

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) RELATIVE AU  
BUDGET DES INVESTISSEMENTS 2017 POUR LES PROJETS DU TRANSPORTEUR DONT LE COÛT  
INDIVIDUEL EST INFÉRIEUR À 25 MILLIONS DE DOLLARS**

---

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

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

**Préambule :**

*« Les investissements « Ne générant pas de revenus additionnels » représentent un dépassement du montant autorisé de 29 M\$. L'écart au niveau de la catégorie Maintien des actifs est de 41 M\$ et est attribuable d'une part à la surutilisation de cette catégorie pour le maintien des équipements d'appareillage d'un montant de 25 M\$ et d'autre part à des bris d'équipements d'appareillage (transformateur, disjoncteur, inductance) d'un montant de 15 M\$. Dans la catégorie Maintien et amélioration des actifs, l'écart de -7 M\$ est principalement attribuable à des reports d'activités de 2015 à 2016. Dans une moindre mesure, dans la catégorie Respect des exigences, l'écart de -5 M\$ est attribuable à des activités visant les lois, règlements et avis dont les coûts de réalisation ont été moins élevés que prévus.*

*De plus, le tableau 4 présente un écart de -16 M\$ pour les investissements « Générant des revenus additionnels » causé principalement par l'abandon d'un projet par un client ».*

**Demandes :**

- 1.1** Veuillez détailler la manière dont a été appliquée la surutilisation de 25 M\$ dans la catégorie Maintien des actifs.
- 1.2** Veuillez détailler et justifier les reports d'activités ayant causé l'écart de -7 M\$ dans la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service.
- 1.3** Veuillez préciser les activités de la catégorie Respect des exigences ainsi que les motifs pour lesquels les coûts de réalisation sont inférieurs de 5 M\$ aux coûts prévus.
- 1.4** Veuillez fournir l'ensemble des motifs causant l'écart de -16 M\$ de la catégorie d'investissement « Générant des revenus additionnels » et préciser, notamment, le projet abandonné par un client qui en justifie la majeure partie.

2. **Références :**
- (i) Pièce [B-0004](#), p. 13 et 14;
  - (ii) Pièce [B-0004](#), p. 12, tableau 4;
  - (iii) Dossier R-3855-2013, décision [D-2014-018](#), p. 28;
  - (iv) Pièce [B-0004](#), p. 13;
  - (v) Dossier R-3904-2014, pièce [B-0011](#), p. 4 et 5, R2.1.

**Préambule :**

(i) *« Par ailleurs, la Régie, dans sa décision D-2016-027, demande au Transporteur d'élaborer sur l'efficacité de l'approche de surutilisation et, le cas échéant, de décrire les raffinements considérés. En réponse, le Transporteur rappelle que la surutilisation lui permet de démarrer des projets dont le niveau total des investissements dépasse temporairement les investissements autorisés par la Régie pour pallier aux aléas qui peuvent survenir en cours d'année. Le taux de surutilisation d'une année est basé sur l'analyse des investissements réalisés au cours des trois années précédentes. Plus le Transporteur gère efficacement les aléas en cours de projet et réalise les projets tels que planifiés, moins il y aura d'écart entre les investissements autorisés et réalisés. Ainsi, le taux de surutilisation nécessaire diminuera.*

*De cette manière, le Transporteur s'assure de réaliser le volume de projets selon les montants autorisés par la Régie, particulièrement dans la catégorie Maintien des actifs, afin de garder le contrôle sur son niveau de risque.*

[...]

