

**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 À LA DEMANDE D'AUTORISATION DU BUDGET DES INVESTISSEMENTS 2024 POUR LES PROJETS DU TRANSPORTEUR DONT LE COÛT INDIVIDUEL EST INFÉRIEUR À 65 MILLIONS DE DOLLARS

INVESTISSEMENTS RÉALISÉS EN 2022

- 1. Références :**
- (i) Pièce [B-0010](#), p. 7, Tableau 1;
 - (ii) Pièce [B-0010](#), p. 7 et 8;
 - (iii) Pièce [B-0010](#), p. 30 et 31;
 - (iv) Dossier R-4217-2022, pièce [B-0004](#), p. 7.

Préambule :

- (i) Le Transporteur présente l'historique des investissements autorisés et réalisés pour les années 2020 à 2022 :

**Tableau 1
Historique des investissements
(M\$)**

Catégorie d'investissement	2020 ⁽¹⁾			2021 ⁽¹⁾			2022 ⁽¹⁾		
	Autorisé	Réel	Écart	Autorisé	Réel	Écart	Autorisé	Réel	Écart
Ne générant pas de revenus additionnels	778	687	-91	916	870	-46	920	788	-132
Maintien des actifs	670	574	-96	789	764	-25	790	697	-93
Maintien et amélioration de la qualité du service	67	68	1	74	65	-9	75	45	-30
Respect des exigences	41	45	4	53	41	-12	55	46	-9
Général des revenus additionnels	142	82	-60	112	53	-59	102	68	-34
Croissance des besoins de la clientèle	142	82	-60	112	53	-59	102	68	-34
Total	920	769	-151	1028	923	-105	1022	856	-166

⁽¹⁾ Investissements pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 65 M\$ (« projets de moins de 65 M\$ »)

- (ii) Concernant les investissements réalisés en 2022, le Transporteur présente ce qui suit :

« Les investissements réalisés en 2022 par le Transporteur pour les projets de moins de 65 M\$ se sont élevés à 856 M\$, soit un écart de -166 M\$ comparativement au montant autorisé par la Régie.

Cet écart provient principalement des investissements « Ne générant pas de revenus additionnels » dans les catégories « Maintien des actifs » et des investissements « Général des revenus additionnels » dans la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle ». Il se détaille comme suit.

En « Maintien des actifs », un écart de -93 M\$ s'explique principalement par les éléments suivants :

- La non-réalisation de la totalité des volumes de travaux dictés par la Stratégie, combinés aux coûts plus élevés des interventions, pour les équipements de lignes et d'appareillage électrique, pour un montant de -44 M\$.
- La non-réalisation de travaux d'Actifs de soutien et de Télécommunications pour un montant de -22 M\$.
- Investissements moindre que prévu pour les actifs de soutien, soit le matériel roulant et les bâtiments administratifs qui ont été retirés de la demande ainsi que les équipements de laboratoires et outils pour un montant de -28 M\$.

En « Croissance des besoins de la clientèle », l'écart de -34 M\$ est expliqué principalement par la non-réalisation de travaux pour l'alimentation de la charge locale.

Par ailleurs, en « Maintien et amélioration de la qualité du service » et « Respect des exigences », un écart de -38 M\$ s'explique principalement par la non-réalisation de travaux liés aux activités en technologies d'information. » [nous soulignons] [note de bas de page omise]

(iii) Le Transporteur élabore sur l'évolution du taux de risque :

« Le taux de risque réel en fin d'année 2022 montre une hausse par rapport à 2021, mais demeure légèrement inférieur au taux de risque simulé pour 2022. Ainsi, l'ensemble des investissements du Transporteur ont permis de contrôler le risque prévu par la Stratégie.

[...]

Enfin, les résultats démontrent que le taux de risque réel des équipements d'appareillage électrique évolue selon les prévisions simulées et que le Transporteur maintient le cap sur le niveau de risque planifié. » [nous soulignons]

(iv) Concernant les investissements réalisés en 2021, le Transporteur présente ce qui suit :

« Par ailleurs, en « Maintien et amélioration de la qualité du service » et « Respect des exigences », un écart de -21 M\$ s'explique principalement par la non-réalisation de travaux liés aux activités TI et Télécom. »

Demandes :

La Régie retient que le Transporteur maintient le cap sur le contrôle du niveau de risque planifié (référence (iii)). Considérant l'écart de -166 M\$ constaté à la référence (i) pour les investissements réalisés en 2022 comparativement au montant autorisé, la Régie souhaite obtenir des explications additionnelles à celles fournies en référence (ii).

