

**RÉPONSES DU TRANSPORTEUR  
À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS NUMÉRO 1  
DE LA FÉDÉRATION CANADIENNE DE L'ENTREPRISE  
INDÉPENDANTE (FCEI)**



1     **DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS DE LA FÉDÉRATION CANADIENNE**  
2     **DE L'ENTREPRISE INDÉPENDANTE RELATIVEMENT À LA DEMANDE DE**  
3     **MODIFICATION DES TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES DE**  
4     **TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ POUR L'ANNÉE TARIFAIRE 2005-2006**

---

5  
6  
7     **Demande de renseignements no 1**

8  
9     **Référence:** HQT-2, Document 1, page 9 de 27, lignes 22 à 27.

10  
11    **Préambule :**

12  
13    «Le Transporteur propose toutefois d'adapter certaines modalités des *Tarifs et*  
14    *conditions* pour répondre aux besoins de sa clientèle et pour assurer une  
15    meilleure compatibilité de ses services de transport avec ceux des réseaux  
16    voisins.»

17  
18    **Question :**

- 19  
20    1. Veuillez, soit en référant aux pièces HQT-5, documents 1 et 2, soit en  
21    présentant un nouveau document, identifier les modalités des *Tarifs et*  
22    *conditions* qui ont été adaptées afin de :
- 23       • répondre aux besoins de la clientèle; et
  - 24       • assurer une meilleure compatibilité des services de transport
  - 25       avec ceux des réseaux voisins.

26    **R.1     Le Transporteur désire préciser que de façon générale, les**  
27    **modifications proposées à la Partie I des *Tarifs et conditions***  
28    **s'appliquent à l'ensemble de la clientèle du Transporteur, soit**  
29    **les clients du service de point à point, ceux du service en**  
30    **réseau intégré, ainsi qu'au Distributeur pour le service**  
31    **d'alimentation de la charge locale. Quant aux modifications**  
32    **proposées à la Partie II, elles s'adressent aux clients du**  
33    **service de point à point, qui est utilisé pour la réalisation**  
34    **d'échanges avec les réseaux voisins de celui du Transporteur,**  
35    **alors que les modifications à la Partie IV concernent les**  
36    **services offerts au Distributeur pour l'intégration et**

1 l'exploitation au réseau du Transporteur des charges et des  
 2 ressources du Distributeur. Quant à la Partie III, bien que le  
 3 Transporteur n'ait actuellement aucun client qui requiert ce  
 4 service de transport, les modifications proposées ont  
 5 généralement pour but d'assurer la conformité avec celles  
 6 proposées aux Parties II et IV, lorsque requis.

7 À titre d'exemple, voici quelques-uns des principaux  
 8 changements proposés, identifiés en fonction de la question  
 9 ci-dessus :

	Répondre aux besoins de la clientèle	Meilleure compatibilité avec les réseaux voisins
Art. 3 - Services complémentaires	X	
Art. 7 – Facturation et paiement	X	
Art. 7A – Énergie d'urgence	X	X
Art. 11 – Solvabilité et gestion du risque de non paiement	X	
Art. 12A – Raccordement de centrales aux réseaux de transport et de distribution	X	
Art. 19, 32 et 40 – Procédures d'études supplémentaires	X	
Appendice C Méthodologie pour évaluer la capacité de transport disponible	X	X
Appendice G – Convention d'exploitation du réseau	X	
Appendice J –Section B – Contribution maximale pour les postes de départ	X	
Appendice J –Section E – Service temporaire	X	

1           Par ailleurs, tel qu'énoncé à la pièce HQT-2, Document 1, le  
2           Transporteur propose diverses modifications aux *Tarifs et*  
3           *conditions* visant à répondre aux besoins de la clientèle et à  
4           assurer une meilleure compatibilité des services de transport  
5           avec ceux des réseaux voisins. L'ensemble de ces  
6           modifications sont présentées par catégories principales à la  
7           pièce HQT-5, Document 1, puis justifiées de façon détaillée,  
8           une à une, à la pièce HQT-5, Document 2.

