

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



---

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE)  
RELATIVE AU BUDGET DES INVESTISSEMENTS 2020 POUR LES PROJETS DU TRANSPORTEUR  
DONT LE COÛT INDIVIDUEL EST INFÉRIEUR À 65 MILLIONS DE DOLLARS**

---

**Demande**

- 1. Références :** (i) Pièce [B-0002](#), p. 3.

**Préambule :**

- (i) Le Transporteur demande à la Régie, en ce qui a trait aux investissements de 2018 de :

**CONSTATER** l'écart des investissements réels de l'année 2018 par rapport aux investissements autorisés par la décision D-2018-014 et ce, pour fins d'intégration à la base de tarification lors d'une demande tarifaire du Transporteur, le tout conformément à la preuve soumise à l'appui de la présente demande ;

**SUBSIDIAIREMENT, AUTORISER** les projets d'investissement du Transporteur pour l'année 2018 pour un montant de 119 M\$, le tout conformément à la preuve soumise à l'appui de la présente demande ;

**Demande :**

- 1.1 Veuillez indiquer les raisons pour lesquelles le Transporteur demande à la Régie de constater l'écart des investissements réels de l'année 2018 aux fins de son intégration à la base de tarification lors d'une demande tarifaire, considérant qu'une telle demande de constatation des écarts entre le montant des investissements autorisés et le montant réel n'était pas présentée dans le cadre des demandes d'autorisation des investissements des années antérieures.

**Réponse :**

- 1 **Pour les années antérieures, en conformité avec le *Guide de dépôt pour***  
2 ***Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité*<sup>1</sup> (le « Guide »), le**  
3 **Transporteur a fourni les explications des écarts des investissements réels par**  
4 **rapport aux investissements autorisés dans les divers dossiers présentés**  
5 **annuellement.**  
6 **Le Transporteur n'a pas présenté de demande de constatation dans le passé**  
7 **puisque les écarts des investissements réels par rapport aux investissements**

---

<sup>1</sup> Chapitre 2, section 2.1, article 3.

1           **autorisés s'étaient avérés modestes comparativement à l'écart constaté en**  
2           **2018.**

3           **Pour l'année 2018, puisque l'écart constaté est marqué, la demande du**  
4           **Transporteur dans le présent dossier vise à renseigner le plus adéquatement**  
5           **possible ainsi qu'à fournir l'opportunité à la Régie de se saisir et de constater**  
6           **cet écart en conformité avec les dispositions du Guide précité.**

7           **Considérant que le Transporteur fait face à cette situation pour la première**  
8           **fois, il lui est apparu prudent et respectueux envers la Régie de présenter une**  
9           **demande spécifique à cet égard. Dans tous les cas, le Transporteur suivra les**  
10          **indications de la Régie quant au traitement approprié de l'écart constaté en**  
11          **2018 en conformité avec le cadre législatif et réglementaire.**

1.2       Veuillez indiquer quels seraient les impacts dans le cas où la Régie ne constatait pas  
          ledit écart.

**Réponse :**

12          **Voir la réponse à la question 1.1. En outre, le Transporteur présentera, comme**  
13          **à l'habitude, les informations pertinentes au moment de l'inclusion des**  
14          **investissements à sa base de tarification.**

1.3       Dans le cas où la Régie constatait, dans le présent dossier, l'écart des investissements  
          réels de 2018 par rapport aux investissements autorisés par la décision D-2018-014,  
          veuillez indiquer dans quelle demande tarifaire le Transporteur prévoit demander son  
          intégration à la base de tarification.

**Réponse :**

15          **Tous les investissements du Transporteur chevauchent plusieurs années**  
16          **tarifaires et c'est aussi le cas pour les investissements de l'année 2018. Le**  
17          **Transporteur présentera les mises en service de ses projets d'investissement**  
18          **dans le cadre de ses dossiers tarifaires annuels comme c'est le cas**  
19          **actuellement.**

### **Coûts associés aux investissements**

**2. Référence :** (i) Pièce [B-0004](#), p. 11.

**Préambule :**

(ii) Pour les investissements réalisés en 2018 dans la catégorie *Maintien et amélioration de la qualité de service*, le Transporteur justifie un écart de 6 M\$ :

« L'écart de 6 M\$ est expliqué par des activités de Recherche et développement qui ont atteint à la fin de 2018 une étape de capitalisation. Les coûts de ces activités (initialement prévus aux charges) ont donc été inclus dans le budget des investissements 2018. »

**Demande :**

2.1 Veuillez préciser et décrire sommairement les activités de Recherche et développement qui étaient prévues aux charges en 2018, mais dont les coûts ont été inclus dans le budget des investissements 2018.

