Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 de la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (« FCEI »)

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

CAUSE R-3888-2014

AJOUTS DU DISTRIBUTEUR

Question 1

Références :

(i) HQT-1, Document 1, pp. 12 à 19, sections 3.1.2 à 3.3
(ii) HQT-1, Document 1, pp. 36 à 44, Annexe 1

Préambule :

À la référence (i), la Transporteur indique :

> *« Cette agrégation de projets, pour tenir compte globalement de l'ensemble des investissements, a pour effet de limiter l'application de l'allocation maximale à la croissance prévue aux postes satellites et aux charges des clients du Distributeur raccordés directement au réseau de transport. »*

Dans sa demande d'intervention, la FCEI questionne le traitement proposé en ce qui a trait aux capacités excédentaires sur les postes satellites.

Questions:

1.1 Veuillez confirmer qu'il est possible que des investissements en amont des postes satellites ou des raccordements de client directement au réseau de transport, par exemple des investissement sur un poste source, permettent d'augmenter la charge desservie sans devoir faire d'investissement sur des postes satellites.

R1.1

Il est effectivement possible que des investissements en amont des postes satellites ou des raccordements de client directement au réseau de transport, par exemple des investissements sur un poste source, permettent d'augmenter la charge desservie sans devoir faire d'investissement sur des postes satellites, notamment pour des clients raccordés directement au réseau de transport.

1.2 Veuillez indiquer en date du début de l'exercice d'agrégation:

- la capacité (MW) de chaque poste satellite;

R1.2.1

Voir la réponse à la question 18.1 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1 du dossier R-3605-2006. Le Transporteur précise que cette information a été mise à jour dans le cadre de chacune de ses demandes tarifaires.

- l'utilisation à la pointe (MW) de chaque poste satellite;

R1.2.2

Voir la réponse à la question 1.2.1.

- la capacité excédentaire de chaque poste satellite;

R1.2.3

Voir la réponse à la question 1.2.1.

- la capacité excédentaire globale de l'ensemble des postes satellites.

R1.2.4

Voir la réponse à la question 1.2.1.

1.3 Veuillez présenter la capacité excédentaire sur l'ensemble des postes satellites en date d'aujourd'hui.

R1.3

Voir la pièce HQT-9, Document 1.1 du dossier R-3903-2014.

1.4 Veuillez refaire l'annexe 1 en utilisant 2001 comme point de départ.

R1.4

L'agrégation annuelle des projets de croissance de la charge locale est effectuée depuis l'année 2006, soit depuis que la Régie l'a autorisée dans la décision D-2006-66 (Annexe D). La proposition du Transporteur consiste à ajouter les projets de ressources, découlant des appels d'offres du Distributeur pour lesquels la Régie a réservé sa décision, à l'agrégation actuellement utilisée pour les projets de croissance de charge, donc depuis 2006, et à permettre le cumul des soldes positifs dégagés par cette nouvelle agrégation.

1.5 Veuillez présenter le détail complet de l'allocation maximal de 24,5 M$ pour la reconstruction du poste satellite Bélanger. Veuillez déposer une copie de votre calcul en format Excel.

R1.5

Le montant maximal associé au projet de reconstruction du poste Bélanger est présenté à la pièce HQT-1, Document 1 révisée, annexe 1, page 44. Le calcul de ce montant maximal s'explique comme suit :

- **Croissance prévue sur 20 ans aux postes satellites de la zone d'influence du projet = 41 MW**
- **Allocation maximale applicable en 2014 = 598 $/kW**
- **Montant maximal associé au projet = 41 MW x 598 $/kW = 24,5 M$**

1.6 Si le Distributeur devait augmenter sa demande de capacité de pointe pour des raisons techniques ou administratives (e.g. modification à la méthode de méthode de prévision de la demande de pointe), les revenus additionnels engendrés par le Distributeur génèreraient-ils un crédit applicable contre des investissements actuels où futurs? Si non, veuillez justifier de ne pas considérer cette hausse de consommation de service versus une hausse résultat de l'ajout physique de clients.

R1.6

Une augmentation des besoins de transport du Distributeur, découlant par exemple d'une modification à sa méthode de prévision de la demande, pourrait correspondre à une croissance de la charge aux postes satellites et/ou de la charge des clients raccordés directement au réseau de transport.

Comme mentionné à la section 3.3 de la pièce HQT-1, Document 1 révisée, le Transporteur applique l'allocation maximale lorsqu'il effectue des ajouts au réseau dans des postes satellites ou pour des clients du Distributeur raccordés directement au réseau de transport.

