R-3888-2014 PHASE 2

DEMANDE DU TRANSPORTEUR RELATIVE À LA POLITIQUE D'AJOUTS AU RÉSEAU DE TRANSPORT

MÉMOIRE DE L'ACEFO

Préparé par : Marcel Paul Raymond

17 avril 2019

Table des matières

1. Introduction 3

2. Phase 2A 7

2.1. Valeur actualisée sur vingt ans des coûts d'exploitation et d'entretien encourus par le Distributeur 7

2.2. Méthode d'attribution des coûts des projets d'investissement du Transporteur aux différentes catégories d'investissement 8

2.3. Agrégation des projets d'ajouts au réseau réalisés pour l'alimentation de la charge locale 9

2.4. Taux de pertes applicable 10

2.5. Puissance maximale à transporter 11

2.6. Puissance maximale variable 12

2.7. Corrections d'ordre clérical 14

3. Phase 2B 15

3.1. Opportunité d'examiner les catégories d'investissement existantes et leur description 15

3.2. Pertinence d'inclure ou non les pertes dans la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service 19

3.3. Inclusion des définitions des catégories d'investissement aux Tarifs et conditions 20

4. Conclusion 21

1. Introduction

Le 30 avril 2014, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») dépose une demande à la Régie de l'énergie (la « Régie ») relative à la politique d'ajouts au réseau de transport (la « politique d'ajouts »). Cette demande vise à traiter certaines problématiques identifiées par la Régie dans ses décisions D-2011-039, D-2012-059, D-2012-140 et D-2012-152[1].

Le 11 juillet 2014, dans sa décision procédurale D-2014-117, la Régie requiert du Transporteur une preuve complémentaire couvrant plusieurs des problématiques identifiées. Par cette même décision[2], elle indique qu'elle entend traiter le présent dossier en deux phases. La Phase 1 doit porter sur l'examen des principes, alors que la Phase 2 porte sur les modifications au libellé du texte des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (« Tarifs et conditions »).

L'ACEF de l'Outaouais (l'« ACEFO ») a contribué à la Phase 1 en préparant un mémoire[3] et en participant aux audiences. Lors de cette intervention, l'ACEFO souhaitait s'assurer que la politique d'ajouts et les modalités retenues :

- accordent un traitement équitable pour chacun des clients du Transporteur, notamment pour la charge locale;
- soient adaptées aux caractéristiques spécifiques de la charge locale, notamment une croissance continue, la pérennité de la charge et le fait que les ajouts soient réguliers mais discontinus dans le temps pour satisfaire une demande présente et future;

[1] B-0004, HQT-1, document 1, pages 5 et 6, section 1.1.
[2] A-0005, page 8, paragraphes 24 et 25.
[3] C-ACEFO-0011.

- permettent d'avoir comme résultat que l'impact des ajouts soit, au pire, neutre pour tous les clients.

Le 18 décembre 2015, la Régie a rendu sa décision D-2015-209 où elle se prononce sur les problématiques qu'elle avait soulevées auparavant et sur la preuve à produire par le Transporteur en Phase 2[4].

Le 7 avril 2016, par sa décision D-2016-055, la Régie suspend *sine die* la Phase 2.

Le 15 septembre 2017, la Régie rend la décision D-2017-102 par laquelle elle révoque certaines conclusions énoncées dans la décision D-2015-209 précitée.

Le 28 mars 2018, par sa décision D-2018-036, la Régie annonce la reprise de l'examen de la Phase 2.

Le 15 mai 2018, la Régie, par sa décision procédurale D-2018-055, reconnaît les intervenants à la Phase 2 et convoque une rencontre préparatoire pour le 30 mai 2018.

Suite à cette rencontre, le 22 juin 2018, la Régie émet la décision procédurale D-2018-077 où elle précise notamment les enjeux de la Phase 2 et où elle décide de traiter la Phase 2 en deux temps, soit[5] :

- la Phase 2A pour examiner les modifications au texte des Tarifs et conditions en suivi des décisions D-2015-209, D-2017-102, D-2016-093 et D-2017-025;
- la Phase 2B consacrée au suivi des engagements et à la définition de la catégorie Maintien et amélioration.

