

**Réponses du Transporteur
à la demande de renseignements numéro 3
de la Régie de l'énergie
(« Régie »)
pour la phase 2A**

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 3 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) À
HYDRO-QUÉBEC DANS SES ACTIVITÉS DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ
RELATIVE À LA PHASE 2A DE LA POLITIQUE D'AJOUTS AU RÉSEAU DE TRANSPORT**

CONTRIBUTION POUR LES AJOUTS AU RÉSEAU

- 1. Références :**
- (i) Pièce [B-0160](#), p. 7 à 10;
 - (ii) Décision [D-2016-029](#), p. 54;
 - (iii) Pièce [B-0171](#), p. 3;
 - (iv) Dossier R-3956-2015, pièce [B-0005](#), p. 8;
 - (v) Dossier R-3757-2011, pièce [B-0020](#), p. 13.

Préambule :

(i) Le texte actuellement en vigueur des Tarifs et conditions prévoit que le montant réel encouru par le Transporteur pour un ajout d'un client de la partie II ou III sera payable « *en totalité par le requérant avant le début du service de transport ou selon les dispositions prévues à l'article 12A en tout autre cas* ».

Au présent dossier, le Transporteur propose de modifier ce texte pour référer aux modalités décrites à l'article 2 qui suit, soit les Modalités d'établissement de la contribution du client du service de transport point à point dans le cas d'un projet comportant plusieurs mises en service échelonnées dans le temps.

Appendice J, section A, 2 ^e paragraphe	Modification de la référence aux taxes applicables compte tenu de l'abolition de la taxe sur le capital et autres clarifications : « <i>Les montants assumés par le Transporteur ne sauront en aucun cas excéder le montant maximal indiqué à la section E ci-dessous. Tout montant additionnel à ceux assumés par le Transporteur, majoré d'un montant de 19 % pour tenir compte de la valeur actualisée sur vingt (20) ans des coûts d'exploitation et d'entretien des ajouts au réseau associés à ce montant additionnels et majoré également selon les taux des de la Taxe sur le capital et de la Taxe sur les services publics taxes applicables, sera indiqué de façon estimative à la convention de service dans le cas où le requérant est lui-même client du service de transport en vertu de la Partie II ou de la Partie III des présentes, et- Le montant réel encouru par le Transporteur sera payable en totalité par le requérant selon les modalités décrites à l'article 2 ci-dessous, avant le début du service de transport, ou selon les dispositions prévues à l'article 12A en tout autre cas.</i> »	Utilisation de « taxes applicables », comme ailleurs dans les <i>Tarifs et conditions</i>, au lieu de « Taxe sur le capital et de la Taxe sur les services publics ». Le Transporteur propose un énoncé plus général concernant les taxes applicables vu l'abolition de la taxe sur le capital.
---	---	--

L'article 2 précise notamment :

« Lorsqu'exigible, toute contribution devra être versée au plus tard le 31 décembre de l'année où la mise en service qui y est associée a été réalisée ».

Le Transporteur justifie cette modification par une référence à la décision D-2016-029, paragraphes 188 et 190.

(ii) « [187] Dans sa décision D-2015-017, la Régie demande au Transporteur de déposer une preuve quant au décalage entre les moments de réalisation des mises en service et d'inscription de la contribution y associée à recevoir du Distributeur.

[188] Afin de donner suite à cette demande, le Transporteur a revu ses processus. Il indique qu'à partir de l'année 2016, il tiendra compte de la contribution annuelle des besoins de raccordement du Distributeur dans l'année de son application. Compte tenu du fait que la plupart des mises en service sont réalisées en fin d'année, le Transporteur inscrira à sa base de tarification, au mois de décembre, la contribution de cette même année.

[189] Dans le cadre de la mise en place de cette nouvelle pratique, la contribution annuelle du Distributeur pour l'année 2015, non prise en compte lors de l'année 2015, est quant à elle inscrite au mois de mars de l'année 2016, conformément à la décision D-2015-017.

[190] La Régie est satisfaite de cette proposition du Transporteur. Elle en autorise, dans son dossier tarifaire, l'application à compter de 2016 ». [note de bas de page omise]

(iii) « [...]

Demande :

1.1 Veuillez préciser quelles seraient les modalités dans le cas d'un projet ne comportant pas plusieurs dates de mises en service échelonnées dans le temps.

Réponse :

L'application du versement de la contribution serait la même que pour les mises en services échelonnées dans le temps soit, comme mentionné à la pièce HQT-2, Document 2 révisée du présent dossier. Ainsi, lorsqu'exigible, toute contribution devra être versée au plus tard le 31 décembre de l'année où la mise en service qui y est associée a été réalisée.

Par souci de clarté, le Transporteur pourrait d'apporter des modifications à la codification de l'appendice J concernant les modalités du versement de la contribution dans le cas d'un projet comportant une seule mise en service, lors du prochain dépôt d'une version révisée des pièces des Tarifs et conditions ». [note de bas de page omise]

(iv) Dans le dossier R-3956-2015, l'article 8.5 de la convention de service prévoit que la contribution éventuelle est payable dans un délai de trente jours suivant la réception d'un avis à cet effet suivant la date à laquelle la construction d'ajouts au réseau est terminée :

8.5 Prix estimé des ajouts au réseau dont le coût réel est payable par le *client du service de transport* : 607 M\$, selon les résultats de l'Étude d'avant-projet du Transporteur émise le 25 septembre 2015. Le client du service de transport s'engage à rembourser au Transporteur toute portion des coûts du projet qui excède le montant maximal de 532 \$/kW correspondant à un engagement d'une durée de 15 ans, tel que prévu à l'appendice J des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*. Cette portion sera payable dans un délai de trente (30) jours suivant la réception d'un avis à cet effet suivant la date à laquelle la construction d'ajouts au réseau est terminée.

