

RÉPONSES AUX QUESTIONS DE OPG

PART I: Questions pertaining to general matters with regard to the HQ application.

Q1. a) Please confirm that the term of the current application is for calendar year 2001 only.

R1.a) Les tarifs approuvés suite à la présente cause seront en vigueur jusqu'à ce qu'ils soient modifiés par la Régie de l'énergie conformément à la *Loi sur la Régie de l'énergie*.

Q1. b) Please indicate TransEnergie's (TE) plan for seeking approval of transmission rates beyond 2001.

R1.b) TransÉnergie n'a aucun plan d'arrêté à ce stade-ci.

PART II: Questions pertaining to the methodology and assumptions used by TE in its derivation of Total Transfer Capabilities (TTC) and Available Transfer Capabilities (ATC).

Q1. With respect to the derivation of TTC and ATC:

- a) Please confirm that the methodology and general assumptions employed by TE to derive these quantities for its transfer paths are consistent with the principles and guidelines developed by NERC in its June 1996 "Available Transfer Capability Definitions and Determination" reference document (including the changes related to the definition of the Capacity Benefit Margin (CBM) and the Transmission Reliability Margin (TRM) recommended by the NERC ATC Subcommittee earlier this year); and,

R1a) Oui, les principes sur lesquels sont basés les calculs des TTC et des ATC de TÉ sont conformes aux recommandations du NERC.

Q1. With respect to the derivation of TTC and ATC:

- b) If there are material differences from the NERC methodology, please identify these differences and TE's rationale for adopting a different approach.

R1b) Bien que la pratique à TransÉnergie respecte les principes édictés par le NPCC, une distinction existe à propos de l'un d'entre eux: TransÉnergie ne coordonne pas les calculs ni les résultats de ses capacités de transfert avec les autres réseaux.

La recommandation du NERC se justifie par le fait que le réseau américain est fortement maillé et constitué de plusieurs réseaux synchronisés entres eux. Cependant, toutes les interconnexions de TransÉnergie avec les réseaux hors Québec sont asynchrones et radiales.

Q2. For the calculation of TTC, please detail TE's assumptions and philosophy for the following aspect:

- a) TTC established for supplying internal load vs. those established for interchange purposes;

R2a) Il n'y a pas de calculs de TTC qui soient faits pour l'alimentation de la charge locale. Par ailleurs, la détermination des TTC pour les échanges avec les réseaux voisins ainsi que les limites de transit internes pour l'alimentation de la charge sont évaluées selon les mêmes critères.

Q2. For the calculation of TTC, please detail TE's assumptions and philosophy for the following aspect:

b) TTC for long term purposes (e.g. such as using standard ambient conditions) vs. short term purposes (e.g. such as using real-time ambient conditions);

R2b) Les calculs des TTC sont basés sur des simulations prévisionnelles de réseau faites à partir d'écoulements de puissance qui représentent un portrait des conditions anticipées du réseau de transport. Pour les calculs à long terme, il s'agit essentiellement des prévisions et des conditions anticipées sur le réseau. À très court terme, l'état réel du réseau est davantage pris en compte avec des prévisions court terme.

Q2. For the calculation of TTC, please detail TE's assumptions and philosophy for the following aspect:

c) Use of Special Protection Systems (SPS) to enhance TTC, especially as related to radial hydroelectric units such as those isolated from Ontario to Quebec or from Quebec to Ontario, and interconnections with New York, New England and New Brunswick;

R2c) Les calculs des TTC sont basés sur des simulations prévisionnelles de réseau faites à partir d'écoulements de puissance qui représentent un portrait des conditions anticipées du réseau de transport. Pour les calculs à long terme, il s'agit essentiellement des prévisions et des conditions anticipées sur le réseau. À très court terme, l'état réel du réseau est davantage pris en compte avec des prévisions court terme.

Q2. For the calculation of TTC, please detail TE's assumptions and philosophy for the following aspect:

d) System dispatch assumptions used in the calculation of TTC (i.e. assuming worst case, typical, or customized scenarios);

R2d) Les calculs des TTC sont basés sur des simulations prévisionnelles de réseau faites à partir d'écoulements de puissance qui représentent les différents portraits des conditions du réseau.

L'aiguillage et les limites de puissance active et réactive des groupes sont considérés de façon réaliste pour les conditions de réseau simulées car celles-ci affectent les valeurs des TTC.

La configuration du réseau interconnecté doit être représentative des conditions anticipées en considérant les indisponibilités planifiées ou forcées des équipements de production et de transport.

Q2. For the calculation of TTC, please detail TE's assumptions and philosophy for the following aspect:

e) Frequency of re-calculation, for planning purposes and for operating purposes; and,

R2e) Les TTC sont calculés aux fréquences suivantes:

- aux heures, pour la journée courante;
- à partir de 16H00, tous les jours pour le lendemain;
- aux jours ouvrables, pour les dix (10) jours suivants;
- aux semaines, pour les quatre (4) semaines calendrier suivantes;
- aux six (6) mois, pour les 12 mois suivants.

Q2. For the calculation of TTC, please detail TE's assumptions and philosophy for the following aspect:

f) Consideration of conditions and constraints external to the TE transmission system.

R2f) Voir réponse à la question 1b) précédente.

Q3. For the transfer paths listed in HQT-3 Document 1 Annexe 1:

- a) (i) Please provide the information under each column of Table A presented below. Please breakdown the transfer paths to the same level of detail as provided in Annexe 1. Please provide comments on the variability of the calculated ATC and the associated factors in the rightmost column.