[4] A-0056, paragraphes 44, 171, 438, 469, 541, 544, 564, 590, 593, 631 et 697.
[5] A-0074, page 16, paragraphe 74.

Suite à une autre rencontre préparatoire tenue le 11 septembre 2018, la Régie a rendu sa décision procédurale D-2018-152, le 30 octobre 2018, par laquelle elle décide notamment[6] :

- que l'inclusion ou non des pertes dans la catégorie Maintien et amélioration constitue un enjeu qui mérite d'être examiné dans le cadre de la Phase 2;
- qu'il est pertinent d'examiner et, au besoin, de préciser, au présent dossier, les définitions des catégories d'investissements;
- que l'opportunité d'inclure ou non les définitions des catégories d'investissements dans la section « Définition » des Tarifs et conditions est une question pertinente à examiner en Phase 2;
- que l'examen du sujet du suivi des engagements soit reporté à un dossier ultérieur;
- de la tenue d'une seule audience pour traiter de l'ensemble des sujets des Phases 2A et 2B.

Suite à une rencontre préparatoire tenue le 19 décembre 2018, la Régie, dans sa lettre du 11 janvier 2019[7], modifie l'échéancier relatif aux Phases 2A et 2B, en confirmant la tenue d'une seule audience pour les deux phases.

Le 11 mars 2019, lors d'une séance à la Régie, le Transporteur présente sa preuve portant sur la Phase 2B.

Le présent mémoire constitue la preuve de l'ACEFO pour les Phases 2A et 2B du dossier, chacune faisant l'objet d'un chapitre distinct.

[6] A-0079, paragraphes 45 à 53, 74, 89 et 97 à 99.
[7] A-0084.

Les recommandations de ce mémoire sont basées sur l'information disponible à ce jour. Si de l'information additionnelle devenait disponible, l'ACEFO se réserve le droit de modifier ses recommandations ou d'en faire de nouvelles.

2. Phase 2A

2.1. Valeur actualisée sur vingt ans des coûts d'exploitation et d'entretien encourus par le Distributeur

Dans sa demande d'intervention[8], l'ACEFO s'interrogeait sur le maintien à l'article 4 de la section B de l'appendice J des Tarifs et Conditions du taux de 15 % pour tenir compte de la valeur actualisée sur vingt ans des coûts d'exploitation et d'entretien encourus par le Distributeur.

Dans ses commentaires sur les demandes d'intervention, le Transporteur considérait que ce sujet ne devrait pas être débattu en l'instance[9].

Dans sa décision D-2018-077[10], la Régie retenait plutôt l'enjeu soumis par l'ACEFO et demandait au Transporteur d'inclure, dans un prochain complément de preuve, une justification du taux utilisé à l'article 4 de la section B de l'appendice J.

Après consultation auprès d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le « Distributeur »), le Transporteur indique qu'un taux de 17% est proposé en remplacement du taux de 15 % dont il est présentement fait mention à l'article 4 de la section B de l'appendice J des Tarifs et conditions, applicable dans les cas d'un ajout au réseau pour l'intégration de centrale pour lequel des coûts seraient encourus par le Distributeur aux fins de la modification et l'extension du réseau de distribution[11]. Par ailleurs, en réponse à la demande de renseignements no. 1 de la Régie pour la Phase 2A, le Transporteur présente les détails du calcul de la nouvelle valeur de 17 %[12].

[8] C-ACEFO-0029, page 2.
[9] B-0149, page 5.
[10] A-0074, pages 10 et 11, paragraphes 36 à 41.
[11] B-0159, HQT-3, document 2, page 11.
[12] B-0169, HQT-4, document 1, pages 23 à 26.

L'ACEFO est satisfaite de la modification apportée à la page 181 des Tarifs et conditions pour modifier à 17 % jour la valeur actualisée sur vingt (20) ans des coûts d'exploitation et d'entretien encourus par le Distributeur.

