

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 2 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.
- 1.2 Dans le contexte de la référence, veuillez indiquer ce qui différencie une composante principale d'une composante qui ne serait pas principale.
- 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* ».
- 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.

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

**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* ».
-

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 :

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

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.
- 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.
- 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.
-