**Réponse :**

1 **Les activités qui ont été prévues initialement aux charges d'exploitation en**  
2 **2018 mais dont les coûts ont été finalement engagés aux investissements en**  
3 **2018 découlent du passage à l'étape de développement et d'implantation**  
4 **d'innovations technologiques. Elles concernent :**

- 5 • le développement de modules d'évaluation pour détecter de façon  
6 précoce les défauts des transformateurs ;
- 7 • l'optimisation de la performance des Systèmes de récupération  
8 Eau-Huile ;
- 9 • le développement de nouvelles plateformes robotisées, par exemple  
10 pour inspecter des faisceaux de conducteurs à 735, 450, 315 et 230 kV ;
- 11 • le développement d'un système pour le remplacement de fondations  
12 sans mise hors tension.

13 Bien qu'en vertu des principes comptables généralement reconnus des  
14 États-Unis, les frais de recherche et développement doivent être comptabilisés  
15 aux charges d'exploitation, une pratique comptable réglementaire reconnue  
16 par la Régie<sup>2</sup> permet le report et l'amortissement sur cinq ans des frais de  
17 développement.

3. **Références :** (i) Pièce [B-0004](#), p. 12 et 13.

**Préambule :**

(i) Le Transporteur présente les investissements estimés pour 2019, il mentionne :

---

<sup>2</sup> D-2015-189, [par. 152](#).

« Le tableau 6 présente, sur la base des prévisions établies au 30 avril 2019, un budget estimé de 742 M\$. Le Transporteur informe la Régie que les informations actuelles indiquent que ce budget tend à excéder le montant autorisé. Les montants anticipés au 31 décembre 2019 sont en cours de validation et seront précisés à la Régie à la fin septembre 2019. »  
[nous soulignons]

**Demande :**

3.1 Veuillez préciser les montants anticipés au 31 décembre 2019.

**Réponse :**

1 Voir la pièce [B-0013](#), HQT-1, Document 1 révisée le 7 octobre 2019.

4. Référence : (i) Pièce [B-0004](#), p. 15, tableau 7.

**Préambule :**

(i) Le Transporteur indique que le dépôt des prévisions des investissements 2021 à 2023 est prévu avant septembre 2019 :

**Tableau 7**  
Prévision des investissements (à venir d'ici septembre 2019)  
(M\$)

Catégorie d'investissement	2021	2022	2023
<b>Ne générant pas de revenus additionnels</b>			
Maintien des actifs			
Maintien et amélioration de la qualité du service			À venir
Respect des exigences			
<b>Générant des revenus additionnels</b>			
Croissance des besoins de la clientèle			
Total			

**Demande :**

4.1 Veuillez fournir la prévision des investissements 2021 à 2023.

**Réponse :**

2 Voir la pièce [B-0013](#), HQT-1, Document 1 révisée le 7 octobre 2019.

**Justification des investissements 2020**

5. **Références :** (i) Pièce [B-0004](#), p. 20, tableau 13;  
(ii) Dossier R-4059-2018, pièce [B-0020](#), p. 20, tableau 13.

**Préambule :**

- (i) Le Transporteur présente la grille d'analyse du risque des composants des lignes aériennes en date de janvier 2019 :

**Tableau 13**  
**Grille d'analyse du risque des composants des lignes aériennes (janvier 2019)**

Nombre d'actifs Impact	Probabilité									Total	Equip. vs risque		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9		Nb	%	
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Élevé 17	Élevé 0,0%
8	109	311	579	109	23	2	16	0	0	0	1 149		
7	1 021	2 067	3 011	1 083	458	334	275	58	17	0	8 324	Fort	Fort
6	24 675	19 964	13 483	4 578	1 882	884	791	449	381	0	67 087	6 339	1,1%
5	50 383	55 889	43 520	18 930	13 516	9 849	2 685	2 827	1 183	0	198 782	Moyen	Moyen
4	42 467	42 497	34 199	23 185	18 711	8 255	5 487	3 910	4 363	0	183 074	109 687	18,8%
3	19 172	29 348	21 675	10 581	4 644	5 136	3 226	4 948	3 223	0	101 953	Faible	Faible
2	2 970	6 608	3 385	2 247	643	960	2 230	446	1 692	0	21 181	465 935	80,1%
1	333	31	53	11	0	0	0	0	0	0	428	Équip. à risque	Équip. à risque
<b>Total</b>	<b>141 130</b>	<b>156 715</b>	<b>119 905</b>	<b>60 724</b>	<b>39 877</b>	<b>25 420</b>	<b>14 710</b>	<b>12 638</b>	<b>10 859</b>	<b>0</b>	<b>581 978</b>	<b>116 043</b>	<b>19,9%</b>
<b>Taux de risque : 5,1</b>													