<u>Question 2</u>

Références :

(i) HQT-1, Document 1, pp. 43 et 44, Annexe 1
(ii) R-3797-2012, HQT-1, Document 1, p. 7 tableau 2
(iii) R-3903-2014, HQT-9, Document 1.1

Préambule :

Le Transporteur procède depuis quelques années à des investissements sur le réseau de l'Abitibi; notamment, sur le renforcement du réseau en amont des postes satellites et au moins un raccordement de client sur le réseau de transport.

Le dossier R-3797-2012 porte sur des investissements aux postes Figuery et Cadillac. Il y est indiqué que trois sources alimentent le réseau de l'Abitibi : cinq centrales de l'Outaouais supérieur, la ligne biterne à 315 kV Abitibi-Lebel et lien d'interconnexion ontarien H4Z Otto Holden-Kipawa.

Une croissance de la charge aux postes satellites de 32 MW est prévue entre 2010-2011 et 2025-2026.

La référence (iii) présente l'état de transformation de trois types de postes (postes du réseau principal, postes sources, postes satellites).

Questions:

2.1 Veuillez indiquer s'il existe d'autres types de postes que les trois mentionnées à la référence (iii). À quelle catégorie appartient le poste Cadillac? Pourquoi ne se retrouvent-il pas à la pièce.

R2.1

Le Transporteur indique que la politique d'ajouts est d'application générale et n'est pas destinée spécifiquement au réseau de l'Abitibi.

Le Transporteur estime que les informations demandées par l'intervenant ne sont pas pertinentes au présent dossier et se rapportent à un niveau de détail qui dépasse le cadre d'analyse de sa demande déposée auprès de la Régie.

2.2 Veuillez dresser la liste de tous les postes du réseau de l'Abitibi et en indiquer le type.

R2.2

Voir la réponse à la question 2.1.

2.3 Veuillez indiquer quels postes satellites et raccordements permanents de clients directement au réseau de transport sont raccordés à quels postes sources.

R2.3

Voir la réponse à la question 2.1.

2.4 Veuillez indiquer la capacité excédentaire actuelle en MW de chacun des postes satellites et des raccordements permanents de clients directement au réseau de transport.

R2.4

Voir la réponse à la question 2.1.

2.5 Veuillez indiquer la capacité excédentaire en MW de chacun des postes satellites et des raccordements permanents de clients directement au réseau de transport en date de 2001.

R2.5

Voir la réponse à la question 2.1.

2.6 Veuillez présenter les prévisions annuelles de croissance de charge sur chacun des postes satellites sur 20 ans ou l'horizon disponible s'il est moindre que 20 ans.

R2.6

Voir la réponse à la question 2.1.

2.7 Veuillez indiquer les investissements prévus sur chacun de ces postes satellites et raccordements au cours des 5 prochaines années. Au cours des 20 prochaines années.

R2.7

Voir la réponse à la question 2.1.

2.8 Veuillez indiquer si le Transporteur prévoit reconnaître au titre de l'allocation maximale la capacité présentement assurée par le lien H4Z lorsque le renforcement du réseau de l'Abitibi sera complété.

R2.8

Le Transporteur rappelle qu'un montant maximal ne peut être accordé que s'il y a un ajout au réseau. De plus, en ce qui a trait aux ajouts pour le Distributeur, tel qu'il est mentionné à la section 3.3 de la pièce HQT-1, Document 1 révisée, aucun montant maximal n'est octroyé dans le cadre des projets de renforcement réalisés en amont des postes satellites, sauf pour les projets de raccordement de clients du Distributeur directement au réseau de transport.

ANNEXE 2- REVENUS

Question 3

Références :

(i) HQT-1, Document 1, p. 45, Annexe 2
(ii) R-3497-2002, HQT-7, Document 1, p. 6

Préambule :

L'annexe 2 présente le suivi des engagements tel que proposé par le Transporteur. Le tableau présente notamment, les revenus de point à point tirés des conventions, les revenus non considérés, les engagements de type Toulnustouc, les engagements selon l'article 12A2 i) et l'appendice J.

La référence (ii) indique :

> *« Les revenus point à point perçus d'Hydro-Québec Production se sont élevés à 289,7 M$ en 2001 suivant la structure tarifaire en place depuis 1997. Pour effectuer ces transactions, Hydro-Québec Production dispose de huit conventions de service point à point de long terme ayant des échéances diverses et totalisant 3685 MW en 2001, ainsi que deux conventions parapluie de court terme, pour le service ferme et non ferme. Les revenus ainsi perçus par TransÉnergie servent à réduire d'autant les revenus requis récupérés auprès du Distributeur pour alimenter la charge locale. »*
>
> *« Toutefois, compte tenu des engagements de vente à long terme d'Hydro-Québec Production, notamment le volume d'électricité patrimoniale qu'il doit fournir au Distributeur en vertu de la Loi modifiant la Loi sur la Régie de l'énergie, sa capacité d'effectuer des réservations point à point sur le réseau du Transporteur au cours des prochaines années connaîtra une baisse importante. Hydro-Québec Production doit donc raccorder au*

réseau du Transporteur une nouvelle capacité de production lui permettant d'accroître la flexibilité de ses livraisons au Québec et d'exporter d'éventuels surplus vers les marchés hors Québec. » (Nous soulignons)

Questions :

3.1 Veuillez présenter le calcul du revenu point à point de 94,6 M$ en 2014 pour l'interconnexion HQT-NE. Veuillez faire de même pour les revenus des interconnexions HQT-ON et HQT-HIGH.

