

**Réponses du Transporteur
à la demande de renseignements numéro 1
de l'Association coopérative d'économie
familiale de l'Outaouais
(« ACEFO »)
pour la phase 2A**

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS NO 1 DE L'ACEFO À HQT

**MÉTHODE D'ATTRIBUTION DES COÛTS DES PROJETS D'INVESTISSEMENT DU
TRANSPORTEUR AUX DIFFÉRENTES CATÉGORIES D'INVESTISSEMENT**

1. Référence : B-0161, HQT-2, document 2 révisé, pages 34 et 35.

Préambule :

« Les coûts des projets d'investissement sont attribués aux catégories d'investissement en fonction de leurs objectifs. Le Transporteur utilise les quatre catégories d'investissement suivantes : « Respect des exigences », « Maintien des actifs », « Croissance des besoins de la clientèle » et « Maintien et amélioration de la qualité du service ».

Lorsque chacune des principales composantes d'un projet d'investissement vise à satisfaire un seul objectif, le coût attribué à chaque catégorie d'investissement correspond à la somme des coûts des composantes du projet contribuant à satisfaire l'objectif associé à cette catégorie.

Lorsque les principales composantes d'un projet d'investissement contribuent à satisfaire simultanément plusieurs objectifs, le Transporteur attribue une part des coûts du projet à chacune des catégories d'investissement concernées de façon séquentielle dans l'ordre suivant : Respect des exigences, Maintien des actifs, Croissance des besoins de la clientèle, et Maintien et amélioration de la qualité du service. Pour établir le coût attribué à chacune des catégories d'investissement retenues pour un tel projet, le Transporteur suit les étapes suivantes :

a) le Transporteur établit le coût de la solution permettant l'atteinte de premier objectif rencontré dans l'ordre séquentiel parmi les objectifs du projet, ce qui permet d'obtenir le coût attribué à la première catégorie d'investissement retenue ;

b) par la suite, le Transporteur établit le coût de la solution permettant l'atteinte des deux premiers objectifs rencontrés dans l'ordre séquentiel ;

c) le coût attribué à la deuxième catégorie d'investissement retenue est obtenu en soustrayant du montant obtenu en b) le montant obtenu en a) ;

d) le cas échéant, le Transporteur établit le coût de la solution permettant l'atteinte des trois premiers objectifs rencontrés dans l'ordre séquentiel ;

e) le coût attribué à la troisième catégorie d'investissement retenue est obtenu en soustrayant du montant obtenu en d) le montant obtenu en b) ;

f) le cas échéant, le Transporteur établit le coût de la solution permettant l'atteinte des quatre objectifs du projet ;

g) le coût attribué à la quatrième catégorie d'investissement retenue est obtenu en

soustrayant du montant obtenu en f) le montant obtenu en d).

Le Transporteur associe généralement chaque équipement à une seule et même catégorie d'investissement, en tenant compte des montants établis dans le cadre de l'attribution des coûts aux différentes catégories.

Pour les projets impliquant la catégorie d'investissement Croissance des besoins de la clientèle, la contribution du client, le cas échéant, découlant des coûts relatifs à cette catégorie d'investissement, est établie conformément aux dispositions de l'appendice J. » (Nous soulignons)

Demandes :

- 1.1** Veuillez définir la notion de « *principale composante* » utilisée à la référence et fournir un exemple pour en faciliter la compréhension.

Réponse :

1 **La notion de « *composante* » réfère à celle d'installation utilisée dans les *Tarifs***
2 ***et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (« *Tarifs et***
3 ***conditions* ») actuellement en vigueur. Les installations de transport sont les**
4 **lignes de transport, les postes de transport et de transformation ainsi que**
5 **toute autre installation de raccordement entre les sites de production et le**
6 **réseau de distribution¹.**

7 **La notion de « *principale composante* » d'un projet réfère donc aux principales**
8 **installations ciblées par le projet. Dans le cadre d'un projet de construction**
9 **d'un nouveau poste satellite, par exemple, les principales composantes du**
10 **projet sont le poste et sa ligne d'alimentation.**

- 1.2** Dans le contexte de la référence, veuillez indiquer ce qui différencie une composante principale d'une composante qui ne serait pas principale.

