

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 2 DE L'AHQ-ARQ À HQT

**MÉTHODE DE DÉTERMINATION DES REVENUS REQUIS**

**1. Référence :**

- (i) C-HQT-HQD-0057, HQT-2, document 1, page 21;
- (ii) C-HQT-HQD-0057, HQT-2, document 1, page 21;
- (iii) C-HQT-HQD-0057, HQT-2, document 1, page 25;
- (iv) C-HQT-HQD-0057, HQT-2, document 1, page 30;
- (v) C-HQT-HQD-0095, HQT-2, document 1.3, page 3;
- (vi) C-HQT-HQD-0095, HQT-2, document 1.3, page 8, Figure 2.

**Préambule :**

- (i) « Based on the goals of Article 48.1 and HQT's unique characteristics, Concentric recommends a "building block" MRI approach, which is a comprehensive "bottom-up" approach that sets a future revenue path based on a detailed forecast and review of capital and operating expenses. This approach recognizes the non-parametric nature of HQT's CAPEX and OPEX that does not readily accommodate an I-X program as well as the obligation for HQT to maintain the long-term reliability of the system. » (Nous soulignons)
- (ii) « Because building block is a "bottom-up" approach based on HQT's own forecasts of operating and maintenance-related expenses, capital costs and revenue requirements, it is less of a blunt instrument than the "top-down" I-X approach, which sets a cap only in relation to inflation and a productivity offset. » (Nous soulignons)
- (iii) « Concentric is recommending a "building block" approach for HQT for reasons that are described in Section 4. With the building block, it will be incumbent on HQT to reflect efficiency in its business plan. This does not require a productivity study. If we had recommended an I-X approach, it would have been challenging to develop a valid and sufficiently large sample size for either a benchmarking or TFP approach as such a group of comparators does not exist for HQT. » (Nous soulignons)
- (iv) « HQT's circumstances warrant a building block approach to achieve the requirements of the Article 48.1 due to its capital-intensive profile and the fact that its CAPEX are comprised of large, longer-term projects that can result in wide variations from year-to-year in PP&E that is added in rate base, and also specific circumstances (aging network) that warrant OPEX

increases unrelated to inflation (e.g., Asset Management Model). » (Nous soulignons)

- (v) « Section B presents a Hybrid approach for HQT, with explanatory details, including the advantages of the Hybrid proposal over HQT's current regulatory model and in relation to the initial Building Block proposal. » (Nous soulignons)
- (vi) L'expert Concentric Energy Advisors recommande maintenant une approche hybride pour la détermination des revenus requis.

**Demandes pour l'expert Concentric Energy Advisors (« CEA ») :**

- 1.1 Veuillez indiquer lesquelles des raisons soulignées aux préambule (i) et (iv) et qui, selon l'expert, militaient en faveur d'une approche de type « *building block* » ont changé depuis l'émission de la pièce C-HQT-HQD-0057, le 10 février 2016.
- 1.2 Veuillez expliquer qu'une approche I-X serait maintenant appropriée et même préférable pour le MRI du Transporteur selon la référence (vi) malgré l'affirmation de l'expert au préambule (i) selon laquelle « *This approach recognizes the non-parametric nature of HQT's CAPEX and OPEX that does not readily accommodate an I-X program* ».
- 1.3 Veuillez indiquer si l'avantage de l'approche « *building block* » exprimée par l'expert au préambule (ii) est toujours valide, avec explications.
- 1.4 Veuillez fournir un tableau des avantages et des désavantages, du point de vue du Transporteur, de l'approche hybride mentionnée à la référence (v) par rapport à l'approche « *building block* » initialement recommandée par l'expert à la référence (iii).
- 1.5 Veuillez fournir un tableau des avantages et des désavantages, du point de vue des clients du Transporteur, de l'approche hybride mentionnée à la référence (v) par rapport à l'approche « *building block* » initialement recommandée par l'expert à la référence (iii).
- 1.6 Veuillez indiquer, avec explications, laquelle des deux approches mentionnées aux demandes 1.4 et 1.5 est la plus avantageuse pour le Transporteur.
- 1.7 Veuillez indiquer, avec explications, laquelle des deux approches mentionnées aux demandes 1.4 et 1.5 est la plus avantageuse pour les clients du Transporteur.
-