(v) Dans le dossier R-3757-2011, l'article 6.1 de l'entente de raccordement prévoit :

« b) *Excédent assumé par le **Producteur***

*Dans le cas où les frais d'intégration devant être assumés par le **Transporteur** excèdent le montant maximal prévu aux Tarifs et Conditions, l'excédent sera assumé par le **Producteur** et sera payable trente (30) jours ouvrables suivant la réception d'un avis du **Transporteur**.*

c) *Révision des frais d'intégration*

*Les frais d'intégration seront révisés par le **Transporteur** au plus tard six (6) mois suivant la fin des travaux d'intégration exécutés par le **Transporteur**. Ces frais d'intégration révisés seront finaux et ne pourront être ultérieurement révisés que dans le cas prévu à l'article 20 ».*

La Régie constate de la réponse du Transporteur citée à la référence (iii) que toute contribution devra être versée au plus tard le 31 décembre de l'année où la mise en service qui y est associée a été réalisée. La Régie constate que la justification de cette modification est liée à une décision concernant le paiement de la contribution du Distributeur (références (i) et (ii)).

Demandes :

1.1 Selon la pratique actuelle, veuillez décrire le processus usuellement appliqué au client des parties II et III des Tarifs et conditions pour établir le coût final d'un projet, envoyer l'avis au client (référence (iv) et (v)) et recevoir le paiement de la contribution, en précisant les délais usuels de chacune de ces étapes.

Réponse :

- 1 **Selon la pratique actuelle, pour un projet d'ajout au réseau réalisé à la**
2 **demande d'un client du service de transport de point à point :**
- 3 • **À la mise en service du projet, les coûts réels du projet sont intégrés à**
4 **la base de tarification ;**

- La contribution, le cas échéant, est alors évaluée et intégrée à la base de tarification en fonction des coûts estimés du projet ;
- Lorsque le coût final réel du projet est connu, la contribution est ajustée dans la base de tarification, si requis ;
- Le Transporteur émet alors une facture au client au montant de la contribution et ce dernier dispose de 30 jours pour la payer ;
- Le moment où la contribution est encaissée n'a donc pas d'impact sur la base de tarification.

Le processus applicable pour un projet d'ajouts au réseau réalisé à la demande d'un client du service de transport en réseau intégré serait le même.

1.2 Veuillez préciser si les modifications présentées aux références (i) et (iii) impliquent des modifications au processus décrit en réponse à la question précédente. Veuillez expliquer.

Réponse :

Le Transporteur propose, pour clarification, les ajustements qui suivent au texte qu'il a proposé à des fins de codification (ajouts soulignés en gras). Les modifications aux *Tarifs et conditions* ainsi proposées par le Transporteur impliquent certaines modifications au processus décrit en réponse à la question 1.1 et en réponse à la demande de renseignement présentée en préambule à la référence (iii).

- Deuxième paragraphe de la section A de l'appendice J :

« [...] Le montant additionnel réel encouru par le Transporteur sera payable ~~en totalité~~ par le requérant selon les modalités décrites à l'article 2 ci-dessous, pour un projet d'ajouts au réseau réalisé à la demande d'un client du service de transport en vertu de la Partie II ou de la Partie III des présentes, ou selon les modalités décrites à l'article 3 de la section C du présent appendice pour les projets d'ajouts au réseau réalisés en vertu de la Partie IV des présentes avant le début du service de transport, ou selon les dispositions prévues à l'article 12A en tout autre cas. »

- Nouvel article 2 de l'appendice J :

« 2. Modalités d'établissement de la contribution du client du service de transport de point à point, en vertu de la Partie II des présentes et du client du service de transport en réseau intégré, en vertu de la partie III des présentes ~~dans le cas d'un projet comportant plusieurs dates de mises en service échelonnées dans le temps~~

Dans le cas d'ajouts au réseau comportant une seule date de mise en service, la contribution établie en fonction des coûts estimés sera réclamée au client par le Transporteur dans les 90 jours suivant la mise en service du projet. Le cas échéant, tout écart entre la contribution réelle et la contribution estimée sera réglé selon les coûts réels.

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

- 1 (a) un montant maximal pour les ajouts au réseau sera déterminé distinctement
2 pour chaque mise en service partielle, sur la base de la quantité de MW
3 associée à cette mise en service ;
- 4 (b) le montant ainsi calculé sera ensuite comparé à la valeur de la mise en
5 service correspondante ;
- 6 (i) si le montant maximal est inférieur à la valeur de la mise en service, le
7 versement d'une contribution égale à la différence entre cette valeur et ce
8 montant sera exigible ;
- 9 (ii) si le montant maximal est supérieur à la valeur de la mise en service, le solde
10 positif dégagé sera ajouté au montant maximal calculé aux fins de
11 l'établissement de la contribution du client, le cas échéant, lors de la ou des
12 mises en service suivantes ;
- 13 (c) aucune contribution subséquente ne sera exigée lorsque la contribution totale
14 estimée, liée au projet, sera atteinte ;
- 15 (d) lorsqu'exigible, toute contribution devra être versée au plus tard le
16 31 décembre de l'année où la mise en service qui y est associée a été
17 réalisée ;
- 18 (e) tout écart entre la contribution totale réelle et la contribution totale estimée
19 sera réglé après la mise en service finale selon les coûts réels-encourus.
- 20 ~~Lorsqu'exigible, toute contribution devra être versée au plus tard le 31 décembre de~~
21 ~~l'année où la mise en service qui y est associée a été réalisée. »~~

1.3 Considérant que la référence (ii) concerne la clientèle de la partie IV des Tarifs et conditions, veuillez justifier la modification proposée par le Transporteur (références (i) et (iii)) relative au moment du paiement de la contribution par le client de la partie II des Tarifs et conditions.