R3.1

Voir la réponse à la question 16.2 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-4, Document 1.

3.2 Veuillez présenter globalement, sur une base annuelle, la puissance installée et la production des centrales de type Toulnustouc, Eastmain 1-A, de la Sarcelle, et du Complexe de la Romaine et 12A.2 i) de 2001 à 2014 de même que les prévisions jusqu'en 2020.

R3.2

La puissance installée des centrales existantes d'Hydro-Québec est disponible à la page 118 du Rapport annuel 2013 d'Hydro-Québec[1]. La puissance totale du complexe de la Romaine est disponible à la page 9 de la même référence. La puissance installée des centrales est une information publique qui ne varie pas ou qui varie peu dans le temps.

Le Transporteur n'est pas en mesure de présenter l'information historique ni des prévisions quant à la production annuelle de chaque centrale. Par ailleurs, les revenus de transport de point à point sont basés sur des réservations et non sur le niveau de production de ces centrales.

3.3 Veuillez fournir la quantité d'énergie exportée par le producteur sur chaque interconnexion à chacune des années depuis 2001.

R3.3

Le Transporteur estime que les informations demandées par l'intervenant ne sont pas pertinentes au présent dossier et se rapportent à un niveau de détail qui dépasse le cadre d'analyse de sa demande déposée auprès de la Régie. Ces informations n'entrent pas dans le processus de détermination du montant maximal pour les ajouts au réseau assumé par le Transporteur puisque cette détermination est basée sur la puissance maximale à transiter.

Par courtoisie, sans admission et pour des fins de compréhension de l'intervenant seulement, le Transporteur offre les renseignements suivants. Les ventes d'électricité hors Québec d'Hydro-Québec sont présentées à la page 2 du Rapport annuel 2013 d'Hydro-Québec.

[1] Rapport annuel 2013 d'Hydro-Québec : http://www.hydroquebec.com/publications/fr/rapport_annuel/pdf/rapport-annuel-2013.pdf

3.4 Veuillez présenter le détail des calculs et hypothèses (incluant celles sur l'électricité patrimoniale inutilisée) qui sous-tendent les revenus à long-terme non considérés.

R3.4

Le Transporteur rappelle, comme indiqué à la pièce HQT-1, Document 1 révisée, page 26, que la Régie a déjà décidé du format de suivi des engagements de type Toulnustouc. Ainsi, le Transporteur effectue le suivi de ces engagements dans le cadre de son rapport annuel. Ce suivi a donc été déposé à la Régie depuis plusieurs années. La présente demande ne vise pas à modifier ce suivi.

Pour des fins de compréhension de l'intervenant, le Transporteur mentionne ce qui suit. Dans le cadre du suivi annuel des engagements de type Toulnustouc, la Régie a demandé de ne pas considérer les revenus annuels de point à point issus de quatre réservations pour livraison à CORN, HIGH et DER. Par la suite, deux des quatre réservations n'ont pas été renouvelées. Ceci a été pris en compte dans le cadre du suivi, puisque les revenus non considérés pouvaient faire l'objet d'un raffinement en tenant compte des événements ultérieurs à ceux qui avaient été pris en considération dans le cadre de la demande de raccordement de la centrale de la Toulnustouc.

3.5 Veuillez expliquer la décroissance des revenus à long terme non-considérés.

R3.5

Voir la réponse à la question 3.4.

3.6 Veuillez justifier de ne prévoir aucun revenu à court terme non considérés depuis 2007.

R3.6

Voir la réponse à la question 3.4.

Tel qu'il découle du préambule à la référence (ii), les revenus à court terme ont cessé d'être exclus en 2007 compte tenu de l'atteinte du volume d'électricité patrimoniale.

3.7 Veuillez justifier que la base minimale de revenu pour 2007 soit inférieure à celle de 2005.

R3.7

Voir les réponses aux questions 3.4 à 3.6.

3.8 Veuillez indiquer la quantité d'énergie livrée à la charge locale par le producteur pour chacune des années depuis 2001. Veuillez ventiler cette énergie entre patrimonial, contrat de base, contrat cyclable, intégration éolienne, entente cadre, autre. Le cas échéant, veuillez indiquer en quoi consiste la catégorie autre.