## AMORTISSEMENTS, TAXES ET FRAIS CORPORATIFS

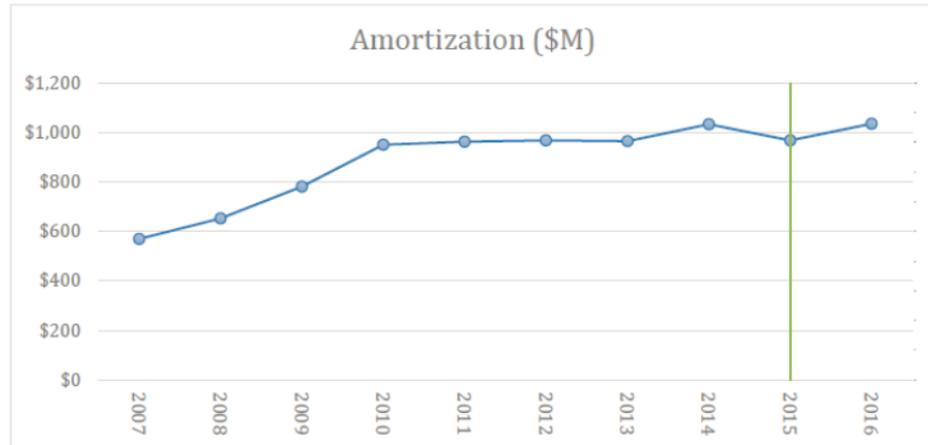
### 2. Références :

- (i) C-HQT-HQD-0057, HQT-2, document 1, page 13;
- (ii) C-HQT-HQD-0095, HQT-2, document 1.3, page 6;
- (iii) C-HQT-HQD-0023, HQT-2, document 1, page 19, figure 11;
- (iv) C-HQT-HQD-0023, HQT-2, document 1, page 10, figure 4;
- (v) C-HQT-HQD-0049, HQT-4, document 3, page 15, lignes 10 à 18.

### Préambule :

- (i) « *Under the proposed plan, the “I” and “X” factors would have to be set according to the process adopted by the Régie. An expanded definition of operating costs under management’s control would be included under the formula, and include amortization, taxes and corporate expenses, even though not directly controllable by HQD.* » (Nous soulignons)
  - (ii) « *The recovery of capital expenses (amortization) and the return on capital (debt and equity) are based on the forecasted cost of service. Capital projects will be approved as they are under current filing procedures for large and small projects. The impact of HQT’s capital expenditures would be reflected in rates by adjusting corporate fees, amortization, taxes and the return on rate base to correspond to changes in Rate Base each year as the non-parametric nature of HQT’s CAPEX does not readily accommodate an I-X program.* » (Nous soulignons)
  - (iii) La figure 11 montre que les charges d’amortissement du Transporteur sont particulièrement stables depuis 2010.
-

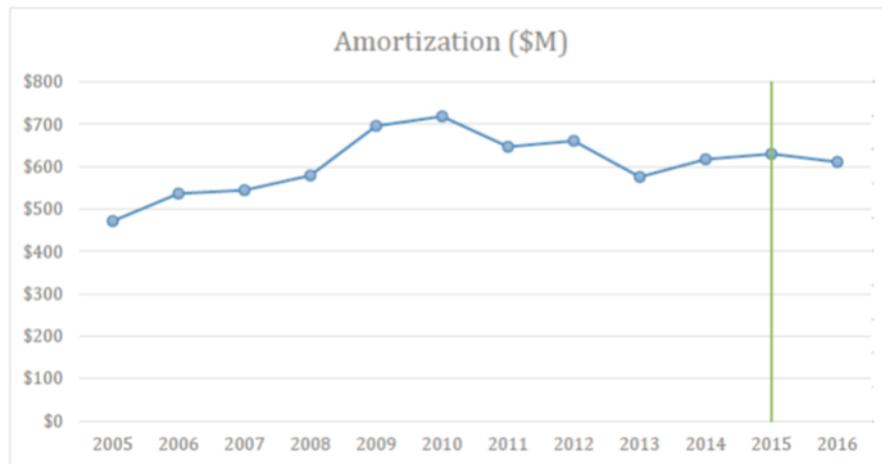
Figure 11: HQT Amortization 2007-2016



Data Source<sup>25</sup>

- (iv) La figure 4 montre que les charges d'amortissement du Distributeur sont relativement stables depuis 2010 mais que leur variabilité est plus grande que celle du Transporteur à la référence (iii).

Figure 4: HQD Amortization 2005-2016



Data Source<sup>18</sup>

- (v) « 10.3 Please confirm that, due to the large size of HQT's system, capex volatility doesn't necessarily translate into volatile amortization expenses, return on rate base, capital cost, or total cost.