1.1 Veuillez préciser les parts respectives de l'écart de 44 M\$ mentionné en référence (ii) qui sont attribuable à :

- La non-réalisation de la totalité des volumes de travaux dictés par la Stratégie pour les équipements de lignes et d'appareillage électrique;
- Aux coûts plus élevés des interventions.

Réponse :

1 **L'effet combiné de la non-réalisation de la totalité des volumes de travaux et de**
2 **l'augmentation des coûts pour certains travaux rend impossible l'attribution de**
3 **l'écart de 44 M\$ à chacun de ces éléments.**

1.1.1. Veuillez expliquer et détailler la non-réalisation de la totalité des volumes de travaux dictés par la Stratégie pour les équipements de lignes et d'appareillage électrique.

Réponse :

4 **Le Transporteur explique la non-réalisation de la totalité des volumes dictés par**
5 **la stratégie en 2022 par divers aléas liés à la réalisation de projets, par exemple**
6 **des travaux en lignes aériennes et en appareillage électrique reportés en partie,**
7 **en 2023, annulés, suspendus ou devant faire l'objet d'un dépôt à la pièce à**
8 **la Régie.**

9 **Par ailleurs, le Transporteur rappelle que le déploiement d'un projet de transport**
10 **d'électricité n'est pas linéaire. Les projets peuvent subir toutes sortes d'avaries**
11 **et d'imprévus qui peuvent entraîner des abandons, des retards ou des coûts**
12 **supplémentaires.**

1.1.2. Veuillez préciser les impacts sur le niveau de risque planifié, ainsi que sur la planification des prochains investissements du Transporteur pour les équipements de lignes et d'appareillage électrique.

Réponse :

1 **Le Transporteur indique que l'impact sur le taux de risque et sur la planification**
2 **des prochains investissements est pris en compte dans la revue annuelle de**
3 **priorisation des interventions afin de respecter le budget autorisé et dans la**
4 **planification des investissements des années subséquentes. En effet, par**
5 **l'application de son modèle de gestion des actifs, le Transporteur s'assure**
6 **annuellement d'identifier les projets prioritaires à la lumière du taux de risque et**
7 **d'utiliser de façon optimale les ressources humaines et financières.**

1.2 Veuillez expliquer et détailler les travaux de 22 M\$ en référence (ii) qui n'ont pas été réalisés en travaux d'Actifs de soutien et de Télécommunication.

Réponse :

8 **Les activités en TI et Télécom requièrent des échéanciers plus longs que prévus,**
9 **plus particulièrement au niveau des projets de contrôle et de téléconduite du**
10 **réseau ainsi que de l'évolution du réseau de télécommunication dans un**
11 **contexte de numérisation des systèmes du réseau de transport. Ces derniers**
12 **visent, entre autres, à déployer les équipements requis pour l'accroissement de**
13 **la capacité du réseau de télécommunications, à créer et moderniser des**
14 **logiciels supportant la numérisation des systèmes.**

15 **Au contexte de rareté de la main-d'œuvre du domaine, s'ajoutent des enjeux au**
16 **niveau de la chaîne d'approvisionnement et qui ont des impacts sur les projets**
17 **en technologies de l'information et des communications.**

1.3 La Régie note que la non-réalisation des travaux prévus en « Maintien et amélioration de la qualité du service » et « Respect des exigences » est passée de -21 M\$ en 2021 (référence (iv)) à -38 M\$ en 2022 (référence (ii)). Veuillez confirmer, si les travaux non-réalisés en 2021 ont été réalisés en 2022.

Réponse :

18 **Le Transporteur indique qu'une partie des travaux non-réalisés en 2021 ont été**
19 **réalisés en 2022. Cependant, certains travaux sont débutés, en cours, reportés,**
20 **suspendus ou annulés. Les travaux non finalisés ou réalisés lors d'une année**
21 **sont pris en compte dans la revue annuelle subséquente et dans la priorisation**
22 **des interventions afin de respecter le budget autorisé et la planification des**
23 **investissements des années subséquentes.**

- 1.3.1. Dans la négative, veuillez préciser l'échéancier pour la réalisation de ces travaux ainsi que l'impact sur la planification des prochains investissements en « Maintien et amélioration de la qualité du service » et « Respect des exigences ».