Réponse :

22 **Le versement de la contribution s'effectue conformément aux modalités**
23 **adoptées par la Régie définies au nouvel article 3 de la section C pour la**
24 **clientèle de la partie IV des Tarifs et conditions, comme indiqué dans les**
25 **modifications aux Tarifs et conditions proposées à la réponse à la**
26 **question 1.2.**

1.3.1 Veuillez préciser l'impact de cette modification sur les délais de paiement de la contribution pour le client de la partie II des Tarifs et Conditions, en comparaison avec la pratique actuelle. Veuillez plus précisément justifier que le paiement de la contribution ne sera plus exigé avant le début du service de transport.

Réponse :

27 **Voir les réponses aux questions 1.1 et 1.2.**

1.4 Dans le cas où la modification citée aux références (i) et (iii) impliquait un décalage entre la mise en service d'un projet et le paiement de la contribution y étant associée, veuillez commenter l'impact de cette modification sur la neutralité tarifaire du projet. Veuillez répondre en utilisant notamment le cas de figure suivant applicable à un client de la partie II de Tarifs et Conditions :

Une mise en service de 500 M\$ se fait en avril et le client doit une contribution de 200 M\$. Veuillez préciser :

- le moment où le coût réel est établi;
- le moment où serait exigée la contribution;
- comment la mise en service serait intégrée à la base de tarification en précisant la moyenne des 13 soldes y étant associée;
- comment la contribution serait intégrée à la base de tarification en précisant la moyenne des 13 soldes y étant associée.

Réponse :

Le Transporteur décrit le traitement du cas de figure exposé par la Régie.

Lors de la mise en service du projet en avril, un actif de 500 M\$ est créé :

- **Un actif relatif à la contribution de 200 M\$ est comptabilisé en avril en diminution de l'actif concerné ;**
- **Une facture au montant de la contribution estimée est transmise au client dans un délai maximal de 90 jours suivant la mise en service, pour paiement dans les 30 jours suivant sa réception ;**
- **Lorsque le coût réel final du projet est connu, la contribution est révisée en fonction du coût réel et tout écart est transmis au client avec une facture ou un remboursement, selon le cas ;**
- **La contribution qui avait été intégrée à la base de tarification est ajustée au coût réel ;**
- **La moyenne 13 soldes associée à un actif net de 300 M\$, en date du 31 décembre, est établie en considérant que l'actif et la contribution sont intégrés à la base de tarification en avril (soit 9 mois sur 13).**

1.5 Veuillez préciser si les modalités décrites pour le client du service de transport point à point (références (i) et (iii)), que ce soit pour le versement de la contribution d'un projet ayant une seule ou plusieurs mises en service échelonnées dans le temps, sont aussi applicables au client du service en réseau intégré.

Réponse :

Voir les réponses aux questions 1.1 et 1.2.

AGRÉGATION CHARGES-RESSOURCES

- 2. Références :**
- (i) Pièce [C-ACEFO-0037](#), p. 11 et 12;
 - (ii) Pièce [B-0170](#), R5.1, p. 11.

Préambule :

- (i) « **2.5. Puissance maximale à transporter**

Le troisième paragraphe du nouvel article 2 de la section E de l'appendice J des Tarifs et conditions indique ce qui suit :

« 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 ». *(Nous soulignons)*

En réponse à une demande de l'ACEFO, le Transporteur indique que le Distributeur fournit annuellement une prévision des charges à alimenter pour chaque poste satellite sur une période de 15 ans et que, pour compléter l'horizon de 20 ans, le Transporteur procède à une extrapolation à partir des prévisions fournies par le Distributeur.

L'ACEFO est d'avis qu'une telle extrapolation de prévision des charges sur 20 ans n'est pas souhaitable et elle recommande à la Régie d'exiger du Distributeur que ce dernier produise des prévisions sur un horizon de 20 ans pour les fins du nouvel article 2 de la section E de l'appendice J des Tarifs et conditions et d'exiger du Transporteur qu'il utilise lesdites prévisions ». [notes de bas de page omises]

- (ii) « **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 :

Le Transporteur réfère à la décision D-2015-209, paragraphe 555.

Pour une meilleure compréhension, le Transporteur fournit les précisions suivantes.

Bien que le Distributeur soit tenu, en vertu de l'article 37.1 des Tarifs et conditions, de fournir ses prévisions de charges sur une période de 10 ans, il fournit annuellement au Transporteur une prévision des charges à alimenter par chaque poste satellite sur une période de 15 ans.

Dans le cadre d'un projet d'ajout au réseau impliquant un poste satellite, la prévision de croissance de charge sur 20 ans est établie en extrapolant les prévisions de charges fournies par le Distributeur pour les postes satellites faisant partie de la zone d'influence du projet, de manière à considérer une période de 20 ans à compter de la mise en service du projet ».

Demandes :

2.1 Veuillez décrire l'extrapolation faite pour les prévisions de charges fournies par le Distributeur pour les postes satellites pour les années 15 à 20 en précisant si c'est le Distributeur ou le Transporteur qui fait l'extrapolation. Veuillez déposer un ou plusieurs exemples de cette extrapolation.

Réponse :

Les données fournies au Transporteur par le Distributeur incluent une prévision de la charge en pointe pour chaque poste satellite et ce, pour 15 ans à compter de la dernière pointe réelle. En considérant la plus récente prévision du Distributeur émise en septembre 2018, les prévisions de charges fournies sont celles de 2019 à 2033 (pointe de janvier).

Afin d'établir la puissance maximale à transporter (prévision de croissance sur 20 ans) liée à un projet d'ajout au réseau impliquant un poste satellite, le Transporteur extrapole les données du Distributeur sur le nombre d'années nécessaires à l'obtention d'une période de 20 ans à compter de l'année de la mise en service du projet (année zéro). L'extrapolation s'appuie sur le taux de croissance moyen des 5 dernières années de la prévision du Distributeur.

Le Transporteur illustre la méthode d'extrapolation par deux exemples :

- Le premier exemple est présenté au tableau R2.1A et considère que la mise en service aurait été réalisée en 2018. Les charges obtenues par extrapolation pour l'obtention d'une période de 20 ans à compter de l'année de la mise en service sont celles des années 2034 à 2038 (5 valeurs).
- Le deuxième exemple est présenté au tableau R2.1B et considère que la mise en service serait prévue pour 2020, en considérant que la plus récente prévision du Distributeur a été émise en septembre 2018. Les charges obtenues par extrapolation pour l'obtention d'une période de 20 ans à compter de l'année de la mise en service sont celles des années 2034 à 2040 (7 valeurs).