Table A: Transfer Capabilities into Quebec: Normal Summer Peak Conditions (30 degree C ambient temperature; typical peak dispatch; all transmission facilities in-service)

Path	TTC	Limiting Contingency	Limiting Element	CBM (i)	TRM (ii)	Existing Contracts (iii)	ATC	Comments on ATC Variability
ALCAN New Brunswick NEPOOL-I NEPOOL-II VELCO Citizen Util NYPA HydroOne Beau-Chat CRT- NiagMo Maclaren Churchill Falls								

Notes:

- i) Capacity Benefit Margin as defined by NERC (or TE's equivalent), in MW
- ii) Transmission Reliability Margin as defined by NERC (or TE's equivalent), in MW
- iii) Transfer capability reserved for existing contracts.

- a) (ii) in the same format, please provide, for paths with existing firm contracts, the associated expiry dates of these contracts and the implication on the associated ATC following their expiration.

R3a) Les informations demandées concernent essentiellement les calculs des ATC sur les chemins ouverts au marché de gros. Ces informations sont considérées comme stratégiques du point de vue commercial. Afin de ne privilégier aucun des intervenants oeuvrant dans le marché de l'énergie, ce type d'information n'est disponible que via le site OASIS de TransÉnergie. Ce site est accessible à l'adresse internet suivante: <http://www.transenergie.com/oasis>.

Q3. For the transfer paths listed in HQT-3 Document 1 Annexe 1:

- b) Please provide the same information as requested for Table A for Transfer Capabilities out of Quebec under Normal Summer Peak Conditions (30 degree C ambient temperature).

Path	TTC	Limiting Contingency	Limiting Element	CBM (i)	TRM (ii)	Existing Contracts (iii)	ATC	Comments on ATC Variability
ALCAN New Brunswick NEPOOL-I NEPOOL-II VELCO Citizen Util NYPA HydroOne Beau-Chat CRT-NiagMo Maclaren Churchill Falls								

R3b) Voir réponse à la question 3.a) précédente.

Q3. For the transfer paths listed in HQT-3 Document 1 Annexe 1:

- c) Please provide the same information as requested for Table A for Transfer Capabilities into Quebec under Normal Winter Peak Conditions (0 degree C ambient temperature).

Path	TTC	Limiting Contingency	Limiting Element	CBM (i)	TRM (ii)	Existing Contracts (iii)	ATC	Comments on ATC Variability
ALCAN New Brunswick NEPOOL-I NEPOOL-II VELCO Citizen Util NYPA HydroOne Beau-Chat CRT- NiagMo Maclaren Churchill Falls								

R3c) Voir réponse à la question 3.a) précédente.

Q3. For the transfer paths listed in HQT-3 Document 1 Annexe 1:

- d) Please provide the same information as requested for Table A for Transfer Capabilities out of Quebec under Normal Winter Peak Conditions (0 degree C ambient temperature).

Path	TTC	Limiting Contingency	Limiting Element	CBM (i)	TRM (ii)	Existing Contracts (iii)	ATC	Comments on ATC Variability
ALCAN New Brunswick NEPOOL-I NEPOOL-II VELCO Citizen Util NYPA HydroOne Beau-Chat CRT- NiagMo Maclaren Churchill Falls								

R3d) Voir réponse à la question 3.a) précédente.

Q3. For the transfer paths listed in HQT-3 Document 1 Annexe 1:

- e) If the methodology or assumptions employed by TE for calculating the ATC above are different from those developed by NERC (i.e. as referenced in Question 1a above), please repeat steps (a), (b), (c) and (d) above using the NERC methodology.

R3e) Voir réponse aux questions 1a) et b) précédentes.

Q4. Because of the interdependency between TTC and the operating conditions such as unit dispatch and switchyard configuration, the calculation of ATC for the Beauharnois-Chateauguay-Cedars Complex is complex (as noted in HQT-3 Document 1 Annexe 1 Section IX).

- a) What principles and criteria has TE adopted for determining how this system would be operated in consideration of the various transfer requirements?

R4a) Le complexe Beauharnois-Châteauguay-Les Cèdres (BCC) s'ouvre sur trois chemins pour les transactions vers les réseaux voisins HQT-LAW (vers l'Ontario), HQT-CRT (vers New York) et HQT-MASS (vers New-York). Sur le chemin HQT-LAW on ne peut aiguiller que des groupes de la centrale Beauharnois, jusqu'à concurrence de la capacité des équipements de transport de l'interconnexion (800 MW). Sur le chemin HQT-CRT on peut aiguiller des groupes de Les Cèdres ou de Beauharnois jusqu'au total de la ligne d'interconnexion, soit 325 MW. Sur le chemin HQT-MASS, on peut aiguiller des groupes de Beauharnois et utiliser les convertisseurs à courant continu de Châteauguay jusqu'au total des équipements de transport, soit 1800 MW.

Comme ces limites individuelles sont impossibles simultanément, Trans Énergie calcule des valeurs de transfert globales et l'impact entre ces chemins afin de fournir aux clients des capacités réalisables en tout temps, en particulier lorsque des équipements de transport ou de production sont indisponibles. Ainsi, la valeur affichée considère les contraintes de transport et celles de production aiguillable. Un schéma montrant les possibilités de transfert sur chaque chemin est mis à jour à chaque fois qu'une contrainte est modifiée. Les valeurs de TTC et de ATC ainsi que ce schéma sont affichés dans OASIS. Après la confirmation d'une réservation, l'ATC d'un chemin est réduit et peut affecter l'ATC des autres chemins. Le schéma permet d'évaluer cet impact.

Q4. Because of the interdependency between TTC and the operating conditions such as unit dispatch and switchyard configuration, the calculation of ATC for the Beauharnois-Chateauguay-Cedars Complex is complex (as noted in HQT-3 Document 1 Annexe 1 Section IX).

b) How much lead-time are affected parties given with respect to the available ATC?

R4b) Bien que normalement planifiés un an d'avance les retraits d'équipements qui affectent fortement les TTC/ATC sont confirmés au moins dix (10) jours avant le

début des travaux; c'est le cas des lignes, transformateurs et convertisseurs à courant continu.