R3.8

La question dépasse le cadre de la présente demande. Le Transporteur indique que son rôle n'est pas de procéder à des analyses ou des simulations au bénéfice des démonstrations que souhaite réaliser l'intervenant.

De plus, le Transporteur précise que la notion d'énergie livrée à la charge locale n'intervient pas dans le cadre de la politique d'ajouts au réseau de transport. Il souligne également que l'approvisionnement en électricité et, le cas échéant, des contrats associés, ne sont pas de son ressort.

3.9 Veuillez présenter toutes les conventions ayant été en vigueur à un moment ou un autre depuis 2001 et indiquer la puissance associée à chacune sur une base annuelle.

R3.9

Voir la réponse à la question 16.2 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-4, Document 1 pour une liste des conventions de service de point à point à long terme en vigueur du client Hydro-Québec Production. Les revenus de point à point à long terme de ce client depuis l'année 2005 sont présentés à l'annexe 2 de la pièce HQT-1, Document 1 révisée. Il n'existe pas d'autres clients de transport de point à point dont les demandes de service ferme aient requis des ajouts au réseau. De plus, la proposition du Transporteur est d'application prospective.

3.10 Veuillez présenter les ventes annuelles d'électricité patrimoniale en TWh depuis 2001 ainsi que la quantité d'énergie patrimoniale inutilisée. Veuillez de plus présenter les projections pour les 10 prochaines années.

R3.10

Voir la réponse à la question 3.8.

3.11 Veuillez présenter en TWh et en M$ les ventes point à point de court et long terme depuis 2001 et les ventiler entre le Producteur et les autres contres-parties.

R3.11

Les revenus de transport de point à point sont basés sur les réservations et non sur les ventes en énergie à court terme et à long terme. Voir également la réponse à la question 3.9.

3.12 Veuillez justifier de traiter les engagements selon l'article 12A.2 ii) (centrale de Magpie) différemment des autres? C'est-à-dire de ne pas transférer à d'autres projets l'excédent de revenus par rapport aux coûts.

R3.12

Comme indiqué à la pièce HQT-1, Document 1 révisée, page 27, la proposition du Transporteur dans la présente demande s'applique aux projets visés par l'article 12A.2 i) et l'appendice J des *Tarifs et conditions*.

Le Transporteur applique les dispositions prévues à l'article 12A.2 ii) des *Tarifs et conditions* pour le traitement des engagements de type « take or pay », lesquels font déjà l'objet d'un suivi annuel. La présente demande ne vise pas à modifier ce suivi.

ANNEXE 2- ENGAGEMENTS

Question 4

Références :

(i) HQT-1, Document 1, p. 46, Annexe 2
(ii) HQT-3, Document 1, pp. 26 et 27
(iii) HQT-1, Document 1, p. 28

Préambule :

Référence (ii) :

« Le Transporteur propose l'application d'un remboursement complémentaire à titre de mesure de transition raisonnable pour les obligations existantes en vertu de l'article 12A.2 i) des Tarifs et conditions et, pour lesquelles le client bénéficie de cadres juridiques constitués conformes au cadre réglementaire en vigueur au moment où ces ententes ont été conclues. Le remboursement complémentaire vise à respecter la reconnaissance de l'entièreté des revenus annuels des conventions de service en vigueur, conformément aux dispositions de l'article 12A.2 i) des Tarifs et conditions selon lequel le client de transport de point à point doit avoir signé au moins une convention de service. Annuellement, après couverture des engagements de type Toulnustouc et de type mesurage à la centrale, les revenus totaux disponibles des conventions en vigueur seront appliqués au prorata du montant des annuités à couvrir en vertu de l'article 12A.2 i) des Tarifs et conditions. Le surplus servira au remboursement accéléré des engagements existants en vertu de l'article 12A.2 i) des Tarifs et conditions alors en vigueur. Le remboursement complémentaire respecte le cadre réglementaire existant depuis 2006, respecte les ententes qui en découlent <u>et accélère la transition vers un suivi uniforme de tous les engagements pour les clients de transport de point à point.</u> »

Référence (iii) :

« Afin d'être en mesure de réaliser un suivi annuel, le Transporteur propose maintenant de considérer l'ensemble de ces obligations aux fins de ce suivi, dans la mesure où de tels arrangements peuvent être formalisés entre le Transporteur et son client. Le cas échéant, la méthode décrite ci-haut sera appliquée aux projets existants. Par ailleurs, si un

excédent de revenus par rapport aux annuités et aux suivis de type Toulnustouc et de type mesurage à la centrale se dégage, cet excédent sera appliqué à titre de remboursement complémentaire à l'ensemble des projets faisant l'objet d'un suivi selon l'article 12A.2 i) et l'appendice J permettant de rencontrer plus rapidement ses obligations envers le Transporteur, en ce qui a trait aux coûts assumés par ce dernier pour les ajouts au réseau. Ce remboursement complémentaire constitue une mesure de transition raisonnable entre le cadre dans lequel ces engagements ont été pris et le cadre actuellement proposé. »

Questions :

4.1 Veuillez présenter le calcul détaillé de l'annuité de 23,2 M$ pour la centrale Toulnustouc. Le calcul devra permettre de suivre clairement le lien entre les coûts du projet et l'annuité. Veuillez fournir la source des données utilisées.

