour l'année 2016, n'eût été de l'application de l'approche de surutilisation, les écarts dans la catégorie Maintien des actifs auraient été encore plus élevés.* »
- 4.4 Veuillez expliquer comment le Transporteur poursuit, pour l'année 2017, l'approche de la surutilisation et s'assure que le taux de surutilisation soit le plus juste possible par catégorie d'investissement, selon la référence (ii).
5. **Référence :** Pièce [B-0004](#), p. 13 et 14.

Préambule :

Le Transporteur présente, au tableau 5, le portrait des investissements 2017. Le montant global des investissements estimé pour 2017 est égal au montant autorisé, soit 550 M\$¹. Des écarts de -15 M\$ et +15 M\$ sont constatés respectivement pour les catégories « Ne générant pas de revenus additionnels » et « Générant des revenus additionnels ».

Le Transporteur justifie ainsi les écarts constatés :

« L'écart pour la catégorie « Ne générant pas de revenus additionnels », estimé à -15 M\$, est expliqué en grande partie par des reports d'activités en technologie de l'information dans la catégorie Maintien des actifs, en lien avec la planification intégrée et l'utilisation optimale des actifs amorcées en 2016. L'écart pour la catégorie « Générant des revenus additionnel », estimé à 15 M\$, est causé par le raccordement de clients du Distributeur non prévu au 30 avril 2016. »

Demandes :

- 5.1 Veuillez préciser les reports d'activités en technologie de l'information de la catégorie « Maintien des actifs », en lien avec la planification intégrée et l'utilisation optimale des actifs amorcées en 2016, à l'origine de la grande partie de l'écart estimé de -15 M\$ en 2017 pour la catégorie « Ne générant pas de revenus additionnels ».
- 5.2 Veuillez préciser les clients du Distributeur dont le raccordement non prévu au 30 avril 2016 a occasionné l'écart estimé de +15 M\$ en 2017 pour la catégorie « Générant des revenus additionnels ».

¹ Dossier R-3982-2016, décision [D-2017-019](#), p. 55.

Justification des investissements

- 6. Références :**
- (i) Pièce [B-0004](#), p. 14;
 - (ii) Pièce [B-0004](#), p. 17;
 - (iii) Pièce [B-0004](#), p. 18.

Préambule :

(i) « *Quant aux investissements budgétisés pour 2018, le Transporteur souligne, tel qu'il appert du tableau 4, que le montant demandé de 649 M\$ concernant les projets de moins de 25 M\$ représente une augmentation de 99 M\$ par rapport au montant autorisé de 550 M\$ pour 2017. Cette hausse s'explique principalement par l'augmentation de 21 M\$ des besoins pour l'alimentation de la charge locale, de 34 M\$ pour le remplacement de composants de ligne aériennes et 29 M\$ pour le remplacement d'équipements d'appareillage.* » [nous soulignons]

(ii) La grille d'analyse du risque des équipements d'appareillage et des ouvrages civils de janvier 2017 indique un nombre de 1 246 équipements à risque élevé. Ce nombre représente une augmentation de 456 ou +58 % par rapport à celui de 790 indiqué à la demande d'autorisation précédente du budget des investissements 2017².

(iii) Le Transporteur précise les principales interventions planifiées en 2018 en Maintien - Appareillage :

- « *remplacer des transformateurs de puissance surtout dans les postes satellites, notamment des transformateurs à 315, 230, 120 et 69 kV, ce qui entraîne généralement le remplacement d'équipements associés, par exemple les sectionneurs et les transformateurs de mesure ;*
- *remplacer des disjoncteurs de vieille technologie dans les postes satellites et les postes sources, notamment les disjoncteurs à gros volume d'huile, les disjoncteurs pneumatiques et les disjoncteurs réenclencheurs ;*
- [...] » [nous soulignons]

Les équipements soulignés sont additionnels par rapport à ceux énumérés dans la demande d'autorisation précédente du budget des investissements 2017².

