RÉPONSES DE L'AQCIE/CIFQ À LA 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.

R 1.1 Nous faisons référence ici à la proposition du Transporteur de créditer des revenus excédentaires de l'année courante pour les ajouts de l'ensemble des clients, que ce soit ceux des clients de la charge locale ou ceux des clients point à point. Il y a lieu de noter que dans le cas des clients point à point, seuls les revenus du Producteur sont pris en considération puisqu'il est actuellement le seul pouvant être sujet à la proposition du Transporteur.

Plus spécifiquement, l'expression « la proposition du Transporteur » mentionnée en préambule réfère aussi bien aux modalités proposées pour l'évaluation de la contribution du Distributeur que celles proposées concernant le traitement de la politique d'ajouts pour les clients point à point. Dans les deux cas, le Transporteur propose d'utiliser les surplus de revenus pour couvrir des investissements futurs. C'est dans ce contexte que nous soulignons que cette proposition enfreint le principe d'équité intergénérationnelle, puisque les surplus de revenus contemporains n'engendreront pas de réduction des coûts de transport pour les clients actifs au moment où il y a des revenus excédentaires de transport.

Cette constatation est importante pour les clients du Distributeur qui seraient privés de revenus excédentaires importants liés aux réservations existantes de transport point à point du Producteur. Compte tenu de la nature des ajouts potentiels au réseau du Producteur, c'est-à-dire le branchement de centrales hydroélectriques situées de plus en plus loin (par exemple, ajouts de capacité de production des centrales existantes situées au

nord du Réseau[1], Petit Mécatina, etc.), la proposition du Transporteur aurait pour conséquence que les revenus excédentaires liés aux réservations du Producteur ne seront pas convertis en baisse de tarif, mais serviront plutôt à payer les installations du Producteur.

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).

R 2.1 Dans notre mémoire, nous faisions référence au fait que le Transporteur devait s'assurer que la totalité de la capacité de transformation de l'ensemble des postes satellites, incluant ceux n'ayant pas subi d'ajout après l'année 2006, soit pris en considération. Selon nous, une façon de tenir compte de la totalité des revenus provenant de l'ensemble des capacités de transformation associées à la charge locale, incluant celle des installations n'ayant pas subi

[1] Dossier R-3887-2014, pièce B-0025, réponse 3.2 à la DDR 1 de la Régie, page 10.

d'ajout après l'année 2006, serait d'utiliser les données liées à la demande globale incrémentale réalisée du Distributeur sur une base annuelle.

Le principe à la base de notre proposition est que seuls les investissements liés à de nouveaux revenus soient sujets à la contribution du Transporteur, et ce, durant l'année courante. Comme c'est le cas pour les ajouts liés aux besoins des clients point à point, l'AQCIE et le CIFQ veulent s'assurer que les investissements liés aux besoins de la charge locale bénéficiant d'une contribution du Transporteur soient liés à de nouveaux revenus afin de respecter le principe de neutralité tarifaire établi dans la décision D-2002-095.

De plus, nous tenons également à nous assurer que le principe d'équité intergénérationnelle soit respecté. Ce principe ne peut être respecté qu'en juxtaposant les revenus d'une année donnée aux investissements de la même année. En effet, tout écart négatif entre les nouveaux revenus et les coûts d'investissement pour une année donnée devra être assumé par une contribution de la part du client requérant l'ajout au réseau. Tout écart positif devra, quant à lui, être appliqué en revenu excédentaire, ce qui entraînera une baisse de tarif pour l'ensemble des clients existants. Le traitement des écarts sur une base contemporaine fait en sorte que le principe de neutralité tarifaire ainsi que celui de l'équité intergénérationnelle sont respectés.

À cet égard, nous croyons qu'il est approprié d'ajuster la contribution maximale du Transporteur pour les ajouts liés aux besoins du Distributeur en fonction de la hausse globale <u>réalisée</u> de la demande du Distributeur pour une année donnée. Par la suite, le Transporteur sera en mesure d'évaluer si une contribution du Distributeur est requise pour couvrir les coûts liés aux ajouts au réseau dans l'éventualité où ces coûts sont supérieurs à la contribution maximale du Transporteur pour cette même année. Dans l'éventualité où la contribution du Transporteur basée sur les nouveaux revenus pour une année donnée serait supérieure au coût des ajouts pour cette même année, la contribution du Transporteur serait ajustée à un niveau égal au coût des ajouts de cette même année. Ainsi tout excédent de revenus serait converti en baisse de tarifs pour l'ensemble des clients du Transporteur. Cette proposition nous paraît nettement supérieure à celle du Transporteur, laquelle consiste à utiliser la capacité totale de transformation des postes satellites après ajouts. Nous sommes d'avis que la proposition du Transporteur aurait pour effet de surestimer les revenus en provenance du Distributeur, car au moment de la mise en service des ajouts aux postes satellites, uniquement une portion de la capacité sera utilisée par les clients du Distributeur.

