DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) RELATIVE À LA DEMANDE DU TRANSPORTEUR PORTANT SUR LA MODIFICATION DE LA POLITIQUE D'AJOUTS AU RÉSEAU DE TRANSPORT

1. **Référence :** (i) Pièce C-AQCIE-CIFQ-0017, p. 6.

Préambule :

« *En effet, il serait inéquitable pour les clients actuels du Transporteur de ne pas bénéficier des revenus contemporains qui, selon la proposition du Transporteur, pourraient servir à payer des ajouts futurs. L'équité intergénérationnelle fait aussi partie des principes fondateurs de la politique d'ajouts approuvée par la Régie dans la décision D-2002-095.* » [nous soulignons]

Demande :

1.1 Veuillez préciser à quelle proposition du Transporteur l'intervenante fait référence.

2. **Références :** (i) Pièce C-AQCIE-CIFQ-0017, p. 8;
(ii) Pièce B-0016, annexe 1 révisée.

Préambule :

« *Tel que stipulé dans sa preuve, le Transporteur applique cette mesure d'agrégation rétroactivement à l'année 2006. L'année 2006 a été la première où la Régie a réservé ses décisions sur l'estimation des contributions du Distributeur pour ces projets d'investissement. Cette évaluation rétroactive permet au Transporteur de tenir compte des revenus incrémentaux provenant des capacités de transformation de tous les postes satellites et équipements utilisés par les clients directement branchés au réseau ayant bénéficié d'ajouts depuis 2006. Ceci étant dit, il aurait été préférable de tenir compte de l'ensemble des capacités excédentaires de transformation des postes satellites incluant ceux qui n'ont pas été sujets à des investissements depuis 2006. En ne tenant pas compte de l'ensemble des capacités de transformation disponibles pour alimenter la charge locale, le Transporteur sous-estime les revenus incrémentaux provenant du Distributeur dans l'établissement de sa contribution aux projets d'investissement.*
L'AQCIE et le CIFQ recommandent à la Régie de s'assurer que le Transporteur prend en considération la totalité des capacités de transformation de son réseau, incluant celles provenant des installations n'ayant pas bénéficié d'investissements depuis 2006, afin que le Transporteur estime correctement les revenus incrémentaux pour la détermination de la contribution du Distributeur. »

Demandes :

2.1 Veuillez fournir une illustration de la proposition de l'intervenant, en l'appliquant à l'agrégation présentée par le Transporteur à la référence (ii).

2.2 Veuillez identifier la source des données qui seraient utilisées aux fins de l'application de la proposition de l'intervenant.

2.3 Veuillez préciser si l'intervenant recommande d'appliquer sa proposition aux agrégations faites depuis 2006. Le cas échéant, veuillez justifier.

3. **Référence :** Pièce C-AQCIE-CIFQ-0018, p. 21.

Préambule :

« *While this approach, if implemented correctly, will achieve the goal of protecting existing customers from costs associated with new customers, it fails to provide any reasonable sharing of the costs of existing infrastructure. In effect, rather than a "higher of" policy, HQT's proposal looks much more like a pure "incremental cost" methodology, as far as native load and HQP are concerned.*

However, the native load and HQP situations are unlike with respect to equity. Native load customers are already paying the full cost of the existing infrastructure that is used by both native load and HQP. While HQT's policy appears to treat new native load and new PTP customers equally (once the arithmetic differences are corrected), the policy essentially locks in the requirement that native load customers bear the huge majority of the costs for existing infrastructure. » [nous soulignons]

Demandes :

3.1 Veuillez expliciter l'extrait souligné en préambule.

3.2 Veuillez présenter, par une illustration chiffrée, un exemple d'application du principe du « *higher of* ».

3.3 Veuillez préciser le traitement des ajouts liés aux besoins de la charge locale, prévu en Amérique du Nord. En particulier, veuillez préciser qui assume le coût de ces ajouts.

4. **Référence :** (i) Pièce C-AQCIE-CIFQ-0018, p. 22.

Préambule :

« *However, having said that, it is my experience that customer contribution policies are generally determined at the time a new customer signs on for service, and apply to one project at a time. At that time, both incremental revenues and incremental costs are assessed, and any customer contribution determined. In general, any unused contributions are not carried forward, and levelized incremental cost tests are unnecessary.* »

Demande :

4.1 Veuillez indiquer si, selon votre expérience, les contributions des clients aux ajouts au réseau de transport sont réévaluées et payées au moment de la mise en service du projet. Veuillez élaborer.