R4.1

Voir la réponse à la question 3.4. Par ailleurs, comme il ressort de l'annexe 2 de la pièce HQT-1, Document 1 révisée, l'annuité est applicable depuis l'année 2005. Le montant de l'annuité est final et a été présenté à la Régie à plusieurs reprises dans le suivi des engagements de type Toulnustouc dans le cadre des rapports annuels[2] du Transporteur.

4.2 Veuillez faire de même pour l'interconnexion avec l'Ontario, les centrales Eastmain-1-A et de la Sarcelle et le complexe de la Romaine.

R4.2

Voir l'annexe 2 de la pièce HQT 1, Document 1.

4.3 Veuillez indiquer la contribution payée par le Transporteur pour chacun des projets.

R4.3

Le Transporteur n'a versé aucune contribution à Hydro-Québec Production pour ces projets. Les contributions correspondent à l'excédent des coûts du projet versus le montant maximal admissible. Lorsqu'une contribution doit être versée, elle est à la charge du client.

4.4 Veuillez expliquer comment est établi le remboursement complémentaire pour chaque engagement selon l'article 12A.2 i).

R4.4

Les remboursements complémentaires ont été établis à partir des montants de la ligne 1.4 de l'annexe 2 de la pièce HQT-1, Document 1 révisée, desquels les annuités présumées de la section 2.2, de la même référence, ont été soustraites. Le remboursement complémentaire pour chaque engagement a été établi au prorata des annuités présumées.

[2] Rapport annuel 2012 du Transporteur, HQT-2, Document 14.

4.5 Veuillez présenter pour chaque projet selon l'article 12A.2 i) et chaque année le solde de l'engagement.

R4.5

La proposition du Transporteur en ce qui a trait au suivi des engagements selon l'article 12A.2 i) est présentée à la section 2.2 de l'annexe 2 de la pièce HQT-1, Document 1 révisée. Ainsi, pour ces engagements, une annuité présumée est estimée afin de couvrir le coût assumé par le Transporteur pour chacun de ces projets. Le suivi des engagements se fait à partir de ces annuités. De plus, comme indiqué en preuve, le recours au remboursement complémentaire est requis afin de respecter l'engagement que le client avait pris en vertu des *Tarifs et conditions* applicables pour chaque projet. Dès lors, le suivi proposé par le Transporteur n'est pas présenté en preuve à partir du solde des engagements, donc le Transporteur ne peut présenter des simulations à cet égard.

4.6 Veuillez expliquer ce qu'il advient des excédents de revenu une fois tous les engagements « remboursés ». Ces excédents serait-ils retournés aux clients?

R4.6

Le Transporteur précise que le remboursement complémentaire n'implique aucun flux monétaire. Il s'agit d'une mesure transitoire, entre deux modes de suivi des engagements, permettant une application des revenus de point à point à long terme aux annuités présumées. Une fois que les coûts encourus par le Transporteur pour les ajouts occasionnés par un client sont couverts à partir de conventions de services à long terme, les revenus de ces mêmes conventions de service pourront être appliqués à afin de couvrir les annuités d'autres ajouts du même client.

4.7 Veuillez confirmer que les revenus éligibles des conventions continuent de s'accumuler jusqu'à l'expiration de ces dernières, soit par exemple 50 ans dans le cas de HQT-ON.

R4.7

Bien que la question de l'intervenant ne soit pas claire, la proposition du Transporteur est de présenter à chaque année, pour chaque client de point à point, la somme de ses revenus annuels des conventions de service en vigueur, et de vérifier que celle-ci couvre la somme des annuités de tous les engagements en vigueur au cours de la même année.

4.8 Veuillez présenter le solde prévisionnel des excédents de revenus sur les engagements sur un horizon de 20 ans en ne prenant en compte que les projets inclus à l'annexe 2.

R4.8

Le Transporteur n'est pas en mesure de présenter une prévision raisonnable de revenus sur une période de 20 ans en raison de l'évolution potentielle des revenus et des hypothèses sous-jacentes à leur estimation sur une si longue période.

De plus, le Transporteur indique que son rôle n'est pas de procéder à des analyses ou des simulations au bénéfice des démonstrations que souhaite réaliser l'intervenant.