Tableau R2.1A

Projet mis en service en 2018

	<u>Année</u>	Poste A Charge MW	Croissance cumulée MW	
	(Pointe - janvier)			
0	2018	100,0		
1	2019	100,9	0,9	
2	2020	101,8	1,8	
3	2021	102,7	2,7	
4	2022	103,6	3,6	
5	2023	104,6	4,6	
6	2024	105,5	5,5	
7	2025	106,5	6,5	
8	2026	107,4	7,4	
9	2027	108,4	8,4	
10	2028	109,4	9,4	
11	2029	110,4	10,4	
12	2030	111,4	11,4	
13	2031	112,4	12,4	
14	2032	113,4	13,4	
15	2033	114,4	14,4	
16	2034	115,4	15,4	
17	2035	116,5	16,5	
18	2036	117,5	17,5	
19	2037	118,6	18,6	
20	2038	119,6	19,6	

Taux de croissance moyen
5 dernières années = 0,9%

↑ **Données HQD**

↓ **Extrapolation HQT**

Application d'un taux de
croissance annuel de 0,9%

Tableau R2.1B

Projet mis en service en 2020

	<u>Année</u>	Poste B Charge MW	Croissance cumulée MW	
	<u>(Pointe - janvier)</u>			
0	2020	100,0		
1	2021	100,9	0,9	
2	2022	101,8	1,8	
3	2023	102,7	2,7	
4	2024	103,6	3,6	
5	2025	104,6	4,6	
6	2026	105,5	5,5	
7	2027	106,5	6,5	
8	2028	107,4	7,4	
9	2029	108,4	8,4	
10	2030	109,4	9,4	
11	2031	110,4	10,4	
12	2032	111,4	11,4	
13	2033	112,4	12,4	
14	2034	113,4	13,4	
15	2035	114,4	14,4	
16	2036	115,4	15,4	
17	2037	116,5	16,5	
18	2038	117,5	17,5	
19	2039	118,6	18,6	
20	2040	119,6	19,6	

Taux de croissance moyen
5 dernières années = 0,9%

↑Données HQD

↓Extrapolation HQT

Application d'un taux de
croissance annuel de 0,9%

2.2 Veuillez commenter la recommandation de l'ACEFO d'exiger du Distributeur la production des prévisions sur un horizon de 20 ans pour les postes satellites.

Réponse :

- 1 Le Transporteur note que le Distributeur est disposé à fournir la prévision de
- 2 charge pour les postes satellites sur un horizon de 20 ans¹.
- 3 Le Transporteur a observé que les taux de croissance de la charge pour les
- 4 dernières années de l'horizon 15 ans de la prévision du Distributeur pour les
- 5 postes satellites sont stables. Pour cette raison, le Transporteur juge
- 6 approprié, afin d'établir la puissance maximale à transporter liée à un projet
- 7 impliquant un poste satellite, d'extrapoler les données du Distributeur en
- 8 utilisant le taux de croissance moyen des 5 dernières années de sa prévision.
- 9 Le Transporteur souligne que l'obtention de prévisions sur un horizon de
- 10 20 ans ne lui éviterait pas d'avoir à extrapoler les données sur un certain

¹ HQD-01, document 1, réponse du Distributeur à la question 1.1 à la demande de renseignements numéro 1 de la Régie.

1 nombre d'années lorsqu'il estime la puissance maximale à transporter liée à
2 un projet dont la mise en service est prévue se faire à une année ultérieure à
3 l'année courante, par exemple, dans le cadre d'une demande d'autorisation
4 relative à un projet d'investissement. Ce cas est illustré par l'exemple fourni au
5 tableau 2.1B de la réponse à la question 2.1.

- 3. Références:**
- (i) Pièce [B-0161](#), p. 176 à 182 ;
 - (ii) Pièce [B-0161](#), p. 184 et 185;
 - (iii) Pièce [B-0129](#), p. 6.

Préambule :

(i) La section B du texte des Tarifs et conditions proposés décrit les modalités applicables pour les ajouts au réseau pour l'intégration de centrale, y incluant les modalités applicables au poste de départ.

(ii) À l'article 3 de la section C du texte des Tarifs et conditions proposés, il est mentionné :

« 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 :*
 - (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. [...] ». [nous soulignons]
- (iii) « Le Transporteur conclut du paragraphe 170 de la décision D-2015-209, que les modalités entourant la contribution pour les postes de départ continuent de s'appliquer. Le montant pour la portion excédant le remboursement admissible pour un poste de départ est donc assumé par le propriétaire de la centrale.

En réponse à la demande de la Régie au paragraphe 171 de la décision D-2015-209, le Transporteur souligne que le remboursement admissible pour le poste de départ est imputé au projet à l'année de sa mise en service, au même titre que tous les autres coûts du projet. Ainsi, s'il n'y a pas de solde dégagé dans l'agrégation charges-ressources pour l'année de la mise en service du poste de départ, ce montant sera entièrement exigible d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le « Distributeur »). Cette approche est cohérente avec le paragraphe 438 de la décision D-2015-209 ».

Demandes :

- 3.1 Veuillez préciser à quelles demandes ponctuelles d'alimentation de charges il est question en référence (ii), (article 3 de la section C).