9           Finalement, une version révisée des *Tarifs et conditions*,  
10          incorporant chacune des modifications proposées, est fournie  
11          à la pièce HQT-5, Document 3. Dans ce dernier cas, pour  
12          faciliter le repérage et la compréhension des modifications  
13          proposées, celles-ci sont soit soulignées, en cas d'ajout au  
14          texte, soit indiquées en marge en cas de retrait à celui-ci.

15          **Demande de renseignements no 2**

16  
17          **Référence:** HQT-2, Document 1, pages 13 et 14.

18  
19          **Préambule :**

20  
21          *Service de réglage de tension*

- 22  
23          i)       «Ces équipements faisant partie intégrante des actifs de transport,  
24               leurs coûts sont pris en compte dans l'établissement des revenus  
25               requis du Transporteur et sont donc reflétés dans ses tarifs.»
- 26  
27          ii)      «La capacité de régulation des équipements de production est aussi  
28               utilisée en permanence pour assurer l'ajustement continu de la  
29               tension dans les plages d'exploitation acceptables.»
- 30  
31          iii)     «Enfin, la totalité des revenus perçus par le Transporteur pour le  
32               service complémentaire de réglage de tension est remis au  
33               Producteur, à qui appartiennent les centrales qui fournissent le  
34               service dans la zone de réglage du Transporteur.»

1 **Question :**

2

3 1. Veuillez, en tenant compte des points i) et ii) en préambule, expliquer  
4 comment sont identifiés et calculés les revenus dont il est question au  
5 point iii) en préambule.

6 **R2.1 Le Transporteur facture de façon distincte le service de**  
7 **réglage de tension réalisé à partir des équipements de**  
8 **production, conformément à l'Annexe 2 des Tarifs et**  
9 **conditions. La totalité des revenus ainsi perçus par le**  
10 **Transporteur sont remis au Producteur.**

11 **Demande de renseignements no 3**

12

13 **Référence :** HQT-2, Document 1, pages 14, 15 et 16.

14

15 **Préambule :**

16

17 Service de réglage de fréquence;

18 Service de compensation d'écart de livraison;

19 Service de compensation d'écart de réception;

20 Service de maintien de réserve tournante;

21 Service de maintien de réserve arrêtée.

22

23 **Questions:**

24

25 1. Pour chacun des services complémentaires mentionnés en  
26 préambule, veuillez spécifier, au cas où le client n'achète pas le  
27 service d'un autre fournisseur :

28

29 a. À qui (Producteur ou Transporteur) appartiennent les actifs qui  
30 servent à la fourniture du service sous considération?

31 **R3.1a) Les actifs qui servent à fournir de chacun des services**  
32 **mentionnés ci-dessus appartiennent au Producteur.**

33 b. À qui appartiennent les revenus provenant du service sous  
34 considération?

35 **R3.1b) Les revenus provenant de chacun des services mentionnés ci-**  
36 **dessus sont remis au Producteur.**

1 **Demande de renseignements no 4**

2

3 **Références :** HQT-2, Document 1, pages 15 et 16;  
4 HQT-4, Document 1, pages 32 et 33;  
5 HQT-5, Document 3, Annexe 4.

6

7 **Préambule :**

8

9 «Pour le service de compensation d'écart de livraison, le Transporteur fixe une  
10 marge d'écart de  $\pm 1,5\%$  (avec un minimum de 2MW) de la transaction  
11 programmée...»

12

13 «La facturation sert donc d'incitatif aux clients afin de maintenir le minimum  
14 d'écart entre l'énergie programmée et l'énergie livrée.»

15

16 **Questions :**

17

18 1. Veuillez spécifier comment a été déterminée la marge d'écart de  
19  $\pm 1,5\%$  (avec un minimum de 2MW) de la transaction programmée;

20 **R4.1 La marge d'écart du service de compensation d'écart de**  
21 **livraison est conforme au tarif *pro forma* de la FERC. Cette**  
22 **marge représente l'écart qui est jugé normal ou inévitable**  
23 **entre deux réseaux, principalement à cause des contraintes**  
24 **d'exploitation.**

25 2. Veuillez démontrer comment les taux facturés empêchent le client de  
26 «jouer» le système?

