

**Réponses du Transporteur
à la demande de renseignements numéro 1
de la Régie de l'énergie
(« Régie »)**

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N^o 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

1 **Historique des investissements et des mises en service**

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

4 **Préambule :**

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

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

12 **Demande :**

13 **1.1** Veuillez préciser le projet de remplacement de génératrice qui a été annulé.

14 **R1.1**

15 **Le projet consistait à remplacer les génératrices pour l'alimentation du centre**
16 **de conduite du réseau du Transporteur. Des évaluations plus détaillées sur la**
17 **puissance requise des génératrices seront nécessaires en vue de redéfinir le**
18 **projet.**

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

21 **Préambule :**

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

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

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

4 **Demande :**

5 **2.1** Veuillez fournir le descriptif et les coûts relatifs aux activités qui ont entraîné en 2016,
6 dans la catégorie Respect des exigences, des investissements supérieurs de 10 M\$ au
7 montant autorisé.

8 **R2.1**

9 **Les investissements réels de 19 M\$, ayant entraîné un écart de 10 M\$ par**
10 **rapport au montant autorisé de 2016 dans la catégorie Respect des exigences,**
11 **ont visé principalement des activités relatives à l'installation de conducteurs**
12 **de mises à la terre (MALT) dont les coûts sont de 17 M\$. Ces coûts, de nature**
13 **capitalisable, visent à assurer la conformité de l'installation des conducteurs**
14 **et de la grille de mise à la terre pour les relier aux équipements des postes et**
15 **ainsi assurer la sécurité de ces derniers.**

16 **D'autres investissements, de l'ordre de 2 M\$, sont associés à plusieurs projets**
17 **en lien avec le respect des normes et encadrements internes du Transporteur.**

18 **Voir aussi la réponse à la question 7.1.**

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

21 **Préambule :**

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

26 (ii) Le Transporteur explique comme suit l'écart de -32 M\$:

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

33 **Demandes :**

1 **3.1** Veuillez préciser le projet d'un client du Distributeur dont le report d'activités a
2 entraîné, en 2016, un écart de -13 M\$ entre les investissements autorisés et ceux
3 réalisés. Veuillez indiquer quelles sont ces activités et en quelle année elles ont été
4 reportées.

5 **R3.1**

6 **Il s'agit d'un projet de construction d'une ligne pour raccorder au réseau de**
7 **transport les installations d'un client du Distributeur actuellement alimentées**
8 **par le réseau de distribution. Le Transporteur est en attente de la demande du**
9 **Distributeur pour redémarrer le projet de raccordement au réseau de transport.**
10 **L'hypothèse retenue, aux fins du présent dossier, est un redémarrage des**
11 **activités à la fin de 2017 pour une mise en service au plus tôt en 2019.**

12 **3.2** Veuillez préciser le projet dont le devancement en 2015 d'activités a entraîné un écart
13 de -6 M\$. Veuillez indiquer quelles activités ont été devancées.

14 **R3.2**

15 **Il s'agit du devancement d'activités relatives au projet d'addition d'un**
16 **3^e transformateur au poste de Lachenaie à 315-25 kV. Ce 3^e transformateur a été**
17 **mis en service en 2016, tel qu'il appert du tableau A2-1 de la pièce HQT-1,**
18 **Document 1 du dossier R-3935-2015.**

19 **4. Références :** (i) Dossier R-3982-2016, décision [D-2017-019](#), p. 15 et 16;
20 (ii) Pièce [B-0004](#), p. 13;

21 **Préambule :**

22 (i) « [43] **La Régie est satisfaite des précisions apportées par le Transporteur en ce**
23 **qui a trait :**

- 24 (i) **aux motifs pour lesquels le Transporteur a mis en place et applique la**
25 **surutilisation;**
26 (ii) **à la méthodologie de détermination, pour une année donnée, du taux de**
27 **surutilisation déterminé sur la base historique des trois dernières années;**
28 (iii) **aux balises que se fixe le Transporteur afin d'identifier le « surplus » de**
29 **projets à réaliser, en cohérence avec la nature des projets déjà justifiés**
30 **devant la Régie.**

31 [...]

32 [45] **Ainsi, la Régie demande au Transporteur, lors des prochains dossiers**
33 **d'autorisation du budget des projets inférieurs à 25 M\$, d'identifier les aléas ayant**
34 **justifié le recours à l'application de l'approche de surutilisation et de décrire la nature**
35 **du « surplus » de projets ainsi démarrés.**

36 [...]