Demande :

6.1 Veuillez préciser s'il existe un lien entre l'augmentation de 29 M\$ des investissements budgétisés pour 2018 pour le remplacement d'équipements d'appareillage, selon la référence (i), l'augmentation de +58 % du nombre des équipements d'appareillage et des

² Dossier R-3982-2016, pièce [B-0004](#), p. 19, tableau 10.

ouvrages civils à risque, selon la référence (ii), et les équipements additionnels faisant l'objet d'interventions planifiées en 2018, selon la référence (iii). Veuillez expliquer.

- 7. Références :**
- (i) Pièce [B-0004](#), p. 27;
 - (ii) Dossier R-3982-2016, pièce [B-0012](#), p. 13, R7.1.4.

Préambule :

- (i) Au tableau 20, le Transporteur prévoit des investissements de 20 M\$ en 2018 pour la source d'exigences « Normes ou encadrements internes ».

Au tableau 21, le Transporteur présente les interventions 2018 dans la catégorie « Respect des exigences ». Pour la source d'exigences « Normes ou encadrements internes », le Transporteur prévoit entre autres l'installation de mises à la terre (MALT) antivol pour diminuer les vols de cuivre de même que l'installation de systèmes d'aide à la gestion des limites thermiques sur le réseau de transport et d'interconnexion.

- (ii) Le Transporteur précise que l'intervention relative à l'installation de systèmes d'aide à la gestion des limites thermiques sur le réseau de transport et d'interconnexion est prévue être complétée en 2017.

Demandes :

7.1 L'installation de mises à la terre (MALT) antivol pour diminuer les vols de cuivre fait partie de la demande d'autorisation du budget des investissements à chaque année depuis le dossier R-3817-2012. Veuillez décrire ce programme d'installation de MALT antivol, y incluant l'ensemble des interventions annuelles réalisées et prévues, leurs coûts, de même que l'échéancier global de réalisation.

7.2 Le Transporteur prévoit, en 2018, des investissements relatifs à l'installation de systèmes d'aide à la gestion des limites thermiques sur le réseau de transport et d'interconnexion. Or, le Transporteur prévoyait compléter l'installation de tels systèmes en 2017, selon la référence (ii).

7.2.1. Veuillez expliquer les motifs pour lesquels l'installation de ces systèmes d'aide à la gestion des limites thermiques ne peut être complétée en 2017.

7.2.2. Veuillez préciser si l'installation de tels systèmes sera complétée en 2018.

7.2.3. Veuillez préciser quel montant est prévu en 2018 pour cette intervention.

- 8. Références :** (i) Pièce [B-0004](#), p. 43, tableau A2-1;
(ii) Dossier R-3982-2016, pièce [B-0004](#), p. 45.

Préambule :

(i) Le Transporteur présente les prévisions de dépassement de capacité dans les postes satellites pour lesquels des interventions de moins de 25 M\$ sont prévues de 2018 à 2021. En suivi de la décision D-2016-027³, il ajoute une colonne afin de préciser l'élément déclencheur de chaque projet.

(ii) Le Transporteur présente les prévisions de dépassement de capacité dans les postes satellites pour lesquels des interventions de moins de 25 M\$ sont prévues de 2017 à 2020.

La comparaison des tableaux des références (i) et (ii) fait ressortir la disparition, dans le présent dossier, de six projets d'addition de capacité prévus pour 2018 et 2019 dans le dossier précédent.

Demande :

8.1 Veuillez expliquer la différence importante entre les prévisions de dépassement de capacité des références (i) et (ii), notamment le retrait de projets d'addition de capacité dans six postes satellites.

- 9. Références :** (i) Dossier R-3935-2015, Pièce [B-0010](#), p. 10, R4.1;
(ii) Dossier R-3982-2016, Pièce [B-0004](#), p. 46, Tableau A3-1;
(iii) Pièce [B-0004](#), p. 44, Tableau A3-1.

Préambule :

(i) Le Transporteur indique qu'un montant de 6 M\$ est prévu pour les projets Biomasse forestière Valleyfield, Biomasse forestière Biomont Énergie, Biomasse Boisaco et Biomasse Cogen Bedford. Il précise que ces projets consistent essentiellement à construire des lignes de raccordement, à ajouter des protections sur le réseau et à modifier le réseau de télécommunication.