*Le Transporteur doit s'assurer que le taux de surutilisation est le plus juste possible par catégorie d'investissement. Le taux de surutilisation pour l'année 2017 sera établi en tenant compte des écarts réalisés au cours des 3 dernières années, notamment le dépassement des investissements autorisés 2015 dans la catégorie Maintien des actifs en 2015. Le Transporteur continuera d'actualiser le taux de surutilisation par catégorie d'investissement, et affinera son approche en fonction de ces résultats, de façon à assurer une pleine utilisation du budget d'investissement autorisé ». [nous soulignons]*

- (ii) Le Transporteur présente les investissements suivants pour l'année 2015 :

**Historique des investissements autorisés par la Régie  
 et réalisés par le Transporteur(en M\$)**

Catégorie d'investissement	2015		
	Autorisé	Réel	Écart
<b>Ne générant pas de revenus additionnels</b>	<b>482</b>	<b>511</b>	<b>+ 29</b>
Maintien des actifs	390	431	+ 41
Maintien et amélioration de la qualité du service	70	63	- 7
Respect des exigences	22	17	- 5
<b>Général des revenus additionnels</b>	<b>76</b>	<b>60</b>	<b>- 16</b>
Croissance des besoins de la clientèle	76	60	- 16
<b>Total</b>	<b>558</b>	<b>571</b>	<b>+ 13</b>

(iii) « *Il est possible que des événements imprévus viennent modifier la planification des projets d'investissements. À des fins d'allègement réglementaire, la Régie autorise le Transporteur à réallouer jusqu'à 25 M\$ entre les catégories d'investissements, soit moins de 5 % des investissements visés par la présente demande, sans toutefois excéder le montant total des investissements autorisés par la présente décision pour l'ensemble des catégories* ». [nous soulignons]

La Régie constate que, pour 2015, les investissements réels du Transporteur dépassent de 13 M\$ le montant total des investissements autorisés pour l'ensemble des catégories. De plus, la Régie note un dépassement de 41 M\$ du montant autorisé dans la catégorie Maintien des actifs.

(iv) « *Le Transporteur présente au tableau 5 l'historique des investissements autorisés par la Régie et réalisés par le Transporteur au cours des années 2012 à 2015 et constate une baisse de l'écart entre ces investissements, résultant, notamment de l'application de l'approche de la surutilisation par le Transporteur* ». [nous soulignons]

(v) Le Transporteur fournit des informations complémentaires afin d'expliquer la réallocation prévue des investissements pour certaines catégories d'investissements.

**Demandes :**

- 2.1** Veuillez définir le « *taux de surutilisation* » auquel le Transporteur fait référence, ainsi que son cadre d'application, en précisant comment il est déterminé.
- 2.2** Veuillez justifier le recours à l'historique des trois années précédentes pour déterminer le taux de surutilisation d'une année donnée.
- 2.3** Veuillez expliquer, à l'aide d'un exemple concret, la méthode d'actualisation des taux de surutilisation par catégorie d'investissement appliquée par le Transporteur.

- 2.4 Veuillez préciser la durée ou la période de temps à laquelle le mot « temporairement », tel qu'utilisé au premier paragraphe de la référence (i), réfère.
- 2.5 Veuillez concilier, pour l'année 2015, l'approche de surutilisation appliquée par le Transporteur et la réallocation entre les catégories d'investissement permise par la Régie jusqu'à 25 M\$.
- 2.6 Veuillez expliquer en quoi l'approche de surutilisation peut justifier, en partie, une baisse de l'écart entre les investissements autorisés par la Régie et ceux réalisés par le Transporteur au cours des années 2012 à 2015.
3. **Référence :** Pièce [B-0004](#), p. 15.

**Préambule :**

En ce qui a trait aux investissements prévus à l'année 2016, le Transporteur prévoit un écart à la baisse estimé à 12 M\$ dans la catégorie « Générant des revenus additionnels », causé par le report d'activités relatifs aux projets de certains clients.

**Demande :**

- 3.1 Veuillez préciser les clients et les projets dont les reports d'activités sont à l'origine de l'écart à la baisse de 12 M\$ des investissements de la catégorie « Générant des revenus additionnels » en 2016.

