

BILAN DE LA POLITIQUE TRANSITOIRE DE RABAIS

TABLE DES MATIÈRES

1	MISE EN CONTEXTE	5
2	APPLICATION DE LA POLITIQUE TRANSITOIRE DE RABAIS	7
2.1	DISPOSITIONS DE LA POLITIQUE TRANSITOIRE DE RABAIS	7
2.2	MESURES DE SUIVI AUPRÈS DE LA RÉGIE.....	9
3	ÉVALUATION DE LA POLITIQUE TRANSITOIRE DE RABAIS	12
3.1	ANALYSE DES RABAIS OFFERTS.....	12
3.2	INTERPRÉTATION DES RÉSULTATS	16
4	CONCLUSION.....	19

1 **1 MISE EN CONTEXTE**

2 Le présent rapport rend compte de la démarche entreprise et des résultats
3 obtenus par Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le
4 « Transporteur ») en ce qui concerne la politique transitoire de rabais tarifaires
5 qu'il a appliquée du 15 janvier 2003 au 14 janvier 2004 pour ses services de
6 transport de point à point à court terme.

7 L'historique des principaux événements survenus à ce sujet au cours des
8 dernières années permettra de mieux en apprécier le développement.

- 9 • De 1997 à 2001, le *Règlement numéro 659 d'Hydro-Québec*¹ permet au
10 Transporteur d'offrir des rabais applicables à chacun des services de
11 point à point qu'il offre. Cette disposition est conforme à celle adoptée par
12 la *Federal Energy Regulatory Commission* (« FERC ») dans son
13 Ordonnance 888².
- 14 • Le 15 août 2000, le Transporteur dépose à la Régie de l'énergie (la
15 « Régie ») la demande R-3401-98³ relative à la modification des tarifs
16 de transport d'électricité à compter du 1^{er} janvier 2001, en proposant
17 de modifier la politique de rabais alors applicable pour l'adapter à la
18 politique de rabais révisée par la FERC dans son Ordonnance 888-A⁴.
- 19 • Le 30 avril 2002, dans sa décision D-2002-95 concernant la demande
20 R-3401-98 du Transporteur, la Régie rejette les modifications
21 proposées par ce dernier concernant sa politique de rabais et lui
22 ordonne de proposer, dans les six mois suivant cette décision, une

¹ (R.Q., H-5, r.0.3), *Règlement numéro 659 d'Hydro-Québec sur les conditions et les tarifs du service de transport pour l'accessibilité à son réseau*, Annexes 7 et 8, adopté le 5 mars 1997 par le décret 276-97 et modifié subséquemment par des décisions de la Régie de l'énergie.

² FERC, Order 888, Final Rule, 24 avril 1996, pages 319 à 320.

³ Demande R-3401-98, HQT-11, Document 2, Annexes 7 et 8.

⁴ FERC, Order 888-A, 4 mars 1997, pages 276 à 286.

- 1 nouvelle politique de rabais applicable spécifiquement aux tarifs des
2 services de transport de point à point à court terme. De plus, la Régie
3 ordonne au Transporteur d'accorder un rabais de 25 % sur toutes les
4 transactions des services de point à point à court terme dans un délai
5 de 15 jours de la décision D-2002-95.⁵
- 6 • Le 18 juillet 2002, le Transporteur dépose à la Régie la demande en
7 révision R-3493-2002 de la décision D-2002-95, à laquelle est annexée
8 une proposition concernant une nouvelle politique de rabais pour les
9 services de point à point quotidien et horaire. Le Transporteur vise
10 ainsi à se conformer à l'ordonnance de la Régie dans sa décision
11 D-2002-95 exigeant le dépôt d'une telle proposition.
 - 12 • Le 30 octobre 2002, dans sa décision D-2002-229, la Régie rejette la
13 demande en révision du Transporteur ainsi que la proposition de
14 politique de rabais qu'elle comporte.
 - 15 • Le 29 novembre 2002, dans le cadre de sa demande R-3401-98
16 toujours en cours, le Transporteur propose une politique transitoire de
17 rabais pour le service de transport de point à point horaire, applicable
18 sur une période de temps suffisamment longue pour permettre
19 d'étudier le comportement des clients ainsi que les décisions d'affaires
20 prises en fonction des tarifs à court terme et de la politique transitoire
21 de rabais. Cette politique transitoire de rabais vise à répondre
22 adéquatement aux balises fixées par la Régie dans sa décision
23 D-2002-95⁶.