2.2. Méthode d'attribution des coûts des projets d'investissement du Transporteur aux différentes catégories d'investissement

L'article 12B de la Partie 1 des Tarifs et conditions traite de la méthode d'attribution des coûts des projets d'investissement du Transporteur aux différentes catégories d'investissement[13]. Dans cet article, les notions de « *composantes d'un projet d'investissement* » et d'« *équipement* » sont utilisées sans que le lecteur ne puisse en retrouver de définition spécifique dans le document.

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[14]. 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.

[13] B-0161, HQT-2, document 2, révisé, pages 34 et 35.
[14] B-0170, HQT-4, document 2, pages 3 à 5.

2.3. Agrégation des projets d'ajouts au réseau réalisés pour l'alimentation de la charge locale

Dans sa demande de renseignements no. 1 pour la Phase 2A[15], l'ACEFO a demandé au Transporteur des précisions sur le « *raccordement du référence* » qui est mentionné à l'article 3 de la section C de l'appendice J[16]. La réponse du Transporteur réfère à sa réponse à la question 7.1 de la demande de renseignements no. 1 de la Régie pour la Phase 2A, ladite réponse étant reproduite ici[17] :

«

L'expression *« raccordement de référence »* est synonyme de l'expression *« arrangement électrique proposé par le Transporteur »* utilisée à la section C de l'appendice J des *Tarifs et conditions*.

Par souci de clarté, le Transporteur pourrait ajuster le texte de l'article 3c (iii) comme suit (ajustement souligné) :

> ***« (iii) les coûts inclus à l'agrégation charges-ressources annuelle sont ceux ~~du raccordement du référence de~~ l'arrangement électrique proposé par le Transporteur, 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 ».***

»

Puisque la notion d'« *arrangement électrique proposé par le Transporteur* » se retrouve ailleurs dans le texte des Tarifs et conditions, l'ACEFO est d'avis que l'ajustement du texte de l'article 3c (iii) proposé par le Transporteur, en réponse à la question 7.1 de la demande de renseignements no. 1 de la Régie pour la Phase 2A, permet de suffisamment clarifier le texte et, conséquemment, devrait être retenu.

[15] B-0170, HQT-4, document 2, pages 8 à 10.
[16] B-0161, HQT-2, document 2 révisé, pages 184 et 185.
[17] B-0169, HQT-4, document 1, page 22, réponse 7.1.

Dans ce même article 3 de la section C de l'appendice J, l'ACEFO se questionnait sur la détermination des « *coûts d'exploitation et d'entretien* ». La réponse du Transporteur est reproduite ici[18] :

«

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

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

> ***« Si, au terme d'une année, le solde cumulatif de l'agrégation charges-ressources est négatif, une contribution équivalente au solde négatif majoré d'un montant de 19 % pour tenir compte de la valeur actualisée sur vingt (20) ans 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. »***

»

L'ACEFO est d'avis que l'ajustement du texte de la dernière phrase du nouvel article 3 de la section C de l'appendice J des Tarifs et conditions, en réponse à la question 4.2 de la demande de renseignements no. 1 de l'ACEFO pour la Phase 2A, permet de suffisamment clarifier le texte et, conséquemment, devrait être retenu.

2.4. Taux de pertes applicable

Dans le nouvel article 2 de la section E de l'appendice J, le Transporteur mentionne notamment[19] :

[18] B-0170, HQT-4, document 2, pages 9 et 10, réponse 4.2.
[19] B-0161, HQT-2, document 2 révisé, page 187.

> « *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.* » (Nous soulignons)

En réponse à une question de l'ACEFO, le Transporteur indique que le taux de pertes applicable est donné en référence à l'article 15.7 des Tarifs et conditions[20].

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.