27 **R4.2 Voir réponse à la question 66.a de la demande de**  
28 **renseignements numéro 1 d'Option Consommateurs déposée**  
29 **comme pièce HQT-6, Document 7.**

1 **Demande de renseignements no 5**

2  
3 **Référence :** HQT-2, Document 2, page 10, Tableau 5.

4  
5 **Préambule :**

6  
7 **Besoins des services de transport (pertes incluses)**

8

	<b>2004 Réal</b>	<b>2005 Prévision</b>
Charge locale (MW)	35 514	34 060

9  
10 **Questions :**

- 11  
12 1. Quelle a été la pointe coïncidente réelle du réseau de transport en  
13 2005?

14 **R5.1 Cette donnée préliminaire est fournie au Tableau 1 de la pièce**  
15 **HQT-2, Document 2, page 5.**

- 16 2. Pendant combien d'heures le réseau est-il en pointe?

17 **R.5.2 Le Transporteur planifie et exploite son réseau afin de**  
18 **répondre aux besoins de sa clientèle lors de l'heure de pointe**  
19 **la plus élevée de l'année.**

20 **Demande de renseignements no 6**

21  
22 **Référence :** HQT-2, Document 4, page 3.

23  
24 **Préambule :**

25  
26 Le client peut présenter au délégué commercial une plainte, par écrit...

27  
28 «Le délégué commercial enregistre la plainte et...»

29  
30 «Dans les cinq (5) jours ouvrables suivant la réception de la plainte écrite...»

1 **Questions :**

2

3 1. Veuillez spécifier quel est l'élément déclencheur du délai de 5 jours  
4 ouvrables : la présentation de la plainte au délégué commercial ou  
5 l'enregistrement de la plainte;

6 **R6.1 L'élément déclencheur du délai de 5 jours ouvrables est la**  
7 **présentation de la plainte par écrit au délégué commercial.**

8

9 2. Dans l'éventualité où l'élément déclencheur est l'enregistrement de la  
10 plainte, n'y a-t-il pas lieu de spécifier un délai entre la date de  
11 présentation de la plainte au délégué commercial et celle de  
12 l'enregistrement de la plainte? Veuillez élaborer.

13 **R6.2 Sans objet.**

14 **Demande de renseignements no 7**

15

16 **Référence:** HQT-2, Document 5, page 7 lignes 9 à 15;

17

18 **Préambule :**

19

20 « [...] la formule de rabais proposée ne peut s'appliquer aux livraisons  
21 d'électricité effectuées en période de pointe, car l'écart réel entre le coût  
22 d'acquisition hors pointe et le prix de disposition en pointe est généralement  
23 supérieur à l'écart apparent que l'on trouve en apparant simultanément les  
24 prix sur le marché d'origine et celui de destination en période de pointe.»

25

26 **Question :**

27

28 1. Veuillez spécifier ce que vous entendez par écart réel et écart  
29 apparent.

30 **R7.1 L'expression « écart apparent » signifie, au sens du**  
31 **paragraphe cité, l'écart entre les prix de marché simultanés,**  
32 **donc entre les prix observés au cours d'une heure donnée.**  
33 **L'expression « écart réel » signifie, toujours dans le cadre du**  
34 **paragraphe cité, la différence entre le prix au moment où a eu**  
35 **lieu l'acquisition, typiquement en période hors pointe à prix**

1                   relativement bas, et le prix de disposition, typiquement en  
2                   période de pointe à prix normalement plus élevé.

3                   **Demande de renseignements no 8**

4  
5                   Référence : HQT-2, Document 5, page 8, ligne 9 et suivantes.

6  
7                   **Préambule :**

8  
9                   Le rabais est soumis à la contrainte suivante :  $0 \leq \text{Rabais} \leq 6,33 \text{ \$/MW/h}$ , ce  
10                  qui permet de percevoir au moins 2,00 \$/MW/h pour chaque transaction  
11                  horaire, afin d'assurer une contribution aux coûts que le Transporteur devra  
12                  assumer pour la mise en œuvre de la politique de rabais proposée.

13  
14                  **Questions :**

15  
16                  1.        La FCEI comprend que cette plage de rabais permettra au  
17                  Transporteur de moduler par chemin les rabais offerts. Veuillez  
18                  confirmer ou infirmer cette compréhension.

