

**Réponses du Transporteur
à la demande de renseignements numéro 2
de l'Association des hôteliers du Québec et
l'Association des restaurateurs du Québec
(« AHQ-ARQ »)**

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 2 DE L'AHQ-ARQ À HQT

TAUX DE SURUTILISATION

1. **Références :** (i) B-0010, page 7, lignes 1 à 17;
(ii) B-0015, page 4, lignes 12 à 17.

Préambule :

- (i) « Les investissements réalisés en 2019 par le Transporteur pour les projets de moins de 25 M\$ se sont élevés à 832 M\$, soit un écart de 90 M\$ comparativement au montant autorisé [note de bas de page omise] par la Régie.

[...]

- *La concrétisation d'une partie des projets démarrés dans le cadre de l'approche de surutilisation pour un montant de 15 M\$. Le Transporteur rappelle qu'il a appliqué un taux de surutilisation de 113 % pour 2019, soit un montant de 65 M\$ en maintien des actifs.* » (Nous soulignons)
- (ii) « **Le Transporteur rappelle que la surutilisation lui permet de démarrer un plus grand nombre de projets pour un niveau d'investissement total dépassant temporairement les montants autorisés par la Régie afin de pallier les aléas qui peuvent survenir en cours d'année. Elle vise à atteindre, à la fin de l'année, les montants autorisés par la Régie. Le Transporteur n'associe pas de projets spécifiques dans le cadre de l'approche de surutilisation.** » (Nous soulignons)

Demandes :

- 1.1 Relativement à la référence (i), veuillez confirmer (ou infirmer avec explications) la compréhension de l'AHQ-ARQ selon laquelle la concrétisation d'une partie des projets démarrés dans le cadre de l'approche de surutilisation pour 2019 a totalisé 80 M\$, soit 15 M\$ de plus que la valeur prévue de 65 M\$.

Réponse :

- 1 **La compréhension de l'AHQ-ARQ n'est pas juste. Le Transporteur a démarré**
2 **pour 2019 un montant supplémentaire de 65 M\$ d'investissement en maintien**
3 **des actifs (+13 % par rapport au montant autorisé de 503 M \$). Il visait à atteindre**
4 **à la fin de l'année 100% du montant autorisé. Finalement, il a réalisé 15 M \$ de**
5 **plus en maintien des actifs, soit +3 % du montant autorisé.**

- 1.2 Relativement à la référence (i), veuillez indiquer quel aurait été l'écart comparativement au montant autorisé par la Régie pour les investissements réalisés en 2019 par le Transporteur pour les projets de moins de 25 M\$ si le Transporteur n'avait pas démarré de projets dans le cadre de l'approche de surutilisation.

Réponse :

1 **La question des intervenantes réfère à un scénario hypothétique pour lequel le**
2 **Transporteur n'a pas la réponse. Le Transporteur estime que les informations**
3 **requises ne sont pas pertinentes à l'étude du dossier et dépassent le cadre de**
4 **cette audience.**

1.3 Veuillez expliquer ce que le Distributeur entend par la dernière phrase à la référence (ii) selon laquelle il « *n'associe pas de projets spécifiques dans le cadre de l'approche de surutilisation* », en indiquant notamment si cette remarque s'applique en mode prévisionnel ou *a posteriori*.

Réponse :

5 **Le Transporteur comprend que la question des intervenantes réfère au**
6 **Transporteur et non au Distributeur.**

7 **Le Transporteur applique l'approche de surutilisation et fait le suivi par**
8 **catégorie d'investissement. Cette approche est basée sur l'analyse des**
9 **investissements historiques par catégorie d'investissements et ne peut**
10 **s'appliquer ni être suivie par projet.**

1.4 Veuillez indiquer pourquoi les projets démarrés dans le cadre de l'approche de surutilisation dont il est question aux références ne seraient pas plutôt prévus en vertu de la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur (la « Stratégie ») pour l'année sur laquelle porte la demande budgétaire.

Réponse :

11 **L'ensemble des projets sont prévus en vertu de la Stratégie.**

12 **Le Transporteur rappelle que l'approche de surutilisation vise des**
13 **investissements annuels et non pas des projets spécifiques. Les projets sont**
14 **démarrés sans distinguer lesquels «font partie de l'approche de surutilisation ».**

2. Référence : B-0014, pages 11 et 12, réponse 4.1.

Préambule :

« Le Transporteur met à jour annuellement, le taux de surutilisation de l'année suivante en comparant la moyenne des investissements globaux réels des trois dernières années, à la moyenne des investissements globaux prévus au 30 avril précédant ces années. Ce taux est ensuite appliqué à chacune des catégories d'investissements pour

ainsi obtenir un montant de surutilisation par catégorie. Le Transporteur estime que l'établissement de la surutilisation sur la base de la moyenne des investissements globaux permet d'éviter les variations importantes du taux de surutilisation d'une catégorie d'investissement à l'autre et d'une année à l'autre. » (Nous soulignons)

Demandes :

- 2.1** Veuillez fournir les six valeurs ayant servi à calculer le taux de surutilisation pour l'année 2021, soit les « *investissements globaux réels* » des années 2017 à 2019 et les « *investissements globaux prévus au 30 avril précédant ces années* », tel que décrit à la référence.