4.9 Relativement à la référence (iii), veuillez identifier les suivis de type « mesurage ».

R4.9

Voir la réponse à la question 3.12.

Pour des fins de compréhension de l'intervenant, le Transporteur mentionne ce qui suit. Ce sont des engagements de type « take or pay » en vertu de l'article 12A.2 ii) des *Tarifs et conditions*. Comme indiqué à la pièce HQT-1, Document 1 révisée, page 26, un seul engagement a été pris à cet égard. Celui-ci est présenté à la section 1.3 de l'annexe 2 de la pièce HQT-1, Document 1 révisée.

4.10 Veuillez expliquer en quoi le cadre « actuellement proposé » sera différent de ce qui est présenté à l'annexe 2 une fois les remboursements complémentaires complétés. Doit-on comprendre qu'il ne pourra plus y avoir de financement croisé des projets?

R4.10

Le Transporteur précise que sa proposition quant au suivi des engagements ne résulte pas en un financement croisé des projets d'investissement. Le suivi des engagements n'est pas une forme de financement.

Les dispositions de l'article 12A.2 i) des *Tarifs et conditions* permettent à un client de point à point ayant déjà signé une convention de service d'en appliquer l'entièreté des revenus à la somme de ses engagements. Une fois que les coûts encourus pour les ajouts existants selon 12A.2 i) et l'appendice J des *Tarifs et conditions* sont couverts, les revenus de ces mêmes conventions de service pourront être appliqués afin de couvrir les annuités d'autres ajouts du même client.

4.11 Veuillez indiquer si les centrales centrales Eastmain-1-A et de la Sarcelle et le complexe de la Romaine ont amené des revenus supplémentaires au Transporteur. Si oui, veuillez présenter vos calculs.

R4.11

Ces projets ont fait l'objet d'une démonstration de couverture des coûts au moment de la demande d'autorisation d'investissement à la Régie, sur la base de la valeur actualisée des revenus d'au moins une convention de service de transport à long terme.

La Régie a accepté la démonstration que les revenus provenant des conventions de service existantes, notamment celles pour livraison à ON, MASS et NE, permettent de couvrir les coûts de ces projets.

4.12 Veuillez confirmer que les engagements inscrits à l'annexe 2 au niveau de chaque projet ne peuvent excéder l'allocation maximale des projets.

R4.12

Les engagements concernent uniquement les coûts encourus par le Transporteur, jusqu'à concurrence du montant maximal pour chacun des ajouts au réseau.

4.13 Veuillez confirmer que la présence d'un surplus global n'affecte pas le niveau de contribution qui pourrait être demandé pour un projet futur en vertu de l'appendice J.

R4.13

Le niveau de contribution assumé par le client de point à point correspond à la différence entre le coût total d'un projet et le montant maximal pouvant être assumé par le Transporteur, selon les dispositions de l'appendice J des *Tarifs et conditions*.

Le Transporteur réitère que sa proposition concerne le suivi des engagements selon l'article 12A.2 i) et l'appendice J des *Tarifs et conditions*.

Cette proposition ne modifie pas l'application de l'allocation maximale, et par conséquent n'affecte pas le niveau de contribution qui est demandé au client de point à point pour les coûts au-delà du montant maximal, lorsque des ajouts au réseau sont requis suite à la demande du client.

UTILISATION DE LA SURCAPACITÉ DU RÉSEAU

Question 5

Références :

(i) HQT-3, Document 1, pp. 22 à 25, section 7.3

Préambule :

Le Transporteur est d'avis que les principes d'utilisation d'une file d'attente et de « cost causation » sont des pratiques équitables pour gérer les demandes des clients menant à des ajouts au réseau.

Question:

5.1 Veuillez indiquer si le Transporteur considère qu'un coût d'opportunité est un coût valable à intégrer dans une analyse de rentabilité.

R5.1

La question dépasse le cadre de la présente demande. Le Transporteur n'effectue pas d'analyse de rentabilité des projets liés aux demandes de service de transport qu'il reçoit et voit à l'application conforme des *Tarifs et conditions* aux fins de la réception et du traitement de ces demandes. De telles analyses de rentabilité, tout comme la pertinence des éléments qu'elles comportent, y compris l'établissement d'un coût d'opportunité, relèvent entièrement du demandeur de service de transport. Le Transporteur n'entend pas spéculer sur le contenu de telles analyses et de telles spéculations, puissent-elles être pertinentes en l'instance, ce qui n'est pas le cas, n'auraient d'utilité que pour un demandeur et dans le cadre factuel spécifique d'un projet particulier.

5.2 Selon votre expérience passée, combien de temps s'écoule-t-il au minimum, en moyenne et au maximum entre le moment où un client s'inscrit sur la file d'attente et l'approbation d'un projet? entre le moment où un client s'inscrit sur la file d'attente et la mise en service?