⁵ Décision D-2002-95, page 283.

⁶ Décision D-2002-95, pages 280 à 283.

1 Le 10 janvier 2003, dans sa décision D-2003-02, suivie le 7 mars 2003
2 des motifs de cette décision, la Régie approuve une politique
3 transitoire de rabais pour une période d'un an, soit du 15 janvier 2003
4 au 14 janvier 2004⁷ inclusivement, en précisant que le rabais sur le
5 service de transport de point à point horaire s'applique aux
6 *Périodes 2 et 3* (voir section 2.1 suivante), alors que le Transporteur
7 demandait que le rabais s'applique uniquement pendant la *Période 2*.
8 La Régie ordonne également le dépôt de quatre rapports trimestriels
9 de suivi.

10 Le Transporteur s'est par ailleurs engagé à produire le présent rapport afin de
11 fournir en rétrospective des informations additionnelles à celles fournies aux
12 rapports trimestriels déposés à la Régie et d'évaluer si les objectifs de la politique
13 transitoire de rabais ont été atteints, en vue de l'établissement d'une politique
14 permanente de rabais.

15 **2 APPLICATION DE LA POLITIQUE TRANSITOIRE DE RABAIS**

16 **2.1 Dispositions de la politique transitoire de rabais**

17 Les trois périodes suivantes ont été considérées initialement pour caractériser
18 l'offre de rabais :

- 19 • *Période 1* : heures de pointe, de 7 H 01 à 23 H 00, du lundi au samedi
20 inclusivement (4 992 heures/an \approx 57,0 %);
- 21 • *Période 2* : heures hors pointe, de 23 H 01 à 7 H 00, du lundi au samedi
22 inclusivement (2 496 heures/an \approx 28,5 %);
- 23 • *Période 3* : heures hors pointe pendant toutes les autres heures de l'année
24 dont les jours fériés⁸ (1 272 heures/an \approx 14,5 %).

⁷ L'avis concernant la fin de la politique transitoire de rabais a été affiché par le Transporteur sur le système OASIS du 14 janvier 2004 au 14 avril 2004.

⁸ *Période 3* : dimanche ainsi que les jours fériés suivants : Jour de l'an (1^{er} janvier), Jour du

1 Dans les motifs de sa décision D-2003-02, la Régie précise que la politique
2 transitoire de rabais approuvée doit s'appliquer au tarif du service de point à
3 point horaire au cours des heures hors pointe des *Périodes 2 et 3*. Par
4 conséquent, le Transporteur a appliqué la politique transitoire de rabais de la
5 manière suivante :

- 6 • À compter du 15 janvier 2003, un rabais forfaitaire de 25 % sur le tarif horaire
7 en \$/MW/h approuvé par la Régie a été appliqué à toutes les heures des
8 *Périodes 2 et 3*, sur tous les chemins affichés sur le système OASIS du
9 Transporteur.
- 10 • Aucun rabais n'a été octroyé aux heures de la *Période 1*.
- 11 • La politique transitoire de rabais a pris fin le 14 janvier 2004 et le
12 Transporteur n'applique aucun rabais sur les services de point à point depuis
13 cette date.

14 Les rabais s'appliquaient sur le tarif de 8,33 \$/MW/h approuvé par la Régie dans
15 sa décision D-2002-95. Ainsi, le tarif horaire avec rabais, applicable pendant les
16 *Périodes 2 et 3*, a été de 6,25 \$/MW/h.