**R10.3**

**Concentric has not suggested that capital spending is volatile or that such volatility would translate into volatile amortization expenses, return on rate base, capital cost or total cost. Concentric's point is that fluctuations in levels of**

***capital expenditures can lead to patterns of cost recovery that are incompatible with "I-X" revenue trajectories.*** » (Nous soulignons)

### **Demandes pour CEA**

- 2.1** Veuillez expliquer que, selon la référence (ii), la « *non-parametric nature of HQT's CAPEX does not readily accommodate an I-X program* » alors que la nature non paramétrique des dépenses d'investissements du Distributeur permet une approche I-X, selon la référence (i). Veuillez indiquer avec chiffres à l'appui les différences entre la problématique du Transporteur et celle du Distributeur en cette matière.
- 2.2** Étant donné que la variabilité des dépenses d'amortissement du Transporteur est moins grande que celle du Distributeur depuis 2010 (références (iii) et (iv)), et que l'expert considère que les dépenses d'amortissement du Transporteur ne sont pas volatiles (référence (v)), veuillez justifier que l'expert recommande d'inclure les dépenses d'amortissement dans la formule I-X dans le cas du Distributeur, à la référence (i), mais qu'il recommande le contraire dans le cas du Transporteur, à la référence (ii).
- 2.3** Veuillez justifier que l'expert recommande d'inclure les taxes et les frais corporatifs dans la formule I-X dans le cas du Distributeur à la référence (i) mais qu'il recommande le contraire dans le cas du Transporteur, à la référence (ii).

### **MODÈLE DES GESTION DES ACTIFS**

#### **3. Références :**

- (i) C-HQT-HQD-0095, HQT-2, document 1.3, page 4;
- (ii) Asset Health Indices - A utility industry necessity, Deloitte for Canadian Electrical Association, page 6:

<http://www.electricity.ca/media/Analytics/AssetHealthIndex2014.pdf> :

#### **Préambule :**

- (i) « *As noted above, HQT has recently introduced a new MGA designed to more fully utilize transmission assets for their useful life. This model is still being refined but is causing HQT to spend more on maintenance in an effort to maximize the reliable use of existing transmission facilities over their entire service life, thus creating upward pressure on OPEX. It is Concentric's understanding that the MGA allows HQT to evaluate the probability and impact of potential equipment failures, and create optimized*

*levels of asset maintenance expenditures and the lowest long-term cost for customers.* » (Nous soulignons; notes de bas de page omises)

- (ii) « **Can maintenance activities be optimized to reduce overall expenditures?** *If asset failures can be predicted before they happen, and work schedules can be given a month or two in advance, overtime should be reduced, emergency repairs are minimized, and costs will be reduced. Many examples can be provided where expenditures have been reduced by up to 20% or more through installing rigorous asset management processes.* » (Nous soulignons)

#### **Demandes pour CEA :**

- 3.1** Veuillez démontrer, avec références à l'appui, l'expertise de l'expert en matière de gestion des actifs (« *asset management* »).
- 3.2** Veuillez fournir les références des documents consultés par l'expert pour établir sa compréhension du MGA du Transporteur, telle que mentionnée à la référence (i).
- 3.3** Veuillez démontrer que le MGA, selon l'affirmation de l'expert à la référence (i), entraîne des niveaux optimisés (au sens mathématique du terme) de dépenses en gestion des actifs et assure un coût minimal à long terme pour les clients.
- 3.4** Selon l'expérience de l'expert en matière de gestion des actifs, veuillez commenter la conclusion de la référence (ii) suite à une consultation faite auprès d'entreprises de distribution et de transport canadiennes.
- 3.5** Veuillez indiquer comment le MRI recommandé par l'expert pour le Transporteur peut tenir compte du fait que le MGA pourrait entraîner des réductions de dépenses de maintenance tel qu'il a été observé dans l'étude de la référence (ii).

### **INDICATEURS DE PERFORMANCE**

#### **4. Références :**

- (i) C-HQT-HQD-0108, HQT-3, document 1.2, page 10;
- (ii) A-0108, Notes sténographiques du 21 septembre 2016, pages 42 à 45.