Réponse :

1 **Voir réponse à la question 1.3.**

- 1.4 Malgré que le taux de risque réel des équipements d'appareillage électrique évolue selon les prévisions simulées et que le Transporteur maintient le cap sur le niveau de risque planifié (référence (iii)), veuillez préciser si le Transporteur prévoit des mesures particulières, vu la non-réalisation de plusieurs travaux au cours des dernières années, pour assurer la fiabilité du réseau et la qualité de prestation du service de transport.

Réponse :

2 **Comme mentionné précédemment, la non-réalisation des travaux de l'année**
3 **précédente est considérée lors de la revue annuelle de priorisation**
4 **des interventions.**

5 **Le Transporteur rappelle que le niveau d'investissement représente un volume**
6 **d'intervention total afin de contrôler la hausse du risque à long terme tel qu'il**
7 **est prévu par son modèle de gestion des actifs (le « Modèle »). Ainsi, sur une**
8 **base annuelle, le Transporteur s'assure d'identifier les projets prioritaires à la**
9 **lumière du taux de risque et d'utiliser de façon optimale les ressources**
10 **humaines et financières.**

11 **Dans une perspective d'application du modèle sur le long terme, toute chose**
12 **étant égale par ailleurs, un sous-investissement par rapport au niveau prescrit**
13 **par le Modèle aurait un effet à la hausse sur le taux de risque. Le Transporteur**
14 **pourrait conséquemment devoir investir davantage sur le réseau pour contrôler**
15 **le taux de risque.**

INVESTISSEMENTS ESTIMÉS EN 2023

2. **Référence :** Pièce [B-0010](#), p. 9.

Préambule :

Tableau 3
Portrait des investissements 2023
(M\$)

Catégorie d'investissement	Autorisé	Réel au 30 avril	Estimé 8 mois	Total	Écart
Ne générant pas de revenus additionnels	902	164	628	792	-110
Maintien des actifs	770	148	551	699	-71
Maintien et amélioration de la qualité du service	73	9	30	39	-34
Respect des exigences	59	7	47	54	-5
Générant des revenus additionnels	92	30	44	74	-18
Croissance des besoins de la clientèle	92	30	44	74	-18
Total	994	194	672	866	-128

En page 9, le Transporteur précise :

« En « Maintien des actifs », l'écart anticipé s'explique principalement par les éléments suivants :

- La non-réalisation de la totalité des volumes de travaux dictés par la Stratégie, combinés aux coûts plus élevés des interventions, pour les équipements de lignes, pour un montant de -35 M\$ et pour les équipements d'appareillage électrique pour un montant de -3 M\$.
- La non-réalisation de travaux d'Actifs de soutien et de Télécommunications pour un montant de -32 M\$.

En « Maintien et améliorations de la qualité du service » et en « Respect des exigences », un écart de -39 M\$ est anticipé et s'explique principalement par la non-réalisation de travaux en technologies d'information.

Le besoin en investissement pour les équipements informatiques et en technologies d'information est à la baisse et s'explique par une modification des règles comptables de capitalisation. Cette nouveauté s'applique pour les nouveaux projets à partir de 2023. » [nous soulignons]

Demandes :

2.1 Veuillez identifier la norme comptable visée. Veuillez élaborer sur son application.

Réponse :

1 **Le Transporteur souligne qu'il n'a pas modifié la norme comptable, mais**
2 **plutôt qu'il a haussé les seuils de capitalisation des actifs incorporels de**
3 **technologies numériques.**

2.2 Considérant les dossiers tarifaires des dernières années, veuillez confirmer que le Transporteur n'a pas demandé l'approbation de cette modification.

Réponse :

4 **La modification des seuils de capitalisation n'est pas assujettie à l'approbation**
5 **de la Régie.**

2.2.1. Si le Transporteur le confirme, veuillez spécifier dans quel forum il prévoit le faire.

Réponse :

6 **Sans objet.**

2.3 Veuillez détailler et quantifier l'impact de la modification des règles comptables de capitalisation en vigueur à partir de 2023 et expliquer les principales différences avec les règles comptables en vigueur avant 2023.

Réponse :

7 **Voir la réponse à la question 4.1.**

JUSTIFICATION DES INVESTISSEMENTS 2024

3. **Références :**
- (i) Pièce [B-0010](#), p. 7, Tableau 1;
 - (ii) Pièce [B-0010](#), p. 11;
 - (iii) Pièce [B-0010](#), p. 11, note de bas de page 6.
 - (iv) Dossier R-4140-2020, décision [D-2021-092](#), p. 19 et 20.