1 [48] Par conséquent, la Régie demande au Transporteur de lui faire un suivi, lors de la
2 prochaine demande d'autorisation du budget des projets inférieurs à 25 M\$, des
3 ajustements et raffinements apportés à l'application de l'approche de surutilisation,
4 selon l'historique récent des investissements réels. »

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

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

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

19 Demandes :

20 **4.1** En suivi de la décision D-2017-019 (par. 45), veuillez identifier les aléas ayant justifié
21 le recours à l'application de l'approche de surutilisation pour les investissements
22 réalisés en 2016.

23 R4.1

24 Le Transporteur a géré près de 1 400 projets en 2016 dans le cadre du budget
25 des investissements pour les projets dont le coût individuel est inférieur à
26 25 M\$. Il ne peut identifier les aléas par projet ayant justifié le recours à
27 l'application de l'approche de surutilisation puisque ces aléas ne sont pas
28 suivis de façon individuelle mais plutôt globalement par catégorie
29 d'investissement. C'est pourquoi le Transporteur se base sur l'historique de
30 réalisation globale des investissements afin de déterminer un facteur de
31 surutilisation par catégorie.

32 Les aléas qui peuvent survenir dans le cadre de chacun des projets gérés
33 annuellement par le Transporteur sont de nature différente. Comme déjà
34 mentionné par le Transporteur¹, le report ou l'abandon de projets, les
35 difficultés de négociation d'ententes immobilières, les difficultés d'obtention
36 d'autorisations environnementales, les délais de livraison du matériel, les
37 échecs des essais techniques et les révisions de coûts sont quelques-uns
38 des exemples.

¹ Voir dossier R-3982-2016, HQT-3, Document 1, R2.1.

1 **4.2** En suivi de la décision D-2017-019 (par. 45), veuillez décrire la nature du « surplus »
2 des projets démarrés.

3 **R4.2**

4 **Pour la catégorie Maintien des actifs, le « surplus » de projets démarrés**
5 **découle de la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur**
6 **(la « Stratégie »). Par exemple, pour les actifs de transport en**
7 **Maintien - Appareillage, les projets démarrés dans le cadre de la surutilisation**
8 **sont des remplacements d'équipements respectant la grille d'analyse du**
9 **risque des équipements d'appareillage.**

10 **Pour les autres catégories d'investissement, les projets démarrés sont de**
11 **même nature que les projets des catégories d'investissement auxquelles ils**
12 **appartiennent.**

13 **4.3** Veuillez démontrer que « *Pour l'année 2016, n'eût été de l'application de l'approche*
14 *de surutilisation, les écarts dans la catégorie Maintien des actifs auraient été encore*
15 *plus élevés.* »

16 **R4.3**

17 **Si le Transporteur n'avait pas appliqué l'approche de surutilisation pour les**
18 **différents actifs de transport de la catégorie Maintien des actifs, les**
19 **investissements de cette dernière auraient été bien en deçà du montant**
20 **autorisé par la Régie.**

21 **En effet, pour l'année 2016, le taux de surutilisation pour cette catégorie, établi**
22 **sur la base de l'historique 2013 à 2015, était de 112 %, soit 39 M\$ de plus que le**
23 **montant autorisé de 326 M\$ pour les actifs de transport - Appareillage,**
24 **Automatismes et Lignes. N'eût été des « surplus » d'investissement pour ces**
25 **actifs qui a en partie compensé la baisse des investissements des actifs de**
26 **soutien², les investissements pour la catégorie Maintien des actifs auraient été**
27 **moins élevés que les investissements réalisés de 2016. Ainsi, se fiant à**
28 **l'historique des projets de chacune des catégories d'investissement pour**
29 **établir le taux de surutilisation, le Transporteur maximise l'utilisation du**
30 **montant autorisé par la Régie.**

31 **4.4** Veuillez expliquer comment le Transporteur poursuit, pour l'année 2017, l'approche
32 de la surutilisation et s'assure que le taux de surutilisation soit le plus juste possible
33 par catégorie d'investissement, selon la référence (ii).

34 **R4.4**

35 **En 2017, le Transporteur réactualise le taux de surutilisation par catégorie**
36 **d'investissement sur la base des investissements réels des années 2014 à 2016,**

² Comme indiqué à la pièce HQT-1, Document 1, page 12, lignes 4 à 5, le Transporteur ne démarre pas de projets spécifiques aux actifs de soutien dans le cadre de l'approche de surutilisation puisque les investissements de ce portefeuille découlent de besoins établis par les experts ou les unités concernés.

1 tel qu'expliqué à la réponse de la question 2.1 de la pièce HQT-3, Document 1 du
2 dossier R-3982-2016. De cette façon, le Transporteur s'assure que son taux
3 reflète, le plus justement possible, le comportement d'utilisation de la catégorie
4 d'investissement.