- (ii) Le Transporteur présente la grille d'analyse du risque des composants des lignes aériennes en date de janvier 2018 :

**Tableau 13**  
**Grille d'analyse du risque des composants des lignes aériennes (janvier 2018)**

Nombre d'équipements Impact	Probabilité									Total	Equip. vs risque		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9		Nb	%	
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Élevé 16	Élevé 0,0%
8	92	278	538	65	11	2	16	0	0	0	1 002		
7	867	2 369	2 966	1 054	378	239	103	52	16	0	8 044	Fort	Fort
6	17 138	18 595	12 406	4 153	1 316	720	688	553	181	0	55 750	5 907	1,1%
5	46 620	54 006	42 662	19 570	11 419	6 646	2 176	2 964	1 098	0	187 161	Moyen	Moyen
4	33 105	40 793	35 852	24 676	16 975	6 685	5 849	5 314	3 025	0	172 274	100 935	18,5%
3	11 694	25 955	20 747	12 766	4 905	6 756	3 664	5 387	3 035	0	94 909	Faible	Faible
2	1 018	3 590	3 391	2 058	317	870	1 243	446	1 993	0	14 926	427 208	80,0%
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Equip. à risque	Equip. à risque
<b>Total</b>	<b>110 534</b>	<b>145 586</b>	<b>118 562</b>	<b>64 342</b>	<b>35 321</b>	<b>21 918</b>	<b>13 739</b>	<b>14 716</b>	<b>9 348</b>	<b>0</b>	<b>534 066</b>	<b>106 858</b>	<b>20,0%</b>
<b>Taux de risque : 5,1</b>													

**Demande :**

5.1 La Régie constate qu'en janvier 2019, le nombre de composants de lignes aériennes est de 581 978 selon la référence (i), tandis qu'en janvier 2018, il était de 534 066 selon la référence (ii). Soit une augmentation du nombre d'équipements de 47 912 ou 9%. Le taux de risque pour ces deux années est cependant le même, soit 5,1.

5.1.1. Veuillez justifier cette augmentation de 9% du nombre d'équipements sur une période de 12 mois.

**Réponse :**

1 **Le Transporteur a inclus par erreur des sous-composants dans la grille de**  
2 **risque du tableau de la référence (i). Le Transporteur dépose le tableau corrigé**  
3 **à la pièce HQT-1, Document 1, révisée (18 octobre 2019).**

5.1.2. Veuillez expliquer que le taux de risque soit le même pour ces deux années et ce malgré l'augmentation significative du nombre d'équipements pendant cette période.

**Réponse :**

4 **Les sous-composants inclus par erreur ont un taux de risque similaire aux**  
5 **composants de lignes aériennes, ce qui explique que le taux de risque global**  
6 **n'a pas été significativement affecté par cette inclusion.**

**6. Références :** (i) Pièce [B-0004](#), p. 21, tableau 16;  
(ii) Dossier R-4059-2018, pièce [B-0020](#), p. 21, tableau 16.

**Préambule :**

- (i) Le Transporteur indique au budget des investissements 2020 un montant de 57 M\$ en Maintien-Télécommunications.
- (ii) Au budget des investissements 2019, un montant de 20 M\$ était requis en Maintien-télécommunications.

**Demande :**

6.1 Veuillez expliquer et justifier cette augmentation de 37 M\$, soit 185%, du budget pour les investissements en Maintien-Télécommunications.