Préambule :

(i) Le Transporteur présente l'historique des investissements autorisés et réalisés pour les années 2020 à 2022 :

**Tableau 1
Historique des investissements
(M\$)**

Catégorie d'investissement	2020 ⁽¹⁾			2021 ⁽¹⁾			2022 ⁽¹⁾		
	Autorisé	Réel	Écart	Autorisé	Réel	Écart	Autorisé	Réel	Écart
Ne générant pas de revenus additionnels	778	687	-91	916	870	-46	920	788	-132
Maintenance des actifs	670	574	-96	789	764	-25	790	697	-93
Maintenance et amélioration de la qualité du service	67	68	1	74	65	-9	75	45	-30
Respect des exigences	41	45	4	53	41	-12	55	46	-9
Général des revenus additionnels	142	82	-60	112	53	-59	102	68	-34
Croissance des besoins de la clientèle	142	82	-60	112	53	-59	102	68	-34
Total	920	769	-151	1028	923	-105	1022	856	-166

⁽¹⁾ Investissements pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 65 M\$ (« projets de moins de 65 M\$ »)

(ii) Le Transporteur élabore sur l'évolution du taux de surutilisation pour l'année 2024 de 126 %, ainsi que les valeurs ayant servi à le calculer :

« Pour atteindre les montants demandés, le Transporteur propose d'utiliser un taux de surutilisation pour l'année 2024 de 126 % pour toutes les catégories d'investissement. Le Tableau 5 présente les valeurs ayant servi à calculer le taux de surutilisation, soit les « investissements globaux réels » des années 2020 à 2022 et les « investissements globaux prévus » au 30 avril précédant ces années :

**Tableau 5
Calcul du taux de surutilisation pour l'année 2024**

	Prévisions				Réel			
	2020 au 30 avril 2019	2021 au 30 avril 2020	2022 au 30 avril 2021	Somme 2020-2022	2020 au 31 décembre 2020	2021 au 31 décembre 2021	2022 au 31 décembre 2022	Somme 2020-2022
Flux d'investissement des projets engagés au 30 avril de l'année précédente	1 004 M\$	1 016 M\$	1 154 M\$	3 173 M\$	743 M\$	933 M\$	841 M\$	2 516 M\$
Taux de surutilisation								126%

»

[note de bas de page omise] [nous surlignons]

(iii) Pour les investissements ne générant pas de revenus additionnels, le Transporteur mentionne, en note de bas de page 6 :

« Le Transporteur prévoit des flux associés à des travaux liés au poste Otto Holden d'Hydro One ».

(iv) « [55] La Régie prend note du fait que le Transporteur maintient le taux de surutilisation à 110 % pour l'année 2021, pour chacune des catégories d'investissement afin de favoriser l'atteinte du budget des investissements demandé.

[56] La Régie prend aussi note du fait que le Transporteur considère l'approche de surutilisation comme un outil de gestion interne qui lui permet de démarrer un plus grand nombre de projets pour un niveau d'investissement total dépassant temporairement les montants autorisés, afin de pallier les aléas pouvant survenir en cours d'année. Elle comprend que les taux de surutilisation sont fixés par le Transporteur et ne font pas directement l'objet d'une approbation par la Régie.

[57] La Régie considère que cette approche de surutilisation offre une flexibilité au Transporteur qui est importante puisqu'elle lui permet d'effectuer une planification et gestion optimales de ses investissements. L'approche de surutilisation a permis au Transporteur d'atteindre les budgets d'investissement demandés depuis qu'elle a été mise en place. La Régie s'attend toutefois à ce que le Transporteur applique l'approche de surutilisation dans le but d'atteindre les budgets autorisés mais aussi en s'assurant d'éviter les dépassements de budget. Ainsi, elle lui demande de continuer, au besoin, à raffiner son approche de surutilisation, de façon à rencontrer ces deux objectifs ». [nous soulignons] [note de bas de page omise]

Demandes :

3.1 La Régie note que les montants des investissements réels de la référence (i), soit 769 M\$, 923 M\$ et 856 M\$ ne concordent pas avec les données d'investissements réels de la référence (ii), soit 743 M\$, 933 M\$ et 841 M\$ qui ont servi au calcul du taux de surutilisation. Veuillez concilier les investissements globaux réels pour les années 2020 à 2022 utilisés pour le calcul du taux de surutilisation de la référence (ii) et les investissements réalisés pour ces mêmes années, présentés à la référence (i). Veuillez, au besoin, modifier et déposer les valeurs ayant servi à calculer le taux de surutilisation pour l'année 2024.