Réponse :

- 1 **Les valeurs annuelles individuelles fluctuent, c'est pourquoi le Transporteur**
2 **utilise une valeur moyenne mobile. Le Transporteur estime que les informations**
3 **fournies à la référence sont suffisamment détaillées pour permettre de calculer**
4 **le taux de surutilisation de 2021. Le niveau de détail supplémentaire demandé**
5 **n'apporte pas de valeur ajoutée et dépasse le cadre d'analyse de la présente**
6 **demande d'autorisation de budget des investissements.**

- 2.2** Veuillez justifier le choix de la date du 30 avril pour le calcul décrit à la référence.

Réponse :

- 7 **Il s'agit de la dernière information la plus à jour disponible au moment de la**
8 **préparation du budget des investissements annuels.**

INVESTISSEMENTS DEMANDÉS POUR 2021

- 3. Référence :** B-0015, page 6, réponse 2.1.

Préambule :

« 2.1 Veuillez confirmer (ou infirmer avec explications) la compréhension de l'AHQ-ARQ selon laquelle les investissements prévus de 717 M\$ en Maintien des actifs pour 2021 à la référence (ii) découlaient alors pour la plupart de l'application de la Stratégie, à l'instar des investissements prévus de 789 M\$ pour 2021 à la référence (iii).

Réponse :

Le Transporteur confirme la compréhension des intervenants. »

Demande :

- 3.1 Sans justifier l'écart entre les deux montants de la référence, veuillez indiquer les principaux facteurs pouvant expliquer que la Stratégie puisse dégager des montants différents pour une année donnée, prévus à des moments différents.

Réponse :

- 1 **Les principaux facteurs pouvant expliquer que la Stratégie puisse dégager des**
2 **montants différents pour une année donnée, prévus à des moments différents**
3 **sont, entre autres : l'évolution des coûts, la part des projets de 65 M \$ et plus**
4 **qui évolue d'une année à l'autre, l'état du parc d'actifs et les améliorations**
5 **apportées à la Stratégie.**

PRÉVISIONS DE DÉPASSEMENT DE CAPACITÉ DANS LES POSTES SATELLITES

4. **Référence :** B-0015, page 14, réponse 4.3.

Préambule :

« Le Transporteur a préparé le tableau A2-1 à partir des prévisions du Distributeur les plus à jour, disponibles à l'automne 2019, au moment de la planification des interventions de l'année 2021 pour les postes satellites. » (Nous soulignons)

Demande :

- 4.1 Étant donné que le Transporteur n'a déposé le présent dossier que le 21 décembre 2020, veuillez justifier de ne pas avoir utilisé les prévisions du Distributeur disponibles à l'automne 2020 pour réaliser la planification des interventions de l'année 2021 pour les postes satellites dont il est question à la référence.

Réponse :

- 6 **Voir la réponse à la question 4.4 de de la demande de renseignements (« DDR »)**
7 **numéro 1 des intervenantes à la pièce, HQT-3, Document 2.1.**

5. **Référence :** B-0015, pages 14 et 15, réponse 4.5.

Préambule :

« Le Transporteur a été informé par le Distributeur de ce qui suit.

Les prévisions de charges ne sont pas réduites des outils de gestion de puissance sous le contrôle du Distributeur. La prévision représente la charge de la clientèle à

considérer dans la planification des solutions et des investissements sur le réseau. Ainsi, une vision de la charge à alimenter est conservée sans effacement pour les analyses. Pour ce qui est des moyens de gestion, ils font partie des solutions envisagées pour reporter ou éviter un investissement sur le réseau.

Nonobstant les échanges et les analyses conjointes au niveau des outils de gestion de puissance, le Transporteur rappelle qu'il planifie son réseau sur la base des prévisions fournies par le Distributeur. » (Nous soulignons)

Demandes :

- 5.1** Relativement à la référence, veuillez confirmer (ou infirmer avec explications) la compréhension de l'AHQ-ARQ selon laquelle le Distributeur aurait pu choisir de réduire ses prévisions de charges des outils de gestion sous son contrôle et alors le Transporteur planifierait son réseau sur la base de ces prévisions réduites fournies par le Distributeur.

Réponse :

1 **Le Transporteur et le Distributeur considèrent qu'il n'est pas souhaitable**
2 **d'intégrer les moyens de gestion à même les prévisions du Distributeur. Les**
3 **moyens de gestion doivent demeurer dans le portefeuille de solutions possibles**
4 **et être analysés indépendamment de la prévision. Ceci permet de prendre les**
5 **meilleures décisions lorsque vient le moment de résoudre un problème de**
6 **dépassement de capacité dans un poste. C'est lors de cette étape que le**
7 **Transporteur et le Distributeur analysent les différents moyens de gestion et**
8 **peuvent, ou non, en recommander leur mise en application.**

- 5.2** Veuillez expliquer comment il est possible de reporter ou d'éviter un investissement sur le réseau, tel qu'affirmé à la référence, alors que le Distributeur ne réduit pas ses prévisions de charge pour tenir compte des outils ou moyens de gestion de puissance.

Réponse :

9 **Voir la réponse à la question 5.1.**

- 6. Références :** (i) R-4115-2020, B-0021, pages 14 et 15, réponse 5.4;
(ii) B-0015, page 15, réponses 4.6 à 4.8;
(iii) B-0015, page 16, réponses 4.9 et 4.10.