**Investissements en Maintien des actifs**

4. **Références :** (i) Dossier R-3883-2014 – phase 1, pièce [B-0006](#), p. 30;  
(ii) Dossier R-3935-2015, pièce [B-0010](#), p. 5 et 6, R2.1 et R2.2;  
(iii) Pièce [B-0004](#), p. 24, tableau 16.

**Préambule :**

- (i) Le Transporteur présente les flux d'investissement suivants pour le déploiement d'équipements NG-SONET, pour les projets en cours au 30 avril 2013 :

**Tableau 1** – Flux des investissements prévus pour les projets en cours au 30 avril 2013, liés au déploiement d'équipements NG-SONET (en M\$).

	2014	2015	2016 et plus
Déploiement d'équipements NG-SONET	9	4	8

(ii) Le Transporteur présente l'évolution suivante des flux d'investissement pour le déploiement d'équipements NG-SONET, pour les projets en cours au 30 avril 2013 :

**Tableau 2** – Flux des investissements prévus pour les projets en cours au 30 avril 2013, liés au déploiement d'équipements NG-SONET (en M\$).

	2014	2015	2016	2017	2018
Déploiement d'équipements NG-SONET	6 (réel)	2 (estimé)	6 (prévu)	1	1

« [...] »

*Les travaux de déploiement d'équipements NG-SONET sont prévus être complétés au terme de l'année 2018 ».*

(iii) Le Transporteur prévoit un montant de 2 M\$ en 2017 pour le parachèvement des projets de modernisation de liaisons optiques en cours au 30 avril 2013.

#### **Demande :**

**4.1** Veuillez faire une mise à jour de la situation, depuis 2015, des projets de modernisation de liaisons optiques en cours au 30 avril 2013.

**5. Références :** (i) Dossier R-3935-2015, pièce [B-0004](#), p. 23;  
(ii) Pièce [B-0004](#), p. 24.

#### **Préambule :**

(i) « Le Transporteur souligne qu'il prévoit utiliser graduellement une approche basée sur l'application de la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur afin d'identifier les actifs de télécommunications devant faire l'objet d'interventions et d'établir le niveau des investissements requis. La migration vers une telle approche se poursuit, avec le développement des critères de pérennité pour les actifs de télécommunications ».

(ii) Le Transporteur réitère prévoir utiliser une approche basée sur l'application de la Stratégie pour les actifs de télécommunications. La migration vers une telle approche se poursuit encore

avec le développement des critères de pérennité, mais aussi avec l'élaboration de la grille de risque pour ces actifs.

**Demande :**

**5.1** Veuillez présenter l'état d'avancement ainsi que l'échéancier de réalisation de la migration en cours vers une approche basée sur l'application de la Stratégie pour les actifs de télécommunications.

**Investissements en Maintien et amélioration de la qualité de service**

- 6. Références :**
- (i) Dossier R-3904-2014, pièce [B-0004](#), p. 25;
  - (ii) Dossier R-3935-2015, pièce [B-0004](#), p. 27;
  - (iii) Pièce [B-0004](#), p. 28.

**Préambule :**

(i) *« Les travaux en recherche-développement permettront de remplacer le système d'acquisition de données et l'appareil de mesure du verglas G2G par la nouvelle version G3G. Les travaux serviront aussi au développement technologique et à l'intégration de sondes pour fournir, sans prise d'échantillon, l'information quantitative pour évaluer l'état d'avancement de la dégradation des conducteurs, ainsi que le développement des outils qui faciliteront la prise de mesure, l'analyse et l'interprétation. »*

*Le Transporteur développera une technologie d'ordinateurs parallèles pour son simulateur numérique en temps réel HYPERSIM permettant de simuler des phénomènes électromagnétiques transitoires et de valider les stratégies des systèmes de commande et protection et des automatismes du réseau ».*

(ii) *« Dans le cadre du premier volet, le projet MDI (Méthodes de diagnostic et d'intervention des lignes aériennes) vise le développement d'outils de prise de mesure in situ, d'analyse et d'interprétation. Il permettra de fournir, sans prise d'échantillons, l'information permettant de qualifier l'état d'avancement des principaux mécanismes de dégradation des conducteurs afin de planifier les besoins en investissements. »*

[...]