Réponse :

1 **Le Transporteur précise que les données sont exactes dans les deux références**
2 **et que la différence réside dans l'inclusion des valeurs réelles dans le calcul de**
3 **la surutilisation. Celles-ci sont basées sur le réel des projets établis au 30 avril**
4 **de l'année précédente seulement.**

- 3.1.1. Dans votre réponse, veuillez notamment préciser la compréhension de la Régie si les montants réels à la référence (ii) visent des projets établis au 30 avril de l'année précédente. (Exemple : 841 M\$ au 31 décembre 2022 ne concerne que des projets engagés au 30 avril 2021.)

Réponse :

1 **Le Transporteur confirme la compréhension de la Régie.**

- 3.2 Compte tenu d'une sous-réalisation entre les investissements autorisés et réalisés pour les années 2020 à 2022 (référence (i)), veuillez :

- 3.2.1. Élaborer sur la pertinence de considérer un taux de surutilisation, considérant l'objectif décrit à la référence (iv), notamment celui d'atteindre les budgets d'investissements demandés.

Réponse :

2 **Le Transporteur rappelle qu'il se base sur une analyse des investissements**
3 **planifiés et réalisés dans le passé afin de déterminer un niveau d'investissement**
4 **global à engager lui permettant d'atteindre les investissements requis par la**
5 **Stratégie. En effet, la méthode de calcul du taux de surutilisation permet de**
6 **capter les facteurs externes à la Stratégie afin de pallier les aléas et avaries**
7 **rencontrés dans la réalisation des projets dans les années précédentes.**

8 **Le Transporteur réitère donc la pertinence de considérer un taux de**
9 **surutilisation afin d'atteindre les budgets demandés. Sans l'utilisation de cet**
10 **outil de gestion, les investissements réalisés auraient été encore moindres que**
11 **ceux finalement réalisés.**

- 3.2.2. Justifier le maintien d'un taux de surutilisation dans la présentation du budget annuel des investissements inférieurs au seuil.

Réponse :

12 **Le Transporteur rappelle qu'il a présenté l'approche de surutilisation dans les**
13 **dossiers antérieurs du budget des investissements dont, notamment, son**
14 **objectif ainsi que les facteurs et intrants servant à son calcul. La Régie s'est dite**
15 **satisfaite de l'information qu'il lui a été soumise¹.**

¹ [D-2023-075](#), par. 39 à 42 ; [D-2022-001](#), par. 41 à 44; et [D-2021-092](#), par. 55 à 59.

- 1 **Le Transporteur s'en remet à la Régie quant à la pertinence de présenter le taux**
2 **de surutilisation dans les prochains dossiers du budget des investissements.**
- 3 **Sans égard à la présentation du taux de surutilisation dans le dossier du budget**
4 **des investissements, le Transporteur réitère l'utilité de cette approche afin de**
5 **maximiser l'utilisation des montants autorisés par la Régie.**

3.3 Veuillez préciser l'objectif des travaux liés au poste Otto Holden d'Hydro One (référence (iii)) ainsi que la catégorie d'investissement associée.

Réponse :

- 6 **Les travaux visent à sécuriser la fiabilité d'alimentation du sous-réseau**
7 **Kipawa-Lorrainville et seront considérés en « Maintien et amélioration de la**
8 **qualité du service ».**

3.3.1. Veuillez présenter les investissements annuels réalisés et prévus, de même que les coûts totaux prévus, l'état d'avancement et l'échéancier de réalisation pour ces travaux.

Réponse :

- 9 **Le Transporteur précise que des discussions sont toujours en cours afin de**
10 **finaliser l'entente avec le partenaire. À titre d'information, les coûts totaux**
11 **estimés sont de l'ordre de 15 M\$ avec un flux d'investissement prévu pour 2024**
12 **de l'ordre de 3 M\$. La mise en service est prévue en 2026.**
- 13 **Le Transporteur prévoit déposer au moment opportun une demande de création**
14 **d'actif réglementaire.**

- 4. Références :**
- (i) Pièce [B-0010](#), p. 22, Tableau 18;
 - (ii) Pièce [B-0010](#), p. 23, Tableau 19;
 - (iii) Pièce [B-0010](#), p. 24;
 - (iv) Dossier R-4217-2022, pièce [B-0004](#), p. 22, Tableau 19;
 - (v) Dossier R-4217-2022, pièce [B-0004](#), p. 23, Tableau 20;

Préambule :

