

**RÉPONSES DE L'AQCIE ET DU CIFQ À LA 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**

- 1. Références :** (i) Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0007](#), p. 7;
(ii) Pièce [B-0004](#), p. 15, tableau 7.

Préambule :

(i) « *Les intervenants recommandent par ailleurs à la Régie d'exiger du Transporteur qu'il présente à l'avenir dans chacun de ses dossiers relatifs aux investissements de moins de 25 M\$ une planification des investissements anticipés sur une période de trois ans, ce qui devrait contribuer à une meilleure compréhension des propositions du Transporteur par les parties prenantes.* » [nous soulignons]

(ii) Le Transporteur présente les prévisions des investissements pour les projets de moins de 25 M\$ pour les années 2019 à 2021.

Demande :

1.1 Le Transporteur présente déjà une prévision, sur une période de trois ans, de ses investissements pour les projets de moins de 25 M\$. Veuillez préciser si la recommandation de l'AQCIE-CIFQ formulée à la référence (i) vise spécifiquement une prévision sur trois ans des investissements en Maintien-Appareillage.

Réponse 1.1

Les intervenants précisent que leur recommandation concerne les trois composantes qui sont les plus importantes dans la catégorie Maintien des actifs, soit :

- **Maintien – Appareillage;**
- **Maintien – Lignes;**
- **Maintien - Actifs de soutien.**

- 2. Référence :** (i) Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0007](#), p. 9.

Préambule :

L'AQCIE-CIFQ mentionne :

« *Le tableau et la figure ci-dessous présentent un historique du budget d'investissements pour les composants de lignes aériennes depuis l'année 2011.* » [note de bas de page omise]

Cependant, le tableau et la figure ne sont pas présentés.

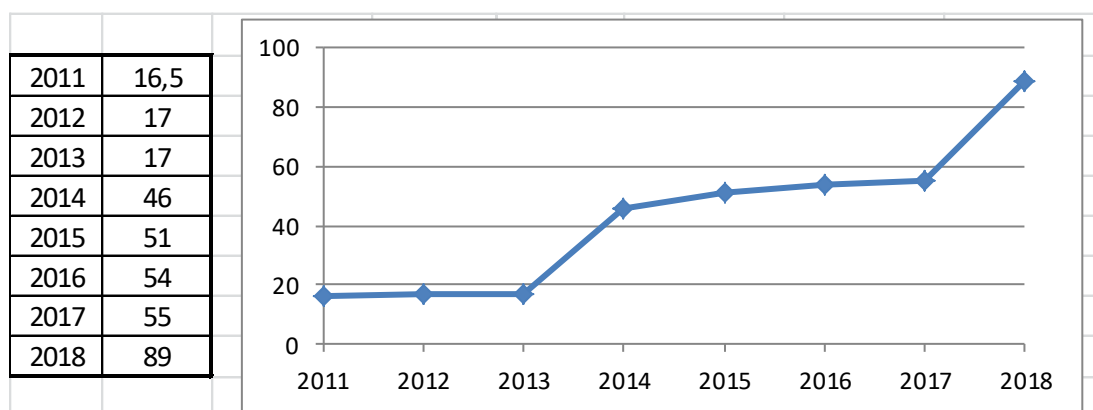
Demande :

2.1 Veuillez déposer le tableau et figure annoncés dans le mémoire de l'AQCIE-CIFQ relativement à l'historique du budget d'investissements pour les composants de lignes aériennes depuis l'année 2011.

Réponse 2.1:

Le tableau et la figure ont été omis du texte en raison d'une erreur cléricale.

Voici le tableau et la figure.



- 3. Références :** (i) Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0007](#), p. 10;
(ii) Dossier R-3982-2016, pièce [B-0006](#), p. 27.

Préambule :

(i) « Les intervenants présentent le tableau suivant qui montre un historique de l'évolution du nombre total de composants de lignes aériennes, du nombre de ces équipements qui sont considérés à risque et du pourcentage d'augmentation de ces équipements à risque. Il présente également l'évolution du taux de risque associé à ces équipements [note de bas de page omise].