Les retraits des groupes de Beauharnois et de Les Cèdres sont aussi planifiés plusieurs mois d'avance. Cependant, des retraits de courte durée sont acceptés jusqu'à deux jours ouvrables avant le début des travaux.

La mise à jour des TTC/ATC dans OASIS est effectuée à tous les jours où un changement est effectué, et n'affecte que l'horizon de deux jours et plus, le lendemain étant maintenu constant, sauf en cas de retrait en urgence ou d'événement.

Q4. Because of the interdependency between TTC and the operating conditions such as unit dispatch and switchyard configuration, the calculation of ATC for the Beauharnois-Chateauguay-Cedars Complex is complex (as noted in HQT-3 Document 1 Annexe 1 Section IX).

c) Other than for system emergencies or transmission outage reasons, could the ATC change once it has been posted on the OASIS? If yes, please list the circumstances under which it would change? How soon would the affected parties be notified of the change?

R4c) Les retraits majeurs sont affichés plusieurs mois d'avance. Les dates peuvent être ajustées en coordination avec Hydro ONE, IMO ou NYISO. Cette coordination s'effectue sur un horizon de plus de 10 jours.

Cependant, les retraits de courte durée de groupes ou de disjoncteurs à la centrale Beauharnois ne sont pas tous planifiés, il y a donc des changements des TTC/ATC de l'ordre de 50 à 200 MW jusqu'à deux jours avant le début des travaux. Cet impact peut être sur un des trois chemins ou, tout en n'affectant pas le maximum individuel de chaque chemin, le total simultané des trois chemins peut être réduit.

Q5. a) Please confirm that, other than those paths identified in HQT-3 Document 1 Annexe 1, the internal transmission system in Quebec is generally uncongested and imposes no restrictions to transfers between interconnection points under normal conditions with all

facilities in service. If, limitations do exist, please provide a detailed description of these limitations.

R5a) Tel qu'il appert de la pièce HQT-3, documents 1 et 2, le réseau de transport d'Hydro-Québec n'est généralement congestionné en condition normale d'exploitation lorsque tous les équipement sont en service. De ce fait, aucune restriction ne prévaut pour les échanges via les interconnexions.

Q5. b) Do the transmission reinforcements identified in this application improve the transfer capability of, or between, the identified transfer paths covered in Annexe 1? If yes, please provide details.

R5b) Non.

Q6. a) For isolated and switchable radial generating units such as those connected from Ontario to Quebec or vice versa, are there special requirements in terms of their contracted operation (e.g. minimum connected time) as compared to native generating units connected within the TE system?

R6a) Non.

Q6. b) If there are such special requirements, what is the basis for them? Are these special requirements applied to all producers on the same basis, or on a case-by-case basis?

R6b) N/A

PART III: Questions pertaining to non-discriminatory access to the TE System and fair treatment of market participants in TE's operation and management of its transmission system.

Q1. Please explain how TE's proposed transmission tariff meets the goal of "open and comparable access" as stated in HQT-10 Document 4, page 3.

R1. Les Tarifs et Conditions du service de transport de TransÉnergie ont été élaborés sur la base de l'Open Access Transmission Tariff issu de l'ordonnance 888 de la FERC. Il en constitue l'adaptation au contexte du Québec et présente très peu de différences par rapport aux tarifs de même type employés aux Etats-Unis. Or, comme son nom l'indique, ce tarif a été élaboré dans le but d'assurer un accès comparable au réseau de transport pour tous les participants admissibles. Les modifications proposées continuent dans le même sens et n'apportent pas de modifications majeures aux Tarifs et Conditions par rapport au contrat actuel. Le tarif conservera ainsi toutes ses dispositions quant à l'accessibilité du réseau et aux règles de traitement équitable des clients du service de transport.

Q2. Generally, in markets where concern about market dominance exists, other approaches for ensuring fair access to transmission system other than assignment of short term or long term transmission rights have been considered and adopted.

a) TE is proposing a "first come, first served" transmission capacity reservation system. Has TE considered other reservation methods?

R2a) TransÉnergie n'a pas évalué d'autre système de réservation que le système "premier arrivé, premier servi" qui est utilisé dans le "Open Access Transmission Tariff". Ce système permet un traitement équitable de tous les clients des services de transport point-à-point, tout en assurant de desservir adéquatement tous les clients de charge locale.

Q2. Generally, in markets where concern about market dominance exists, other approaches for ensuring fair access to transmission system other

than assignment of short term or long term transmission rights have been considered and adopted.

- b) Did TE consider reservation methods employed by other jurisdictions similar to TE? If yes, please identify these jurisdictions and the reservation methods they employ.

R2b) Il n'y a pas en Amérique du Nord d'autres entités suffisamment semblables à TransÉnergie pour justifier une comparaison directe des systèmes de réservation de transport. TransÉnergie emploie un système de réservation utilisé par un grand nombre de transporteurs nord-américains et reconnu par la FERC et les comités du NERC. Il n'y a donc pas de transporteur spécifique qui a fait l'objet d'une analyse comparative particulière.

Q2. Generally, in markets where concern about market dominance exists, other approaches for ensuring fair access to transmission system other than assignment of short term or long term transmission rights have been considered and adopted.

- c) What is the rationale for TE deciding on its proposed methodology?

R2c) Le réseau de TransÉnergie est doté d'interconnexions à courant continu qui conviennent particulièrement bien au concept de chemin ("Contract path") soutenu par le "Open Access Transmission Tariff" et le système de réservation OASIS. Les transits y sont en effet contrôlables en quantité et en direction. De plus, cette méthode de réservation était la seule méthode généralement acceptée par l'industrie lors de l'ouverture du réseau de transport en mai 1997. Elle demeure encore la méthode la plus utilisée même si de nouvelles approches sont apparues depuis. Certaines d'entre-elles reposent toutefois sur l'opération d'un marché de l'électricité qui n'existe pas au Québec. Cette éventualité a d'ailleurs été examinée par le gouvernement du Québec en 1999.

