

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DE L'ACEF DE L'OUTAOUAIS
(« ACEFO ») CONCERNANT LA DEMANDE DU TRANSPORTEUR — DOSSIER
R-3817-2012**

RÉFÉRENCE 1:	R-3817-2012	HQT-1	Doc. 1	p. 9
RÉFÉRENCE 2:	R-3878-2011		D-2012-012	page 12, para. 37-38

Citation 1 (réf. 1) :

11 Les flux 2013 liés aux projets débutant après le 30 avril 2012 sont évalués à 418 M\$. Il s'agit
12 des projets qui ne sont pas confirmés à cette date. Le Transporteur souligne que les flux
13 découlant de ces investissements seront établis après que ces projets auront été confirmés,
14 selon les processus en vigueur dans l'entreprise.

Citation 2 (réf. 2):

[37] La Régie ne retient pas les prétentions de l'ACEFO quant à la connaissance que le Transporteur devrait avoir de tous les projets dont il requiert l'autorisation. Par ailleurs, la Régie considère que l'évaluation des flux monétaires pourrait être améliorée. Ainsi, même si les projets débutant après le 30 avril ne sont pas tous connus, il est plausible que le Transporteur les connaisse en partie.

[38] **Pour les prochains dossiers, la Régie demande au Transporteur de mettre à jour le tableau 3 de la pièce B-0004, HQT-1, document 1, en indiquant les flux monétaires pluriannuels des projets connus ou confirmés au 30 avril et devant débiter après cette date.**

Préambule :

Le tableau 3 (réf. 1) ne fournit aucune indication des flux monétaires pour les années après 2013 dans la colonne « Débutants » (projets débutant après le 30 avril 2012).

À la Citation 2 (para. 37), la Régie a indiqué que « même si les projets débutant après le 30 avril ne sont pas tous connus, il est plausible que le Transporteur les connaisse en partie ». Au para. 38, elle demande au Transporteur d'indiquer « **les flux monétaires pluriannuels des projets connus ou confirmés au 30 avril et devant débiter après cette date** » (gras à l'original; nos soulignés).

À la Citation 1, le Transporteur explique l'absence de données pluriannuelles pour les projets < 25 M \$ à être autorisés selon la présente demande débutant après le 30 avril 2012 (les projets « Débutants ») en indiquant que ses flux « seront établis après que ces projets auront été confirmés, selon les processus en vigueur dans l'entreprise ».

- 1.1 Veuillez décrire en détail les processus en vigueur dans l'entreprise auquel le Transporteur fait référence à la Citation 1, en fournissant copies des documents afférents, le cas échéant (à noter : si des enjeux de confidentialité étaient soulevés, des documents des années antérieures peuvent être fournis; ou ils peuvent être déposés sous pli confidentiel).
- 1.2 Veuillez confirmer ou infirmer l'affirmation de la Régie qu'il est « plausible que le Transporteur les connaisse en partie ».
 - 1.2.1 Plus spécifiquement, veuillez préciser si le Transporteur connaît, du moins en partie, les projets Débutants.
- 1.3 Veuillez indiquer, en détail, l'information que détenait le Transporteur, au 30 avril 2012, sur les projets Débutants.
- 1.4 Plus spécifiquement, veuillez préciser si, au 30 avril 2012, le Transporteur connaissait les détails suivants des projets Débutants. Lorsque ses connaissances n'étaient que partielles, veuillez décrire le niveau de connaissances du Transporteur :
 - 1.4.1 Le nombre de projets;
 - 1.4.2 Le nom de chacun;
 - 1.4.3 Le montant total d'investissement qui sera requis par chacun;
 - 1.4.4 La durée de chacun;
 - 1.4.5 Le montant d'investissement prévu pour chacun en 2013.
- 1.5 Pour chacun des éléments mentionnés aux DDR 1.4.1 à 1.4.5, ci-dessus, veuillez préciser l'état des connaissances du Transporteur au 1^{er} août 2012 (la date de l'original de la Référence 1), pour les projets débutant entre le 30 avril 2012 et le 1^{er} août 2012.