	Composants de lignes aériennes			Taux de risque
	Équipements	Équipements à risque		
	total	nombre	augmentation	
2011	587 301	188 703		8,30
2012	593 595	197 558	4,7%	8,60
2013	592 194	200 686	1,6%	8,70
2014	593 548	193 223	-3,7%	8,30
2015	531 854	164 586	-14,8%	7,80
2016	529 636	135 299	-17,8%	6,80
2017	535 644	138 970	2,7%	6,90

On peut constater que le nombre d'équipements à risque pour l'année 2017 est semblable à celui de l'année 2016, mais nettement inférieur à ceux des années antérieures.

On peut également remarquer que le taux de risque a diminué depuis l'année 2011 et se maintient à un niveau inférieur à 7,0 depuis deux ans.

Selon les intervenants, le budget devrait être établi en fonction des besoins. Or, le Transporteur ne présente aucune indication quant à une augmentation du nombre d'équipements à risque pour l'année 2018, de sorte qu'on ne peut guère faire mieux que présumer le maintien du nombre et établir le budget en conséquence, soit au niveau de 2017.

L'AQCIE et le CIFQ recommandent donc de réduire le budget des composants de lignes aériennes à 55 M\$, soit une diminution de 34 M\$ par rapport au budget demandé. »

(ii) Dans le bilan de la Stratégie de gestion de la pérennité de ses actifs, le Transporteur commente comme suit l'historique des grilles d'analyse du risque des composants des lignes aériennes. Il y explique notamment la baisse importante du nombre total d'équipements à risque depuis janvier 2015.

« Le Transporteur constate que les grilles de risque des composants des lignes aériennes donnent des pourcentages d'équipements à risque comparables se situant autour de 32 % - 33 % entre janvier 2011 et janvier 2014. La hausse observée du nombre total d'équipements sur la période 2011-2014 s'explique par l'ajout de nouveaux composants et de nouvelles lignes liés à la croissance des besoins de la clientèle.

La baisse du pourcentage des équipements de ligne à risque qui passe de 32,6 % en 2014 à 25,5 % en 2016, s'explique comme suit :

- *principalement par l'augmentation de la durée de vie des lignes d'acier de 315 kV et plus, de 70 à 85 ans en 2015;*
- *le regroupement des composants câbles de garde par portée, à la suite du changement d'un système d'inventaire, entraîne une réduction de 60 000 composants du nombre total d'équipements sur les grilles de risque, depuis janvier 2015;*

- *le retrait en janvier 2016 du paramètre « performance de la ligne » peu lié à la pérennité des composants n'est plus considéré dans la pondération de la cote de probabilité. En effet, la cote de probabilité tient dorénavant compte des paramètres « vieillissement des composants » et « état de détérioration des composants » seulement, qui sont liés davantage à la pérennité des composants.*

Les composants des lignes aériennes à risque sont principalement des isolateurs, des poteaux et des traverses de bois ainsi que les composants de certaines lignes vétustes ciblées. »

Demande :

- 3.1 Veuillez préciser dans quelle mesure l'AQCIE-CIFQ a pris en compte, dans son analyse de l'historique des composants des lignes aériennes, des changements relatifs à ces équipements décrits par le Transporteur, tels que présentés à la référence (ii).

Réponse 3.1:

Les intervenants ont en effet pris en compte les explications du Transporteur concernant la diminution de la quantité totale des équipements et la diminution de la quantité d'équipements à risque à partir de l'année 2015. On peut constater qu'il en a résulté une diminution du taux de risque par rapport à celui observé sur la période 2011-2014.

Concernant le retrait du paramètre « performance de la ligne » en janvier 2016, le Transporteur n'a pas précisé si la diminution du nombre d'équipements à risque observée en 2017 est la conséquence du retrait de ce paramètre.

Dans leur analyse, les intervenants ont constaté une stabilisation du budget relatif aux lignes aériennes sur la période 2014-2017 et soulignent que le Transporteur n'apporte aucune explication ou justification concernant l'augmentation du budget de 62% pour l'année 2018.