*Dans le cadre du second volet, le Transporteur poursuivra son projet de simulation des phénomènes électromagnétiques transitoires et de validation des stratégies des systèmes de commande et de protection des automatismes du réseau par l'acquisition d'un ordinateur de nouvelle génération afin de développer et améliorer la capacité et les fonctionnalités de son simulateur numérique en temps réel HYPERSIM ».*

(iii) « Dans le cadre du premier volet, le projet MDI (Méthodes de diagnostic et d'intervention des lignes aériennes) vise le développement d'outils de prise de mesure in situ, d'analyse et d'interprétation. Il permettra de fournir, sans prise d'échantillons, l'information permettant de qualifier l'état d'avancement des principaux mécanismes de dégradation des conducteurs afin de planifier les besoins en investissements.

[...]

*Dans le cadre du troisième volet, le Transporteur poursuit le développement et l'amélioration des fonctionnalités et l'augmentation de la capacité de son simulateur numérique en temps réel HYPERSIM. Un projet de simulation des phénomènes électromagnétiques transitoires et de validation des stratégies des systèmes de commande et de protection des automatismes du réseau ».*

Le projet relatif aux Méthodes de diagnostic et d'intervention des lignes aériennes (MDI) de même que celui relatif à la simulation des phénomènes électromagnétiques transitoires et à la validation des stratégies des systèmes de commande et de protection des automatismes du réseau (les Projets) font partie des activités prévues de recherche et de développement dans le cadre des trois derniers budgets d'investissements des projets inférieurs à 25 M\$.

**Demande :**

**6.1** Veuillez présenter un sommaire de chacun des Projets, incluant les investissements annuels réalisés et prévus, de même que les coûts totaux prévus, l'état d'avancement et l'échéancier de réalisation.

**Investissements en Respect des exigences**

**7. Référence :** Pièce [B-0004](#), p. 29, tableaux 20 et 21.

**Préambule :**

Le Transporteur présente ses investissements dans la catégorie Respect des exigences. Un montant de 15 M\$ est prévu pour les deux interventions suivantes, dans le cadre de normes ou encadrements internes :

- 1) Installation de mises à la terre (MALT) antivol pour diminuer les vols de cuivre;
- 2) Installation de systèmes d'aide à la gestion des limites thermiques sur le réseau de transport et d'interconnexion.

**Demandes :**

**7.1** En ce qui a trait à l'installation de systèmes d'aide à la gestion des limites thermiques sur le réseau de transport et d'interconnexion,

**7.1.1.** Veuillez fournir une description de l'intervention.

**7.1.2.** Veuillez préciser la problématique requérant la mise en place de cette intervention.

**7.1.3.** Veuillez préciser le montant prévu en 2017 pour cette intervention.

**7.1.4.** Veuillez indiquer si cette intervention sera complétée en 2017. Dans la négative, veuillez en préciser l'échéancier et les coûts totaux pour ce projet.

- 8. Références :**
- (i) Pièce [B-0004](#), p. 31;
  - (ii) Pièce [B-0004](#), p. 45, tableau A2-1;
  - (iii) Dossier D-3935-2015, décision [D-2016-027](#), p. 20.