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[21] :

> « *Dans le cadre d'un projet d'ajout au réseau impliquant un poste satellite, la puissance maximale à transporter correspond au moindre*

[20] B-0170, HQT-4, document 2, page 12, réponse 5.3.
[21] B-0161, HQT-2, document 2 révisé, page 187.

> *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[22].

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.

2.6. Puissance maximale variable

Il pourrait arriver que le Distributeur ou un client point à point souhaite, pour des raisons économiques, demander au Transporteur de raccorder une centrale de production au réseau de transport mais sans garantir son transport sur le réseau principal dans le cas où ce dernier exigerait un renforcement et des investissements supplémentaires. Par exemple, il pourrait arriver que le Distributeur exige le raccordement d'un parc éolien de 100 MW dans le réseau de la Gaspésie sans demander de renforcement du réseau principal (0 MW) étant donné la très faible probabilité que toutes les éoliennes de la Gaspésie et/ou du Québec soient en marche simultanément. Ce phénomène de non-

[22] B-0170, HQT-4, document 2, page 11, réponse 5.1.

simultanéité des éoliennes sur une grande étendue géographique a été illustré dans le passé notamment dans le dossier R-3742-2010 par une approche qui pourrait être intéressante selon un commentaire du Transporteur[23], comme l'a d'ailleurs noté la Régie[24].

Or, l'ACEFO est d'avis qu'une telle demande de raccordement, avec une puissance maximale variable selon la partie de réseau concernée, ne pourrait pas être traitée, malgré son intérêt économique, dans le cadre actuel des Tarifs et conditions.

Dans sa réponse à une question de l'ACEFO[25], le Transporteur ne fournit aucune objection à une telle possibilité sauf de citer le Distributeur qui mentionne que « […] *la situation théorique suggérée par l'intervenant dans la question reviendrait à le priver d'un apport de puissance au moment où il en a le plus besoin, soit lors des périodes de pointe du réseau*. ». L'ACEFO est plutôt d'avis que, dans l'exemple éolien donné plus haut, le Distributeur ne se priverait d'aucun apport de puissance en pointe puisque, d'une part, l'entente d'intégration éolienne lui garantit une puissance constante et que, d'autre part, il est démontré que la probabilité que la production éolienne réelle soit proche de la puissance installée totale à n'importe quel instant est, à toutes fins pratiques, nulle.

Par conséquent, l'ACEFO recommande à la Régie de demander au Transporteur, dans un dossier subséquent, de proposer des modifications aux Tarifs et conditions afin de permettre le raccordement d'une centrale au réseau de transport mais sans garantie d'intégration au réseau principal, tel que décrit ci-dessus.

[23] R-3742-2010, B-0021, page 9.
[24] D-2010-165, dossier R-3742-2010, page 16, paragraphe 54.
[25] B-0170, HQT-4, document 2, pages 11 et 12, réponse 5.2.

2.7. Corrections d'ordre clérical

Dans cette section, l'ACEFO recommande quelques autres corrections d'ordre clérical au document des Tarifs et Conditions.

Dans la version la plus récente des Tarifs et conditions, le Transporteur a corrigé en un seul endroit l'expression « *groupes turbine-alternateurs* » pour la remplacer par « *groupes turbines-alternateurs* »[26]. L'ACEFO est d'avis que cette dernière forme est la bonne, tel que le préconise d'ailleurs Hydro-Québec[27].

L'ACEFO recommande le remplacement de toutes les occurrences de l'expression « *groupes turbine-alternateurs* » par l'expression « *groupes turbines-alternateurs* » dans les Tarifs et conditions.

[26] B-0161, HQT-2, document 2 révisé, page 179.
[27] http://www.hydroquebec.com/comprendre/notions-de-base/vocabulaire.html#G .

3. Phase 2B

Le Transporteur résume ainsi les sujets relatifs à la Phase 2B, tels que déterminés par la Régie dans sa décision D-2018-152[28] :

- L'opportunité d'examiner, et au besoin, de préciser la description des catégories d'investissement, notamment en ajoutant à cette description des repères permettant de mieux identifier à quelles catégories d'investissement sont attribués les coûts des ajouts lors de l'examen de projets, notamment les projets intégrés à objectifs multiples;
- La pertinence d'inclure ou non les pertes dans la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service;
- L'opportunité d'inclure ou non une définition des catégories d'investissement dans la section « *Définitions* » des Tarifs et conditions.