- (i) Le Transporteur présente les investissements 2024 en « Maintien et amélioration de la qualité du service » :

Tableau 18
Investissements 2024 en Maintien et amélioration de la qualité du service
(M\$)

Éléments déclencheurs	Budget
Comportement du réseau de transport	3
Fiabilité des équipements	14
Continuité de service	13
Qualité de l'onde	3
Durabilité des équipements	0
Recherche et développement	5
Total	38

- (ii) Le Transporteur présente au Tableau 19, les principaux projets planifiés en 2024 en fonction des éléments déclencheurs à partir desquels ils sont classés, les améliorations visées, la nature des travaux et les indicateurs sur lesquels ils pourraient influencer.

- (iii) Le Transporteur présente les travaux en recherche et développement pour le projet « LineDrone TLT » en 2024, comme suit :

« Finalement, le Transporteur débute le développement de la version industrielle du « LineDrone TLT ». Le projet consiste à étendre la capacité du « LineDrone » actuel à des opérations sur les lignes 49 kV et 69 kV ainsi qu'aux faisceaux de conducteurs jusqu'à 735 kV.

Le « LineDrone TLT » permettra d'optimiser les opérations d'inspection des manchons sur des conducteurs simples de 120 kV à 315 kV avec atterrissage et mesure sur des conducteurs sous-tension. »

(iv) Le Transporteur présente les investissements 2023 en « Maintien et amélioration de la qualité du service » :

Tableau 19
Investissements 2023 en Maintien et amélioration de la qualité du service
(M\$)

Éléments déclencheurs	Budget
Comportement du réseau de transport	17
Fiabilité des équipements	12
Continuité de service	32
Qualité de l'onde	7
Durabilité des équipements	0
Recherche et développement	5
Total	73

(v) Le Transporteur présente au Tableau 20, les principaux projets planifiés en 2023 en fonction des éléments déclencheurs à partir desquels ils sont classés, les améliorations visées, la nature des travaux et les indicateurs sur lesquels ils pourraient influencer.

Demandes :

4.1 La Régie note que les mêmes éléments déclencheurs, améliorations visées et nature des travaux ont servi pour établir les budgets demandés en « Maintien et amélioration de la qualité du service » pour les années 2023 et 2024 (références (ii) et (v)). Elle note également une variation nette à la baisse des budgets demandés entre 2023 et 2024 (références (i) et (iv)). Veuillez justifier et détailler la variation entre les budgets demandés entre les années 2023 et 2024 en « Maintien et amélioration de la qualité du service ».

Réponse :

- 1 **La variation s'explique par la modification, applicable à partir de 2023, des seuils de capitalisation des actifs incorporels de technologies numériques, tel qu'il est mentionné dans la présente demande.**
- 2
- 3
- 4 **Voir la réponse à la question 2.1.**

4.2 Veuillez présenter les investissements annuels réalisés et prévus, de même que les coûts totaux prévus, l'état d'avancement et l'échéancier de réalisation pour le projet « LineDrone TLT » (référence (iii)).

Réponse :

1 **Le projet « LineDrone TLT » aux investissements est reporté en 2025 et fournira,**
2 **au cours de la prochaine année, une version industrielle en chantier. Les essais**
3 **doivent se poursuivre en 2024. Il n'y aura aucun coût de développement en 2024.**
4 **Le projet est prévu se terminer en 2026 avec un coût global de l'ordre de 1,2 M\$.**

5. **Références :** (i) Pièce [B-0010](#), p. 25, Tableau 20;
 (ii) Dossier R-4217-2022, pièce [B-0004](#), p. 25, Tableau 21.

Préambule :

(i) Le Transporteur présente les investissements et les principales interventions planifiées en 2024 en fonction des sources d'exigences qu'il est tenu de respecter :