**Préambule :**

(i) « *En 2017, le Transporteur prévoit l'ajout des transformateurs aux postes Blainville, Grand-Pré et Plouffe pour une capacité de près de 217 MVA.*

- *Le Poste Blainville, avec deux transformateurs de puissance, possède une capacité limite de transformation de 90 MVA. Compte tenu de la croissance de la charge du secteur, le Transporteur prévoit un dépassement de la capacité du poste dès l'hiver 2017-2018 car les postes avoisinants ne peuvent plus absorber la croissance de la charge du poste Blainville. Le Transporteur prévoit ajouter en 2017 un troisième transformateur de 66 MVA.*
- *Le poste Grand-Pré présente également un dépassement de capacité et l'ajout d'un troisième transformateur augmentera la capacité du poste de 65 MVA à 120 MVA.*
- *L'addition d'un sixième transformateur au Poste Plouffe permettra de régler de façon optimale les dépassements de capacité du poste ainsi que ceux des postes environnants, soit les postes de Renaud et de Chomedey. La capacité du poste Plouffe passera ainsi de 222 MVA à 300 MVA. »*

(ii) Des dépassements de capacité sont prévus en 2018 aux postes Grande-Vallée et Plessisville de même qu'en 2019 aux postes Boulevard-Labelle, Coaticook, Charlesbourg, Saint-Bruno-de-Montarville, Sainte-Croix, Sainte-Rosalie, Saint-Sauveur et Vaudreuil-Soulanges.

(iii) « [79] *La Régie demande au Transporteur, dans le cadre des prochaines demandes d'autorisation du budget des projets inférieurs à 25 M\$, pour chaque addition de transformation prévue dans les postes satellites, de présenter une brève description du projet, y*



*incluant l'élément déclencheur. Dans le cas d'un projet s'échelonnant sur plusieurs années, la Régie demande au Transporteur de fournir ces informations lors de la première année de la séquence des investissements prévus ».*

La Régie note que le niveau d'information n'est pas toujours suffisant quant à la description des projets d'addition de transformation dans les postes Blainville, Grand-Pré et Plouffe et aux éléments justifiant ces additions.

**Demandes :**

- 8.1** Veuillez préciser si l'addition de transformation au poste Grand-Pré est liée à une problématique régionale comme dans le cas des postes Blainville et Plouffe.
- 8.2** Veuillez préciser si le dépassement de capacité à chacun des postes Grand-Pré et Plouffe aura lieu dès l'hiver 2017-2018. Dans la négative, veuillez expliquer que l'ajout d'un transformateur à ces postes soit réalisé en 2017.
- 8.3** Veuillez préciser si des montants sont prévus en 2017 relativement aux dépassements de capacité prévus en 2018 et 2019 aux postes Grande-Vallée, Plessisville, Boulevard-Labelle, Coaticook, Charlesbourg, Saint-Bruno-de-Montarville, Sainte-Croix, Sainte-Rosalie, Saint-Sauveur et Vaudreuil-Soulanges.
- 8.3.1.** Dans l'affirmative, veuillez préciser ces montants et fournir une brève description du projet, y incluant l'élément déclencheur, conformément à la référence (iii).

**Impact tarifaire des investissements**

- 9. Références :** (i) Pièce [B-0004](#), p. 37 et 38, tableaux 26 à 28;  
(ii) Dossier R-3888-2014, décision [D-2015-209](#), p. 130.

**Préambule :**

(i) Dans la section relative aux investissements générant des revenus additionnels, le Transporteur présente les tableaux suivants :

- Le tableau 26 concerne l'estimation de la contribution requise du Distributeur pour l'année 2017 relativement aux projets confirmés pour l'alimentation de la charge locale. Le Transporteur indique que lorsqu'une contribution du Distributeur est prévue, elle sera majorée d'un montant de 15 % pour tenir compte des frais d'entretien et d'exploitation.
- Le tableau 27 présente l'impact tarifaire des investissements générant des revenus additionnels. Ce tableau inclut des charges d'exploitation.

- Le tableau 28 présente l'impact tarifaire de l'ensemble des investissements. Ce tableau inclut également des charges d'exploitation.

(ii) « *En conséquence, à compter du 1er janvier 2016, la Régie fixe à 19 % le taux à utiliser pour l'estimation des frais d'exploitation et d'entretien aux fins de l'établissement du montant de l'allocation maximale. Les projets préalablement autorisés sous l'article 73 de la Loi, ou en cours d'examen devant la Régie, continueront d'être traités selon le taux en vigueur au moment de leur dépôt auprès de la Régie* ».