Préambule :

- (i) « 5.4 Veuillez décrire les projets et développements en cours et prévus dans la zone du poste Guy expliquant les hausses de charge du tableau 3 de 17

MVA en 2020-2021, ainsi que de 9 MVA, 13 MVA et 6 MVA pour les 3 années subséquentes.

Réponse :

2020-2021 (17,6 MW) : 1,5 MW de croissance naturelle et 14,8 MW de charges ponctuelles. Les charges ponctuelles sont associées à des projets immobiliers pour 11,3 MW et des tours de bureaux pour 1,5 MW. De plus, un nouveau projet d'hôtel de 2 MW est anticipé. Des transferts et des conversions de charge du poste Dorchester vers le poste Guy sont prévus pour 1,2 MW.

2021-2022 (9,2 MW) : 1,5 MW de croissance naturelle et 7,7 MW de charges ponctuelles. Ces dernières sont constituées de projets immobiliers pour 5,9 MW et de projets institutionnels pour 1,8 MW.

2022-2023 (12,9 MW) : 1,3 MW de croissance naturelle et 9 MW de charges ponctuelles, ces dernières provenant essentiellement de projets immobiliers. De plus, il est planifié 2,6 MW de transfert et conversion du poste central-2 vers le poste Guy.

2023-2024 (5,6 MW) : 0,7 MW de croissance naturelle et 1,8 MW de charges ponctuelles provenant essentiellement de projets immobiliers. Un transfert de charge de poste Maisonneuve vers le poste Guy de 3,2 MW est aussi prévu. »

- (ii) « 4.6 Pour le poste Baie-D'Urfé 120-25 kV, veuillez expliquer l'augmentation de 31 % de la charge prévue à la pointe entre l'hiver 2017-2018 (119 MVA à la référence (iv)) et l'hiver 2020-2021 (156 MVA à la référence (i)).

Réponse :

Le Transporteur a été informé par le Distributeur de ce qui suit. Outre la croissance naturelle de la demande, la croissance de la charge s'explique essentiellement par de nouvelles charges ponctuelles.

4.7 Pour le poste Baie-D'Urfé 120-25 kV, veuillez expliquer l'augmentation de 41 % de la charge prévue à la pointe entre l'hiver 2017-2018 (119 MVA à la référence (iv)) et l'hiver 2023-2024 (168 MVA à la référence (i)).

Réponse :

Le Transporteur a été informé par le Distributeur de ce qui suit. Outre la croissance naturelle de la demande, la croissance de la charge s'explique essentiellement par de nouvelles charges ponctuelles.

4.8 Pour le poste Cournoyer 120-25 kV, veuillez expliquer l'augmentation de 28 % de la charge prévue à la pointe entre l'hiver 2017-2018 (54 MVA à la référence (iv)) et l'hiver 2020-2021 (69 MVA à la référence (i)).

Réponse :

Le Transporteur a été informé par le Distributeur de ce qui suit. Outre la croissance naturelle de la demande, la croissance de la charge s'explique essentiellement par de nouvelles charges ponctuelles. » (Nous soulignons)

- (iii) « 4.9 Pour le poste de Mont-Royal 120-25 kV, veuillez expliquer l'augmentation de 37 % de la charge prévue à la pointe entre l'été 2019 (65 MVA à la référence (v)) et l'été 2021 (89 MVA à la référence (i)).

Réponse :

Le Transporteur a été informé par le Distributeur de ce qui suit. Outre la croissance naturelle de la demande, la croissance de la charge s'explique essentiellement par de nouvelles charges ponctuelles et des transferts entre postes.

4.10 Pour le poste de Mont-Royal 120-25 kV, veuillez expliquer l'augmentation de 52 % de la charge prévue à la pointe entre l'été 2019 (65 MVA à la référence (v)) et l'été 2022 (99 MVA à la référence (i)).

Réponse :

Le Transporteur a été informé par le Distributeur de ce qui suit. Outre la croissance naturelle de la demande, la croissance de la charge s'explique essentiellement par de nouvelles charges ponctuelles et des transferts entre postes. » (Nous soulignons)

Demandes :

- 6.1** Pour chacune des trois réponses de la référence (ii), veuillez décrire les nouvelles charges ponctuelles dont il est question, en indiquant pour chacune le nombre de nouveaux clients et la charge de chacun d'entre eux de même que la date de mise en service prévue, avec le même niveau de détail que ce qui a été fourni à la référence (i).

Réponse :

1 Le Transporteur estime que le niveau de détail demandé par les intervenantes,
2 qui s'appuie sur une demande d'autorisation de projet de plus de 65 M\$,
3 dépasse le cadre réglementaire auquel il est assujéti dans le présent dossier.
4 La demande d'autorisation du budget des investissements du Transporteur
5 n'est pas le forum approprié pour débattre de la variation des prévisions du
6 Distributeur d'une année à l'autre. Le Transporteur réitère qu'il planifie son
7 réseau sur la base des prévisions fournies par le Distributeur.
8

9 Par ailleurs, les informations demandées aux questions 6.1 et 6.2 pour les
10 références (ii) et (iii) ne sont pas comparables à celles demandées à la
11 référence (i) qui expliquent la croissance de charge d'une année à l'autre sur la
12 base d'une même prévision. Les intervenantes demandent de comparer des
13 données de deux prévisions différentes (2017 versus 2019), de surcroît séparées
14 par une autre prévision (2018). Les transferts de charge, le taux de croissance
15 ainsi que les charges ponctuelles de telles prévisions peuvent varier d'une
16 année à l'autre. De plus, lors de la mise à jour des prévisions, les charges de
17 pointe réelles normalisées viennent influencer le calcul pour la prévision

1 ultérieure. Pour l'ensemble de ces raisons, le Transporteur ne juge pas pertinent
2 de fournir une réponse comparable à la référence (i).