Réponse :

11 **Dans le contexte de la référence, une composante est qualifiée de principale**
12 **lorsqu'elle est importante en terme de poids relatif dans les coûts du projet. Le**
13 **Transporteur n'a pas établi de critère précis différenciant une « *composante***
14 ***principale* » d'une « *composante qui ne serait pas principale* ».**

15 **Le Transporteur souligne que ce sont essentiellement les objectifs des**
16 **composantes principales qui lui permettent de déterminer si un projet est à**
17 **objectifs multiples et, lorsqu'il s'avère impossible de valoriser de façon**
18 **objective le coût à associer à chacun des objectifs, que le recours à la**
19 **méthode séquentielle est requis. À ce sujet, le Transporteur réfère**
20 **l'intervenante au complément de preuve qu'il a déposé dans le cadre de la**
21 **phase 1 du présent dossier².**

¹ Article 1.49 des *Tarifs et conditions*.

² R-3888-2014 – Phase 1, HQT-3, Document 1, section 7.2.

- 1.3** Veuillez définir la notion d'« *équipement* » utilisée à la référence et fournir un exemple pour en faciliter la compréhension. Veuillez notamment expliquer la différence entre la notion d'« *équipement* » et celle de « *composante* ».

Réponse :

1 **La notion d'« *équipement* » réfère aux éléments assurant le fonctionnement**
2 **d'une installation, tels l'appareillage ou les systèmes de commande et de**
3 **protection. Un exemple typique d'une « *composante principale* » serait un**
4 **poste de transformation alors qu'un exemple typique d'« *équipement* »**
5 **pourrait être un disjoncteur ou un transformateur dans ce poste.**

- 1.4** Veuillez expliquer la signification de la phrase de la référence « *Le Transporteur associe généralement chaque équipement à une seule et même catégorie d'investissement, en tenant compte des montants établis dans le cadre de l'attribution des coûts aux différentes catégories.* » et fournir un exemple permettant d'en faciliter la compréhension.

Réponse :

6 **Le Transporteur souligne que la codification proposée de cette disposition, à**
7 **l'intérieur du nouvel article 12B, s'appuie sur l'approche retenue par la Régie**
8 **dans la décision D-2015-209, paragraphe 627.**

9 *« [627] Quant à l'association de chaque composante majeure d'un projet à une*
10 *seule catégorie d'investissements, effectuée à des fins de suivis internes et de*
11 *reddition de compte, la Régie retient qu'elle est appliquée dans le but de*
12 *reproduire le plus exactement possible le partage établi de façon séquentielle*
13 *entre les catégories d'investissements et, si possible, en considérant la*
14 *vocation de l'équipement en question. »*

15 **Le Transporteur rappelle également qu'il a déjà répondu à plusieurs questions**
16 **de la Régie permettant de saisir la signification de cette phrase. Pour une**
17 **meilleure compréhension, il invite l'intervenant à consulter les réponses aux**
18 **questions 13.1 à 13.4 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie,**
19 **dans le cadre de la phase 1 du présent dossier³.**

20 **Le Transporteur souligne que la phrase du nouvel article 12B proposé à des**
21 **fin de codification, reproduite par l'intervenant dans sa question et son**
22 **préambule, ne comporte pas le mot « *composante* ». Le Transporteur a choisi**
23 **d'utiliser seulement le mot « *équipement* » dans cette phrase, afin d'éviter**
24 **toute confusion entre les termes « *composante* » et « *équipement* ».**

³ R-3888-2014 – Phase 1, HQT-4, Document 1, pages 32 à 34.

MODALITÉS D'ÉTABLISSEMENT DE LA CONTRIBUTION DU CLIENT DU SERVICE DE TRANSPORT POINT À POINT DANS LE CAS D'UN PROJET COMPORTANT PLUSIEURS DATES DE MISES EN SERVICE ÉCHELONNÉES DANS LE TEMPS

2. Référence : B-0161, HQT-2, document 2 révisé, page 175.

Préambule :

« Lors d'ajouts au réseau comportant plusieurs dates de mises en service échelonnées dans le temps, l'approche suivante sera appliquée :

(a) un montant maximal pour les ajouts au réseau sera déterminé distinctement pour chaque mise en service partielle, sur la base de la quantité de MW associée à cette mise en service;

(b) le montant ainsi calculé sera ensuite comparé à la valeur de la mise en service correspondante :

(i) si le montant maximal est inférieur à la valeur de la mise en service, le versement d'une contribution égale à la différence entre cette valeur et ce montant sera exigible;

(ii) si le montant maximal est supérieur à la valeur de la mise en service, le solde positif dégagé sera ajouté au montant maximal calculé aux fins de l'établissement de la contribution du client, le cas échéant, lors de la ou des mises en service suivantes;

(c) aucune contribution subséquente ne sera exigée lorsque la contribution totale estimée, liée au projet, sera atteinte;

(d) tout écart entre la contribution totale réelle et la contribution totale estimée sera réglé après la mise en service finale selon les coûts réels encourus. » (Nous soulignons)

Demandes :

2.1 Veuillez préciser comment sera déterminé le « *montant maximal pour les ajouts au réseau* » de la référence.

Réponse :

- 1 **Le Transporteur souligne que la codification de cet article s'appuie sur**
2 **l'approche retenue par la Régie dans la décision D-2015-209, paragraphe 586.**
3 **Pour l'ensemble du projet, comme indiqué à l'appendice J, section E, des**
4 ***Tarifs et conditions*⁴, le montant maximal pouvant être assumé par le**
5 **Transporteur pour des ajouts au réseau visant à répondre aux besoins des**

⁴ HQT-2, Document 2, pages 186 et 187.