- 1.6 Pour chacun des éléments mentionnés aux DDR 1.4.1 à 1.4.5, ci-dessus, veuillez préciser l'état des connaissances du Transporteur au 1^{er} août 2012 pour les projets devant débiter après le 1^{er} août 2012.
- 1.7 Veuillez expliquer les circonstances qui font en sorte que le Transporteur ait connaissance des montants à dépenser dans chacune des quatre (4) catégories en 2013 (l'avant-dernière colonne du Tableau 3, Référence 1), mais qu'il n'a aucune connaissance des montants à dépenser en 2014. Dans votre réponse, veuillez distinguer clairement entre les projets débutant avant et après le 1^{er} août 2012.
- 1.8 Veuillez préciser si, pour les projets ayant débuté entre le 1^{er} avril et le 1^{er} août 2012, le Transporteur dispose actuellement d'information quelconque sur les flux monétaires pluriannuels.
- 1.9 Veuillez préciser si, pour les projets ayant débuté depuis le 1^{er} août 2012, le Transporteur dispose actuellement des informations sur les flux monétaires pluriannuels.

RÉFÉRENCE 3:	R-3817-2012	HQT-1	Doc. 1	Tableaux 20, 21 et 22, p. 30-31
RÉFÉRENCE 4:	R-3401-98	D-2002-95		p. 293

Citation 3 (réf. 3):

Tableau 20
Impact tarifaire des investissements ne générant pas de revenus additionnels

Années	Nouvelles mises en service						Mises en service antérieures	Revenus requis (M\$)	Revenus requis (M\$)	Besoins de transport (MW)	Tarif annuel (\$/kW)
	Mises en service (M\$)	Coût du capital (M\$)	Charges d'exploitation (M\$)	Amortissement (M\$)	Taxe sur les services publics (M\$)	Total (M\$)	Revenus requis (M\$)				
2012								2 984	41 744	71,49	
2013	878	10	2	7	0	19	-44	2 999	41 744	70,89	
2014	1186	65	6	53	5	128	-119	2 994	41 744	71,71	
2015	799	93	6	99	11	210	-210	2 985	41 744	71,50	
2016	876	157	6	139	15	317	-316	2 985	41 744	71,51	
2017	1195	204	8	183	19	413	-304	3 004	41 744	71,96	
2018	979	256	8	227	24	515	-478	3 022	41 744	72,40	
2019	642	293	8	280	29	600	-552	3 022	41 744	72,39	
2020	1315	316	9	285	31	642	-621	3 005	41 744	71,99	
2021	729	371	9	329	36	746	-704	3 027	41 744	72,51	
2022	777	394	10	350	39	792	-785	3 011	41 744	72,14	

Ensemble de la période 2013 à 2022

71,90

Citation 4 (réf. 3):

Tableau 21
Impact tarifaire des investissements générant des revenus additionnels

Années	Mises en service	Ajouts nets à la base de tarification	Coût du capital	Charges d'exploitation	Amortissement	Taxe sur les services publics	Total	Revenus requis	Besoins de transport de la charge locale	Besoins de transport de point à point	Besoins de transport	Tarif annuel
	(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	(MW)	(MW)	(MW)	(\$/kW)
2012								2 984			41 744	71,49
2013	630	630	8	6	10	0	24	3 009	37 134	4 722	41 856	71,88
2014	1 521	1 521	59	25	45	3	132	3 116	37 960	4 722	42 682	73,01
2015	162	162	107	35	68	12	221	3 206	38 449	4 722	43 171	74,26
2016	863	863	135	47	79	12	274	3 258	38 847	4 828	43 675	74,60
2017	1 411	1 411	187	68	104	16	376	3 360	39 427	5 988	45 415	73,99
2018	543	543	246	78	131	24	479	3 463	39 740	5 988	45 728	75,74
2019	1 015	1 015	273	92	148	26	540	3 524	39 986	5 988	45 974	76,65
2020	-319	-319	296	100	165	31	591	3 575	40 220	5 988	46 208	77,38
2021	316	316	286	106	164	28	584	3 568	40 314	5 988	46 302	77,07
2022	314	314	294	112	174	29	609	3 594	40 614	5 988	46 602	77,12

Ensemble de la période 2013 à 2022

75,17

Citation 5 (réf. 3):