R5.2

Il n'existe pas de délais types. Les délais dépendent des projets.

5.3 Veuillez présenter la file d'attente des études d'impact en date de votre réponse en indiquant pour chaque projet la date d'inscription sur la liste.

R5.3

L'information se trouve sur le système OASIS du Transporteur dans la partie publique[3].

5.4 Veuillez indiquer comment s'intègrent les travaux en maintien des actifs et en maintien de la qualité de service dans cette séquence?

R5.4

La séquence des études d'impact, présentée sur le système OASIS du Transporteur, porte sur les demandes de service de transport et les demandes de raccordement de centrales.

CALCUL DE L'ALLOCATION MAXIMALE

<u>Question 6</u>

Références :

(i) HQT-3, Document 1, p. 9

[3] http://www.oasis.oati.com/HQT/HQTdocs/Liste_Etudes_impact.pdf

Questions:

6.1 Veuillez confirmer que le niveau de l'allocation maximale est fonction du tarif de transport.

R6.1

Comme indiqué à la pièce HQT-3, Document 1, l'allocation maximale correspond à la valeur actualisée du tarif annuel sur une période de 20 ans, déduction faite des coûts d'exploitation et d'entretien et des taxes applicables.

6.2 Veuillez indiquer où intervient le tarif de transport dans le calcul présenté à la référence (i).

R6.2

Voir la réponse à la question 6.1.

6.3 Veuillez présenter la prévision de revenu pour les 20 prochaines années utilisée dans le calcul.

R6.3

La question de l'intervenant n'est pas claire. Le calcul de l'allocation maximale, incluant les valeurs prises en compte dans ce calcul, est décrit en détail à la section 3.1 de pièce HQT-3, Document 1 et réitéré en réponse à la question 6.1. Ces références ne font pas état de prévision de revenus.

6.4 Dans le calcul de la référence (i), l'allocation maximale sert de point de départ à un calcul apparemment pré calibré. Afin de faciliter le suivi de la détermination de l'allocation maximale, veuillez présenter un calcul où l'allocation maximale est le résultat du calcul et non son point de départ.

R6.4

Le Transporteur a fourni l'information nécessaire pour permettre le calcul de l'allocation maximale dans le cadre du dépôt de la pièce HQT-3, Document 1. Conséquemment, l'allocation maximale ne « sert [pas] de point de départ à un calcul apparemment pré calibré » puisqu'elle en est la résultante. Par itération (ou en utilisant, au besoin, les commandes faisant partie d'un chiffrier), il est possible de trouver la valeur de l'allocation maximale qui correspond à la valeur actualisée du tarif annuel, déduction faite des montants visant l'exploitation et l'entretien et la taxe sur les services publics, le tout tel qu'il est expliqué à la section 3.1 de pièce HQT-3, Document 1. Enfin, l'allocation maximale pour l'année 2014 étant déjà approuvée et en vigueur, il n'est pas requis de procéder au calcul d'une autre allocation maximale pour cette année.

6.5 Veuillez faire la démonstration que la valeur actualisée des revenus tarifaires correspond bel et bien à l'allocation maximale estimée.

R6.5

Voir la réponse à la question 6.4.

RAPPORT D'EXPERT

Question 7

Références :

(i) HQT-2, Document 1, p. 5
(ii) HQT-2, Document 1, p. 14
(iii) HQT-2, Document 1, p. 15
(iv) HQT-1, Document 1, p. 25, tableau 6
(v) HQT-1, Document 1, p. 46, Annexe 2

Référence (i)

> *"Under the FERC's "higher of" policy, a transmission customer's service request that requires transmission upgrades would pay the higher of the "embedded cost" or "incremental cost" of the upgrade."*

Référence (ii)

> *"Credits" are created when the rolled-in portion of an upgrade cost is less than the Maximum Allowance."*

Référence (iii)

> *"Under HQT's current and proposed methodology, upgrade costs related to generation integration requests for point-to-point service up to the Maximum Allowance is borne by HQT, while the point-to-point customer makes a Contribution above the Maximum Allowance. This Maximum Allowance is calculated <u>based on the full capacity of the generation unit being integrated.</u> Furthermore, HQT requires the requesting customer to sign at least one point-to-point service agreement that adequately covers the cost of the upgrades related to the generation integration, net of any Contributions already made by the customer."* (nous soulignons)

Questions:

7.1 Veuillez confirmer que la politique « higher-of » du FERC ne s'applique pas à la charge locale (« native load »).

R7.1

FERC's principle associated with the "higher-of" policy does not apply to native load, with the rare exception of new large blocks of load that may not remain on the system for the long-term.

7.2 Veuillez indiquer s'il est fréquent de traiter la charge locale sur le même pied que la clientèle point à point. Le cas échéant, veuillez fournir des exemples de juridiction où cette pratique est appliquée.