5 **5. Référence :** Pièce [B-0004](#), p. 13 et 14.

6 **Préambule :**

7 Le Transporteur présente, au tableau 5, le portrait des investissements 2017. Le montant
8 global des investissements estimé pour 2017 est égal au montant autorisé, soit 550 M\$³. Des
9 écarts de -15 M\$ et +15 M\$ sont constatés respectivement pour les catégories « Ne générant
10 pas de revenus additionnels » et « Générant des revenus additionnels ».

11 Le Transporteur justifie ainsi les écarts constatés :

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

18 **Demandes :**

19 **5.1** Veuillez préciser les reports d'activités en technologie de l'information de la catégorie
20 « Maintenance des actifs », en lien avec la planification intégrée et l'utilisation optimale
21 des actifs amorcées en 2016, à l'origine de la grande partie de l'écart estimé de -
22 15 M\$ en 2017 pour la catégorie « Ne générant pas de revenus additionnels ».

23 **R5.1**

24 **Les principaux reports d'activités en technologie de l'information de la**
25 **catégorie « Maintenance des actifs » sont attribuables à un repositionnement de la**
26 **stratégie d'intervention sur les systèmes SCADA⁴. La stratégie initiale**
27 **d'intervention à la pièce a atteint ses limites, les investissements requis**
28 **devenant trop élevés et ne permettant plus d'assurer l'évolution des systèmes.**
29 **Le Transporteur déposera une demande d'autorisation individuelle⁵.**

30 **5.2** Veuillez préciser les clients du Distributeur dont le raccordement non prévu au 30
31 avril 2016 a occasionné l'écart estimé de +15 M\$ en 2017 pour la catégorie «
32 Générant des revenus additionnels ».

³ Dossier R-3982-2016, décision [D-2017-019](#), p. 55.

⁴ Les « systèmes SCADA » (*Supervisory control and data acquisition*) désignent les systèmes de contrôle et d'acquisition de données du réseau de transport.

⁵ Dossier R-4006-2017, HQT-2, Document 1, R2.2.2.

1 **R5.2**

2 **Il s'agit de projets de construction de lignes pour raccorder au réseau de**
3 **transport les nouvelles installations de deux clients du Distributeur. Le**
4 **Transporteur n'avait pas reçu de demande du Distributeur pour le**
5 **raccordement de ces clients au moment de préparer sa demande du budget**
6 **d'investissements 2017.**

7 **Justification des investissements**

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

11 **Préambule :**

12 (i) « *Quant aux investissements budgétisés pour 2018, le Transporteur souligne, tel qu'il*
13 *appert du tableau 4, que le montant demandé de 649 M\$ concernant les projets de moins de*
14 *25 M\$ représente une augmentation de 99 M\$ par rapport au montant autorisé de 550 M\$*
15 *pour 2017. Cette hausse s'explique principalement par l'augmentation de 21 M\$ des besoins*
16 *pour l'alimentation de la charge locale, de 34 M\$ pour le remplacement de composants de*
17 *ligne aériennes et 29 M\$ pour le remplacement d'équipements d'appareillage.* » [nous
18 soulignons]

19 (ii) La grille d'analyse du risque des équipements d'appareillage et des ouvrages civils de
20 janvier 2017 indique un nombre de 1 246 équipements à risque élevé. Ce nombre représente
21 une augmentation de 456 ou +58 % par rapport à celui de 790 indiqué à la demande
22 d'autorisation précédente du budget des investissements 2017⁶.

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

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

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

35 **Demande :**

⁶ Dossier R-3982-2016, pièce [B-0004](#), p. 19, tableau 10.

1 **6.1** Veuillez préciser s’il existe un lien entre l’augmentation de 29 M\$ des investissements
2 budgétisés pour 2018 pour le remplacement d’équipements d’appareillage, selon la
3 référence (i), l’augmentation de +58 % du nombre des équipements d’appareillage et
4 des ouvrages civils à risque, selon la référence (ii), et les équipements additionnels
5 faisant l’objet d’interventions planifiées en 2018, selon la référence (iii). Veuillez
6 expliquer.