Q3. In proposing its reservation method, what measures has TE included in its tariff and its use of the OASIS system (e.g. the level and timeliness of information provided to the market participants) to ensure that non-

discriminatory access is afforded to all market participants in light of HQ-Production's dominant role in the Quebec market?

R3. TransÉnergie observe dans toutes ses actions pour le service de transport les principes de la séparation fonctionnelle. Ainsi, le client marchand Hydro-Québec soit le Groupe Production, est traité sur un même pied que les autres clients du transport et a accès en même temps aux mêmes informations. Les Tarifs et Conditions du service de transport, ainsi que les dispositions d'utilisation du système OASIS sont appliqués au client Groupe Production Hydro-Québec de la même manière qu'aux autres clients. Les réservations de transport pour le service point à point s'effectuent par le même site OASIS, en suivant les mêmes procédures. Toutes les dispositions des *Tarifs et Conditions* du service de transport s'appliquent également à tous les clients, y compris le client Groupe Production Hydro-Québec.

Q4. Please provide actual monthly utilization statistics for the Point-to-Point transmission capacity reservations of the TE interconnections (paths as identified in HQT-3 Document 1 Annexe 1) for 1998, 1999, and 2000. The information should be separated into transfers into Quebec and transfers out of Quebec, for each of the identified paths. For the two types of transfers (i.e. into Quebec and out of Quebec) and for each path, please provide monthly statistics on:

a) MW blocks, and the names of the associated parties, reserved under the Long Term Firm Point-to-Point Service;

R4a) Seul le Groupe Production Hydro-Québec a fait des demandes de réservation pour le service point-à-point de long terme. Les Conventions de service conclues entre le Groupe Production Hydro-Québec (auparavant le Groupe Services énergétiques) et TransÉnergie pour les années 1999 et 2000 sont énumérées en réponse à la question 35.1 de l'intervenant RNCREQ.

Q4. Please provide actual monthly utilization statistics for the Point-to-Point transmission capacity reservations of the TE interconnections (paths as identified in HQT-3 Document 1 Annexe 1) for 1998, 1999, and 2000. The information should be separated into transfers into Quebec and transfers out of Quebec, for each of the identified paths. For the two

types of transfers (i.e. into Quebec and out of Quebec) and for each path, please provide monthly statistics on:

- b) MW blocks, and the names of the associated parties, reserved under the Short Term Firm Point-to-Point Service;

R4b) L'information demandée est continuellement mise-à-jour sur le système OASIS auquel ont accès tous les clients du service de transport. On y retrouve l'ensemble des demandes de réservations présentant l'un ou l'autre des 15 statuts possibles, dont: demande reçue, acceptée, confirmée, mise en attente, retirée, mise sous étude, etc. Également, les demandes pour le service de court terme incluent des demandes de service horaire, quotidien, hebdomadaire et mensuel. Les demandes peuvent être ferme ou non ferme. Le système OASIS, qui est un produit standardisé dans l'industrie, ne permet pas de faire facilement les compilations qui seraient requises pour tenter de répondre à cette demande d'information. Des ressources informatiques et du temps seraient requis pour ce faire. De plus, la question est imprécise. Par exemple, veut-on éliminer les chevauchements de période entre une réservation débutant dans un mois et se terminant dans l'autre, débutant dans une semaine et se terminant dans l'autre, etc. L'intervenant devrait préciser la nature de l'information recherchée avant que les ressources requises pour y répondre soient engagées, s'il y a lieu.

Q4. Please provide actual monthly utilization statistics for the Point-to-Point transmission capacity reservations of the TE interconnections (paths as identified in HQT-3 Document 1 Annexe 1) for 1998, 1999, and 2000. The information should be separated into transfers into Quebec and transfers out of Quebec, for each of the identified paths. For the two types of transfers (i.e. into Quebec and out of Quebec) and for each path, please provide monthly statistics on:

- c) MW blocks, and the names of the associated parties, reserved under the Short Term Non-Firm Point-to-Point Service; and,

R4c) Voir réponse à la question précédente.

Q4. Please provide actual monthly utilization statistics for the Point-to-Point transmission capacity reservations of the TE interconnections (paths as

identified in HQT-3 Document 1 Annexe 1) for 1998, 1999, and 2000. The information should be separated into transfers into Quebec and transfers out of Quebec, for each of the identified paths. For the two types of transfers (i.e. into Quebec and out of Quebec) and for each path, please provide monthly statistics on:

d) MW of transfer capacity available but not reserved.

R4d) Voir réponse aux deux questions précédentes. De plus, la capacité disponible varie constamment, notamment selon tous les chemins, toutes les périodes de temps considérées (horaire, quotidien, hebdomadaire et mensuel) et selon que la capacité disponible est ferme ou non ferme.

Q5. With a number of large interconnection contracts terminating in 2001, as discussed in HQT-4 Document 1 Section 1.4:

a) What is TE's forecast of the transfer capabilities that would be made available when these contracts expire?

R5a) Depuis mai 1997, TransÉnergie offre, conformément au *Contrat du service de transport d'Hydro-Québec pour l'accessibilité à son réseau*, un accès non discriminatoire à ses capacités de transfert, lesquelles sont définies aux pièces HQT-3, Document 1, Annexe 1 pages 1 à 18.

Les modifications proposées aux *Tarifs et conditions* n'ont aucun impact sur l'accessibilité non discriminatoire au réseau de transport, tel qu'il appert des pièces HQT-11, documents 1 et 2.