- 1 services de transport est égal à l'allocation maximale multipliée par la
2 puissance maximale à transporter sur le réseau.
- 3 Pour chaque mise en service partielle, un montant maximal sera déterminé
4 distinctement.
- 5 Par la suite, la codification décrite en préambule s'appliquera.

2.2 Veuillez préciser ce que le Transporteur entend, à la référence, par la « valeur de la mise en service ».

Réponse :

- 6 Le Transporteur souligne que la codification de cet article s'appuie sur
7 l'approche retenue par la Régie dans la décision D-2015-209, paragraphe 586.
8 Dans ce paragraphe, la Régie a référé à la « valeur de la mise en service ».
- 9 À cet égard, la valeur d'une mise en service correspond au coût qui sera
10 comptabilisé à titre d'immobilisation corporelle. Ce coût comprend les
11 matériaux, la main-d'œuvre, les autres frais directement attribuables aux
12 activités de construction et les frais financiers capitalisés pendant la période
13 de réalisation des travaux⁵.

ENCADREMENT DES RISQUES PARTICULIERS DE CERTAINS PROJETS DE RACCORDEMENT DE CLIENTS DU DISTRIBUTEUR AU RÉSEAU DE TRANSPORT

3. Référence : B-0161, HQT-2, document 2 révisé, page 183.

Préambule :

« La mesure d'encadrement des risques particuliers consiste à exiger du Distributeur, dans le cas où les activités du client cessent, le remboursement de la valeur résiduelle du montant octroyé pour ce client, majorée des coûts d'exploitation et d'entretien. Cette valeur résiduelle est déterminée au prorata du nombre d'années restantes au moment de la cessation sur la période de vingt (20) ans ou, le cas échéant, sur la période pour laquelle l'allocation a été octroyée si cette période est inférieure à vingt (20) ans. » (Nous soulignons)

Demande :

3.1 Dans le contexte de la référence, veuillez indiquer comment seront déterminés les « coûts d'exploitation et d'entretien ».

⁵ Comme mentionné à la rubrique Immobilisations corporelles, de la Note 1 Principales conventions comptables au Rapport annuel 2018 d'Hydro-Québec, page 70.

Réponse :

Le Transporteur réfère l'intervenant à la réponse qu'il a donnée à l'AQCIE-CIFQ⁶ dans le cadre de la phase 1 du présent dossier, concernant la méthode de calcul de l'indemnité devant lui être versée par le Distributeur advenant la cessation des activités d'un client dont le raccordement serait visé par la mesure d'encadrement. Le Transporteur indiquait, dans cette réponse, que l'indemnité serait établie en multipliant le montant maximal associé au projet par le ratio du nombre d'années restantes sur le nombre d'années du service demandé. La majoration des coûts d'exploitation et d'entretien se fera de la même façon, soit en multipliant les coûts d'exploitation et d'entretien applicables au montant maximal associé au projet par le ratio du nombre d'années restantes sur le nombre d'années du service demandé.

**AGRÉGATION DES PROJETS D'AJOUTS AU RÉSEAU RÉALISÉS POUR
L'ALIMENTATION DE LA CHARGE LOCALE**

4. Référence : B-0161, HQT-2, document 2 révisé, pages 184 et 185.

Préambule :

« Les coûts relatifs aux ajouts requis pour répondre aux besoins de croissance de la charge locale, pour laquelle le Distributeur fournit annuellement au Transporteur l'information prévue à l'article 37.1 (i) des présentes et lui adresse de façon ponctuelle des demandes d'alimentation de charges spécifiques, incluant les ajouts requis pour l'intégration de centrales à la demande du Distributeur, sont assumés par le Transporteur jusqu'à concurrence du montant maximal établi conformément à la section E ci-dessous, tenant compte de l'agrégation de l'ensemble des investissements associés aux ajouts mis en service par le Transporteur dans une année et de l'ensemble de la croissance de charge que ces ajouts visent à alimenter sur une période de vingt (20) ans (agrégation charges-ressources annuelle).