7 **R6.1**

8 **L’augmentation de 29 M\$ de la référence (i) est principalement due à la part**
9 **des projets inférieurs à 25 M\$ par rapport au montant global des**
10 **investissements. Pour les équipements d’appareillage, la part des projets de**
11 **moins de 25 M\$ est plus élevée en 2018 (56 %⁷) qu’en 2017 (44 %⁸) et ce, bien**
12 **que le montant global des investissements en appareillage de 2018 soit plus**
13 **faible que celui de 2017 (363 M\$ par rapport à 391 M\$). Le Transporteur prévoit**
14 **en 2018 plus de remplacements ciblés d’équipements à risque élevé dans le**
15 **cadre de projets de moins de 25 M\$ amenant une répartition différente du**
16 **montant global des investissements en pérennité.**

17 **L’augmentation du nombre d’équipements à risque élevé de la référence (ii)**
18 **provient du raffinement des courbes de taux de défaillance par l’utilisation du**
19 **modèle « Weibull ». Ce raffinement a pour effet de mieux refléter dans la grille**
20 **d’analyse de risque la défaillance de très vieux équipements en fin de durée de**
21 **vie et ainsi influencer le choix de leur remplacement dans les projets à venir.**
22 **Le modèle « Weibull » a donc pour effet de modifier l’ordonnancement des**
23 **équipements à remplacer, priorisant davantage le remplacement de très vieux**
24 **équipements plutôt que d’équipements moins vieux.**

25 **Par ailleurs, les interventions en Maintien – Appareillage du budget des**
26 **investissements 2018, dont font partie les équipements additionnels de la**
27 **référence (iii), sont peu influencées par la modification des courbes de taux de**
28 **défaillance puisque ces interventions ont déjà été identifiées avant la mise à**
29 **jour des courbes en 2017 étant donné les cycles de planification de projets qui**
30 **s’étendent sur plus de 2 ans.**

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

33 **Préambule :**

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

36 Au tableau 21, le Transporteur présente les interventions 2018 dans la catégorie « Respect
37 des exigences ». Pour la source d’exigences « Normes ou encadrements internes », le

⁷ Montant global de 202 M\$ par rapport à 363 M\$ du tableau 10 de la pièce HQT-1 document 1.

⁸ Montant global de 173 M\$ par rapport à 391 M\$ du tableau 11 de la pièce HQT-1, Document 1 du dossier R-3982-2018.

1 Transporteur prévoit entre autres l'installation de mises à la terre (MALT) antivol pour
2 diminuer les vols de cuivre de même que l'installation de systèmes d'aide à la gestion des
3 limites thermiques sur le réseau de transport et d'interconnexion.

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

7 **Demandes :**

8 **7.1** L'installation de mises à la terre (MALT) antivol pour diminuer les vols de cuivre fait
9 partie de la demande d'autorisation du budget des investissements à chaque année
10 depuis le dossier R-3817-2012. Veuillez décrire ce programme d'installation de
11 MALT antivol, y incluant l'ensemble des interventions annuelles réalisées et prévues,
12 leurs coûts, de même que l'échéancier global de réalisation.

13 **R7.1**

14 **L'installation de mises à la terre (MALT) provient d'un encadrement interne**
15 **établi par les experts du Transporteur et donnant suite au développement**
16 **d'une solution dissuasive pour les vols de cuivre. Les interventions sur les**
17 **MALT sont effectuées à la suite d'un tel vol ou d'une évaluation de risque de**
18 **non-conformité à l'encadrement interne. Il s'agit d'interventions réalisées dans**
19 **ce contexte et le Transporteur ne peut prévoir à l'avance tous les postes qui**
20 **seront touchés par celles-ci.**

21 **Le tableau R7.1 présente les coûts par année des interventions réalisées**
22 **depuis 2013.**

Tableau R7.1
Investissements réels de 2013 à 2016 sur les MALT (en M\$)

	Réal			
	2013	2014	2015	2016
MALT	11	3	3	17

23 **7.2** Le Transporteur prévoit, en 2018, des investissements relatifs à l'installation de
24 systèmes d'aide à la gestion des limites thermiques sur le réseau de transport et
25 d'interconnexion. Or, le Transporteur prévoyait compléter l'installation de tels
26 systèmes en 2017, selon la référence (ii).

27 **7.2.1.** Veuillez expliquer les motifs pour lesquels l'installation de ces systèmes
28 d'aide à la gestion des limites thermiques ne peut être complétée en 2017.

1 **R7.2.1**
2 **L'échéancier du projet a été reporté de deux ans car la preuve de**
3 **concept préalable au projet a été prolongée afin de recueillir des**
4 **données sur plusieurs saisons. Ce projet est maintenant prévu être**
5 **démarré à la fin 2017 pour se finaliser en 2019.**

6 **7.2.2.** Veuillez préciser si l'installation de tels systèmes sera complétée en 2018.