**Réponse :**

1           **L'augmentation de 37 M\$ s'explique par :**

- 2           • **des investissements globaux en Maintien-Télécommunication plus**  
3           **importants en 2020 comparativement à 2019<sup>3</sup> afin d'assurer la pérennité**  
4           **du réseau de télécommunication conformément à la Stratégie**  
5           **appliquée aux actifs de télécommunication<sup>4</sup> et ;**  
6           • **une proportion plus élevée des projets inférieurs à 65 M\$ par rapport**  
7           **aux investissements globaux en Maintien-Télécommunication.**

**Annexe 3 : Mises en service prévues pour les projets en intégration de puissance**

- 7. Références :** (i) Pièce [B-0004](#), p. 27 à 29;  
(ii) Pièce [B-0004](#), p. 44, tableau A3-1;  
(iii) Dossier R-4059-2018, pièce [B-0020](#), p. 44, tableau A3-1;  
(iv) Dossier R-4059-2018, pièce [B-0010](#), p. 12, R9.

**Préambule :**

(i) Le Transporteur présente les investissements 2020 générant des revenus additionnels, parmi lesquels il précise un budget de 5 M\$ pour l'intégration de puissance. Ces interventions consistant principalement à raccorder des centrales de cogénération à base de biomasse.

(ii) Le Transporteur indique les détails pour chacun des projets prévus en intégration de puissance. Quatre centrales sont prévues et elles requièrent un total de 13,4 M\$ pour la présente demande d'investissement :

---

<sup>3</sup> Voir tableau 16 de la pièce [B-0013](#), HQT-1, Document 1 révisée et tableau 16 du dossier R-4059-2018 – phase 1, pièce [B-0012](#), HQT-1, Document 1 révisée.

<sup>4</sup> Voir Dossier R-4013-2017, [B-0006](#), HQT-2, Document 1.

**Tableau A3-1**  
**Mises en service pour les projets prévues en intégration de puissance**  
**(M\$)**

Projets	Intégration de puissance 2020 (MW)	Montant maximal	Demandes d'investissement pour les projets < 65 M\$ autres que pour 2020	Présente demande d'investissement pour les projets < 65 M\$	Coûts totaux
Biomasse forestière Valleyfield	10,0	6,2	2,0	1,7	3,7
Cogénération Bell	31,4	19,8	-	9,3	9,3
Parc solaire site IREQ	4,0	2,5	0,5	0,6	1,1
Parc solaire La Citière	8,0	5,0	-	1,8	1,8
<b>Total</b>	<b>53,4</b>	<b>33,5</b>	<b>2,5</b>	<b>13,4</b>	<b>15,9</b>

Les montants de mises en service ainsi que le nombre de MW intégré sur le réseau sont sur la base de prévisions établies au 30 avril 2019. Celles-ci peuvent varier au fur et à mesure que les besoins des clients se précisent.

(iii) Dans sa demande d'autorisation du budget des investissements de 2019, le Transporteur présente les détails pour chacun des projets prévus en intégration de puissance. Une seule centrale est prévue, soit la centrale Biomasse forestière Valleyfield.

(iv) Concernant la centrale Biomasse forestière Valleyfield, la Régie a constaté que le Transporteur annonce des montants de demande d'investissements depuis le dossier 2015 pour cette centrale. Le tableau de la référence (iv), préparé l'an dernier par la Régie, a été mis à jour avec les données de la présente demande :

**Mises en service relatives au projet « Biomasse forestière Valleyfield »  
annoncées aux dossiers 2015 à 2019**

Projet « Biomasse forestière Valleyfield »	Intégration de puissance [année visée par la demande] (MW)	Montant maximal (en M\$)	Demandes d'investissement pour les projets < 65 M\$ (25 M\$) autres que pour [l'année visée par la demande] (en M\$)	Demande d'investissement de [l'année visée par la demande] pour les projets < 65M\$ (25 M\$) (en M\$)	Coûts totaux (en M\$)
Dossier R-3935-2015	9,9	n/d	0,0	2,4	2,4

Dossier R-3982-2016	9,9	n/d	1,9	1,1	3,0
Dossier R-4013-2017	10	n/d	5,5	1,0	6,5
Dossier R-4059-2018	10	6,2	2,9	2,8	5,7
Dossier R-4097-2019	10	6,2	2,0	1,7	3,7
Somme cumulative des demandes d'investissement				9,0	

**Demandes :**

7.1 Un budget de 5 M\$ pour l'intégration de puissance est demandé selon la référence (i) et un total de 13,4 M\$ est requis pour la présente demande d'investissement selon la référence (ii). Veuillez expliquer cette différence.