Tableau 22
Impact tarifaire de l'ensemble des investissements

Années	Ajouts nets à la base de tarification	Coût du capital	Charges d'exploitation	Amortissement	Taxe sur les services publics	Total	Revenus requis	Besoins de transport de la charge locale	Besoins de transport de point à point	Besoins de transport	Tarif annuel
	(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	(MW)	(MW)	(MW)	(\$/kW)
2012							2 984			41 744	71,49
2013	522	-10	7	1	0	-1	2 983	37 134	4 722	41 856	71,28
2014	1 735	40	30	68	3	141	3 126	37 960	4 722	42 682	73,23
2015	18	62	41	107	12	222	3 206	38 449	4 722	43 171	74,26
2016	847	102	53	108	11	274	3 259	38 847	4 828	43 675	74,61
2017	1 738	150	76	155	14	395	3 380	39 427	5 988	45 415	74,42
2018	682	213	86	196	22	517	3 501	39 740	5 988	45 728	76,56
2019	840	229	100	224	24	577	3 562	39 986	5 988	45 974	77,47
2020	197	230	109	247	27	612	3 596	40 220	5 988	46 208	77,83
2021	280	230	115	256	25	627	3 611	40 314	5 988	46 302	77,99
2022	341	218	122	273	24	636	3 621	40 614	5 988	46 602	77,69

Ensemble de la période 2013 à 2022

75,53

Préambule :

Les trois tableaux sont similaires en structure, mais pas identiques.

2.1 Veuillez expliquer la signification de la colonne « Mises en service antérieures – Revenus requis » au Tableau 20.

2.1.1 Veuillez expliquer pourquoi cette colonne n'est pas présentée ni au Tableau 21 ni au Tableau 22.

- 2.2 Veuillez expliquer pourquoi la colonne « Ajouts nets à la base de tarification », qui se trouve tant au Tableau 21 qu'au Tableau 22, ne se trouve pas au Tableau 20.
- 2.3 Veuillez expliquer pourquoi la colonne « Mises en service », qui se trouve tant au Tableau 20 qu'au Tableau 21, ne se trouve pas au Tableau 22.
- 2.4 Veuillez présenter les Tableaux 20, 21 et 22 avec, dans la mesure du possible, les mêmes titres de colonnes. Plus spécifiquement, veuillez rajouter les colonnes décrites ci-dessous aux Tableaux mentionnés. Si le Transporteur considère, pour l'une ou l'autre de ces demandes, qu'il y a lieu de ne pas ce faire, veuillez expliquer clairement pourquoi.
 - 2.4.1 Veuillez rajouter une colonne « Ajouts nets à la base de tarification » au Tableau 20.
 - 2.4.2 Veuillez rajouter une colonne « Mises en service » au Tableau 22.
 - 2.4.3 Veuillez rajouter une colonne « Mises en service antérieures – Revenus requis » aux Tableaux 21 et 22.
- 2.5 Veuillez fournir l'ensemble de ces trois tableaux, tant en version originale qu'en version modifiée, dans un fichier Excel.

Préambule :

Étant donné que le Tableau 22 (Impact tarifaire de l'ensemble des investissements) regroupe les informations du Tableau 20 (Impact tarifaire des investissements ne générant pas de revenus additionnels) et du Tableau 21 (Impact tarifaire des investissements générant des revenus additionnels), il serait normalement possible de tracer des liens entre les trois tableaux. Par exemple, la colonne « Charges d'exploitation » du Tableau 22 semble être la somme des colonnes du même titre aux Tableaux 20 et 21. Toutefois, pour d'autres colonnes, la nature de ces liens est moins évidente.

Seul le Tableau 21 contient des colonnes « Mises en service » et « Ajouts nets à la base de tarification ». Dans les demandes 2.4.1, 2.4.2 et 2.4.3 ci-dessus, l'ACEFO a demandé que les colonnes manquantes soient rajoutées aux Tableaux 20 et 22.