Tableau 20
Investissements et interventions 2024 en Respect des exigences

Sources d'exigences	Budget (M\$)	Principales interventions
<i>Lois, règlements et avis</i>	18	<ul style="list-style-type: none"> • Travaux de sécurisation des postes à la suite d'avis de correction émis par la CNESST • Travaux de dégagement d'une ligne aérienne afin de respecter les normes de Transport Canada • Travaux pour se conformer au Code du bâtiment, à la Loi sur la sécurité incendie et à la Loi sur la qualité de l'environnement.
<i>Engagements contractuels</i>	4	<ul style="list-style-type: none"> • Déplacement de structures et ajout d'automatismes de protection à la demande de clients
<i>Normes ou encadrements internes</i>	35	<ul style="list-style-type: none"> • Installation de mises à la terre (MALT) antivol pour diminuer les vols de cuivre • Interventions afin de se conformer aux exigences internes liées à la sécurité du personnel et du public ainsi qu'en matière d'environnement
<i>Exigences de la NERC</i>	4	<ul style="list-style-type: none"> • Travaux pour se conformer aux normes CIP de la NERC relativement à des branchements de postes (CIP-005-5, CIP-006-6, CIP-007-6)¹, à la mise à jour de la catégorisation annuelle selon CIP-002 et au renforcement de la cybersécurité pour la communication entre les centres de contrôle selon CIP-012. • Sécurisation physique des installations (CIP-014-2)
Total	61	

¹ D-2017-019, par. 82.

(ii) Le Transporteur présente les investissements et les principales interventions planifiées en 2023 en fonction des sources d'exigences qu'il est tenu de respecter :

Tableau 21
Investissements et interventions 2023 en Respect des exigences

Sources d'exigences	Budget (M\$)	Principales interventions
<i>Lois, règlements et avis</i>	7	<ul style="list-style-type: none"> • Travaux de sécurisation des postes à la suite d'avis de correction émis par la CNESST • Travaux de dégagement d'une ligne aérienne afin de respecter les normes dictées par Transport Canada
<i>Engagements contractuels</i>	4	<ul style="list-style-type: none"> • Déplacement de structures • Raccordements de clients
<i>Normes ou encadrements internes</i>	41	<ul style="list-style-type: none"> • Installation de mises à la terre (MALT) antivol pour diminuer les vols de cuivre • Interventions afin de se conformer aux exigences internes liées à la sécurité du personnel et du public ainsi qu'en matière d'environnement
<i>Exigences de la NERC</i>	7	<ul style="list-style-type: none"> • Travaux pour se conformer aux normes CIP de la NERC relativement à des branchements de postes (CIP-005-5, CIP-006-6, CIP-007-6), à la mise à jour de la catégorisation annuelle selon CIP-002 et au renforcement de la cybersécurité pour la communication entre les centres de contrôle selon CIP-012¹⁰ • Sécurisation physique des installations (CIP-014-2)
Total	59	

Demandes :

5.1 La Régie note que pour la catégorie « Lois, règlements et avis », l'item « Travaux pour se conformer au Code de bâtiment, à la Loi sur la sécurité incendie et à la Loi sur la qualité de l'environnement » est présent à la référence (i), mais absent à la référence (ii). La Régie note également que pour la source d'exigence « Lois, règlements et avis », le montant des investissements prévus est nettement supérieur pour 2024 comparativement au montant correspondant de 2023. Veuillez justifier cette augmentation substantielle et fournir une brève description des travaux qui expliquent cet accroissement de budget.

Réponse :

1 **L'augmentation du budget en 2024 associé à la source d'exigence « Lois,**
 2 **règlements et avis » est attribuable à la nature des travaux requis dans la**
 3 **présente demande. Le budget requis correspond aux travaux nécessaires pour**
 4 **se conformer à cette exigence et fluctue selon la nature de ceux-ci. Le**
 5 **Transporteur précise qu'il s'agit en 2024, entre autres, de réhabilitation de**
 6 **système incendie, d'installation de fosse septique et d'installation de réservoir**
 7 **à essence et diesel.**

5.2 La Régie note que le montant des investissements prévus pour la source d'exigence « Engagements contractuels internes » est identique dans les tableaux des références (i) et (ii). Veuillez confirmer s'il s'agit d'un report à 2024 des interventions qui étaient prévues pour 2023.

Réponse :

1 **Le Transporteur indique que le montant des investissements prévus en 2024**
2 **associé à la source d'exigence « Engagements contractuels internes » de la**
3 **référence (i) est attribuable à la poursuite des travaux requis dans la présente**
4 **demande et non au report des travaux prévus dans la référence (ii).**
5 **La correspondance des montants d'investissements prévus résulte**
6 **d'une coïncidence.**

5.2.1. Dans l'affirmative, veuillez expliquer les raisons de ce report.

Réponse :

7 **Sans objet.**

5.2.2. Dans la négative, veuillez préciser et distinguer les interventions visées à la référence (i) et celles visées à la référence (ii).