Réponse :

- 1 **Les « demandes ponctuelles d'alimentation de charges spécifiques », sont**
2 **celles qui sont adressées au Transporteur par le Distributeur en vertu de**
3 **l'article 40.1 des Tarifs et conditions :**
- 4 **« À l'exclusion des besoins du Distributeur correspondant à la**
5 **croissance de la charge locale pour laquelle ce dernier transmet**
6 **annuellement sa prévision au Transporteur conformément à l'article**
7 **37.1 i) des présentes, le Distributeur doit soumettre une demande**
8 **d'étude d'impact pour tous ses autres besoins, notamment pour**

1 **l'alimentation de nouvelles charges industrielles spécifiques [...]**
2 **(Nous soulignons)**

3 **Il s'agit des demandes de croissance de charge du Distributeur impliquant un**
4 **client raccordé ou à raccorder directement au réseau de transport.**

3.2 Veuillez préciser si l'extrait souligné en référence (ii) signifie que les ajouts requis pour l'intégration de centrales du Distributeur font partie des demandes d'alimentation de charges spécifiques.

Réponse :

5 **Les ajouts requis pour l'intégration de centrales du Distributeur ne font pas**
6 **partie des demandes d'alimentation de charges spécifiques.**

3.3 Veuillez commenter la possibilité de revoir l'extrait de la référence (ii) (1^{er} paragraphe) de la manière suivante :

- Remplacer le paragraphe cité en préambule par le paragraphe suivant :

« 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) ».

- Au besoin, inclure des précisions additionnelles dans la description des particularités de l'agrégation, qui suivent ce paragraphe, notamment en définissant ce qu'est un projet de ressources.

Réponse :

7 **Les ajouts requis pour répondre aux besoins de croissance de la charge**
8 **locale, dont les coûts doivent être intégrés à l'agrégation charges-ressources,**
9 **sont de trois types :**

- **Les ajouts requis pour satisfaire les prévisions de croissance fournies annuellement par le Distributeur en vertu de l'article 37.1 (i) des Tarifs et conditions. Il s'agit des prévisions des charges aux postes satellites ainsi qu'aux postes des clients déjà raccordés ou en processus de raccordement au réseau de transport ;**

- 1 • Les ajouts requis pour répondre aux demandes de raccordement de
2 nouvelles charges spécifiques adressées au Transporteur par le
3 Distributeur en vertu de l'article 40.1 des *Tarifs et conditions* ;
- 4 • Les ajouts requis pour répondre aux demandes de raccordement de
5 nouvelles ressources du Distributeur adressées au Transporteur par le
6 Distributeur en vertu de l'article 40.1 des *Tarifs et conditions*.
- 7 Par conséquent, le Transporteur juge essentiel de maintenir le paragraphe cité
8 en préambule tel qu'il l'a proposé.

3.4 La Régie comprend de la référence (iii) que les modalités décrites à la section B, relatives aux ajouts pour l'intégration de centrales, sont applicables à la fois à la clientèle de point à point, à la charge locale et au client du service en réseau intégré. Veuillez commenter la compréhension de la Régie en apportant des nuances au besoin.

Réponse :

- 9 Le Transporteur mentionne que la référence (iii) vise les modalités
10 d'application pour les postes de départ dans les cas où il n'y aurait pas de
11 solde dégagé dans l'agrégation charges-ressources.
- 12 La section B des *Tarifs et conditions* relative aux ajouts pour l'intégration de
13 centrales est applicable à la clientèle de point à point, à la charge locale et au
14 client du service en réseau intégré.

MONTANT MAXIMAL POUR LES AJOUTS AU RÉSEAU

4. Référence : Pièce [B-0161](#), p. 186.

Préambule :

« Section E – Montant maximal pour les ajouts au réseau

Le montant maximal pouvant être assumé par le Transporteur pour des ajouts au réseau visant à répondre aux besoins des services de transport offerts en vertu des Parties II, III et IV des Tarifs et conditions des services de transport est égal à l'allocation maximale de 631 \$/kW, multipliée par la puissance maximale à transporter sur le réseau, exprimée en kW.

1. Allocation maximale

L'allocation maximale (\$/kW) représente l'investissement maximal dont le coût annuel ne dépasse pas, sur la période considérée, le tarif pour livraison annuelle indiqué à l'annexe 9.

Elle est obtenue en soustrayant, du coût annuel, les coûts d'exploitation et d'entretien ainsi que les taxes applicables ; ces montants sont en valeur actualisée, sur la période considérée :

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

[...] ».

Demande :

4.1 Veuillez commenter la possibilité de modifier le texte cité en préambule en ajoutant la précision suivante :

« Section E – Montant maximal pour les ajouts au réseau

Le montant maximal pouvant être assumé par le Transporteur pour des ajouts au réseau visant à répondre aux besoins des services de transport offerts en vertu des Parties II, III et IV des Tarifs et conditions des services de transport est égal, pour une période considérée de 20 ans, à l'allocation maximale de 631 \$/kW, multipliée par la puissance maximale à transporter sur le réseau, exprimée en kW. [...] ».

Réponse :

- 1 **La précision apportée dans la question pourrait être ajoutée, à l'appendice J,**
2 **section E, en ce qui a trait au montant maximal pour les ajouts au réseau.**
3 **Le Transporteur a intégré celle-ci dans la mise à jour des Tarifs et conditions,**
4 **aux pièces révisées HQT-2, Documents 1 à 3.**

- 5. Références :**
- (i) Pièce [B-0198](#), R1.2, p. 4 et 5;
 - (ii) Dossier R-3956-2015, pièce [B-0045](#), p. 9 et 10.

Préambule :

(i) « 1.2 La Régie comprend de l'exemple fourni par le Transporteur que les coûts d'exploitation et d'entretien ne sont pris en compte que pour la durée de service associé au projet, selon le prorata de la durée de service.

1.2.1. Veuillez élaborer sur le niveau et le traitement des frais d'exploitation et d'entretien liés à l'ajout cité en exemple au-delà de la durée de service de 10 ans, que les équipements soient utilisés ou non.

Réponse : Un client demandant un service de transport d'une durée de 10 ans bénéficie d'un montant maximal basé sur une allocation de 449 \$/kW et doit assumer tout excédent de coût, le cas échéant, majoré d'un taux de 11,87 % pour couvrir les coûts d'exploitation et d'entretien sur la durée du service demandé. Le Transporteur s'assure ainsi de la couverture des coûts des actifs construits pour la durée du service demandé.