17 Dans sa décision D-2003-75 du 16 avril 2003, la Régie a approuvé la proposition
18 du Transporteur concernant la procédure de rabais supérieurs à 25 % sur le
19 service de transport de point à point horaire des *Périodes 2 et 3*, en vue d'obtenir
20 éventuellement un élément de comparaison avec le rabais de 25 % déjà offert
21 pendant ces périodes. Le Transporteur n'a toutefois pas eu recours à cette
22 procédure au cours de la période d'application de la politique transitoire de
23 rabais, puisqu'il a rapidement constaté que le recours à des rabais supérieurs à
24 25 % n'aurait pour effet que de réduire encore plus les revenus du Transporteur
25 provenant des services de transport de point à point.

Souvenir aux États-Unis (dernier lundi de mai), Fête de l'Indépendance aux États-Unis (4 juillet), Fête du Travail (premier lundi de septembre), Action de Grâces aux États-Unis (quatrième jeudi de novembre), Noël (25 décembre).

1 Le rabais de 25 % sur le service de transport de point à point horaire hors pointe
2 a été affiché sur le système OASIS et n'a pas été modifié pendant toute la
3 période concernée. Tous les clients du Transporteur avaient donc accès de la
4 même façon et en même temps aux rabais affichés.

5 Dès la fin de la période de rabais transitoires, le Transporteur a affiché sur le
6 système OASIS un avis à l'intention de ses clients, afin d'informer ceux-ci de la
7 fin de la période d'application de ces rabais à compter du 15 janvier 2004 à 0H01.

8 **2.2 Mesures de suivi auprès de la Régie**

9 Tel qu'ordonné par la Régie dans sa décision D-2003-02, le Transporteur a
10 déposé quatre rapports trimestriels sur l'application de la politique transitoire de
11 rabais. Ces rapports trimestriels ont été produits aux dates indiquées au
12 Tableau 1 suivant et ont été affichés sur le système OASIS du Transporteur.

Tableau 1
Rapports trimestriels déposés à la Régie

Titre du rapport	Date du rapport	Période couverte	Dépôt à la Régie
Politique transitoire de rabais Rapport trimestriel pour la période se terminant le 31 mars 2003	Juin 2003	15 mai 2002 au 14 janvier 2003 et 15 janvier 2003 au 31 mars 2003	19 juin 2003
Politique transitoire de rabais Rapport trimestriel pour la période se terminant le 30 juin 2003	Juillet 2003	1 ^{er} avril 2003 au 30 juin 2003	29 juillet 2003
Politique transitoire de rabais Rapport trimestriel pour la période se terminant le 30 septembre 2003	Novembre 2003	1 ^{er} juillet 2003 au 30 septembre 2003	19 novembre 2003
Politique transitoire de rabais Rapport trimestriel pour la période se terminant le 14 janvier 2004	Mars 2004	1 ^{er} octobre 2003 au 14 janvier 2004	12 mars 2004

1 Les données présentées aux quatre rapports trimestriels déposés à la Régie
 2 concernent les réservations (en MW), cumulées selon les périodes et les types
 3 de service, ainsi que les revenus (en k\$) des services de transport de point à
 4 point à court terme (mensuel, hebdomadaire, quotidien et horaire) pour la
 5 période du 15 mai 2002 au 14 janvier 2004. Le Tableau 2 suivant présente le
 6 détail de ces données.