6.2 Pour chacune des deux réponses de la référence (iii), veuillez décrire les nouvelles charges ponctuelles et les transferts entre postes dont il est question, en indiquant pour chacun le nombre de nouveaux clients et la charge de chacun d'entre eux de même que la date de mise en service prévue, avec le même niveau de détail que ce qui a été fourni à la référence (i).

Réponse :

3 Voir réponse à la question 6.1.

7. Référence : B-0015, pages 16 et 17, réponse 4.12.

Préambule :

« 4.12 Relativement à la référence (i), veuillez expliquer comment le Transporteur et le Distributeur ont-ils pu alimenter la charge de 156 MVA du poste Baie-d'Urfé 120-25 kV au cours de l'hiver 2020-2021 alors que la CLT n'était que de 127 MVA.

Réponse :

Le Transporteur a été informé par le Distributeur de ce qui suit. La charge réelle à la pointe de l'hiver 2020-2021 a été inférieure à la charge prévue et à la CLT. Cette charge inférieure est attribuable à la consommation plus faible des clients industriels combinée à une annulation de demande de raccordement et au report d'un an de la mise en service de projet de clients industriels. » (Nous soulignons)

Demandes :

7.1 Veuillez fournir la valeur de la charge réelle à la pointe de l'hiver 2020-2021 dont il est question à la référence pour le poste Baie-d'Urfé 120-25 kV.

Réponse :

4 Selon les données préliminaires disponibles, la pointe réelle de l'hiver
5 2020-2021 est d'environ 109 MVA. De plus, voir la réponse à la question 4.1 de
6 la DDR numéro 1 révisée des intervenantes à la pièce B-0020, HQT-3,
7 Document 2.1.

8 Le Transporteur souligne que l'ajout de capacité au poste Baie-d'Urfé 120-25kV
9 est toujours requis pour répondre aux besoins de croissance de la charge du
10 Distributeur.

7.2 Veuillez quantifier l'écart entre la charge prévue et la charge des clients industriels à la pointe de l'hiver 2020-2021 dont il est question à la référence pour le poste Baie-d'Urfé 120-25 kV.

Réponse :

1 Le Transporteur estime que les informations fournies à la référence ainsi que la
2 réponse à la question 7.1 sont suffisamment détaillées pour expliquer et
3 quantifier l'écart entre la charge prévue et la charge réelle du poste Baie-D'Urfé
4 à 120-25 kV à l'hiver 2020-2021. Les informations supplémentaires demandées
5 par les intervenantes se rapportent à un niveau de détail qui dépasse le cadre
6 de la justification d'une demande d'autorisation de budget des investissements.

7 Le Transporteur rappelle que les investissements pour les projets dont les coûts
8 individuels sont inférieurs à 65 M\$, sont présentés par catégorie
9 d'investissement et non par projet pris individuellement, conformément à la Loi
10 et au Règlement en vigueur. Le Transporteur justifie une enveloppe budgétaire
11 pour répondre aux besoins de croissance de la charge du Distributeur et planifie
12 annuellement les projets de concert avec ce dernier. Ces projets se réalisent sur
13 plus d'une année et font l'objet de plus d'une demande d'autorisation de budget
14 des investissements. Leurs coûts peuvent varier d'une année à l'autre.

15 Par ailleurs, la Régie a autorisé le Transporteur, depuis sa toute première
16 décision relative au budget des investissements¹, à réallouer des montants
17 entre les catégories d'investissements pour lui permettre d'avoir une flexibilité
18 dans la gestion de ses investissements. Tel que mentionné dans sa requête, le
19 Transporteur demande à nouveau à la Régie, dans le présent dossier, de lui
20 permettre de réallouer jusqu'à 65 M\$ entre les catégories d'investissement.

7.3 Veuillez quantifier la charge correspondant à l'annulation de demande de raccordement à la pointe de l'hiver 2020-2021 dont il est question à la référence pour le poste Baie-d'Urfé 120-25 kV.

Réponse :

21 Voir la réponse à la question 7.2

7.4 Veuillez quantifier la charge correspondant au report d'un an de la mise en service de projet de clients industriels à la pointe de l'hiver 2020-2021 dont il est question à la référence pour le poste Baie-d'Urfé 120-25 kV.

¹ D-2003-071, [page 20](#).

Réponse :

1 Voir la réponse à la question 7.2

8. **Référence :** B-0014, page 9, lignes 1 à 3.