Dans la mesure où le Transporteur anticipe utiliser les actifs au-delà d'un service demandé pour 10 ans, il assume les coûts de leur exploitation et de leur entretien à partir de la onzième année et ceux-ci sont considérés pour la détermination des tarifs du Transporteur. Le cas échéant, la valeur des coûts réels d'exploitation et d'entretien des

actifs ne diffère pas de ceux d'actifs comparables qui auraient été construits, dès le départ, pour un service d'une durée de 20 ans et plus.

Le Transporteur rappelle qu'il avait indiqué ceci en réponse à une question de la Régie relative au projet de construction d'une ligne à 320 kV et à l'installation d'équipements au poste des Cantons :

« Les coûts d'exploitation et d'entretien des équipements relatifs au Projet sont considérés pour la détermination des tarifs tant que les actifs sont utiles pour l'exploitation du réseau de transport, sans égard à la durée de la convention de service ».

1.2.2. À partir de la 11^e année, veuillez préciser comment le Transporteur s'assurera de la couverture des coûts liés à l'exploitation et à l'entretien des ajouts faits pour la demande de service de 10 ans, que les équipements soient utilisés ou non ».

Réponse :

Voir la réponse à la question 1.2.1. ». [nous soulignons] [notes de bas de page omises]

(ii) « 2. Référence : [Pièce B-0027](#), p. 25.

Préambule :

En réponse à une question de la demande de renseignements no 2 de la Régie, le Transporteur mentionne :

« 11.2 Veuillez préciser si le Transporteur inclura des dépenses annuelles en exploitation et entretien dans la détermination des tarifs annuels qui prévaudront après 2034. Veuillez expliquer.

R11.2

Les équipements sur le réseau de transport sont exploités et entretenus tant qu'ils sont en usage. Il est anticipé que les équipements relatifs au Projet continueront de faire partie du réseau de transport, donc d'être exploités et entretenus après la fin de la période de quinze ans, soit la durée de la convention de service.

Ainsi, en presumant que les équipements relatifs au Projet continueront de faire partie du réseau de transport, les coûts d'exploitation et d'entretien à considérer pour la détermination des tarifs qui prévaudront après la période de quinze ans précitée, découleront de l'utilisation du réseau de transport par la clientèle et des réservations des services de transport. Le Transporteur ne dispose pas de ces informations, qui par ailleurs ne visent pas le Projet sous étude ».

Demande :

2.1 Advenant le cas où la convention de service de 15 ans n'était pas renouvelée, veuillez préciser la manière dont les coûts associés à l'exploitation et à l'entretien de ces équipements seraient traités.

R2.1

Les coûts d'exploitation et d'entretien des équipements relatifs au Projet sont considérés pour la détermination des tarifs tant que les actifs sont utiles pour l'exploitation du réseau de transport, sans égard à la durée de la convention de service ».

La Régie comprend que les fournies aux références (i) et (ii) sont fonction de l'hypothèse de l'utilisation des ajouts au-delà de la période de référence liée à l'ajout. La Régie se questionne sur la couverture des coûts d'exploitation et d'entretien d'un ajout qui ne serait pas utilisé au-delà de la période d'engagement lié à cet ajout (soit 10 et 15 ans dans les exemples cités ci-dessus).

Demandes :

- 5.1 Veuillez élaborer sur le niveau et le traitement des frais d'exploitation et d'entretien liés à un ajout de dix ans à partir de la onzième année, dans le cas où les équipements liés à l'ajout n'étaient pas utilisés à partir de la onzième année.

Réponse :

- 1 **Lorsque le Transporteur est assuré qu'un actif ne sera plus utile pour le réseau**
2 **de transport, il le retire de sa base de tarification.**

- 5.2 Veuillez préciser si le même niveau et le même traitement des frais d'exploitation et d'entretien s'appliqueraient dans le cas d'un raccordement de centrales. Veuillez élaborer et mentionner, le cas échéant, les situations qui se sont présentées au Transporteur à ce jour.

Réponse :

- 3 **Dans le cas d'un raccordement de centrales, le traitement serait le même qu'à**
4 **la réponse à la question 5.1.**
5 **Par exemple, les actifs non utiles à la suite de l'abandon de la centrale**
6 **Gentilly-2 en 2012 ont été retirés de la base de tarification du Transporteur.**

PUISSANCE MAXIMALE À TRANSPORTER

6. **Référence :** Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0053](#), p. 5.

Préambule :

L'AQCIE-CIFQ soumet les recommandations suivantes :

«Cependant, afin de faciliter la compréhension du texte et d'éviter toute ambiguïté, les Intervenants recommandent que l'expression « puissance maximale à transporter » soit

incluse à la sous-section 1 de la section 1, laquelle comporte la définition de certains termes utilisés dans les Tarifs et conditions.

De plus, afin d'éviter toute difficulté d'interprétation, les Intervenants recommandent une modification pour la définition de la puissance maximale à transporter dans le cas d'un client raccordé directement au réseau de transport.

La définition actuelle proposée par le Transporteur est la suivante :

« 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 ».
[note de bas de page omise]

Les Intervenants proposent plutôt la définition qui suit (modifications en caractère gras) :

« Dans le cadre d'une demande de croissance de charge du Distributeur impliquant un client **à raccorder** directement au réseau de transport, la puissance maximale à transporter correspond à la charge demandée par le Distributeur pour son client.

Dans le cadre d'une demande de croissance de charge du Distributeur impliquant un client déjà raccordé directement au réseau de transport, la puissance maximale à transporter correspond à l'augmentation de la charge demandée par le Distributeur pour son client ».