Tableau 2
Services de point à point à court terme
Réservations et revenus

Année	Mois	Mensuel		Hebdomadaire		Quotidien		Horaire				Total	
		MW	000 \$	MW	000 \$	MW	000 \$	Période 1 MW	Période 2 MW	Période 3 MW	Total MW		000 \$
2002	15 au 31 mai			215	238			26 287	4 360		30 647	201	439
2002	juin	150	800	500	552			168 060	560	14 175	182 795	1 201	2 553
2002	juillet	300	1 519	100	111			246 033	1 848	7 713	255 594	1 680	3 310
2002	août	300	1 519					205 571	3 504	22 319	231 394	1 521	3 040
2002	septembre	50	320					55 570	320	50	55 940	368	688
2002	octobre							21 220	300	295	21 815	143	143
2002	novembre							4 277		376	4 653	31	31
2002	décembre			57	63			6 596	1 450	200	8 246	54	117
2003	1 au 14 janvier							57 997	2 047	3 551	63 595	418	418
2003	15 au 31 janvier			125	184			46 284	3 729	1 122	51 135	437	621
2003	février	100	640					123 697	14 808	9 144	147 649	1 241	1 881
2003	mars							88 047	11 090	3 132	102 269	865	865
2003	avril					120	35	92 826	11 802	4 785	109 413	923	958
2003	mai							129 406	8 394	680	138 480	1 194	1 194
2003	juin	40	256	50	15			300 091	14 433	14 575	329 099	2 821	3 091
2003	juillet	121	774			55	16	515 245	50 950	21 492	587 687	4 992	5 782
2003	août	121	774					689 631	21 714	51 724	763 069	6 522	7 295
2003	septembre							33 813	9 515	3 825	47 153	384	384
2003	octobre							9 702	2 301	1 031	13 034	107	107
2003	novembre							36 749	17 283	7 561	61 593	481	481
2003	décembre							56 952	18 610	6 351	81 913	663	663
2004	1 au 14 janvier	70	448			164	48	29 276	1 743	2 427	33 446	270	766

- 1 L'analyse des données de transit, recueillies au cours de la période d'application
 2 de la politique transitoire de rabais, a permis de dégager une série de
 3 conclusions qui sont énoncées aux pages suivantes. Bien que le Tableau 2
 4 contienne des données pour la période suivant la décision D-2002-95, pendant
 5 laquelle un rabais de 25 % s'appliquait uniformément à tous les services de point
 6 à point à court terme, soit de mai 2002 à janvier 2003, seules les données de la
 7 période d'application de la politique transitoire de rabais ont été analysées et
 8 interprétées.
- 9 Outre l'analyse des transactions du service de point à point horaire qui est
 10 décrite aux pages suivantes, aucune conclusion additionnelle n'a été tirée à partir
 11 des transactions mensuelles, hebdomadaires ou quotidiennes, auxquelles cette
 12 politique n'était pas applicable.

1 **3 ÉVALUATION DE LA POLITIQUE TRANSITOIRE DE RABAIS**

2 **3.1 Analyse des rabais offerts**

3 L'analyse des rabais porte sur le service de point à point horaire pour la période
4 couverte par la politique transitoire de rabais, soit du 15 janvier 2003 au
5 14 janvier 2004. Pendant cette période, quatre clients ont effectué des
6 réservations de service de point à point horaire. Toutefois, seulement deux
7 clients, soit Hydro-Québec Production et un autre client, ont effectué des
8 réservations sur une base régulière correspondant à plus de 99 % des
9 transactions horaires de cette période.

10 Tel qu'indiqué au Tableau 3 suivant, l'analyse permet de constater que 16 % des
11 transactions horaires du service de point à point horaire ont été effectuées lors
12 des *Périodes 2 et 3* alors que le rabais de 25 % était applicable, soit au tarif
13 horaire de 6,25 \$/MW/h, tandis que 84 % des transactions horaires ont été
14 effectuées en *Période 1* alors qu'aucun rabais n'était applicable, soit au tarif
15 horaire de 8,33 \$/MW/h. Par ailleurs, au niveau saisonnier, plus de 70 % des
16 réservations effectuées s'appliquent aux mois d'été, soit juin, juillet et août.

17 En termes de répartition des réservations horaires par clientèle, 79 % de celles-
18 ci, dont environ 8 % avec rabais et 72 % sans rabais, ont été effectuées par
19 Hydro-Québec Production et 21 % par d'autres clients, dont environ 8 % avec
20 rabais et 12 % sans rabais. Conséquemment, Hydro-Québec Production, qui a
21 effectué la moitié des transactions horaires avec rabais, a bénéficié d'un montant
22 d'environ 0,4 M\$ de rabais, tandis que le seul autre client actif sur une base
23 régulière a effectué la presque totalité des autres transactions horaires avec
24 rabais et bénéficié également d'un montant d'environ 0,4 M\$ de rabais par
25 rapport au tarif horaire en période de pointe.