7 **R7.2.2**
8 **Voir la réponse à la question 7.2.1.**

9 **7.2.3.** Veuillez préciser quel montant est prévu en 2018 pour cette intervention.

10 **R7.2.3**
11 **Au 30 avril 2017, environ 2 M\$ est prévu pour ce projet en 2018.**

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

14 **Préambule :**

15 (i) Le Transporteur présente les prévisions de dépassement de capacité dans les postes
16 satellites pour lesquels des interventions de moins de 25 M\$ sont prévues de 2018 à 2021. En
17 suivi de la décision D-2016-027⁹, il ajoute une colonne afin de préciser l'élément
18 déclencheur de chaque projet.

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

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

24 **Demande :**

25 **8.1** Veuillez expliquer la différence importante entre les prévisions de dépassement de
26 capacité des références (i) et (ii), notamment le retrait de projets d'addition de
27 capacité dans six postes satellites.

28 **R8.1**
29 **Le Transporteur rappelle que les prévisions de dépassement de capacité des**
30 **postes satellites tiennent compte de la charge et des besoins des clients et**
31 **varient au fur et à mesure que les solutions envisagées se précisent. Le retrait**

⁹ Dossier R-3935-2015, décision [D-2016-027](#), par. 79.

1 **de projets d'addition de capacité des six postes satellites s'explique comme**
2 **suit :**

- 3 • **Boulevard Labelle 120-25kV : projet revu dans le cadre d'un projet**
4 **supérieur à 25 M\$.**
- 5 • **Grande-Vallée 161-25kV : projet suspendu.**
- 6 • **Saint-Bruno de Montarville : projet revu dans le cadre d'un projet**
7 **supérieur à 25 M\$.**
- 8 • **Coaticook, Plessisville et Sainte Rosalie 120-25 kV : projets annulés à la**
9 **demande du client.**

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

13 **Préambule :**

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

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

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

27 **Demande :**

28 **9.1** Veuillez expliquer l'état de la situation relativement au projet Biomasse forestière
29 Valleyfield.

30 **R9.1**

31 **En date du 6 octobre 2017, le promoteur du projet Biomasse forestière**
32 **Valleyfield n'avait toujours pas signé l'entente de raccordement. Le promoteur**
33 **a par ailleurs informé le Transporteur le 6 juillet 2017 de son intention de**
34 **reporter la date de mise sous tension initiale de son projet au 17 avril 2019.**

1 **Description synthétique des investissements et de leurs objectifs**

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

4 **Préambule :**

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

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

20 **Demande :**

21 **10.1** Veuillez expliquer le retrait, dans le présent dossier, des termes « d'explorer ou » dans
22 la description synthétique des investissements et des objectifs relatifs à la catégorie
23 « Maintien et amélioration de la qualité du service ».

24 **R10.1**

25 **Le Transporteur revoit continuellement l'application de ses normes**
26 **comptables. Puisque les frais de « recherche » sont comptabilisés à titre de**
27 **charges d'exploitation¹⁰, le Transporteur constate que le terme « explorer »,**
28 **d'avantage associé à la « recherche », doit être retiré de la description**
29 **synthétique des investissements relatifs à la catégorie « Maintien et**
30 **amélioration de la qualité du service ».**

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

¹⁰ Tel que confirmé par la décision D-2015-189, paragraphe 154.

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

3 **Préambule :**

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

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

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

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

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

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

18 **Demande :**

19 **11.1** Veuillez fournir l'impact estimé de l'application des nouvelles courbes du taux de
20 défaillance, selon le modèle de Weibull, sur la planification à moyen et long terme du
21 budget annuel des investissements pour les projets dont le coût individuel est inférieur
22 à 25 M\$.

23 **R11.1**

24 **Tel qu'expliqué en réponse à la question 6.1, les nouvelles courbes du taux de**
25 **défaillance, selon le modèle de « Weibull », amènent une priorisation différente**
26 **du remplacement d'équipements mais ont très peu d'effet sur l'évolution du**
27 **nombre de remplacement d'équipements d'appareillage à moyen et à long**
28 **terme. Elles n'influencent donc pas la planification à moyen et à long terme du**
29 **budget des investissements pour les projets dont le coût individuel est**
30 **inférieur à 25 M\$.**

31 **11.1.1.** Veuillez indiquer dans quelle mesure la croissance constante et importante
32 des investissements estimés/prévus de la catégorie « Maintien des actifs »,
33 présentée en préambule pour la période de 2017 à 2021, prend en compte

1 les nouvelles courbes du taux de défaillance du modèle de Weibull.
2 Veuillez expliquer.

3 **R11.1.1**

4 **Voir la réponse à la question 11.1.**