En conclusion, tel qu'expliqué dans notre mémoire, au même titre que pour les ajouts liés aux besoins des clients point à point, l'AQCIE et le CIFQ sont d'avis que la contribution maximale du Transporteur pour une année donnée devrait uniquement être basée sur les nouveaux revenus de cette même année. Tout écart entre les nouveaux revenus et les coûts liés aux investissements en croissance de la charge devrait être traité durant la même année. Ces écarts se traduiraient soit en contribution de la part du client nécessitant l'ajout dans le cas d'un écart négatif, soit en baisse de tarifs pour l'ensemble des clients dans le cas d'un écart positif.

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

R 2.2 La détermination de la contribution du Transporteur pour les ajouts au réseau servant à répondre aux besoins de Distributeur devra être calculée en utilisant les données sur la demande du Distributeur déposée dans le cadre des dossiers tarifaires de celui-ci. Le calcul pourra se faire uniquement après avoir terminé l'année. Ainsi, le Transporteur pourra déterminer s'il existe un écart positif ou négatif entre la contribution offerte par le Transporteur au Distributeur basée sur sa consommation incrémentale réelle durant l'année en question et les montants investis pour répondre aux besoins du Distributeur. Une fois cet écart établi, le Transporteur pourra soit demander une contribution au Distributeur en cas d'écart négatif, soit allouer les revenus excédentaires aux revenus requis, ce qui résultera en baisse de tarif en cas d'écart positif.

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

R 2.3 Comme mentionné à la réponse 2.1, nous proposons d'appliquer tout surplus de revenus, le cas échéant, lors d'une année donnée, en baisse de tarifs. Étant donné qu'il serait difficile d'imposer des modifications tarifaires rétroactives aux années 2006 à 2014, l'AQCIE et le CIFQ ne proposent pas d'appliquer la proposition décrite dans les réponses qui précèdent pour les agrégations faites depuis 2006. Notre proposition est de nature prospective. Par conséquent, l'AQCIE et le CIFQ supportent la proposition de l'ACEFO décrite à la section 3.3 du mémoire de cet intervenant pour les agrégations faites depuis 2006 uniquement [2]. Cette proposition implique que les contributions du Transporteur au Distributeur soient établies sur les revenus incrémentaux liés à la demande de la charge locale et d'appliquer les surplus de revenus aux investissements liés aux besoins du Distributeur pour les années subséquentes, et ce, uniquement pour la période de 2006 à 2014.

[2] Pièce : C-ACEFO-0011, Section 3.3, page 13 et suivantes.

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.

Mr. Knecht's responses:

3.1 Under a traditional application of a "higher of" policy, new customers will pay the higher of the incremental cost or the average embedded cost of service for each new project they undertake. However, if unused maximum investment credits are carried forward, or if regular tariff revenues generated by one project can be applied to offset incremental costs for other projects, new customers will generally pay only incremental costs as long as there are future projects to which "excess" tariff revenues can apply.

Consider first the native load customers. If calculated correctly, the maximum investment amount that applies to native load customers will be equal to the present value of revenues generated by native load additions. Because HQT proposes to allow HQD to carry forward any unused

maximum investment levels, the incremental load from HQD will directly pay only the incremental cost of system additions, as long as HQD eventually uses the maximum investment that it carried forward.

The following simple example demonstrates how this occurs. Suppose HQD requests that HQT accommodate load growth of 100 MW in Year 1 and 100 MW in Year 2, which will require incremental investments of $50 million and $100 million respectively. As shown in Table IEc-1of Mr. Knecht's evidence, a tariff rate of $74.65 per kW is equivalent to an incremental investment of $740 per kW. (These parameters are used as they are consistent with the levelized cost approach that would apply to point-to-point ("PTP") customers, as shown in Mr. Knecht's Table IEc-4.)

In a traditional higher-of approach, the 100 MW in Year 1 justifies an investment of $740/kW * 100,000 kW = $74 million. As this value exceeds the incremental cost, the incremental Year 1 load will simply pay the regular tariff rate. In Year 2, the incremental 100 MW again justifies a $74 million investment. As this falls short of the $100 million cost, a contribution of $26 million would be required. Over the lifetime of the projects, the two investments would produce revenues with a present value of (approximately) $74 million (Year 1 loads by tariff) plus $74 million (Year 2 loads by tariff) plus $26 million (Year 2 contribution) or $174 million. In effect, the Year 1 loads pay the regular tariff rate and the Year 2 loads pay the incremental cost, resulting in a net contribution to the existing infrastructure of $24 million ($174 million in revenue less $150 million in incremental costs). This $24 million represents the new customers' contribution to the existing infrastructure, and effectively provides a benefit to all existing native load and PTP customers.