En conséquence, les disponibilité de transfert liées aux contrats long terme existants seront accessibles dès leur terminaison lesquelles sont définies aux pièces HQT-4, document 1, page 15 de 22, lignes 5 à 10. Les capacités de transfert alors disponibles seront fonction des capacités de transfert du réseau et des réservations accordées pour la fourniture du service de transport.

Les capacités de transfert disponible sont rendues public de façon non discriminatoire via le site OASIS de TransÉnergie.

Q5. With a number of large interconnection contracts terminating in 2001, as discussed in HQT-4 Document 1 Section 1.4:

b) When would these capabilities be made available on the OASIS (i.e. please provide the specific dates)?

R5b) Ces capacités sont présentement affichées sur le site OASIS de TransÉnergie . Voir également la réponse à la question PART III 5.c) suivante.

Q5. With a number of large interconnection contracts terminating in 2001, as discussed in HQT-4 Document 1 Section 1.4:

c) What is the reservation process being proposed by TE to allocate these capabilities?

R5c) Selon l'article 2.2 des *Tarifs et Conditions*, le client du service de transport dispose d'un droit de renouvellement de ses contrats fermes d'un an ou plus pourvu qu'il en avise le transporteur au plus tard soixante jours avant la fin du contrat. Dès que le délai prévu sera expiré, si certains des contrats existants ne font pas l'objet d'une demande de renouvellement par le client, toute capacité ainsi libérée pourra être réservée par tout client du service de transport vis OASIS, conformément aux dispositions des *Tarifs et Conditions*.

Q5. With a number of large interconnection contracts terminating in 2001, as discussed in HQT-4 Document 1 Section 1.4:

d) Does HQ-Production have first right of refusal with regard to these capabilities?

R5d) Voir réponse à la question précédente.

Q5. With a number of large interconnection contracts terminating in 2001, as discussed in HQT-4 Document 1 Section 1.4:

e) Are there mechanisms for reselling reserved but unused transfer capabilities? If yes, what are the steps of this process, the roles and responsibilities of TE and the reseller, and the pricing principles adopted to ensure that the reselling process is fair to all and

consistent with the goals and principles presented in HQT-10 Document 4, page 3.

R5e) Pour toute capacité ferme réservée par un client, celle-ci est remise à la disponibilité de tous les clients du service de transport sous forme de capacité disponible non ferme par TransÉnergie, si le client du service ferme ne lui transmet pas de programmes pour utiliser cette capacité dans les délais prévus au Contrat. Cependant, selon les règles acceptées dans l'industrie, le client du service ferme dispose en tout temps du droit de transmettre un programme prévoyant l'utilisation de sa capacité ferme réservée et le transporteur doit faire les meilleurs efforts possibles pour lui permettre de réaliser le programme soumis, compte-tenu toutefois des délais impliqués.

Également, tout client du service de transport peut revendre à un autre client admissible tout ou partie de ses droits en vertu de sa convention de service, conformément à l'article 23 des *Tarifs et Conditions* et le système OASIS peut être utilisé à cette fin.

Q6. What is the nature of the changes being made to the revised Code of Conduct? When will the revised Code of Conduct be made available?

R6. Voir la pièce HQT-2, document 5.

Q7. Has TE considered either establishing a committee similar to the Network Operating Committee, or expanding the scope of the existing Network Operating Committee, to deal with market issues of concern to Point-to-Point Service customers.

R7. Le Comité d'exploitation du réseau auquel fait référence l'article 35.3 des *Tarifs et Conditions* a pour objectif d'établir la coordination des critères d'exploitation pour les clients du service en réseau intégré. TransÉnergie n'a donc pas utilisé ce Comité pour répondre aux besoins des clients du service point-à-point.

TransÉnergie discute avec sa clientèle du service point-à-point selon les besoins pour répondre aux demandes de celle-ci qui ne peuvent être adressées directement via OASIS.

PART IV: Questions pertaining to fair pricing of TE's services.

Q1. Please elaborate on the discussion of discounts covered in HQT-10 Document 1, Page 27, and HQT-10 Document 4 Page 11 and Page 17 as related to:

a) The objectives, principles, and process being proposed for providing rate discounts for Point-To-Point Services.

R1a) Les conditions de marché permettent de déterminer si les tarifs de transport de point à point de court terme (prix maxima prévus aux *Tarifs et conditions*) peuvent devenir ou non un obstacle à la réalisation d'une transaction donnée. Les rabais permettent au transporteur de fixer le prix du transport près de sa valeur économique c'est-à-dire la différence entre la valeur de l'énergie dans les marchés reliés. Ils facilitent ainsi la réalisation de transactions économiquement rentables.

En ayant la possibilité d'offrir des rabais sur les services de transport de court terme, le transporteur encourage l'utilisation de la capacité de transport disponible à court terme et ce, à l'avantage de l'ensemble de la clientèle utilisant un service de transport à long terme, soit la charge locale, le service en réseau intégré et le service de point à point annuel. En effet, les ventes additionnelles de transport générées par l'octroi de rabais réduisent les revenus requis annuels et par le fait même la facture des utilisateurs des services de transport de long terme.

Selon la politique de rabais qui a été proposée à la Régie, le transporteur pourra offrir des rabais différents sur des chemins menant à des points de livraisons différents, ce qui lui permettra de maintenir ses revenus de transport sur les chemins où les transactions sont déjà rentables tout en augmentant l'achalandage sur d'autres parties du réseau.

Des exigences prévues aux annexes 7 et 8 des *Tarifs et conditions* permettent d'assurer à tous les clients du

transporteur un traitement non discriminatoire lors de la fixation des rabais.

Q1. Please elaborate on the discussion of discounts covered in HQT-10 Document 1, Page 27, and HQT-10 Document 4 Page 11 and Page 17 as related to:

b) What other jurisdictions use the discounting approach being proposed by TE?