Préambule :

« *L'ajout des deux transformateurs de puissance au poste Ste-Rosalie à 120-25 kV vise à pallier le dépassement d'un autre poste à proximité ainsi que de permettre les transferts de charge d'installations qui seront démantelées.* » (Nous soulignons)

Demandes :

8.1 Veuillez identifier le « *poste à proximité* » dont il est question à la référence.

Réponse :

2 **Il s'agit du poste Casavant.**

8.2 Veuillez identifier les « *installations qui seront démantelées* » dont il est question à la référence.

Réponse :

3 **Il s'agit des postes suivants : de Sainte-Rosalie à 49-25 kV, Maska à 49-25 kV et**
4 **de Sainte-Hélène à 49-25 kV.**

8.3 Veuillez quantifier les « *transferts de charge* » dont il est question à la référence.

Réponse :

5 **Le transfert de charge de Casavant 120-125kV est de 2 MVA en 2022 et de 17**
6 **MVA en 2024. Quant aux transferts de charge des autres postes, ils seront**
7 **réalisés après 2024.**

8 **Le Transporteur estime que les données au-delà de 2024 dépassent le cadre**
9 **d'analyse du présent dossier et feront l'objet des prochaines demandes**
10 **d'autorisation de budget des investissements annuels.**

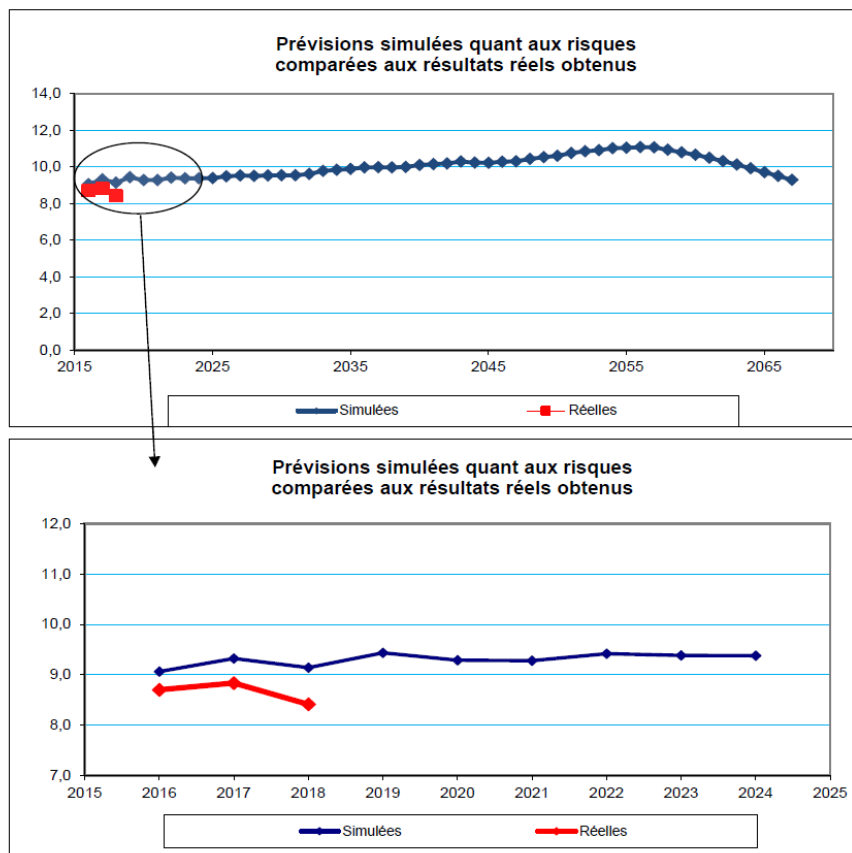
ÉVOLUTION DU TAUX DE RISQUE

9. **Références :** (i) R-4097-2019, B-0020, page 33, figure 3;
 (ii) B-0006, page 32 (PDF 34), figure 4;
 (iii) B-0006, tableaux 1 à 24.

Préambule :

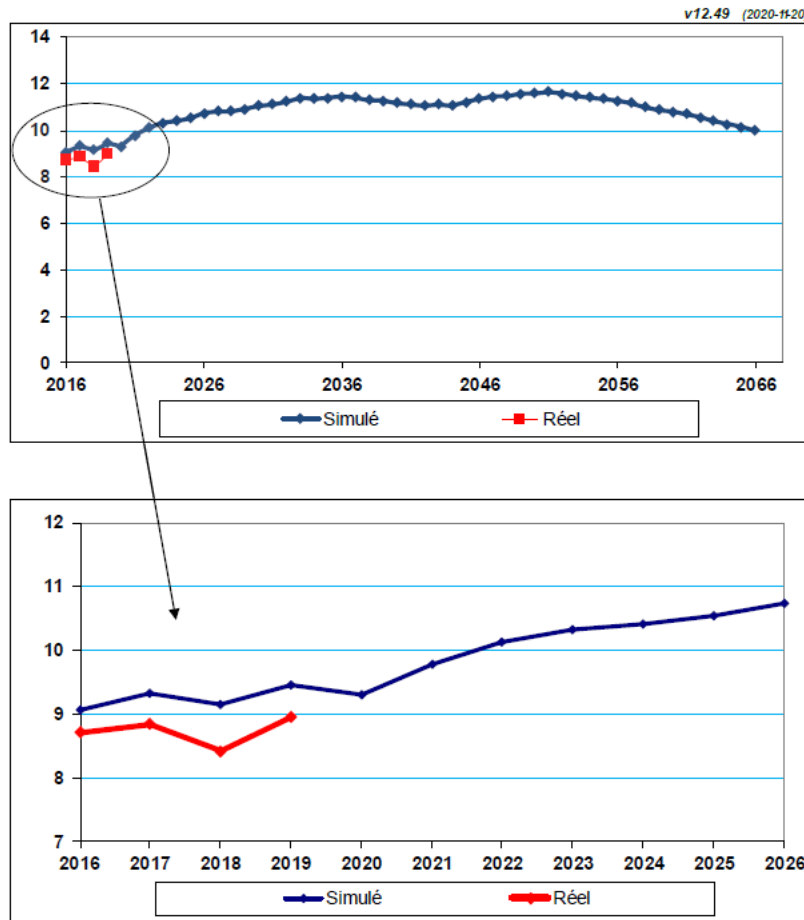
(i)