1 D'autre part, les rabais d'environ 0,8 M\$, accordés pendant la période
 2 d'application de la politique transitoire de rabais, représentent plus de 3 % de
 3 l'ensemble des revenus des services de point à point à court terme du
 4 Transporteur.

5 **Tableau 3**
 6 **Service de point à point à court terme horaire**
 7 **Transactions avec rabais et sans rabais**

Année	Mois	Avec rabais	Sans rabais	Réservations (somme des MW/h)
2003	15 au 31 janvier	7 %	93 %	51 135
2003	février	17 %	83 %	147 649
2003	mars	16 %	84 %	102 269
2003	avril	18 %	82 %	109 413
2003	mai	10 %	90 %	138 480
2003	juin	13 %	87 %	329 099
2003	juillet	16 %	84 %	587 687
2003	août	14 %	86 %	763 069
2003	septembre	28 %	72 %	47 153
2003	octobre	26 %	74 %	13 034
2003	novembre	43 %	57 %	61 593
2003	décembre	32 %	68 %	81 913
2004	1 au 14 janvier	16 %	84 %	33 446
2003-2004	Total	16 %	84 %	2 465 940
dont	HQ Production *	8 %	72 %	79 %
	Autres clients *	8 %	12 %	21 %

8 • * Les totaux sont obtenus à partir de données non arrondies.

9 Comme l'objectif premier d'une politique de rabais, tel qu'établi par la Régie, est
 10 d'optimiser l'utilisation du réseau, la question qui se pose est celle de l'impact
 11 des rabais offerts sur les volumes transités par les clients pendant l'application
 12 de la politique transitoire de rabais. Aucune méthode ne permet d'établir avec
 13 certitude si les rabais offerts ont effectivement suscité des demandes de
 14 réservations additionnelles. Toutefois, l'analyse des écarts de prix entre deux
 15 marchés voisins qui sont rejoints par le réseau du Transporteur permet à tout le

1 moins de juger jusqu'à quel point le rabais offert est un critère déterminant pour
2 assurer la rentabilité d'une transaction inter-réseaux.

3 Hydro-Québec Production ne fait pas partie de l'analyse des écarts de prix entre
4 deux marchés, puisque ses réservations ont généralement le réseau du
5 Transporteur comme point d'origine. Même si dans son cas la méthode d'analyse
6 des prix de marché n'est pas directement applicable, les conclusions qui en
7 découlent demeurent valables en autant que le coût de production ne dépasse
8 pas le prix du marché d'origine qu'un autre client aurait à déboursier lors d'une
9 transaction pour une destination similaire.

10 Selon la prémisse que l'écart de prix entre deux marchés sert à établir la valeur
11 économique du service de transport entre ceux-ci, le Transporteur a analysé les
12 transactions des clients autres qu'Hydro-Québec Production ayant bénéficié d'un
13 rabais de 25 % et comparé le prix de marché dans le réseau d'origine avec celui
14 du réseau de destination à chaque heure où ces réservations ont été faites.
15 Cette analyse a été effectuée en comparant les prix de marché en Ontario avec
16 ceux de New-York et de la Nouvelle-Angleterre, soit les réseaux avec lesquels
17 ces clients ont effectué près de 75 % de leurs transactions horaires et pour
18 lesquels les données concernant les prix du marché horaire sont facilement
19 accessibles.

20 Pour l'ensemble des réservations horaires effectuées avec rabais par ces clients,
21 les Tableaux 4 et 5 suivants permettent de constater que l'écart de prix était
22 toujours supérieur au tarif horaire sans rabais de 8,33 \$/MW/h, à une exception
23 près. D'ailleurs, en excluant les mois de septembre et d'octobre 2003, l'écart de
24 prix était d'au moins 15 \$CA/MW/h entre les marchés de l'Ontario et ceux de la
25 Nouvelle-Angleterre et de New York.

1 Ceci signifie que les clients ont avantage à transiter sur les chemins des
 2 interconnexions de l'Ontario vers les États-Unis, que le tarif de transport horaire
 3 soit offert avec ou sans rabais.