R1b) Voir réponse à la question 60 de la Régie de l'énergie.

Q1. Please elaborate on the discussion of discounts covered in HQT-10 Document 1, Page 27, and HQT-10 Document 4 Page 11 and Page 17 as related to:

c) How much lead time does TE provide to the market participants on their intention to offer discounts?

R1c) Voir réponse à la question 100.2.1 du RNCREQ.

Q1. Please elaborate on the discussion of discounts covered in HQT-10 Document 1, Page 27, and HQT-10 Document 4 Page 11 and Page 17 as related to:

d) How are the discount levels determined?

R1d) Voir réponse aux questions 42 et 43 du RNCREQ.

Q1. Please elaborate on the discussion of discounts covered in HQT-10 Document 1, Page 27, and HQT-10 Document 4 Page 11 and Page 17 as related to:

e) In the case when the user requests the discount, how does TE negotiate such a deal? Has TE considered an auction process for allocating the available short term capacities?

R1e) Tel que décrit à la pièce HQT-4 document 1, pages 15 et 16 de 22, TransÉnergie offre périodiquement via le système OASIS des rabais pour les services point-à-point de court terme. Tous les rabais affichés sur OASIS sont donc offerts simultanément à toute la clientèle des services de transit.

De plus, le système OASIS permet au client de demander un rabais pour tel service donné qui, s'il est accepté par TransÉnergie, devra être offert à l'ensemble de sa clientèle, conformément aux Tarifs et Conditions. L'objectif des rabais ainsi offerts est d'accroître les revenus de transit en maximisant les transactions, afin de réduire le coût de service supporté par l'ensemble des clients du service de transport.

TransÉnergie n'a pas considéré d'autres mécanismes de mise à l'enchère de la capacité disponible.

Q1. Please elaborate on the discussion of discounts covered in HQT-10 Document 1, Page 27, and HQT-10 Document 4 Page 11 and Page 17 as related to:

f) Are discount offers coordinated with other jurisdictions?

R1f) Non.

Q1. Please elaborate on the discussion of discounts covered in HQT-10 Document 1, Page 27, and HQT-10 Document 4 Page 11 and Page 17 as related to:

g) Are the results from the application of discounts monitored to determine whether the discount objectives have been met?

R1g) Non, car les rabais pour le service point-à-point de court terme sont généralement établis par TransÉnergie quelques jours avant le début du mois à partir de données publiées sur les prix dans les différents marchés pour lesquels des données sont disponibles, soit principalement ceux de New-York et de la Nouvelle-Angleterre.

Par la suite, lorsque la période pour laquelle des rabais ont été offerts est passée, les prix ayant eu cours dans les marchés sont connus. Il n'est pas pertinent à ce moment de comparer les transits de court terme pour lesquels des rabais sont applicables avec les prix réels ayant eu lieu dans les marchés, puisque ceux-ci sont différents des prévisions en fonction d'une multitude de facteurs, dont notamment la température, les retraits d'équipements pour fins d'entretien, les retraits

d'équipement imprévus, la disponibilité et le prix des combustibles, etc.

Q1. Please elaborate on the discussion of discounts covered in HQT-10 Document 1, Page 27, and HQT-10 Document 4 Page 11 and Page 17 as related to:

h) Does TE's projection of revenue requirements include an increased level of revenue from discounting of Point-to-Point Services? If yes, how much incremental revenue would result from this practice?

R1h) Pour l'année 2001, le transporteur prévoit que les revenus des ventes à court terme s'élèveront à 11 M\$. Ce montant est soustrait des revenus requis totaux de transport pour obtenir les revenus requis résiduels qui seront récupérés des clients de charge locale, du service en réseau intégré et du service de point à point de long terme.

Q2. Please provide on a monthly basis for 1998, 1999 and 2000,

a) The actual total MW capability offered with discounts for each of the Point-to-Point Services (i.e. Long Term Firm, Short Term Firm, and Short Term Non-Firm);

R2a) Voir réponse à la question 57 de la Régie.

Q2. Please provide on a monthly basis for 1998, 1999 and 2000,

b) The percentage of MW capability offered with discounts in relation to the total MW transfer capability available for each of the Point-to-Point Services;

R2b) Toutes les capacités disponibles à court terme (ATC) sont susceptibles d'être offertes à rabais. Il n'existe toutefois pas de données sur la part des capacités disponibles (ATC) par rapport aux capacités totales de transport (TTC) puisque ces deux composantes varient continuellement selon la période visée (heure, jour, semaine, mois) et également en fonction de la charge locale (affectée elle-même par la température) et du volume de transits sur le réseau.

Q2. Please provide on a monthly basis for 1998, 1999 and 2000,

- c) \$ value of reduced transmission revenue as result of discounting as compared to \$ value of revenue that would be received if there was no discount for the actual levels of capacity reservations?; and,

R2c) Voir réponse à la question 57 de la Régie.

Q2. Please provide on a monthly basis for 1998, 1999 and 2000,

- d) An estimate of the amount of revenue gained from discounting that otherwise would not have been received without this enticement.

R2d) Tel que précisé à la pièce HQT-10, document 1, page 27, les rabais sont accordés par le transporteur dans le but d'optimiser l'utilisation de la capacité disponible sur le réseau une fois les besoins de la charge locale satisfaits et ainsi, réduire les revenus requis résiduels payable par l'ensemble des clients du transporteur. Ces derniers ont donc intérêt à ce qu'une telle politique de rabais soit appliquée puisque les transits de court terme ne seraient fort probablement pas effectués en leur absence. Ainsi, le gain de revenus associé à l'octroi de rabais atteint vraisemblablement 100 % des revenus de court terme.

Q3. a) Of the total revenue required, how much is being allocated to Native Load and Network Integration Services, and how much to Point-to-Point Services? What is rationale for this allocation?