Figure 3
Évolution du taux de risque



(ii)

Figure 4
Évolution des taux de risque
Équipements d'appareillage électrique



- (iii) Les 24 tableaux de la pièce B-0006 montrent l'évolution du taux de risque pour 6 sous-ensembles des équipements du Transporteur.

Demandes :

- 9.1 L'AHQ-ARQ constate que la courbe de la référence (i) dépasse la valeur de 10,0 autour de 2036 et atteint un maximum d'environ 11,0 autour de 2055. L'AHQ-ARQ constate d'autre part que la courbe de la référence (ii) dépasse la valeur de 10,0 aussi tôt que 2022 et atteint un maximum de 11,7 en 2051. Veuillez expliquer la détérioration de la courbe d'évolution du taux de risque en seulement un an entre les références (i) et (ii).

Réponse :

- 1 **La majoration des coûts unitaires par intervention et le maintien d'un niveau**
- 2 **d'investissement annuel comparable, d'une prévision à l'autre, entraînent une**
- 3 **baisse du nombre d'interventions réalisées par année, d'où une augmentation**
- 4 **plus rapide du taux de risque pour les années subséquentes. Le Transporteur**

1 **souligne toutefois que la référence (ii) montre que le taux de risque demeure**
2 **sous contrôle sur l'ensemble de la période.**

9.2 En vous référant aux sous-ensembles des équipements de la référence (iii), veuillez indiquer lesquels de ces sous-ensembles ont été cumulés pour préparer les courbes des références (i) et (ii).

Réponse :

3 **Les tableaux de la référence (iii) n'ont pas été cumulés pour préparer les**
4 **courbes des références (i) et (ii).**

5 **Les équipements d'appareillage électrique utilisés pour calculer les taux de**
6 **risque simulés présentés aux références (i) et (ii) sont ceux possédant une**
7 **courbe de vieillissement². Ces équipements représentent une partie des**
8 **équipements inclus aux tableaux 1 à 4 de la référence (iii).**

9.3 Veuillez fournir la liste des tableaux de la référence (iii) qui ont été cumulés pour calculer la valeur réelle de 8,9 pour 2019 apparaissant à la référence (ii).

Réponse :

9 **Voir la réponse à la question 9.2.**

9.4 Veuillez fournir un tableau du même format que les tableaux de la référence (iii) qui montre le détail du calcul de la valeur réelle de 8,9 pour 2019 apparaissant à la référence (ii).

Réponse :

10 **Les intervenantes confondent deux informations ayant des buts distincts.**

11 **D'une part, les grilles d'analyse du risque en début de chaque année, détaillées**
12 **par probabilité et par impact, permettent d'analyser de manière détaillée le**
13 **risque des équipements, le nombre total d'équipements et le taux de risque du**
14 **parc d'actifs.**

15 **D'autre part, les taux de risque simulés et réels sont des valeurs agrégées pour**
16 **tout le parc d'actifs et permettent d'analyser la tendance de vieillissement des**
17 **actifs sur plusieurs années. Le Transporteur compare la tendance de l'évolution**
18 **du taux de risque réel et la tendance d'évolution du taux de risque simulé et le**

² R-3670-2008, HQT-2, Document 1, [Tableau 13](#).

1 calcul du taux de risque tient compte de la somme des risques (supérieurs ou
2 égaux à 20) divisée par le nombre total d'équipements.

3 Un format détaillé par équipement, par cote de probabilité et par cote d'impact
4 comme les tableaux à la référence (iii), constitue un niveau de détail très élevé
5 par rapport à ce qui est requis pour une analyse de tendance du parc dans son
6 ensemble telle que celles présentées en (i) et (ii). Conséquemment, le
7 Transporteur estime que l'information demandée par les intervenantes
8 représente un niveau de détail qui dépasse le cadre de la présente demande.

9 La Régie, dans ses décisions D-2012-012³ et D-2017-019⁴, s'est dite satisfaite des
10 premier et deuxième bilans de la Stratégie.

10. **Références :** (i) B-0015, page 19, lignes 1 à 3;
(ii) B-0015, page 21, lignes 15 à 17.
(ii) B-0015, pages 21 et 22, réponse 5.9.

Préambule :

- (i) « **Le taux de risque simulé de 9,4 n'est pas pour le 1er janvier 2019, il s'agit de la valeur prévue pour le 31 décembre 2019. Le taux de risque réel de 8,9 est la valeur calculée au 31 décembre 2019.** »
- (ii) « **Par ailleurs le Transporteur souligne que les résultats de simulation ne sont pas détaillés par probabilité et impact pour chaque équipement. Le simulateur fournit la moyenne du taux de risque résultant de plusieurs itérations.** » (Nous soulignons)
- (iii) « **5.9 Veuillez indiquer la part de l'écart de 0,5 entre le taux de risque simulé de 9,4 pour 2019 et le taux de risque réel de 8,9 qui est causée par le seul fait que « Le taux de risque réel en fin d'année inclut l'ensemble des interventions découlant à la fois de remplacement, de démantèlement ou d'ajout d'équipements.** », tel que mentionné par le Transporteur à la référence (i).