R7.2

As explained in Ms. Chang's testimony, FERC's primary policy objective at the time of restructuring was to ensure that transmission providers offered non-discriminatory open access to the transmission network while protecting existing transmission users from costs imposed by customers requesting transmission service that involve network upgrades. FERC's policy is to strike a proper balance of protecting load and point-to-point customers. In that sense, HQT's proposed network upgrade policy is also intended to strike the balance between protecting native load and point-to-point customers. See response to FCEI Question no. 7.1.

7.3 Dans les cas où la charge locale n'est pas traitée sur le même pied que les clients point à point, veuillez indiquer les arguments généralement retenus par les régulateurs pour justifier une telle situation.

R7.3

Ms. Chang is unaware of systems where the policy is particularly skewed toward protecting only native load or only point-to-point customers.

7.4 Lorsque la politique « higher of » s'applique à la charge locale, quelle est la durée de vie utilisée pour calculer l'allocation maximale.

R7.4

See response to FCEI Question no. 7.1.

7.5 Veuillez indiquer pourquoi une durée de vie de 20 ans pour la charge locale devrait être considérée comme équitable?

R7.5

As explained in Ms. Chang's testimony, even though native load may be around for longer than 20 years and the useful life of the transmission upgrade assets is greater than 20 years, HQT has conservatively used the 20 years to ensure that (a) the cost of upgrades will be recovered by requiring a larger Contribution from the requesting customer and (b) treating native load and point-to-point customers equitably. (Also see HQT-2, Document 1, page 18 of Ms. Chang's testimony.)

7.6 Dans un scénario où les deux concepts s'opposeraient, veuillez indiquer pourquoi le fait qu'une approche soit conservatrice devrait être préféré au fait qu'elle soit équitable.

R7.6

The concept of "conservative" and "fair" can be simultaneously achieved. HQT's proposed approach tries to strike the balance of being fair by being conservative.

7.7 Autant pour la charge locale que pour les clients point à point, veuillez indiquer si, à votre connaissance, il existe d'autres juridictions où des systèmes de crédits d'allocation transférables entre les projets et dans le temps sont en application. Le cas échéant, veuillez élaborer.

R7.7

HQT's network upgrade policy is grounded on similar principles as those of FERC's "higher-of" policy where the transmission provider can charge a requesting customer the higher of the embedded cost or the incremental cost of the upgrade.

Given the response to FCEI Question no. 7.1, Ms. Chang is not aware of other jurisdictions where credits are transferable between transmission projects as is proposed through HQT's approach.

7.8 Relativement à la référence (iii), veuillez indiquer pourquoi il est justifié de calculer l'allocation maximale sur la base de la capacité de production des centrales plutôt que sur la base des conventions de service.

R7.8

As described in Section VI of Ms. Chang's testimony (HQT-2, Document 1), the annual follow-ups of the commitments for point-to-point service ensure that the point-to-point customer provides revenues that adequately cover the rolled-in portion of the cost of the upgrades (cost above maximum allowance is collected as contribution).

7.9 Au scenario 1 du tableau 6 (référence (iv)), Mme Chang applique le crédit de 139.1 M$ à l'encontre de la portion « rolled-in » du projet de ressources exclusivement. Le solde du crédit n'est pas utilisé pour limiter la contribution du client. Veuillez confirmer que la proposition du Transporteur consiste à appliquer le crédit de 139.1 M$ contre l'ensemble des coûts des projets de ressources et non seulement à l'encontre de la partie « rolled-in ». Veuillez confirmer qu'il en va de même des projets point à point.

R7.9

In step 1, the initial contribution from the resource-related upgrades is determined, which in Scenario 1 of Table 6 is equal to $40.2 (before O&M markup) (row [e]). HQD is required to make this initial contribution regardless of how much credits may be available to offset the remainder of the costs. That is, the credits are only applied to the cost of the upgrade beyond the minimum contribution. In Scenario 1 of Table 6, this amount is equal to $59.8 million (row [f]). Since there is $139.1 million (in row [p]) of available credits from other load-related projects, it fully offsets the $59.8 million of the remaining costs. However, even though additional credits are available ($139.1 - $59.8 million = $79.3 million), it is not applied towards the minimum contribution (row [e]). Therefore, in Scenario 1, HQD is required to make the minimum contribution of $40.2 (before O&M markup) for its resource-related project. Thus, the credits are not applied towards the total cost of the project.

The application of maximum allowance for point-to-point service customers with an interconnecting generator is based on the full capacity of the generation unit being integrated. Since point-to-point customers sign transmission service agreements and pay for the service through the transmission tariff, the transmission charges collected from the point-to-point customers are used to evaluate whether upgrade costs are adequately recovered from the point-to-point customers.