**Demandes :**

**9.1** Veuillez concilier le taux de 15 % relatif aux frais d'exploitation et d'entretien du tableau 26 à celui de 19 % de la référence (ii).

**9.2** Veuillez préciser le taux utilisé pour le calcul des charges d'exploitation des tableaux 27 et 28.

**Prévisions des mises en service prévues en intégration de puissance**

- 10. Références :**
- (i) Pièce [B-0004](#), p. 46, tableau A3-1;
  - (ii) Dossier R-3981-2016, pièce [B-0029](#), p. 9;
  - (iii) Dossier D-3935-2015, décision [D-2016-027](#), p. 22.

**Préambule :**

(i) Le Transporteur présente les mises en service prévues en intégration de puissance, en 2017, relativement aux projets suivants : Centrale de cogénération Domtar Windsor 2, Biomasse forestière Valleyfield, Biomasse Boisaco, Centrale 11<sup>e</sup> Chute et Shannon Power.

Aucun montant maximal, découlant de l'application de l'allocation maximale, n'est fourni. Le Transporteur précise que cette information n'est disponible qu'au moment de la signature de l'entente de raccordement.

(ii) Le Transporteur présente les ententes visant le raccordement de centrales et l'ajout de puissance de centrales existantes qui ont été signées depuis le dépôt de la demande tarifaire 2016 (dossier R-3934-2015). Il est fait mention d'ententes signées pour la centrale hydroélectrique Énergie Shannon Power et pour la centrale de cogénération Complexe Boisaco les 7 décembre 2015 et 3 février 2016 respectivement.

(iii) « [83] *La Régie demande au Transporteur de déposer les données contenues au tableau 7, dans le cadre de ses prochaines demandes d'autorisation du budget des projets*

*inférieurs à 25 M\$. Dans le cas où l'entente de raccordement serait signée, elle demande au Transporteur de fournir l'information relative au montant maximal ».*

**Demandes :**

**10.1** Veuillez concilier les informations des références (i) et (ii) relatives à la signature d'ententes et la fourniture du montant maximal en ce qui trait aux projets Biomasse Boisaco et Shannon Power.

**10.2** Veuillez préciser si d'autres ententes ont été signées depuis.

**Bilan de la stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur (la Stratégie)**

**11. Référence :** Pièce [B-0006](#), p. 24 à 27.

**Préambule :**

Le Transporteur présente les grilles d'analyse du risque des composants des lignes aériennes pour les années 2011 à 2016. Il constate, pour les années 2011 à 2014, que ces grilles donnent des pourcentages d'équipements à risque comparables autour de 32-33 %. Cependant, pour les années 2015 et 2016, il mentionne :

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

- *principalement par l'augmentation de la durée de vie des lignes d'acier de 315 kV et plus, de 70 à 85 ans en 2015;*
- *le regroupement des composants câbles de garde par portée, à la suite du changement d'un système d'inventaire, entraîne une réduction de 60 000 composants du nombre total d'équipements sur les grilles de risque, depuis janvier 2015;*
- *le retrait en janvier 2016 du paramètre « performance de la ligne » peu lié à la pérennité des composants n'est plus considéré dans la pondération de la cote de probabilité. En effet, la cote de probabilité tient dorénavant compte des paramètres « vieillissement des composants » et « état de détérioration des composants » seulement, qui sont liés davantage à la pérennité des composants ».*

**Demande :**

**11.1** Veuillez normaliser les grilles d'analyse du risque des composants des lignes aériennes présentées pour les années 2011 à 2016, de façon à permettre leur comparaison quant à

l'évolution du taux de risque et du pourcentage des équipements à risque sur l'ensemble de cette période.