L'agrégation charges-ressources annuelle est soumise aux particularités suivantes :

(a) Seuls les ajouts associés aux projets impliquant des postes satellites et aux projets visant à alimenter des nouvelles charges de clients du Distributeur raccordés directement au réseau de transport, donnent lieu au montant maximal pouvant être assumé par le Transporteur.

(b) Pour les projets impliquant des postes satellites, l'allocation maximale retenue est celle en vigueur lors de l'année de la mise en service des ajouts réalisés.

(c) Pour les projets visant à alimenter des nouvelles charges de clients du Distributeur raccordés directement au réseau de transport :

⁶ HQT-4, Document 3, Réponse à la question 15.a.

(i) l'allocation maximale retenue est celle en vigueur à la signature de l'entente entre le Distributeur et son client ;

(ii) la période considérée, exprimée en nombre d'années, peut s'étendre d'un (1) jusqu'à vingt (20) ans ;

(iii) les coûts inclus à l'agrégation charges-ressources annuelle sont ceux du raccordement du référence, de sorte que ces coûts excluent le coût additionnel lié à un arrangement électrique différent demandé par le Distributeur, et sont limités au montant maximal établi en fonction de la puissance maximale à transporter.

(d) Pour les ajouts associés aux projets réalisés en amont des postes satellites, incluant ceux requis pour l'intégration de centrales à la demande du Distributeur, aucun montant maximal n'est octroyé, bien que leurs coûts soient intégrés à l'agrégation charges ressources annuelle sous réserve de l'article 3(e) ci-dessous.

(e) Pour un projet d'intégration de centrale réalisé dans le cadre d'un programme d'achat d'électricité du Distributeur, les coûts sont limités, le cas échéant, au montant maximal applicable en vertu des règles du programme approuvées par la Régie.

Les soldes positifs dégagés dans le cadre de l'agrégation charges-ressources annuelle sont cumulés d'une année à l'autre, ce qui permet, le cas échéant, de couvrir un solde négatif lors d'une année subséquente. Si, au terme d'une année, le solde cumulatif de l'agrégation charges-ressources est négatif, une contribution équivalente au solde négatif majoré des coûts d'exploitation et d'entretien est exigée du Distributeur et doit être versée au Transporteur au plus tard le 31 décembre de cette année. » (Nous soulignons)

Demandes :

4.1 Veuillez préciser ce que le Transporteur entend, à la référence, par le « raccordement du référence ».

Réponse :

1 **Voir la réponse à la question 7.1 de la demande de renseignements numéro 1**
2 **de la Régie, à la pièce HQT-4, Document 1.**

4.2 Dans le contexte de la référence, veuillez indiquer comment seront déterminés les « coûts d'exploitation et d'entretien ».

Réponse :

3 **Conformément aux dispositions de la section A de l'appendice J des Tarifs et**
4 **conditions, les coûts d'exploitation et d'entretien s'appliquent à tout montant**
5 **additionnel à ceux assumés par le Transporteur et correspondent à une**
6 **majoration de 19 % de ce montant.**

1 Par souci de clarté, le Transporteur propose d'ajuster comme suit la dernière
2 phrase du nouvel article 3 proposé à la section C de l'appendice J des *Tarifs et*
3 *conditions* (ajustement souligné), lors du prochain dépôt d'une version révisée
4 des pièces des *Tarifs et conditions* :

5 « Si, au terme d'une année, le solde cumulatif de l'agrégation charges-
6 ressources est négatif, une contribution équivalente au solde négatif
7 majoré d'un montant de 19 % pour tenir compte de la valeur actualisée
8 sur vingt (20) ans des coûts d'exploitation et d'entretien est exigée du
9 Distributeur et doit être versée au Transporteur au plus tard
10 le 31 décembre de cette année. »

PUISSANCE MAXIMALE À TRANSPORTER

5. **Références** : (i) B-0161, HQT-2, document 2 révisé, page 187;
(ii) B-0161, HQT-2, document 2 révisé, pages 74, 76, 97, 104 et 160;
(iii) B-0161, HQT-2, document 2 révisé, page 181.

Préambule :

(i) « Aux fins de raccordement d'une centrale au réseau de transport, la puissance maximale à transporter est la puissance installée de la centrale destinée à être transportée sur le réseau de transport, tel qu'il est indiqué à l'entente de raccordement.

Dans le cadre d'une demande de service de transport de point à point, la puissance maximale à transporter est la capacité réservée en puissance, inscrite dans la convention de service de transport, majorée du taux de pertes applicable.