- 2.6 Veuillez préciser les relations entre les colonnes suivantes :

- 2.6.1 Veuillez expliquer la relation entre les colonnes « Mises en service » et « Ajouts nets à la base de tarification » dans chacun des Tableaux 20, 21 et 22, originaux ou révisés, où ces colonnes apparaissent.
- 2.6.2 Veuillez expliquer comment la colonne « Ajouts nets à la base de tarification » du Tableau 22 est dérivée des colonnes « Mises en service » et/ou « Ajouts nets à la base de tarification » des Tableaux 20 et 21. Si d'autres informations sont utilisées pour le calcul de cette colonne du Tableau 22, veuillez les préciser et les fournir.
- 2.6.3 Veuillez expliquer comment la colonne « Coût du capital » du Tableau 22 est dérivée des colonnes « Coût du capital » des Tableaux 20 et 21. Si d'autres informations sont nécessaires pour le calcul de cette colonne du Tableau 22, veuillez les préciser et les fournir.
- 2.6.4 Veuillez expliquer comment la colonne « Amortissement » du Tableau 22 est dérivée des colonnes « Amortissement » des Tableaux 20 et 21. Si d'autres informations sont nécessaires pour le calcul de cette colonne du Tableau 22, veuillez les préciser et les fournir.
- 2.6.5 Veuillez expliquer comment la colonne « Taxe sur les services publics » du Tableau 22 est dérivée des colonnes « Taxe sur les services publics » des Tableaux 20 et 21. Si d'autres informations sont nécessaires pour le calcul de cette colonne du Tableau 22, veuillez les préciser et les fournir.
- 2.6.6 Veuillez expliquer comment la colonne « Revenus requis » du Tableau 22 est dérivée des colonnes « Revenus requis » des Tableaux 20 et 21. Si d'autres informations sont nécessaires pour le calcul de cette colonne du Tableau 22, veuillez les préciser et les fournir.

Citation 6 (réf. 4, page 293)

En ce qui concerne l'allocation d'un montant maximum accordé pour les ajouts du service de point à point et du service en réseau intégré, le transporteur mentionne que cela est conforme aux pratiques courantes des distributeurs d'électricité d'accorder un montant basé sur les revenus anticipés et de faire contribuer le client pour le coût excédent des revenus anticipés. À cet effet, le transporteur cite John Todd, expert d'OC, lors des audiences du 29 mai 2001 :

« And to the extent that the net present value of the revenues versus costs to serve that customer are negative, the customer would have to pay a

contribution to cover that difference and ensure that the additional facility at least achieves a zero NPV, net present value. »

Quant à la valeur limite de 524 \$/kW, elle est obtenue en actualisant le tarif de transport sur 20 ans et en prenant en considération les frais d'entretien et d'exploitation du transporteur de même que la taxe sur le capital.

Ainsi, selon le transporteur, les clients existants de transport ne subventionnent pas le nouvel usager puisque le coût moyen demeurera au pire inchangé à court terme et diminuera à plus long terme. (p. 293) (nos soulignés)

Citation 7 (réf. 4, page 298-299)

Ajouts pour le service en réseau intégré et le service de point à point

[...] La Régie accepte également la proposition du transporteur de limiter le montant qui peut être intégré à la base de tarification.

Tel que proposé par le transporteur, le montant total qu'il aurait à assumer correspond à la valeur actualisée du tarif de transport pour une période de 20 ans en prenant en compte les frais d'entretien et d'exploitation ainsi que la taxe sur le capital. La Régie reconnaît qu'ainsi, l'impact sera, au pire, neutre pour tous les clients et, au mieux, favorable en réduisant le tarif de transport pour l'ensemble des clients.

[...]

Ajouts pour la charge locale

La Régie est d'avis que le coût des ajouts de transport, réalisés pour répondre aux besoins de la charge locale et qui sont autorisés par elle, peuvent être intégrés à la base de tarification s'ils sont jugés prudemment acquis et utiles dans le cadre d'un dossier tarifaire.

Toutefois, la Régie est d'avis qu'il faut imposer le même montant maximum que dans le cas d'ajouts pour le service de point à point et de réseau intégré. Cette position vise à traiter tous les clients de transport de la même façon. (nos soulignés)

- 2.7 Veuillez confirmer ou infirmer que la politique d'ajouts établie par la Régie à la référence 4 est encore en vigueur.

2.7.1 S'il y a infirmation, veuillez préciser, avec références à l'appui, les modifications qui auraient eu lieu, outre la modification du montant maximal.

RÉFÉRENCE 5:	R-3738-2010	HQT-10, doc. 3	
RÉFÉRENCE 6:	R-3738-2010	D-2011-039	Pages 84-100

Citation 8 (réf. 5), p. 14

Le Transporteur soumet que la valeur des ajouts répondant aux besoins de la croissance de la charge locale, si ceux-ci sont jugés prudemment acquis et utiles par la Régie, devraient être intégrés à sa base de tarification dans leur entièreté, sous réserve de l'exception identifiée plus bas, et que l'allocation maximale ne devrait être maintenue que pour des projets répondant aux besoins des clients de service point à point et dans certains cas spécifiques.