- 12. Référence :** (i) Pièce [B-0006](#), p. 27;  
(ii) Dossier R-3927-2015, pièce [B-0035](#), p. 12, tableau 3.

**Préambule :**

(i) Le Transporteur mentionne que la baisse du pourcentage des équipements de ligne à risque s'explique principalement, entre autres, par l'augmentation de la durée de vie des lignes d'acier de 315 kV et plus, de 70 à 85 ans en 2015.

(ii) Le Transporteur présente une révision des durées de vie utile aux fins réglementaires. La durée de vie utile des lignes d'acier de 315 kV et plus passe de 50 à 85 ans.

**TABLEAU 3**  
**RÉVISION DES DURÉES DE VIE UTILE AUX FINS RÉGLEMENTAIRES – TRANSPORTEUR**

Catégories d'immobilisations corporelles	Durées de vie actuelle (ans)	Durées de vie révisée (ans)
Lignes aériennes de transport de moins de 315 kV :		
Pylônes	50	70
Fondations	50	70
Conducteurs	50	70
Lignes aériennes de transport de 315 kV et plus :		
Pylônes	50	85
Fondations	50	85
Conducteurs	50	85

**Demande :**

**12.1** Veuillez concilier les informations fournies aux deux références, quant à la durée de vie utile des lignes d'acier de 315 kV et plus.

- 13. Référence :** Pièce [B-0006](#), p. 38.

**Préambule :**

« Le Transporteur prévoit poursuivre les travaux suivants :

- le raffinement des courbes du taux de défaillance (profil de vieillissement) (en continu);

- *l'évolution des outils pour refléter l'évolution des façons de faire du Transporteur (en continu);*
- *le développement des critères de pérennité et l'élaboration de la grille d'analyse de risque des actifs de télécommunications;*
- *l'élaboration des critères de pérennité des ouvrages civils ».*

**Demande :**

**13.1** Veuillez présenter l'état d'avancement ainsi que l'échéancier de réalisation de chacun des quatre travaux en cours cités en référence.

- 14. Références :**
- (i) Pièce [B-0006](#), p. 5;
  - (ii) Pièce [B-0006](#), p. 35;
  - (iii) Pièce [B-0006](#), p. 37, figure 4;
  - (iv) Dossier R-3778-2011, pièce [B-0006](#), p. 32, figure 4.

**Préambule :**

(i) « Depuis 2007, le Transporteur a mis en oeuvre une stratégie de gestion de la pérennité des actifs (la « Stratégie ») visant à maintenir la qualité du service de transport, tout en limitant les investissements à un niveau acceptable ». [nous soulignons]

(ii) Le Transporteur mentionne :

« La Stratégie permet au Transporteur de lisser les investissements et les interventions dans le temps tout en contrôlant le niveau de risque à long terme ». [nous soulignons]

(iii) Les prévisions simulées montrent un taux de risque à long terme des équipements d'appareillage qui atteint environ 13,0 peu après 2050.

(iv) Les prévisions simulées montrent un taux de risque à long terme qui atteint environ 13,0 vers 2025.

Dans le bilan de la Stratégie, le Transporteur soumet plusieurs tableaux présentant l'évolution des interventions et du taux de risque relatifs à différents équipements au cours des cinq dernières années. Mais il ne démontre pas comment la Stratégie a permis de lisser les investissements dans le temps tout en contrôlant le niveau de risque à long terme.

**Demandes :**

- 14.1** Veuillez indiquer si le taux de risque de la référence (iii) concerne seulement les équipements d'appareillage, comme pour la référence (ii).
- 14.2** Veuillez concilier la prévision simulée du taux de risque de la référence (iii), qui atteint un maximum de 13,0 en 2050, à l'objectif du Transporteur de contrôler le niveau de risque à long terme.
- 14.3** Veuillez démontrer que la Stratégie permet au Transporteur, depuis 2011, « *de lisser les investissements et les interventions dans le temps tout en contrôlant le niveau de risque à long terme* ».