Réponse :

Le Transporteur indique que la variation du nombre total d'équipements cause la grande majorité de l'écart de 0,5 entre le taux de risque simulé de 9,4 pour 2019 et le taux de risque réel de 8,9. » (Nous soulignons)

Demandes :

³ D-2012-012, [paragraphe 114.](#)

⁴ D-2017-019, [paragraphe 207.](#)

10.1 Veuillez expliquer comment le Transporteur peut calculer le taux de risque simulé dont il est question à la référence (i) s'il ne connaît pas les résultats de simulation détaillés par probabilité et impact pour chaque équipement comme il l'indique à la référence (ii).

Réponse :

1 **Voir la réponse à la question 9.4.**

2 **Comme mentionné par le Transporteur en (ii), le simulateur calcule les cotes de**
3 **probabilité et d'impact par équipement de chacune des itérations et fournit le**
4 **taux de risque moyen résultant pour chacune des années.**

10.2 Relativement à la référence (ii), veuillez confirmer (ou infirmer avec explications) la compréhension de l'AHQ-ARQ selon laquelle le Transporteur connaît la moyenne du taux de risque découlant de la simulation et ce, pour chaque équipement.

Réponse :

5 **Le Transporteur comprend que les intervenantes réfèrent au risque pour chaque**
6 **équipement, car le taux de risque est calculé pour un ensemble d'équipements.**

7 **Comme mentionné à la réponse à la question 10.1, le Transporteur ne connaît**
8 **pas la moyenne du risque découlant de la simulation pour chaque équipement.**

10.3 Veuillez quantifier « *la grande majorité* » dont il est question à la référence (iii).

Réponse :

9 **Le Transporteur a qualifié l'écart de « grande majorité » plutôt que de « totalité »,**
10 **car il s'agit de valeurs arrondies.**

10.4 Veuillez décrire, avec chiffres à l'appui, la méthode utilisée par le Transporteur ayant mené à la réponse de la référence (iii).

Réponse :

11 **Voir la réponse à la question 10.3.**

12 **Le Transporteur rappelle que le taux de risque est calculé en divisant la somme**
13 **des risques supérieurs ou égaux à 20 par le nombre total d'équipements.**

14 **Si le taux de risque réel de 8,9 avait été calculé sur la base du nombre**
15 **d'équipements simulés (92 688) plutôt que le nombre d'équipements réels**

1 (97 731), le résultat aurait été de 9,4 (8,9 x 97 731 / 92 688), ce qui correspond au
2 taux de risque simulé de 9,4.

10.5 Veuillez indiquer si le taux de risque simulé de 9,4 prévu pour le 31 décembre pour 2019 selon la référence (i) inclut les équipements que le Transporteur prévoit être en service au 31 décembre 2019 (par exemple, incluant les équipements dont il prévoit la mise en service au cours de 2019 et excluant ceux dont il prévoit le démantèlement au cours de 2019). Dans la négative, veuillez expliquer pourquoi il n'en est pas ainsi et expliquer ce qui empêcherait le Transporteur de le faire.

Réponse :

3 Le taux de risque simulé de 9,4 prévu pour le 31 décembre pour 2019 selon la
4 référence (i) n'inclut que les équipements que le Transporteur prévoit être en
5 service au 31 décembre 2019 en fonction de la Stratégie, qui prend en compte
6 seulement les investissements dans la catégorie Maintien des actifs.

7 Le taux de risque simulé en fin d'année ne considère pas les interventions des
8 autres catégories d'investissement (Croissance des besoins de la clientèle,
9 Maintien et amélioration de la qualité du service et Respect des exigences). Au
10 moment d'effectuer les simulations, le Transporteur ne peut connaître
11 l'inventaire détaillé des équipements qui seront ajoutés ou retirés par les
12 investissements dans ces autres catégories.

13 En conséquence, les simulations incluent des remplacements et des
14 démantèlements au cours des années 2018⁵ et 2019 et n'incluent pas d'ajouts
15 de nouveaux équipements.

10.6 Veuillez fournir le taux de risque réel au 31 décembre 2019 mais en excluant les équipements qui n'étaient pas inclus dans le calcul du taux de risque simulé de 9,4 pour le 31 décembre 2019 (référence (i)). Dans le cas où les systèmes du Transporteur ne permettent pas de déterminer une telle valeur, veuillez décrire pourquoi ce n'est pas faisable.

Réponse :

16 Voir les réponses aux questions 10.4 et 10.5.

17 De plus, comme expliqué à la réponse à la question 5.1.1 de la DDR numéro 1
18 de la Régie, à la pièce B-0014, HQT-3, Document 1.1, les équipements varient
19 d'une itération de simulation à une autre. En conséquence, il est impossible de

⁵ L'année 2018 est également incluse dans la simulation, comme expliqué à la réponse à la question 5.1.1 de la DDR numéro 1 de la Régie à la pièce B-0014, HQT-3, Document 1.