**Réponse :**

1 **En préambule, le Transporteur souligne que le tableau de la référence (i)**  
2 **représente des montants d'investissement alors que les tableaux des**  
3 **références (ii), (iii) et (iv) présentent des montants de mises en service.**

4 **Les mises en service prévues en 2020 pour les projets en intégration de**  
5 **puissance s'élevant à 13,4 M\$ découlent des investissements de 5 M\$ prévus**  
6 **en 2020 et des investissements des années antérieures.**

7.2 Selon la référence (ii), la centrale Parc solaire site IREQ, absente de la demande de l'année précédente tel que l'indique la référence (iii), montre un montant de 0,5 M\$ pour les demandes d'investissements des années autres que pour 2020. Veuillez expliquer à quoi ce montant correspond et à quelle année spécifique il s'applique.

**Réponse :**

7 **Un montant de mise en service de 0,5 M\$ est prévu en 2019 pour le Parc**  
8 **solaire site IREQ.**

7.3 Aussi selon la référence (ii), le Parc solaire La Citière présente une demande d'investissement de 1,8 M\$ pour 2020 et aucune demande pour d'autres années. Veuillez préciser à quelle date est prévue la mise en service de cette centrale.

**Réponse :**

1 **La mise en service du parc solaire La Citière est prévue en 2020.**

7.4 À partir des références (ii) à (iv) la Régie constate que pour la centrale Biomasse forestière Valleyfield, le Transporteur a soumis des demandes d'investissements totalisant 9,0 M\$ depuis 5 ans et ce pour un projet dont les coûts totaux ont varié entre 2,4 M\$ et 6,5 M\$ pendant ces cinq années.

7.4.1. Veuillez fournir les justifications de ce montant de 9,0 M\$ et ce en relation avec les coûts totaux du projet. Aussi, veuillez expliquer la présence répétée de ce projet.

**Réponse :**

2 **Les coûts totaux prévus de mises en service du projet de la centrale Biomasse**  
3 **forestière Valleyfield sont de 3,7 M\$. Le montant de 9,0 M\$ n'est qu'une**  
4 **sommation des montants prévus de mises en service pour ce projet qui ont**  
5 **évolué depuis le dossier R-3935-2015. Ce projet a dû être reporté d'une année**  
6 **à l'autre depuis 2015 à la demande du producteur privé.**

7 **Celui-ci a toutefois informé le Transporteur que la mise sous tension initiale du**  
8 **poste de départ de la centrale est maintenant prévue débiter d'ici la fin de**  
9 **2019 et les mises en service des travaux seront complétées en 2021.**

7.4.2. Selon la référence (ii), les montants d'investissements requis pour la présente demande sont de 1,7 M\$ pour l'année 2020. Aussi un montant de 2,0 M\$ à la colonne « Demandes d'investissement pour les projets < 65 M\$ autres que pour 2020 » est demandé. Veuillez expliquer la signification de ce montant de 2,0 M\$ par rapport aux investissements de 2020 et par rapport aux investissements de toutes les années précédentes, tel que présenté à la référence (iv).

**Réponse :**

10 **Les montants de 1,7 M\$ et de 2,0 M\$ indiqués à la référence (ii) pour le projet**  
11 **de la centrale Biomasse forestière Valleyfield représentent les mises en**  
12 **service de ce projet prévues pour l'année 2020 et pour les années autres que**  
13 **2020, respectivement.**

7.4.3. Veuillez préciser les montants de mises en service réels pour cette centrale pour chacune des années pour lesquelles il y a eu une demande d'investissement.

**Réponse :**

1           **Les mises en service prévues pour le projet de la centrale Biomasse forestière**  
2           **Valleyfield sont de 1,6 M\$ en 2019, 1,7 M\$ en 2020 et de 0,4 M\$ au cours des**  
3           **années subséquentes.**

**Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur**  
**Critères de pérennité des ouvrages civils**

- 8. Références :**
- (i) Dossier R-3982-2016, décision [D-2017-019](#), p. 51, par. 202;
  - (ii) Dossier R-4059-2018, décision [D-2019-030](#), p. 18, par. 64;
  - (iii) Pièce [B-0006](#), p. 5;
  - (iv) Pièce [B-0004](#), p. 17, tableau 9;