R3a) Le tarif de transport annuel est à la base de la répartition des revenus requis résiduels entre les clients de transport (clients de la charge locale, clients du service en réseau intégré et clients du service de point à point annuel). Ainsi, tous les clients sont facturés au même prix annuel de transport qui traduit l'ensemble des coûts moyens de transport.

La part des revenus requis assumée par les clients du service de point à point annuel, correspond à la prévision des réservations annuelles, multipliée par le tarif annuel : (3 844 MW * 75,18 \$/kW-an) = 289 M\$.

Le différentiel de revenus requis (2 385 M\$ = 2 674 M\$ - 289 M\$) est réparti parmi les clients de charge locale et du service en réseau intégré sur la base de leur part du ratio de charge.

Cette méthode de répartition des revenus requis permet d'assurer que les coûts de l'ensemble des actifs de transport sont récupérés équitablement auprès de l'ensemble de la clientèle de transport.

- Q3. b) For the revenue allocated to the Point-to-Point Services, how much is then allocated to the Long Term Services and how much to the Short Term Services? What is the rationale for this allocation?

R3b) Il n'y a pas, comme tel, d'allocation des revenus requis aux services de point à point de long et court termes.

D'une part, les clients du service de transport de long terme paient leurs réservations au tarif de transport annuel.

D'autre part, le produit des ventes à court terme permet de réduire les coûts assumés par l'ensemble des clients qui utilisent un service de transport de long terme.

- Q3. c) For the revenue allocated to the Point-to-Point Short Term Services, how much is allocated to the Short Term Firm Services and how much to the Short Term Non-Firm Services? What is the rationale for this allocation?

R3c) Compte tenu que les revenus provenant des ventes à court terme ne s'élèvent en moyenne qu'à 11 M\$ par année de 1997 à 2000 et que ces revenus ne représentent que 0,4 % des revenus requis totaux, il n'apparaît pas utile d'établir des prévisions différentes ou séparées des ventes à court terme fermes et non fermes.

- Q4. In HQT-10 Document 4 Page 13, it is noted that the long term Point-to-Point rate is based on annual peak demand (1-CP) while the short term Point-to-Point rate is based on the sum of the monthly coincidental peak (12-CP). The rationale stated in the evidence for the use of the latter is that "this more closely reflects the strong seasonal nature of electricity demand in Quebec".

- a) Please explain how employing the 12-CP method better accomplishes this objective as compared to the use of the 1-CP method.

R4a) Le réseau de transport d'Hydro-Québec est un réseau conçu de façon à répondre en tout temps aux besoins en électricité qui atteignent leur maximum en période d'hiver. En raison du caractère saisonnier de la charge sur le réseau de transport d'Hydro-Québec, on utilise la pointe annuelle comme paramètre d'allocation des coûts du transport (méthode du 1-CP). Ainsi, la méthodologie utilisée est la suivante : le tarif de transport annuel est calculé en prenant le rapport entre les revenus requis résiduels de 2 674 M\$ et la somme, d'une part, des pointes annuelles prévues des clients de charge locale d'Hydro-Québec (31 726 MW) et des clients du service en réseau intégré (0 MW) et, d'autre part, des réservations prévues pour le service de transport de point à point annuel (3 844 MW), soit 35 570 MW.

Tarif de transport annuel =

$$2\,674\text{ M\$} \div 35\,570\text{ MW} = 75,18\text{ \$/kW-an.}$$

En raison de ce même caractère saisonnier de la charge sur le réseau de transport, il n'est pas possible d'établir le tarif mensuel au douzième du tarif annuel et en même temps s'assurer que les tarifs génèrent les revenus requis résiduels.

Par exemple, si le tarif mensuel était fixé à 6,26 \$/kW-mois, soit le tarif annuel divisé par 12 mois, et que tous les utilisateurs étaient facturés à ce tarif, les revenus générés s'élèveraient à 2 086 M\$ pour un manque à gagner de 588 M\$ par rapport aux 2 674 M\$ de revenus requis résiduels.

Cette situation s'explique par le fait que la charge de transport d'Hydro-Québec, sur laquelle s'applique le tarif mensuel, présente une importante pointe hivernale alors que la charge estivale est beaucoup plus faible.

Pour tenir compte du caractère saisonnier de la charge sur le réseau de transport, les revenus requis résiduels sont divisés par la somme des pointes mensuelles de transport prévues pour les clients de charge locale et de réseau intégré, à laquelle sont ajoutées les réservations prévues pour le service de point à point. Ainsi, le tarif mensuel de transport proposé pour 2001 correspond à 8,02 \$/kW-mois, soit 2 674 M\$, 333 210 MW. En appliquant ce tarif de transport mensuel aux capacités mensuelles, l'on obtient le même niveau de revenus que l'application du tarif annuel à la capacité de transport maximale annuelle.

De plus, en optant pour cette méthode (12-CP), il en résulte un tarif mensuel qui, multiplié par douze mois, donne un prix supérieur au tarif annuel. Cela a notamment pour effet d'inciter les clients à opter pour le tarif annuel, permettant ainsi aux planificateurs du réseau de mieux tenir compte de leur présence et de faire assumer par ces derniers une part raisonnable des coûts du transport.