1 connaître les équipements qui n'étaient pas inclus dans le calcul du taux de
2 risque simulé de 9,4 pour le 31 décembre 2019.

10.7 Pour l'année 2019, veuillez quantifier la variation du nombre total d'équipements dont il est question à la référence (iii) en fournissant le nombre de démantèlements d'équipement et le nombre d'ajouts d'équipements.

Réponse :

3 À la référence (iii), l'écart mentionné est entre le nombre réel et le nombre
4 simulé. Cet écart ne peut pas être détaillé en nombre de démantèlements ni en
5 nombre d'ajouts d'équipements.

6 Voir les réponses aux questions 10.4, 10.5 et 10.6.

11. Référence : B-0015, page 23, lignes 3 à 7.

Préambule :

« *Le Transporteur révisé annuellement les cotes d'impacts de chaque équipement. La méthode d'analyse, la valeur des critères et leur pondération respective restent la même, mais les données utilisées (exemple : l'inventaire ou la configuration du réseau) changent. Voir la réponse à la DDR 5.1.4 de la 6 Régie à la pièce HQT-3, Document 1.1.* »
(Nous soulignons)

Demandes :

11.1 Veuillez expliquer comment l'inventaire dont il est question à la référence peut-il affecter la cote d'impact d'un équipement et la valeur de quel critère est affecté.

Réponse :

7 La cote d'impact d'un équipement peut changer lors de son remplacement par
8 un équipement d'une technologie différente. Ce changement de technologie
9 peut affecter les critères⁶ « impact sur la sécurité du public ou du personnel »,
10 « impact sur l'environnement » et « impact sur les coûts collatéraux ».

11.2 Veuillez illustrer par un exemple concret un cas où la configuration du réseau peut affecter la cote d'impact d'un équipement, tel que mentionné à la référence.

⁶ R-3670-2008, HQT-2, Document 1, [p. 55 à 57](#).

Réponse :

1 **Le critère « impact sur le réseau et la clientèle » dépend du poste où est installé**
2 **l'équipement⁷. En conséquence, le changement d'« impact sur le réseau et la**
3 **clientèle » d'un poste affecte l'ensemble des équipements de ce poste.**

4 **Par exemple, l'« impact sur le réseau et la clientèle » d'un poste existant peut**
5 **changer lors de l'ajout de capacité de transformation, l'ajout d'un palier de**
6 **tension, le raccordement ou le retrait d'un client industriel de forte charge, etc.**

12. **Référence :** B-0015, page 24, lignes 1 à 7.

Préambule :

« Le Transporteur comprend que la question 6.1 réfère plutôt à la référence (ii). Le Transporteur procède à cette validation annuellement. Il s'assure ainsi de la justesse de la Stratégie en comparant la tendance du taux de risque réel avec la tendance du taux de risque simulée. Lorsque le Transporteur apporte des améliorations à la Stratégie, celles-ci font l'objet de mise à jour et d'explications dans le cadre des demandes d'autorisation du budget des investissements annuels. » (Nous soulignons)

Demandes :

12.1 Veuillez définir ce que le Transporteur entend par la « *tendance* » dans le cadre de la référence.

Réponse :

7 **Le Transporteur entend par « tendance », la définition suivante : orientation,**
8 **direction de l'évolution de quelque chose.**

12.2 Veuillez démontrer que la comparaison des tendances mentionnée à la référence est suffisante pour s'assurer de « *la justesse de la Stratégie* » comme l'affirme le Transporteur à la référence. Veuillez notamment expliquer pourquoi l'ampleur de la différence entre le taux de risque réel et le taux de risque simulé, sur une base comparable, ne serait pas un indicateur plus valable pour obtenir une telle assurance.

Réponse :

9 **Le Transporteur ne partage pas l'interprétation des intervenantes à l'effet que la**
10 **comparaison des tendances mentionnée à la référence est « suffisante » pour**
11 **s'assurer de « la justesse de la Stratégie ». D'ailleurs, le Transporteur fournit**

⁷ R-3670-2008, HQT-2, Document 1, [p. 55](#).

1 également en preuve d'autres informations pertinentes, comme les grilles de
2 risques annuelles et l'évolution des interventions en appareillage électrique et
3 en automatismes.

4 Comme décrit en réponse aux questions 10.4 et 10.5, l'ampleur de la différence
5 entre le taux de risque réel et le taux de risque simulé est majoritairement
6 attribuable aux investissements dans les autres catégories d'investissement
7 (croissance des besoins de la clientèle, maintien et amélioration de la qualité du
8 service ou en respect des exigences). Les interventions de ces catégories
9 n'étant pas simulées, la variation annuelle de l'écart entre le taux de risque
10 simulé et le taux de risque réel ne s'avère pas un indicateur adéquat pour
11 s'assurer de « la justesse de la Stratégie ».

12 La Stratégie vise à contrôler le vieillissement du parc d'actifs qui s'effectue
13 lentement et sur une longue période. Comme mentionné à la référence, le
14 Transporteur décrit dans les demandes d'investissements annuelles les
15 ajustements apportés à la Stratégie. En conséquence, le Transporteur considère
16 que le développement d'un indicateur supplémentaire, au-delà de toutes les
17 informations déjà fournies en preuve, n'est pas requis.