Demande :

6.1 Veuillez commenter les recommandations de l'intervenant, en préambule.

Réponse :

1 **Le Transporteur est d'avis que le libellé qu'il propose inclut explicitement les**
2 **deux cas de figure (raccordement d'un nouveau client et accroissement de**
3 **charge d'un client déjà raccordé) et ne voit pas de valeur ajoutée à séparer la**
4 **définition en deux parties, comme le suggère l'intervenant. En effet,**
5 **l'expression « nouvelle charge » représente nécessairement la charge totale**
6 **s'il s'agit d'un nouveau client à raccorder au réseau et l'augmentation de**
7 **charge s'il s'agit d'un client déjà raccordé au réseau.**

7. **Référence :** Pièce [C-ACEFO-0037](#), p. 11.

Préambule :

« Afin de clarifier le texte, l'ACEFO recommande de remplacer la deuxième phrase du nouvel article 2 de la section E de l'appendice J des Tarifs et conditions par la suivante :

« 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 des pertes de transport au taux prévu à l’article 15.7 ».

Aussi, par souci de cohérence, l’ACEFO recommande de changer l’expression « pertes » par « pertes de transport » aux articles 30.4 et 38.5 des Tarifs et conditions ». [ACEFO souligne]

Demande :

7.1 Veuillez commenter la recommandation de l’ACEFO et, le cas échéant, soumettre une proposition de codification.

Réponse :

- 1 **Le Transporteur propose de remplacer la deuxième phrase du nouvel article 2**
2 **de la section E de l’appendice J des *Tarifs et conditions* comme proposé par**
3 **l’ACEFO dans sa preuve déposée le 17 avril 2019 et indiqué en préambule.**
4 **Toutefois, le Transporteur ne voit pas la pertinence de modifier les articles 30.4**
5 **et 38.5 des *Tarifs et conditions* également proposé par l’ACEFO.**

8. **Références :** (i) Pièce [B-0169](#), Annexe 1, p. 3, 4, 7, 18 et 30;
 (ii) Pièce [B-0161](#), p. 114;
 (iii) Pièce [B-0169](#), p. 27.

Préambule :

(i) En réponse à la question 2.1 de la DDR n° 2 de la Phase 2A de la Régie, le Transporteur dépose l’entente-type de raccordement datée de février 2019.

L’entente-type réfère, à titre d’engagement, aux convention de service de transport de long terme ou un engagement d’achat de services de transport avec le Transporteur. En particulier, en page 4, elle contient l’article 1.3 suivant :

« 1.3 convention de service de transport de long terme ou engagement d’achat de services de transport (Enlever si la centrale fait l’objet d’un A/O)

*Contrat de service de transport d’électricité conclu entre le client du service de transport et le **Transporteur** en vertu des Tarifs et conditions des services de transport d’Hydro-Québec. Au sens de la présente entente, la convention de service de transport de long terme ou l’engagement d’achat de services de transport constituent les engagements d’achat de services point à point requis en vertu de l’article 12A.2 des Tarifs et conditions des services de transport d’Hydro-Québec ».*

(ii) L'article 44.2 du texte des Tarifs et conditions stipule :

« 44.2 Entrée en vigueur des tarifs : Le présent texte des Tarifs et conditions des services de transport entre en vigueur le 28 mars 2018, à l'exception des articles 15.7 et 28.5, ainsi que des annexes 1 à 3, 6, 7, 9 et 10, et de l'appendice H, qui entrent en vigueur le 1er janvier 2018.

L'article 12A.2 i) est abrogé, par la décision D-2015-209, en date du 18 décembre 2015. Cette abrogation est confirmée par la décision D-2016-190 du 21 décembre 2016. Seules les conventions de service signées avant le 18 décembre 2015 sont assujetties à l'ordonnance de sursis contenue dans la décision D-2016-050 rendue dans le dossier R-3959-2016, jusqu'à la décision finale à être rendue dans ce dernier dossier.

Les annexes 4 et 5 approuvées par les décisions D-2012-010 et D-2012-069 entrent en vigueur le 14 décembre 2012 et demeurent applicables jusqu'à leur remplacement ».

(iii) En réponse à la question 9.1 de la Régie, le Transporteur propose la mise à jour suivante du second paragraphe de l'article 44.2 :

« Conformément aux décisions D-2015-209, D-2016-190 et D-2017-102, l'article 12A.2(i) est abrogé en date du 18 décembre 2015 sauf à l'égard des conventions de service de transport sources de droits acquis du Producteur, et pour lesquelles l'article 12A.2(i) continue de s'appliquer et de produire ses effets de droit. L'exercice de ces droits acquis est assujetti au régime réglementaire prévu à l'article 12A.2 des Tarifs et conditions alors en vigueur ».

Demande :

8.1 Veuillez préciser le délai à l'intérieur duquel le Transporteur procédera aux modifications du libellé de l'entente-type de raccordement en fonction de celui du texte des Tarifs et conditions applicable.

Réponse :

- | | |
|---|---|
| 1 | À la suite de la décision finale de la Régie dans le présent dossier, le |
| 2 | Transporteur prévoit procéder aux modifications requises à l'entente-type de |
| 3 | raccordement. |
| 4 | Toute entente de raccordement signée entretemps tiendra compte des Tarifs et |
| 5 | conditions applicables et des décisions rendues par la Régie, y compris la |
| 6 | décision D-2017-102, lors de sa signature. |

- 9. Références :**
- (i) Pièce [B-0169](#), p. 10;
 - (ii) Pièce [B-0161](#), p. 14, p. 129 et suivantes.

Préambule :

(i) En réponse à la question 2.1 de la DDR n°2 de la Phase 2A de la Régie, le Transporteur mentionne :

« 2.1 Veuillez préciser si l'entente-type de raccordement de centrales en vigueur chez le Transporteur correspond à celle déposée en Phase 1 (référence (iii)). Dans la négative, veuillez déposer l'entente-type mise à jour et identifier les modifications effectuées par rapport à la pièce B-0036 (référence (iii)). »

Réponse :

Le Transporteur dépose à l'annexe 1 l'entente-type avec les modifications indiquées par rapport à la version mentionnée en référence (iii). Les principales modifications concernent l'article 31, où le texte relatif à régulation de tension et au facteur de puissance pour les centrales raccordées en distribution a été mis à jour pour mieux s'accorder avec les exigences techniques du Distributeur, et l'Annexe II, dont le contenu relatif aux normes, guides, codes et exigences techniques applicables a été mis à jour en février 2019.