L'ACEFO traitera de chacun de ces sujets.

3.1. Opportunité d'examiner les catégories d'investissement existantes et leur description

En ce qui concerne la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service, le Transporteur soumet la nouvelle description suivante[29] :

> « *Les investissements attribués à cette catégorie sont destinés au maintien ou à l'amélioration de la qualité du service rendu par le Transporteur à l'égard de la capacité de service offerte. Ils incluent notamment les investissements requis pour maintenir la fiabilité du réseau à la suite de la fermeture de centrales ou d'un retrait ou d'un déplacement de charges.* » (Nous soulignons)

[28] B-0175, HQT-5, document 1, page 5.
[29] B-0176, HQT-5, document 2, page 6, lignes 21 à 24.

Cette description diffère totalement de celle qui prévalait avant le dépôt de cette preuve du Transporteur[30] :

> « *Les projets classés en Maintien et amélioration de la qualité du service ne sont pas associés au cycle de vie des équipements et des installations et sont requis indépendamment de l'âge ou de l'état de l'actif existant. Ils sont destinés à la satisfaction de la clientèle, au maintien ou au rehaussement de la qualité du service rendu par le Transporteur à l'égard de la demande existante et ils se traduisent par une mesure de performance afférente accrue.* »

L'ACEFO émet des réserves à propos des cas de fermeture de centrales et de retrait ou déplacement de charges et elle n'est pas d'accord pour leur inclusion dans la description de la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service pour les raisons qui suivent.

Fermeture de centrales

Par exemple, la fermeture d'une centrale sous la responsabilité du Distributeur ou d'un client point à point et qui était requise pour assurer les services complémentaires dans le cadre du contrat patrimonial ne devrait pas être imputée à la catégorie Maintien et amélioration de la qualité de service mais être traitée séparément comme un déplacement de production imputable à l'entité qui en était responsable.

Par conséquent, l'ACEFO recommande à la Régie de demander au Transporteur, dans un dossier subséquent, de proposer des modifications à la politique d'ajouts pour traiter les cas de fermeture de centrale qui sont imputables au Distributeur ou à un client de point à point qui ont des

[30] R-4059-2018, B-0005, HQT-1, document 2, page 6, lignes 20 à 24.

responsabilités de fourniture de services complémentaires dans le cadre du contrat patrimonial.

Retrait ou déplacement de charges

Le dossier R-4052-2018 constitue un bon exemple d'investissement causé non pas par une croissance de la demande mais plutôt par un déplacement de charges et même, à la limite, par une décroissance de charges dans une région spécifique comme la Côte-Nord dans cet exemple. L'ACEFO est d'avis que la politique d'ajouts n'est pas adéquate pour bien traiter ce genre de situation.

En effet, l'évaluation du coût d'intégration des centrales du complexe La Romaine au réseau de transport a été faite en 2011 dans le cadre du dossier R-3757-2011 alors que la prévision de charge de la Côte-Nord était de l'ordre de 3 200 MW pour la pointe de l'hiver 2020-2021, tel qu'il apparaît au tableau 9 qui suit[31].

Tableau 9
Évolution de la prévision* de la demande d'électricité sur la Côte-Nord

Date d'émission de la prévision	Pointe de l'hiver 2020-2021		Pointe de l'hiver 2030-2031***	
	Total (MW)	Écart (MW)**	Total (MW)	Écart (MW)**
2010	3296	0	3302	0
2011	3206	-89	3213	-89
2012	2988	-308	3010	-291
2013	2355	-940	2422	-879
2014	2707	-588	2858	-443
2015	2196	-1100	2276	-1026
2016	2205	-1091	2249	-1052
2017	2318	-978	2372	-930
2018	2452	-844	2442	-860

* Prévision annuelle du Distributeur.