Cette modification implique l'abandon de l'agrégation annuelle des projets du Distributeur. Ces modifications sont reflétées dans les *Tarifs et conditions* proposés que l'on retrouve à la pièce HQT-12, Document 5. (nos soulignés)

Citation 9 (réf. 6), p. 84

Objet des modifications

[370] Le Transporteur propose de modifier la section C de l'appendice J des Tarifs et conditions. Cette section précise les dispositions tarifaires relatives aux ajouts au réseau effectués par le Transporteur pour le raccordement d'une nouvelle charge ou pour l'augmentation d'une charge existante (les Ajouts).

[371] Le Transporteur propose d'assumer la totalité des coûts des Ajouts sous réserve du coût des équipements de mesurage.

[372] Cette proposition entraîne l'élimination de la limite des coûts des Ajouts pouvant être assumés par le Transporteur. Cette limite est actuellement fixée à 596 \$/kW.

[373] Par voie de conséquence, la modification demandée par le Transporteur implique qu'il n'aurait plus à exiger de contribution du Distributeur — le client du service de transport pour l'alimentation de la charge locale — pour les coûts des Ajouts au-delà du montant maximal de 596 \$/kW actuellement en vigueur.

[374] Toutefois, le Transporteur maintient l'allocation maximale pour les ajouts associés à l'intégration de centrales destinées à alimenter la charge locale. (nos soulignés)

Citation 10 (réf. 6, p. 125-126)

[540] Pour ces motifs,

La Régie de l'énergie :

ACCUEILLE partiellement la demande du Transporteur;

...

REJETTE les modalités de la politique d'ajouts et du suivi des engagements d'achat proposées par le Transporteur;

ANNULE la tenue d'une Phase 2 au présent dossier;

DEMANDE au Transporteur de soumettre, au moment qu'il jugera approprié en 2011, dans le cadre d'un dossier générique sur la politique du Transporteur relative aux ajouts au réseau de transport, une proposition couvrant essentiellement les sujets mentionnés à la section 10.6 de la présente décision;

Préambule

Dans le dossier tarifaire R-3738-2010, le Transporteur avait proposé d'amender la politique d'ajout afin de soustraire le Distributeur de la politique de neutralité tarifaire. Dans la décision D-2011-039 (réf. 6), la Régie a rejeté la modification présentée par HQT (para. 430), et elle a demandé au Transporteur de soumettre une nouvelle proposition dans le cadre d'un dossier générique sur la politique des ajouts en 2011.

Le Transporteur a tenu compte des modifications demandées dans ses projections présentées à HQT-12, doc. 5 du dossier R-3738-2010 (Citation 8).

- 3.1 Veuillez confirmer ou infirmer que le Tableau 21 (Citation 4) a été préparé en présumant que la politique d'ajouts en vigueur demeurera en vigueur jusqu'à la fin de la période prévisionnelle (2022).
- 3.2 S'il y a infirmation, veuillez préciser et détailler les prémisses utilisées par le Transporteur à cet égard en préparant le Tableau 21.
- 3.3 Veuillez expliquer, en le détaillant, comment il est possible que, malgré une politique d'ajouts qui, selon la Régie, fait en sorte que « *l'impact* [des ajouts pour répondre à la croissance des besoins] *sera, au pire, neutre pour tous les clients et, au mieux, favorable en réduisant le tarif de transport pour l'ensemble des clients* » (réf. 4, Citation 7), « les mises en service et les besoins du service de transport pour l'alimentation de la charge locale et du service de transport de point à point à long terme » (réf. 1, p. 30, lignes 21-22) peuvent avoir l'effet d'augmenter le tarif annuel de transport de 71,49 \$/kW en 2012 à 77,12 \$/kW en 2022 (Tableau 21, Citation 4).
- 3.4 Veuillez expliquer pourquoi le Transporteur n'a pas présenté à la Régie sa proposition couvrant essentiellement les sujets mentionnés à la section 10.6 de la décision D-2011-039, tel que demandé par le tribunal dans cette même décision?
- 3.5 Veuillez préciser si le Transporteur entend présenter sa proposition à cet égard d'ici la fin de l'année 2012.
 - 3.5.1 Si la réponse est négative, veuillez expliquer pourquoi.