#### **Préambule :**

- (i) « *Proposition, en phase 3, d'un nombre restreint d'indicateurs, parmi ceux déjà retenus par la Régie selon les critères suivants : [...].* »
- (ii) Le Distributeur fournit, en phase 1, une liste d'indicateurs de performance qui pourraient être considérés dans son MRI.
-

**Demande :**

- 4.1 Veuillez fournir, comme l'a fait le Distributeur à la référence (ii), la nature des indicateurs de performance qui sont envisagés pour le MRI du Transporteur.

**DETERMINATION DU FACTEUR DE PRODUCTIVITÉ « X »**

**5. Références :**

- (i) C-HQT-HQD-0095, HQT-2, document 1.3, page 9;
- (ii) C-HQT-HQD-0095, HQT-2, document 1.3, page 13;
- (iii) C-HQT-HQD-0097, HQT-3, document 1.1, page 9;
- (iv) C-HQT-HQD-0108, HQT-3, document 1.2, page 9;
- (v) R-3903-2014, B-0008, HQT-3, document 1, page 18;
- (vi) R-3903-2014, B-0008, A-0035, Décision D-2015-017, page 26, paragraphe 66.

**Préambule :**

- (i) « *For reasons described in Section 5 of Concentric's Initial Report (HQT-2, Document 1), the productivity or "X" factor should be established by the Régie with judgment being a major, if not primary, determinant. This is particularly appropriate for HQT as there appears to be an insufficient number of "comparable" transmitters upon which to produce a statistically valid productivity or benchmarking study.* » (Nous soulignons)
  - (ii) « *Concentric does not recommend that "X" be established for HQT through the development of a productivity study because there are so few comparable transmission companies. Rather, Concentric recommends reliance on informed judgment which may include results from other utility productivity studies and HQT's actual productivity trends to determine the prospects for future efficiency gains.* » (Nous soulignons)
  - (iii) « *En ce qui a trait au facteur de productivité (X), selon la recommandation de leurs experts, le Transporteur propose l'approche du jugement pour fixer le facteur de productivité en se basant sur ses gains d'efficacité historiques et différents exercices de balisage.* » (Nous soulignons)
  - (iv) « *Absence de comparables pour la production d'une étude de productivité multifactorielle ou de balisage pour le Transporteur.* »
-

- (v) « À ce titre, en plus des explications fournies à l'égard de ses efforts d'efficacité accomplis et envisagés décrits dans les sections qui précèdent, le Transporteur réitère que l'indicateur composite présenté à la section suivante demeure de loin la mesure la plus appropriée et probante de l'ensemble de ses efforts d'efficacité.  
[...]  
Les entreprises canadiennes de services publics d'électricité faisant généralement face à l'obligation d'investir pour palier au vieillissement de leur parc d'actifs, la comparaison entre elles est ainsi plus valable que celle qui serait établie en ajoutant les investissements en croissance, ces derniers pouvant varier considérablement d'une entreprise à l'autre. »
- (vi) « [66] La Régie reconnaît l'utilité de l'indicateur composite en tant que mesure de l'efficacité du Transporteur. Elle est également d'avis que les indicateurs retenus à cette fin par le Transporteur sont adéquatement définis et permettent de répondre à ce besoin. Elle reconnaît de plus la pertinence de cet indice qui, dans un contexte de balisage, permet au Transporteur de positionner les résultats de ses actions structurantes dans une perspective historique par rapport à ses pairs. La Régie prend enfin note de la disposition du Transporteur à rendre plus actuel cet indice par l'intégration de ses propres résultats de l'année historique en termes de coûts et de fiabilité. » (Nous soulignons)

## **Demandes**

- 5.1** Veuillez identifier les quelques « *few comparable transmission companies* » dont il est question à la référence (ii).
- 5.2** Veuillez indiquer le nombre minimal de compagnies comparables qui serait nécessaire pour que l'expert considère qu'il y a suffisamment de transporteurs comparables, dans le contexte de la référence (i).
- 5.3** Veuillez fournir la liste des études de productivité que l'expert envisage à la référence (ii).
- 5.4** Veuillez fournir la liste des exercices de balisage que le Transporteur envisage à la référence (iii).
- 5.5** Veuillez concilier les informations des références (i), (ii), (iii), (v) et (vi) sur la présence d'études de productivité et de balisage et l'information de la référence (iv) sur l'absence de telles études.
- 5.6** Veuillez concilier l'information des références (i), (ii) et (iv) sur l'insuffisance des comparables et celle des références (v) et (vi) sur l'indicateur composite qui serait approprié et probant pour comparer l'efficacité du Transporteur avec ses pairs canadiens.
-