Réponse :

8 **Voir la réponse à la question 5.2.**

6. Référence : Pièce [B-0010](#), p. 26.

Préambule :

« Des investissements sont aussi requis pour ajouter des départs de ligne à 25 kV pour les besoins du Distributeur aux postes de Donnacona, d'Iberville, De Lorimier, de Saint-Louis et de Waterloo. Le Transporteur ne prévoit aucun dépassement de capacité dans les postes sources ». [nous soulignons]

Demandes :

6.1 Veuillez élaborer sur la justification des ajouts de départs de ligne à 25 kV aux postes de Donnacona, d'Iberville, De Lorimier, de Saint-Louis et de Waterloo.

Réponse :

1 L'ajout de départs de ligne à 25 kV aux postes de Donnacona, d'Iberville, De
2 Lorimier, de Saint-Louis et de Waterloo permettra d'accueillir, répartir et
3 transférer la charge en croissance. Cela permettra également d'augmenter la
4 fiabilité de même que l'exploitabilité du réseau de distribution afin de régler des
5 problématiques de dépassement de la capacité dues à la croissance de la
6 charge locale.

6.2 Veuillez préciser quelle est la charge supplémentaire du Distributeur pour chacun de ces postes.

Réponse :

7 Le Transporteur présente pour les fins spécifiques de l'examen du présent
8 dossier l'information demandée concernant les projets mentionnés au
9 préambule, sur l'horizon 2022-2029 :

- 10 • La croissance de charge anticipée au poste de Donnacona est
11 de 3,5 MVA.
- 12 • La croissance et les transferts de charges anticipés au poste d'Iberville
13 totalisent 14,8 MVA.
- 14 • La croissance et les transferts de charges anticipés au poste de Lorimier
15 totalisent 155,2 MVA.
- 16 • La croissance de charge anticipée au poste de Saint-Louis est de
17 28,6 MVA.
- 18 • La croissance et les transferts de charges anticipés au poste de Waterloo
19 totalisent 10,3 MVA.

- 7. Références :**
- (i) Dossier R-3982-2016, décision [D-2017-019](#), p. 43 et 52;
 - (ii) Dossier R-4140-2020, décision [D-2021-092](#), p. 43.

Préambule :

(i) « [163] Enfin, le Transporteur propose à la Régie de faire le point sur les prochains résultats de l'application de la Stratégie, dans un troisième bilan, à l'occasion de la demande d'autorisation du budget d'investissements pour l'année 2022.

[...]

[207] Compte tenu de ce qui précède, la Régie considère que le bilan du Transporteur sur l'application de la Stratégie répond à ses attentes. Elle accueille la proposition du Transporteur de faire le point sur les prochains résultats de l'application de la Stratégie dans un troisième bilan, à l'occasion de la demande d'autorisation du budget des investissements de moins de 25 M\$ pour l'année 2022. »

(ii) Dans le dossier R-4140-2020 sur la demande d'autorisation du budget des investissements 2021 pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 65 millions de dollars, le Transporteur présente le troisième bilan sur l'application de la Stratégie demandé par la Régie. Dans sa décision, la Régie se prononce ainsi :

« [155] La Régie considère que le bilan du Transporteur sur l'application de sa Stratégie répond adéquatement à ses attentes. Elle estime que le Transporteur a adéquatement répondu aux préoccupations relativement aux écarts entre les taux de risque réel et simulé.

[156] La Régie comprend que la gestion des risques est un processus continu qui laisse place à l'amélioration. Elle encourage le Transporteur à continuer de travailler à l'amélioration de son modèle et, au besoin, à ajuster les hypothèses sur lesquelles il repose afin d'assurer leur validité. Elle comprend que les modèles utilisés sont construits afin de répondre aux circonstances changeantes et que les nouvelles techniques dans le domaine sont étudiées par le Transporteur et évaluées par rapport à leur applicabilité. »

Demande :

La Régie note dans le dossier R-3982-2016 (référence (i)), que le Transporteur a proposé une date de dépôt pour le troisième bilan sur l'application de la Stratégie. Elle note également que lors du dépôt du dernier bilan (référence (ii)), aucune date n'a été identifiée pour le dépôt d'un prochain bilan.

7.1 Veuillez préciser les intentions du Transporteur quant au dépôt du prochain bilan d'application de la Stratégie, notamment le moment prévu du dépôt et le forum auquel il prévoit le déposer.

Réponse :

- 1 **Le Transporteur prévoit déposer son bilan de pérennité en 2025 lors du dépôt**
- 2 **du Budget des investissements 2026 pour les projets du Transporteur dont le**
- 3 **coût individuel est inférieur à 65 millions de dollars.**