(ii) Le Transporteur présente les prévisions des mises en service prévues en intégration de puissance pour l'année 2017. Aucun montant maximal découlant de l'application de l'allocation maximale du Transporteur n'est indiqué pour le projet Biomasse forestière Valleyfield, ce montant n'étant disponible qu'au moment de la signature de l'entente de raccordement.

³ Dossier R-3935-2015, décision [D-2016-027](#), par. 79.

(iii) Le Transporteur présente les prévisions des mises en service prévues en intégration de puissance pour l'année 2018. Aucun montant maximal découlant de l'application de l'allocation maximale n'est indiqué pour le projet Biomasse forestière Valleyfield.

Demande :

9.1 Veuillez expliquer l'état de la situation relativement au projet Biomasse forestière Valleyfield.

Description synthétique des investissements et de leurs objectifs

- 10. Références :**
- (i) Pièce [B-0005](#), p. 7;
 - (ii) Dossier R-3982-2016, Pièce [B-0005](#), p. 7.

Préambule :

(i) « *Les investissements en Maintien et amélioration de la qualité du service incluent aussi les projets en recherche et développement (R&D) réalisés en vue d'innover en matière de technologies existantes, afin d'optimiser des actions de maintenance, de comportement, de conception, de fabrication ou de construction du réseau de transport d'électricité ou de télécommunications. Ils incluent également les additions et modifications requises pour, par la suite, appliquer ou implanter, sur les actifs existants, les nouveaux critères de conception, d'exploitation et d'entretien des équipements de transport.* »

(ii) « *Les investissements en Maintien et amélioration de la qualité du service incluent aussi les projets en recherche et développement (R&D) réalisés en vue d'explorer ou d'innover en matière de technologies existantes, afin d'optimiser des actions de maintenance, de comportement, de conception, de fabrication ou de construction du réseau de transport d'électricité ou de télécommunications. Ils incluent également les additions et modifications requises pour, par la suite, appliquer ou implanter, sur les actifs existants, les nouveaux critères de conception, d'exploitation et d'entretien des équipements de transport.* » [nous soulignons]

Demande :

10.1 Veuillez expliquer le retrait, dans le présent dossier, des termes « d'explorer ou » dans la description synthétique des investissements et des objectifs relatifs à la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité du service ».

**Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur
(Mise à jour)**

- 11. Références :** (i) Pièce [B-0006](#), p. 6 et 7;
(ii) Pièce [B-0004](#), p. 14 et 15.

Préambule :

(i) Le Transporteur mentionne que l'utilisation des nouvelles courbes du taux de défaillance (profil de vieillissement) du modèle de « WEIBULL » a pour conséquence de déterminer plus précisément le besoin croissant de remplacement de certains très vieux équipements en fin de vie et de diminuer le remplacement de jeunes équipements dont l'âge est situé autour du point d'inflexion de la courbe en baignoire à deux droites. Il ajoute :

« La nouvelle courbe de défaillance favorise le remplacement de plus d'équipements très vieux qu'avant, ce qui fait baisser de façon générale le risque simulé ». [nous soulignons]

(ii) Le Transporteur mentionne que les investissements de 496 M\$ prévus dans la catégorie Maintien des actifs pour l'année 2018 représentent une hausse de 112 M\$ par rapport au montant de 384 M\$ estimé pour 2017. Puis, au tableau 7, il présente la prévision des investissements pour les projets de moins de 25 M\$ pour les années 2019 à 2021.

La Régie constate que les investissements dans la catégorie Maintien des actifs sont en nette croissance, tel que le montre le tableau suivant :

Prévision des investissements dans la catégorie Maintien des actifs (M\$)

	2017	2018	2019	2020	2021
Investissements Estimés/prévus	384	496	534	553	591

Demande :

11.1 Veuillez fournir l'impact estimé de l'application des nouvelles courbes du taux de défaillance, selon le modèle de Weibull, sur la planification à moyen et long terme du budget annuel des investissements pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$.

11.1.1. Veuillez indiquer dans quelle mesure la croissance constante et importante des investissements estimés/prévus de la catégorie « Maintien des actifs », présentée en préambule pour la période de 2017 à 2021, prend en compte les nouvelles courbes du taux de défaillance du modèle de Weibull. Veuillez expliquer.