RÉFÉRENCE 7: | **R-3817-2012** | **HQT-1** | **Doc. 1** p. 29, Fig. 3

Préambule

Deux figures sont présentées sous le titre « Figure 3 – Évolution du taux de risque ». Les titres sont identiques (« Prévisions simulées quant au risque comparées aux résultats réels obtenus »), mais les courbes sont différentes.

- 4.1 Veuillez clarifier la signification des deux graphiques présentés sous le titre « Figure 3 – Évolution du taux de risque ».

RÉFÉRENCE 8: | **R-3669-2008 phase 2** | **D-2012-012** | **Pages 67-68**

Citation 11 (réf. 8) :

La Régie est d'avis que la mise en place d'un cadre d'échanges ouvert et consacré aux aspects liés à la planification du réseau est justifiée dans les circonstances. Par la présentation des plans d'évolution des actifs tenant compte à la fois des besoins exprimés par les clients et du développement prévu du réseau, ces échanges permettront une meilleure compréhension des solutions à moyen et long termes telles que les envisage le Transporteur.

La mise en place d'un tel cadre d'échanges doit donner aux clients du service de transport l'opportunité de tenir des discussions en temps opportun avec le Transporteur lui permettant d'en tenir compte dans son exercice de planification. Ces échanges et discussions se tiendront dans un cadre autre que celui d'un dossier réglementaire.

Selon la Régie, la mise en place de ce forum d'échanges ne remplace pas et ne saurait interférer avec le processus formel de traitement des demandes de service présentées en vertu du texte des Tarifs et conditions. De même, la Régie est d'avis qu'au terme de ces discussions, il appartiendra au Transporteur de déterminer les projets qu'il retient dans

son plan d'évolution des actifs, lequel est présenté dans le cadre des dossiers tarifaires.

Par ailleurs, la Régie considère que l'analyse des solutions n'impliquant pas des actifs de transport, tels la gestion de la demande ou les programmes d'efficacité énergétique ne devrait pas être incluse dans les sujets à traiter. Cette analyse relève de la responsabilité du Distributeur dans la gestion des approvisionnements en énergie pour desservir la charge locale. Les besoins en service de transport identifiés par le Distributeur tiennent compte de l'analyse comparative de ces solutions et de celles pouvant impliquer l'ajout d'actifs de transport. Le Transporteur pourra toutefois être appelé à fournir des informations sur les intrants, paramètres et méthodes qu'il a utilisés à cette fin.

La Régie s'attend à ce que ces rencontres se tiennent au moins une fois par année. **Le Transporteur devra faire rapport de ces rencontres à la Régie par le biais d'un suivi administratif annuel.**

Bien que les objectifs recherchés par la mise en œuvre d'un processus d'information et d'échanges en lien avec la planification du réseau visent prioritairement les clients actuels et potentiels du Transporteur et les autres participants des marchés limitrophes, ce processus pourra également être ouvert à la participation de groupes d'intérêt public, tels les associations de consommateurs et les groupes environnementaux.

Considérant la nature de ce processus ainsi que les objectifs recherchés, aucun remboursement des frais afférents à ces rencontres ne sera accordé aux divers participants. (nos soulignés)

- 5.1 Est-ce que le forum d'échanges concernant la planification du réseau de transport du Transporteur mentionné dans la décision D-2012-012 (Citation 10) a déjà été mise en place?
- 5.2 Si la première rencontre de ce cadre d'échanges a déjà eu lieu, veuillez préciser la ou les date(s) de rencontre(s), les sujets discutés et les noms des intéressés invités ainsi que les noms des intéressés y ayant participé.
 - 5.2.1 Le cas échéant, est-ce que la planification présentée de façon sommaire aux Tableaux 20, 21 et 22 a fait l'objet de discussions lors de ces échanges?
 - 5.2.2 Le cas échéant, est-ce que le Transporteur a fait des modifications à sa planification suite à ces échanges? Veuillez détailler votre réponse.

- 5.3 Si la première rencontre de ce cadre d'échanges n'a pas encore eu lieu, veuillez préciser quand il débutera, les sujets qui y seront traités, ainsi que les noms des intéressés qui seront invités.