Under HQT's approach, however, the unused investment credit of $24 million would be carried forward to Year 2, and would be used to offset the $26 million required contribution. Thus, in this approach, the net amounts paid by the new loads would be $74 million (Year 1 loads by tariff) plus $74 million (Year 2 loads by tariff) plus $2 million (Year 2 contribution offset by the carry-forward) = $150 million. Thus, in this scenario, the new loads pay only incremental cost.

In the case of PTP customers like HQP, the results are essentially the same, even though the approach is a little different. In HQT's proposal, HQT will compare the revenues generated by the PTP customer in each year to the levelized costs of the incremental investments needed to serve that customer. Revenues in excess of levelized cost may be used to pay down the remaining value of the incremental investments, rather than being credited to existing

customers. As long as the PTP customer has new projects that can continue to use any excess revenues, it will essentially pay only the incremental cost.

Consider the same example as presented above, except in this case it is HQP which has the new loads and requires the Year 1 and Year 2 investments.

Under the traditional "higher of" approach, the results for HQP would be the same as those for native load, with HQP providing present value revenues of $174 million compared to incremental costs of $150 million, just as in the native load case.

However, under HQT's proposal, the calculations would go as follows. For the Year 1 investment, HQP would simply pay the regular tariff rate of $74.65 per kW for its 100 MW load, resulting in annual revenue of $7.465 million. This amount is then compared to the annualized revenue requirement for the $50 million. Pursuant to the arithmetic in Ms. Chang's Table 8, the $50 million has an annualized cost of $5.05 million. Under HQT's proposal, the excess revenues of $7.47 million above the $5.05 million, or $2.42 million, are used to further pay down the initial investment.

In Year 2, HQT would look at the revenue generated by both incremental loads (totaling 200 MW), or $14.93 million. HQT would then compare that amount to the annualized cost of the two investments, net of the first year credit. Pursuant to the arithmetic in Ms. Chang's Table 8, the remaining value of the first year investment of $45.08 million (the original $50 million, less $2.5 million in regular depreciation, less $2.42 million in early paydown) amortized over 19 years has an annualized cost of $4.68 million. The Year 2 cost of $100 million has an annualized cost of $10.09 million, when amortized over 20 years. In total, the annualized cost is then $14.78 million. When compared to the revenues of 200,000 kW * 74.65 = $14.93 million, HQT would conclude that HQP is covering the incremental costs. Thus, in this example, HQP would not be required to make any contribution, and the present value of revenues would be approximately equal to the present value of incremental costs.

The only difference between the native load and the PTP examples is that, in the native load example, HQD would provide some revenues in excess of incremental costs in the first year (to the benefit of all existing customers), whereas HQP can apply those additional first year revenues to early paydown of the first year investment (thereby providing zero contribution to existing assets).

Thus, as long as there are future projects that can take advantage of unused investments, or to which tariff revenues in excess of annualized incremental

costs can apply, the HQT method will look more like an incremental cost method than a "higher of" method.

3.2 Please see the quantitative examples in response to the previous request.

3.3. Mr. Knecht has not conducted a detailed review of the specific policies regarding native load in other North American jurisdictions, and he has no direct experience with these matters before the FERC. As noted in footnote 4 and page 6 of his evidence, however, Mr. Knecht has no reason to disagree with HQT witness Dr. Jeff. D. Makholm in the R-3738-2010 proceeding (HQT-10, Document 5, page 17) that the Régie's application of a maximum investment test (in addition to a prudent investment test) is "unique among the Régie's regulatory peers." Similarly, Mr. Knecht has no reason to disagree with HQT witness Ms. Judy W. Chang in the current proceeding (at HQT-4, Document 5, FCEI IR-7.1) that the "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 longer-term."

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.

Mr. Knecht's response:

4.1 Mr. Knecht has no direct experience with the specific timing for determining the magnitude of the contribution required from a new customer.

As a conceptual matter, Mr. Knecht observes that the advantage of an actual cost "true-up" to the required customer contribution provides the maximum protection to existing loads, since no variances between actual and forecast system expansion costs will be absorbed by the total cost pool.

The corresponding disadvantage to applying such a true-up mechanism is that it will likely serve to discourage incremental loads (that require a contribution) from non-HQ entities. The true-up mechanism imposes relatively high risks on non-HQ entities for at least two reasons. First, the customer would assume the risk for all construction cost variances and overruns, but would have no control over the construction project because it would be managed by HQ. Second, the customer would recognize that HQ would have little incentive to control its costs, since overruns could be passed on to the customer in the form of higher-than-expected contribution requirements.

With respect to projects involving an HQ affiliate, the risks are different. First, HQ has control over the management of the incremental investment. Second, as an integrated entity, HQ has an economic incentive to control its costs, particularly for HQP PTP projects. Thus, there is less of a disadvantage in applying a true-up mechanism to projects required by HQ affiliates than to projects required by non-HQ customers.