4 **Tableau 4**
 5 **Réservations horaires avec rabais des clients tiers**
 6 **Comparaison des prix des marchés - Ontario et Nouvelle-Angleterre**

Année	Mois	Réservations avec rabais sur ces chemins (Somme des MW/h)	Prix Ontario (\$CAN/MW/h)	Prix Nouvelle Angleterre (\$CAN/MW/h)	Écart de prix (\$CAN/MW/h)
2003	15 au 31 janvier	-	-	-	-
2003	février	-	-	-	-
2003	mars	-	-	-	-
2003	avril	5 200	38	58	20
2003	mai	1 315	27	53	26
2003	Juin	6 543	30	57	27
2003	juillet	1 608	22	53	31
2003	août	2 306	34	59	25
2003	septembre	2 734	33	43	10
2003	octobre	832	33	46	13
2003	novembre	18 000	31	46	15
2003	décembre	16 652	31	57	26
2004	1 au 14 janvier	-	-	-	-

1
2
3

Tableau 5
Réservations horaires avec rabais des clients tiers
Comparaison des prix des marchés – Ontario et New York

Année	Mois	Réservations avec rabais sur ces chemins (Somme des MW/h)	Prix Ontario (\$CAN/MW/h)	Prix New York (\$CAN/MW/h)	Écart de prix (\$CAN/MW/h)
2003	15 au 31 janvier	1 898	51	84	33
2003	février	-	-	-	-
2003	mars	7 513	59	75	17
2003	avril	11 237	37	55	18
2003	mai	3 135	28	45	17
2003	juin	11 765	29	50	20
2003	juillet	17 731	24	55	31
2003	août	14 750	30	57	27
2003	septembre	8 872	39	50	11
2003	octobre	2 429	48	51	3
2003	novembre	6 771	32	48	16
2003	décembre	8 687	32	57	25
2004	1 au 14 janvier	-	-	-	-

4 **3.2 Interprétation des résultats**

5 La présente section fait le lien entre l'analyse des données de la politique
6 transitoire de rabais et les objectifs recherchés pour la politique de rabais, en
7 tenant compte des balises établies par la Régie.

8 À la page 280 de sa décision D-2002-95, la Régie a déclaré ce qui suit
9 concernant l'objet économique recherché par l'application de rabais :

10 « La Régie considère souhaitable l'objectif économique que visent les rabais,
11 soit d'optimiser l'utilisation de son réseau. Elle croit également que l'octroi de
12 rabais sur les services de transport à court terme, selon la disponibilité du
13 réseau, tend vers une tarification optimale. Celle-ci pourrait mener à une
14 augmentation des transactions et, dans la mesure où les revenus additionnels
15 dépassent les coûts, à une diminution des coûts imputés à la charge locale. »

16 Par la suite, aux pages 282 et 283 de la même décision, la Régie a énoncé les
17 orientations dont doit tenir compte la politique de rabais du Transporteur,
18 résumées comme suit :

- 1 • Respecter le cadre juridique relatif à la fixation des tarifs et des
2 conditions de transport, notamment en ce qui a trait à l'uniformité
3 territoriale de la tarification sur l'ensemble du réseau de transport.
4 • Assurer la transparence, afin que tous les clients connaissent de façon
5 claire et prédéfinie les modalités et procédures d'octroi des rabais,
6 notamment en utilisant le système OASIS.
7 • Favoriser l'utilisation optimale du réseau plutôt que l'optimisation des
8 revenus du Transporteur.
9 • Considérer la possibilité de rabais différenciés entre les services de
10 point à point ferme et non ferme ainsi que des prix planchers distincts
11 pour chacun de ces services.
12 • Inclure des mesures de suivi à la Régie afin de comparer le niveau de
13 rabais offerts et l'utilisation réelle du réseau.

14 La politique transitoire de rabais du Transporteur a respecté les balises fixées
15 par la Régie. Toutefois, l'analyse des rabais transitoires accordés ne permet pas
16 de conclure que l'orientation d'optimiser l'utilisation de la capacité de transport
17 disponible sur le réseau ait été satisfaite. L'analyse démontre plutôt que la
18 politique transitoire de rabais a eu pour effet de réduire la contribution des
19 services de point à point à court terme à la récupération des coûts fixes du
20 Transporteur, pour le montant total des rabais appliqués.