Par ailleurs, des ajustements seront intégrés aux libellés des articles 31, 32 et 33 pour tenir compte de la plus récente version des Exigences techniques de raccordement de centrales au réseau de transport d'Hydro-Québec, le cas échéant ».

(ii) Le texte de Tarifs et conditions définit, à l'article 1.26, l'entente de raccordement, comme suit :

« 1.26 Entente de raccordement : L'entente intervenue entre le Transporteur et le propriétaire d'un équipement de production raccordé au réseau de transport ou de distribution d'Hydro-Québec ».

Le texte intègre également, dans certaines de ses appendices (appendices A, A-1, B, F et G), des formules relatives à des documents liant le Transporteur et sa clientèle.

Demande :

9.1 Veuillez indiquer si le Transporteur s'opposerait à intégrer, dans le texte des Tarifs et conditions, une formule d'entente-type de raccordement. Le cas échéant, veuillez élaborer.

Réponse :

- 1 **Le Transporteur est d'avis que l'intégration d'une formule d'entente-type de**
- 2 **raccordement dans le texte des *Tarifs et conditions* n'est pas appropriée au**
- 3 **contexte de raccordement de centrales. En effet, le Transporteur doit demeurer**
- 4 **en mesure d'adapter l'entente de raccordement au contexte particulier des**

1 centrales pour répondre à des enjeux techniques de raccordement, à des
2 risques d'affaires associés à une technologie ou une filière de production
3 spécifique et à des adaptations nécessaires en vertu des contrats
4 d'approvisionnements autorisés par la Régie.

5 Concernant les risques financiers, le Transporteur donne pour exemple le cas
6 de la filière de production à la biomasse où la couverture des garanties
7 financières a dû être promptement révisée dans l'entente-type pour atténuer
8 les risques associés à cette filière.

9 Concernant les mises à jour effectuées pour refléter les dispositions des
10 contrats d'approvisionnement approuvés par la Régie, rappelons que le
11 Transporteur a dû modifier la clause de remboursement des postes de départ
12 pour limiter ceux-ci aux montants convenus dans le cadre des contrats
13 d'approvisionnement du Distributeur issus des appels d'offres éoliens. Ceci,
14 afin d'éviter le versement de sommes en trop au producteur que celui-ci aurait
15 été tenu de retourner de toute façon au Distributeur en vertu de son contrat².

16 De plus, des ajustements peuvent également être nécessaires selon que la
17 centrale fait l'objet d'un renouvellement de contrat d'approvisionnement avec
18 le Producteur dont la date de signature originale était antérieure à l'entrée en
19 vigueur du cadre réglementaire actuel, ou selon que la centrale est nouvelle ou
20 existante.

21 Compte tenu de ce qui précède, le Transporteur soutient ainsi que la
22 codification d'une entente de raccordement-type, en soumettant ses mises à
23 jours au cycle des demandes tarifaires, entraînerait des délais indus sur la
24 mise en service des projets, limiterait la marge de manoeuvre du Transporteur
25 relative à la gestion de ses risques techniques et financiers en plus d'alourdir
26 accessoirement le processus réglementaire.

27 Enfin, le Transporteur est d'avis que l'article 12A, ainsi que la section B de
28 l'appendice J des *Tarifs et conditions*, fournissent l'encadrement approprié au
29 contexte susmentionné.

² La modification de l'article 35 de l'entente-type traitant du remboursement des postes de départ visait notamment à refléter l'engagement du Transporteur envers le Distributeur conformément à la section 6 des ententes administratives associées aux appels d'offres AO-2005-02, AO-2009-02 et A)-2013-01 traitant de l'opérationnalisation et de la gestion du risque.

ARTICLE 12B

- 10. Références :** (i) Pièce [B-0161](#), p. 34;
(ii) Pièce [C-ACEFO-0037](#), p. 8.

Préambule :

(i) « 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 ».

- (ii) L'ACEFO soumet dans son mémoire ce qui suit :

« En réponse à la demande de renseignements no. 1 de l'ACEFO pour la Phase 2A, le Transporteur précise ce qu'il entend par les notions de composantes principales et d'équipement et ces explications peuvent faciliter la compréhension de ces termes. Toutefois les explications données n'apparaissent pas aux Tarifs et conditions et le lecteur de ce document n'est donc pas en mesure de bien comprendre les termes utilisés.

En conséquence, l'ACEFO recommande à la Régie de demander au Transporteur de clarifier, à l'intérieur des Tarifs et conditions, les notions de « composantes d'un projet d'investissement » et d'« équipement », telles qu'utilisées dans le contexte de l'article 12B ».
[nous soulignons] [note de bas de page omise]

Demande :

- 10.1 Veuillez commenter l'opportunité de clarifier, à l'intérieur des Tarifs et conditions, les notions de « composantes d'un projet d'investissement » et d'« équipement » utilisés dans le contexte de l'article 12B, tel que référé en (ii). Le cas échéant, veuillez soumettre une proposition de codification.

Réponse :

- 1 **Le Transporteur ne croit pas qu'il est nécessaire de codifier les notions de**
2 **« composantes » et d'« équipement » dans les *Tarifs et conditions* car le sens**
3 **de ces termes ne soulève ni ambiguïté, ni difficulté d'interprétation. À cet**
4 **égard, l'intervenant ne relève aucune problématique ou enjeu qui nécessite de**
5 **définir ces termes.**
- 6 **Le Transporteur souligne que la notion d'« équipement » est déjà largement**
7 **utilisée dans les *Tarifs et conditions* sans que des modifications à ce sujet ait**
8 **été jugées nécessaires.**