**Préambule :**

(i) « [202] La Régie prend acte également que le Transporteur entend terminer l'élaboration des critères de pérennité des ouvrages civils vers la fin de 2018, avec une application prévue de ces critères lors de la demande d'autorisation du budget des investissements 2020 pour les projets inférieurs à 25 M\$. »

(ii) « [64] La Régie retient de la preuve du Transporteur que les « équipements d'appareillage (par exemple, un transformateur) et les ouvrages civils (par exemple, une base de béton) sont étroitement liés et sont par conséquent généralement gérés ensemble ». Elle retient également que le Transporteur appliquera de nouveaux critères de pérennité des ouvrages civils lors de la demande d'autorisation du budget des investissements 2020 et juge à propos d'attendre la preuve à cet effet. En conséquence, la Régie ne donne pas suite à la recommandation de SÉ-AQLPA à cet égard. » [nous soulignons]

(iii) À la section 2 intitulée *Grille de risque spécifique aux ouvrages civils*, le Transporteur indique :

« *Lorsque qu'il disposera de suffisamment de relevés d'état, le Transporteur identifiera les améliorations possibles et verra à la pertinence de modifier la grille de risque pour les ouvrages civils afin de poursuivre l'amélioration de la Stratégie.* »

(iv) Le Transporteur présente la grille d'analyse du risque des équipements d'appareillage et des ouvrages civils :

**Tableau 9**  
**Grille d'analyse du risque des équipements d'appareillage**  
**(électrique et mécanique) et des ouvrages civils (janvier 2019)**

Nombre d'actifs Impact	Nombre d'équipements par niveau de risque									Total	Équip. vs Risque	
	Probabilité										Nb	%
	1	2	3	4	5	6	7	8	9			
9	206	2	7	15	0	0	4	0	26	260	Élevé	Élevé
8	1 678	702	949	912	476	381	272	157	301	5 828	1 154	0,9%
7	2 522	1 186	911	652	576	581	373	292	666	7 759	Fort	Fort
6	4 837	2 144	1 828	2 013	910	729	615	453	1 142	14 671	7 040	5,2%
5	7 242	4 435	2 843	2 882	1 609	1 151	1 107	1 047	1 408	23 724	Moyen	Moyen
4	10 961	5 551	5 520	4 905	3 406	1 777	1 031	1 466	1 683	36 300	26 913	19,9%
3	9 636	4 745	4 673	2 812	2 991	1 379	887	698	1 542	29 363	Faible	Faible
2	4 286	2 734	2 290	2 080	1 962	1 208	625	355	1 029	16 569	99 871	74,0%
1	293	115	44	21	1	11	1	5	13	504	Équip. à risque	Équip. à risque
Total	41 661	21 614	19 065	16 292	11 931	7 217	4 915	4 473	7 810	134 978		
<b>Taux de risque : 8,2</b>												

**Demandes :**

8.1 Selon les références (i) et (ii), la Régie comprend que le Transporteur prévoyait l'application des nouveaux critères de pérennité des ouvrages civils à la demande du budget des investissements de 2020. La référence (iii) n'indique pas que des changements ont été apportés. Veuillez indiquer si les nouveaux critères de pérennité des ouvrages civils ont entraîné des modifications à la grille d'analyse du risque illustrée au tableau 9 de la référence (iv).

**Réponse :**

1 **Le Transporteur n'a apporté aucune modification à la grille d'analyse du risque de la référence (iv).**

2 8.1.1. Dans l'affirmative, veuillez préciser la nature et l'importance des changements effectués.

**Réponse :**

3 **Sans objet.**

8.2 Veuillez spécifier les dates prévues des prochaines étapes dans l'application de ces nouveaux critères de pérennité des ouvrages civils ainsi que la description de ces étapes.

**Réponse :**

1            **Le Transporteur n'a pas d'échéancier précis. L'utilisation de ces critères se**  
2            **fera graduellement au cours des prochaines années et sera prise en**  
3            **considération dans l'élaboration des prochaines demandes d'autorisation du**  
4            **budget des investissements. Le Transporteur précise<sup>5</sup> également qu'il**  
5            **analysera les résultats des inspections effectuées selon les nouveaux critères**  
6            **d'états pour identifier les améliorations possibles et voir la pertinence de**  
7            **modifier la grille d'analyse du risque des ouvrages civils afin de poursuivre**  
8            **l'amélioration de la Stratégie.**

---

<sup>5</sup> Pièce [B-0006](#), HQT-2, Document 1, page 5.