** Écart avec la prévision émise en 2010.

*** Valeurs de l'hiver 2030-2031 extrapolées à partir des prévisions du Distributeur

[31] R-4052-2018, B-0027, HQT-2, document 1.1 révisé, page 15, tableau 9.

Il apparait raisonnable de croire que le coût d'intégration des centrales du complexe La Romaine dépendait fortement de cette prévision de 3 200 MW et que si la prévision avait été meilleure en 2011 pour la pointe 2020-2021 et qu'elle avait plutôt été de l'ordre de 2 450 MW comme celle de 2018, le coût d'intégration aurait été beaucoup plus élevé étant donné le besoin accru de puissance à transiter sur le corridor Manic-Québec.

On pourrait donc en déduire que le coût imputé au complexe La Romaine est conditionnel à une charge sur la Côte-Nord d'au moins 3 200 MW et que, pour toute charge en pointe inférieure à cette valeur, le Transporteur aurait dû aviser le client de point à point du risque que l'intégration de la puissance maximale des centrales de La Romaine ne serait pas garantie en tout temps. On pourrait aussi penser que si le propriétaire du complexe La Romaine avait voulu à l'époque s'assurer d'une garantie d'intégration en tout temps même avec une charge inférieure à 3 200 MW, il aurait dû assumer un coût d'intégration plus élevé. L'ACEFO est d'avis, dans cet exemple précis, que l'intégration de la Romaine selon tous les cas possibles de charge sur la Côte-Nord ne devrait pas être assumée par les clients de la charge locale.

L'ACEFO est consciente qu'avec la politique d'ajouts existante, ce genre de raisonnement n'est pas couvert même s'il peut apparaître équitable.

Toutefois, l'ACEFO considère qu'à l'avenir, la politique d'ajouts devrait mieux traiter ce genre de cas et, par conséquent, **l'ACEFO recommande à la Régie de demander au Transporteur, dans un dossier subséquent, de proposer des modifications à la politique d'ajouts pour couvrir les cas d'intégration qui dépendent de prévisions de la demande régionale qui peuvent ne pas se concrétiser, comme dans l'exemple de la Côte-Nord pour le cas de l'intégration de centrales de production en amont du corridor Manic-Québec.**

De plus, l'ACEFO recommande à la Régie de changer le nom et la portée de la catégorie Croissance des besoins de la clientèle pour l'appeler Modification des besoins de la clientèle.

3.2. Pertinence d'inclure ou non les pertes dans la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service

Le Transporteur indique d'abord que le consultant externe Brattle conclut qu'il n'y a pas d'exploitant de réseau de transport qui traite de la réduction des pertes comme un objectif propre d'une catégorie d'investissement[32].

Il ajoute ensuite qu'il est improbable qu'un projet ayant comme objectif unique et central la réduction des pertes électriques marginales sur le réseau soit identifié et qu'il n'a lui-même jamais réalisé de tels projets et n'a pas de tels projets dans sa planification et que, par conséquent, il estime qu'il serait inopportun de mentionner cet objectif dans la structure actuelle de la Description synthétique[33].

L'ACEFO est d'avis que l'absence de projets dont l'objectif principal serait la réduction des pertes dans la recherche effectuée par Brattle ou dans la planification du Transporteur n'est pas une raison suffisante de ne pas mentionner un tel objectif dans la structure de la Description synthétique. En effet, l'ACEFO ne voit pas de désavantage à l'inclusion de ce type de projet dans la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service et elle est d'avis qu'une telle inclusion pourrait avoir l'effet positif de susciter la recherche de projets profitables en termes de réduction des pertes, ce qui n'était pas nécessairement un objectif recherché dans la passé.

[32] B-0175, HQT-5, document 1, page 8, lignes 11 à 21.
[33] B-0175, HQT-5, document 1, pages 8 et 9.

L'ACEFO est d'avis qu'il est pertinent d'inclure l'objectif de réduction des pertes dans la Description synthétique de la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service.