Ensemble des utilisateurs du réseau - 2001

Mois	(MW)	Tarif mensuel (1-CP ÷ 12 mois) (\$/kW-mois)	Revenus (M\$)	Tarif mensuel (12-CP) (\$/kW-mois)	Revenus (M\$)
Janvier	35 570	6,26	223	8,02	285
Février	33 812	6,26	212	8,02	271
Mars	31 453	6,26	197	8,02	252
Avril	27 710	6,26	173	8,02	222
Mai	24 011	6,26	150	8,02	193
Juin	22 102	6,26	138	8,02	177
Juillet	22 368	6,26	140	8,02	180
Août	22 623	6,26	142	8,02	182
Septembre	23 290	6,26	146	8,02	187
Octobre	25 957	6,26	162	8,02	208
Novembre	30 031	6,26	188	8,02	241
Décembre	34 283	6,26	215	8,02	275
Total	333 210		2 086		2 674

Q4. In HQT-10 Document 4 Page 13, it is noted that the long term Point-to-Point rate is based on annual peak demand (1-CP) while the short term Point-to-Point rate is based on the sum of the monthly coincidental peak (12-CP). The rationale stated in the evidence for the use of the latter is that “this more closely reflects the strong seasonal nature of electricity demand in Quebec”.

b) It appears that in applying the 12-CP method, the same rate is derived for each month of the year, but this rate is greater than the yearly rate divided by 12. Should the annual revenue produced by the Short Term Point-to-Point Service not be the same regardless of the method used for allocation purposes?

R4b) Voir réponse à la question IV- 4 a) de OPG.

Q5. Please provide the rationale for charging the same rate to Long and Short Term Firm Point-to-Point Service (HQT-11 Document 2 Annexe7) and Non-Firm Point-to-Point Service (HQT-11 Document 2 Annexe 8) even though the latter receives a lower level of service?

R5. Les services de transport de court terme de point à point sont offerts sur une base ferme ou non ferme et, au besoin, avec des rabais afin d’optimiser l’utilisation

du réseau. Les prix des services de court terme prévus aux annexes 7 et 8 des *Tarifs et conditions* sont donc des prix plafond auxquels peuvent s'appliquer les rabais.

Ces rabais peuvent être accordés par le transporteur sur chacun des services de transport afin d'optimiser l'utilisation de la capacité disponible sur le réseau, une fois les besoins de la charge locale satisfaits, en tenant compte de l'état de l'équilibre offre/demande. Bien que les rabais peuvent être accordés sur les services de court terme fermes et non fermes, le transporteur s'assure, à tout moment, que les prix après rabais des services fermes sont supérieurs ou égaux à ceux des services non fermes.

En fait, les services fermes et non fermes ne sont pas en concurrence les uns avec les autres car généralement ils sont offerts à des moments différents suivant les conditions rencontrées sur le réseau. Par exemple, lorsque le réseau est sous utilisé, le transporteur offrira des rabais sur les services fermes (plus attrayants pour le client) de façon à maximiser les revenus générés. Toutefois, si le réseau est relativement chargé, le transporteur offrira des rabais sur les services non fermes afin d'augmenter les ventes de court terme lesquelles sont interruptibles.

Q6. Based on the rates shown in Schedule 7 of HQT-11 Document 2,

- a) The current application will increase the rate for Long Term Firm Service by about 5.75% from the current rate (from \$71.09/kw/year to \$75.18/kw/year) while the rates for the short term services remain about the same. In addition, specific charges for complementary (ancillary) services will be added to the basic services. Please provide the reasons for the rate increases overall but in particular as applied to the Long Term Firm Service.

R6a) Voir réponse à la question 40.1 de RNCREQ.

Q6. Based on the rates shown in Schedule 7 of HQT-11 Document 2,

- b) Please provide the rationale on the use of 20 days for deriving the weekly Short Term Point-to-Point rate from the monthly rate.

R6b) Voir réponse à la question 72.1 de la Régie de l'énergie.

Q6. Based on the rates shown in Schedule 7 of HQT-11 Document 2,

- c) Please provide the rationale on the use of 5 work days for deriving the daily Short Term Point-to-Point rate from the weekly rate.

R6c) Voir réponse à la question 72.1 de la Régie de l'énergie.

Q6. Based on the rates shown in Schedule 7 of HQT-11 Document 2,

- d) Please provide the rationale on the use of 24 hours for deriving the hourly Short Term Point-to-Point rate from the daily rate.

R6d) Voir réponse à la question 72.1 de la Régie de l'énergie.

Q7. With respect to congestion management,

- a) Please compare and contrast the methodologies used by TE for managing transmission congestions with FERC's "bumping rules" referred to in HQT-10 Document 4 page 4.

R7a) Cette comparaison n'est pas possible. Le réseau de TransÉnergie n'est pas congestionné du fait qu'elle contrôle le transit sur chacune des interconnexions et que le réseau de TransÉnergie est radial.

Q7. With respect to congestion management,

- b) With TE's proposed congestion relief procedure, besides considering the firmness of the various services in prioritizing curtailments, does TE take into consideration unit effectiveness and location in relieving congestions? If yes, how does TE optimize or prioritize the required actions?

R7b) N/A du fait que le réseau de TransÉnergie n'est pas congestionné.

Q7. With respect to congestion management,

- c) TE proposes to charge Firm Point-to-Point Service, Native Load and Network customers with proportionate shares of the cost of redispatching in event of constraints on the transmission system. How does this apply in practice in conjunction with the “bumping” rules also being proposed? Do customers of Firm Point-to-Point Service have the right to withdraw their contracted transfer rather than paying for the cost of redispatching?

R7c) N/A. Voir réponse aux questions 7a) et 7b) précédentes.

Q7. With respect to congestion management,

- d) Please describe the overall congestion management process in more detail (e.g. through a flow chart), in particular, with regard to timeline, required decisions, available management options, participants' input, and reconciliation following relief actions.

R7d) Outre la procédure décrite en réponse à la question 9 d'Option consommateurs et à la pièce HQT-10, document 1 aux pages 34 et 35, TransÉnergie n'a pas d'autres procédures en place du fait qu'il n'y a pas de congestion sur son réseau.

Q7. With respect to congestion management,

- e) Is the congestion relief mechanism applied similarly if the limitation is caused by system conditions that originate outside the Quebec system?

R7e) N/A. Voir réponses aux questions 7a) à 7d) précédentes.