21 En effet, pour la période d'un an durant laquelle les rabais transitoires furent
22 appliqués, les données recueillies n'indiquent pas que les clients autres
23 qu'Hydro-Québec Production ont profité des rabais transitoires pour accroître
24 leur présence sur le réseau pendant les heures hors pointe. Les transactions
25 réalisées par ces clients auraient vraisemblablement été effectuées même en
26 l'absence de rabais, compte tenu de l'écart de prix observé entre les marchés,
27 qui est supérieur au tarif horaire sans rabais de 8,33 \$/MW/h.

1 Par ailleurs, même dans une perspective où des rabais plus élevés auraient été
2 offerts, le Transporteur ne peut conclure que les transactions à court terme
3 auraient augmenté significativement pendant la période d'application de la
4 politique transitoire de rabais, car la grande majorité des transactions du service
5 de point à point horaire ont été effectuées aux heures de pointe alors que les
6 rabais ne s'appliquaient pas.

7 À l'intérieur même des revenus provenant des services de point à point, les
8 rabais sur le service de point à point horaire pourraient également inciter à un
9 transfert des réservations de la clientèle des services de point à point à plus long
10 terme vers le service de point à point horaire. Le facteur d'utilisation étant
11 inférieur pour les services de point à point à plus long terme, toute réduction du
12 tarif de transport du service de point à point horaire inciterait les clients à migrer
13 vers ce service afin d'améliorer leur facteur d'utilisation et réduire leur facture.
14 Les revenus totaux des services de point à point du Transporteur seraient ainsi
15 doublement affectés.

16 Puisque la politique transitoire de rabais a eu comme conséquence de réduire
17 les revenus des services de point à point, l'effet direct de l'application
18 permanente d'une telle politique serait de réduire la proportion des revenus
19 requis du Transporteur provenant des services de point à point et d'accroître la
20 facture du Distributeur pour l'alimentation de la charge locale.

21 Force est de constater qu'en dépit de la politique transitoire de rabais, le nombre
22 de clients actifs sur le réseau du Transporteur demeure faible. De plus, comme
23 les transactions sont principalement effectuées pendant les périodes de pointe et
24 pendant l'été alors que les prix dans les marchés limitrophes sont les plus
25 élevés, la clientèle des services de point à point, notamment au niveau horaire,
26 peut tirer profit des transactions effectuées pendant ces périodes, même en
27 l'absence d'une politique de rabais.

1 Le Transporteur conclut que l'évaluation de la politique transitoire de rabais ne
2 permet pas d'établir que l'objectif de favoriser l'utilisation accrue du réseau par
3 des clients du service de point à point ait été atteint. Conséquemment, son
4 principal impact a été de causer une perte de revenus pour le Transporteur,
5 créant une source potentielle d'accroissement de la facture applicable au service
6 d'alimentation de la charge locale.

7 **4 CONCLUSION**

8 Le Transporteur s'était engagé à soumettre à la Régie le présent rapport afin
9 d'assembler et d'analyser les informations sur sa politique transitoire de rabais
10 en y incluant, le cas échéant, toute suggestion de modification qui serait requise
11 en vue d'adopter une politique de rabais permanente qui rencontre les objectifs
12 visés par la Régie.

13 L'analyse de la politique transitoire de rabais, applicable au service de point à
14 point horaire du 15 janvier 2003 au 14 janvier 2004, porte à conclure que l'octroi
15 à l'avance, pour de longues périodes, d'un rabais automatique fixe applicable sur
16 tous les chemins d'interconnexion ne rencontre pas les objectifs d'une politique
17 de rabais permettant d'optimiser l'utilisation du réseau. L'impact de la politique
18 transitoire de rabais fut plutôt de créer une perte de revenus. De l'avis du
19 Transporteur, les résultats observés ne militent pas en faveur de l'adoption d'une
20 politique permanente de rabais dans le contexte actuel.