Dans le cadre d'un projet d'ajout au réseau impliquant un poste satellite, la puissance maximale à transporter correspond au moindre de : (1) la prévision de croissance de charge sur vingt (20) ans pour les postes satellites faisant partie de la zone d'influence du projet, établie à partir des prévisions de charges fournies par le Distributeur ; ou (2) l'ajout de capacité généré par le projet.

Dans le cadre d'une demande de croissance de charge du Distributeur impliquant un client raccordé ou à raccorder directement au réseau de transport, la puissance maximale à transporter correspond à la nouvelle charge demandée par le Distributeur pour son client. »
(Nous soulignons)

(ii) Le Distributeur fournit des prévisions de la charge sur un horizon de 10 ans.

(iii) « 3. Modifications au réseau de transport

L'addition d'une centrale peut impliquer des modifications au réseau de transport existant. Ces modifications ont pour objectif de maintenir le respect des critères de conception du réseau de transport.

Ces ajouts peuvent être de différente nature mais sont constitués principalement d'équipements comme des lignes, des postes, de la compensation série, de la compensation shunt dynamique ou statique, des automatismes et des équipements de télécommunication. Le choix de la solution doit répondre aux exigences de fiabilité, être économique, techniquement réalisable et acceptable au plan environnemental. » (Nous soulignons)

Demandes :

- 5.1** Veuillez indiquer comment le Transporteur peut établir, à la référence (i), la « *prévision de croissance de charge sur vingt (20) ans pour les postes satellites faisant partie de la zone d'influence du projet* », à partir des prévisions de charges fournies par le Distributeur alors que, selon la référence (ii), ces prévisions de charges ne sont fournies par le Distributeur que pour 10 ans.

Réponse :

- 1 **Le Transporteur réfère à la décision D-2015-209, paragraphe 555.**
2 **Pour une meilleure compréhension, le Transporteur fournit les précisions**
3 **suivantes.**
4 **Bien que le Distributeur soit tenu, en vertu de l'article 37.1 des *Tarifs et***
5 ***conditions*, de fournir ses prévisions de charges sur une période de 10 ans, il**
6 **fournit annuellement au Transporteur une prévision des charges à alimenter**
7 **par chaque poste satellite sur une période de 15 ans.**
8 **Dans le cadre d'un projet d'ajout au réseau impliquant un poste satellite, la**
9 **prévision de croissance de charge sur 20 ans est établie en extrapolant les**
10 **prévisions de charges fournies par le Distributeur pour les postes satellites**
11 **faisant partie de la zone d'influence du projet, de manière à considérer une**
12 **période de 20 ans à compter de la mise en service du projet.**

- 5.2** Relativement à la référence (i), veuillez indiquer comment la définition de la puissance maximale à transporter proposée par le Transporteur permettrait de traiter un cas de raccordement d'une centrale au réseau de transport demandé par le Distributeur où ce dernier aurait une entente contractuelle avec son fournisseur afin d'interrompre les livraisons en période de pointe afin d'éviter les coûts de modifications au réseau de transport telles que décrites à la référence (iii). En d'autres mots, le Distributeur ne demanderait pas au Transporteur de procéder à des modifications au réseau de transport pour l'intégration de ladite centrale mais demanderait plutôt à son fournisseur, lorsque nécessaire, de réduire la production de la centrale.

Réponse :

- 1 **Le Transporteur réfère à la décision D-2015-209, paragraphe 555.**
- 2 **Le Transporteur considère une puissance maximale à transporter sur le réseau**
3 **correspondant à la puissance demandée par le Distributeur pour le**
4 **raccordement de la centrale. Cette pratique, appliquée uniformément par le**
5 **Transporteur à tous les projets d'intégration de ressources à ce jour,**
6 **correspond à la façon dont il planifie et réalise les ajouts au réseau de**
7 **transport.**
- 8 **Consulté sur la question, le Distributeur mentionne que la situation théorique**
9 **suggérée par l'intervenant dans la question reviendrait à le priver d'un apport**
10 **de puissance au moment où il en a le plus besoin, soit lors des périodes de**
11 **pointe du réseau.**

5.3 Veuillez indiquer de quelles « *pertes* » il est question à la référence (i) et préciser la notion de « *taux de pertes applicable* » avec les références requises.

Réponse :

- 12 **Il s'agit des pertes de transport associées à tous les services de transport.**
13 **Le taux de pertes applicable est donné en référence à l'article 15.7 des *Tarifs***
14 **et *conditions*.**
- 15 **Voir également la réponse à la question 10.1 de la demande de renseignements**
16 **numéro 1 de l'AQCIE-CIFQ à la pièce HQT-4, Document 3.**