3.3. Inclusion des définitions des catégories d'investissement aux Tarifs et conditions

Les quatre catégories d'investissement des projets du Transporteur font leur apparition pour la première fois dans les Tarifs et conditions à l'article 12B. Selon le même principe qui a guidé ses recommandations dans le chapitre précédent sur le Phase 2A, l'ACEFO est d'avis que chaque notion apparaissant aux Tarifs et conditions doit être claire et bien définie ou référencée pour en faciliter la lecture.

Par conséquent, l'ACEFO est d'avis que les définitions des catégories d'investissement doivent apparaître aux Tarifs et conditions ou, à tout le moins, une référence doit être donnée pour pouvoir facilement les retrouver.

4. Conclusion

L'ACEFO demande à la Régie de donner effet à l'ensemble des conclusions présentées dans le cadre du présent mémoire et notamment de :

1. L'ACEFO est satisfaite de la modification apportée à la page 181 des Tarifs et conditions pour modifier à 17 % jour la valeur actualisée sur vingt (20) ans des coûts d'exploitation et d'entretien encourus par le Distributeur.

2. 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.

3. Puisque la notion d'« *arrangement électrique proposé par le Transporteur* » se retrouve ailleurs dans le texte des Tarifs et conditions, l'ACEFO est d'avis que l'ajustement du texte de l'article 3c (iii) proposé par le Transporteur, en réponse à la question 7.1 de la demande de renseignements no. 1 de la Régie pour la Phase 2A, permet de suffisamment clarifier le texte et, conséquemment, devrait être retenu.

4. L'ACEFO est d'avis que l'ajustement du texte de la dernière phrase du nouvel article 3 de la section C de l'appendice J des Tarifs et conditions, en réponse à la question 4.2 de la demande de renseignements no. 1 de l'ACEFO pour la Phase 2A, permet de suffisamment clarifier le texte et, conséquemment, devrait être retenu.

5. 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.

6. L'ACEFO est d'avis que l'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.

7. L'ACEFO recommande à la Régie de demander au Transporteur, dans un dossier subséquent, de proposer des modifications aux Tarifs et conditions afin de permettre le raccordement d'une centrale au réseau de transport mais sans garantie d'intégration au réseau principal, tel que décrit à la section 2.6 du mémoire.

8. L'ACEFO recommande le remplacement de toutes les occurrences de l'expression « *groupes turbine-alternateurs* » par l'expression « *groupes turbines-alternateurs* » dans les Tarifs et conditions.

9. L'ACEFO émet des réserves à propos des cas de fermeture de centrales et de retrait ou déplacement de charges et elle n'est pas d'accord pour leur inclusion dans la description de la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service.

10. L'ACEFO recommande à la Régie de demander au Transporteur, dans un dossier subséquent, de proposer des modifications à la politique

d'ajouts pour traiter les cas de fermeture de centrale qui sont imputables au Distributeur ou à un client de point à point qui ont des responsabilités de fourniture de services complémentaires dans le cadre du contrat patrimonial.

11. L'ACEFO recommande à la Régie de demander au Transporteur, dans un dossier subséquent, de proposer des modifications à la politique d'ajouts pour couvrir les cas d'intégration qui dépendent de prévisions de la demande régionale qui peuvent ne pas se concrétiser, comme dans l'exemple de la Côte-Nord pour le cas de l'intégration de centrales de production en amont du corridor Manic-Québec.

12. De plus, l'ACEFO recommande à la Régie de changer le nom et la portée de la catégorie Croissance des besoins de la clientèle pour l'appeler Modification des besoins de la clientèle.

13. L'ACEFO est d'avis qu'il est pertinent d'inclure l'objectif de réduction des pertes dans la Description synthétique de la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service.

14. L'ACEFO est d'avis que les définitions des catégories d'investissement doivent apparaître aux Tarifs et conditions ou, à tout le moins, une référence doit être donnée pour pouvoir facilement les retrouver.