19                  **R8.1        La plage de rabais offerte permet de calibrer chacun des**  
20                  **rabais en fonction du besoin d'octroyer un tel rabais une fois**  
21                  **pris en compte notamment les prix de marché en vigueur au**  
22                  **moment de son application et en fonction des marchés**  
23                  **spécifiques d'où provient et où est destinée l'électricité qui a**  
24                  **été livrée.**

25                  2.        Veuillez spécifier comment la contribution de 2,00 \$/MW/h pour  
26                  chaque transaction horaire a été établie.

27                  **R8.2        Voir réponse à la question 28.a de la demande de**  
28                  **renseignements numéro 1 d'Option Consommateurs déposée**  
29                  **comme pièce HQT-6, Document 7. Par ailleurs, à titre de**  
30                  **comparaison, l'Ontario impose un tarif fixe de 1,00 \\$/MWh pour**  
31                  **le transporteur Hydro One Networks Inc. et un frais fixe**  
32                  **administratif de 0,959 \\$/MWh pour l'Independent Electricity**  
33                  **System Operator pour réaliser une exportation, soit tout près**

1 de 2,00 \$/MWh établi par le Transporteur; ces montants sont  
2 inclus dans l'estimé des frais de sortie de l'Ontario de  
3 7,20 \$/MWh que l'on retrouve dans le tableau produit en  
4 réponse à la question 12.3 de la demande de renseignements  
5 numéro 1 de la Régie, déposée comme pièce HQT-6,  
6 Document 1.

7 3. Veuillez spécifier comment le Transporteur établira le rabais  
8 applicable. A titre d'exemple, comment s'y prendra-t-il pour établir  
9 un rabais de 1\$ ou de 2\$.

10 **R8.3** La section 2.2.2 de la pièce HQT-2, Document 5, page 9 donne  
11 des exemples de calcul de rabais. Ainsi, si à une heure  
12 donnée, le prix de marché en Ontario est de 41,67 \$/MWh et  
13 celui de New-York de 55,20 \$/MWh et que l'Ontario impose un  
14 frais de transport à la sortie de 7,20 \$/MWh et que New-York  
15 n'impose aucun frais de transport à l'entrée, le rabais  
16 applicable à une transaction pendant cette même heure sera  
17 de 2,00 \$/MWh, tel que calculé selon la formule indiquée à la  
18 page 8 du document cité en référence :

$$19 \quad 2,00 = 8,33 - [ (55,20 - 0,00) - (41,67 + 7,20) ]$$

20 Toutes les données utilisées auront été préalablement  
21 converties en dollars canadiens au taux du jour avant le calcul  
22 du rabais applicable. Tel qu'indiqué à la page 7 de la référence  
23 précitée, le calcul du rabais applicable sera effectué  
24 *a posteriori*, quand les données requises seront rendues  
25 publiques par les réseaux concernés.

1 **Demande de renseignements no 9**

2  
3 **Référence :** HQT-2, Document 5, pages 9 et 10.

4  
5 **Préambule :**

- 6  
7 i) « Le paramètre  $T_a$  comprend la valeur du tarif de sortie de  
8 transport (qui est nulle dans plusieurs cas), ainsi que les frais  
9 de service applicables. Il est nécessaire de prévoir ceux-ci  
10 dans la politique de rabais qui sera éventuellement  
11 applicable...»  
12  
13 ii) «Quant au paramètre  $T_b$ , ce dernier est généralement nul en  
14 Amérique du Nord [...] Cependant, dans le cas de la  
15 Nouvelle- Angleterre, il existe un tarif d'entrée sur la portion  
16 américaine du réseau RMCC en mode import.»  
17

18 **Questions :**

- 19  
20 1. Veuillez élaborer quelque peu sur la façon dont vous allez procéder  
21 afin d'établir la valeur du tarif de sortie de transport ainsi que les  
22 frais de service applicables.

23 **R9.1 Le Transporteur utilisera les données moyennes rendues**  
24 **publiques par les organismes qui gèrent les réseaux voisins**  
25 **impliqués. À titre d'exemple, voir les données indiquées en**  
26 **réponse à la question 12.3 de la demande de renseignements**  
27 **numéro 1 de la Régie déposée comme pièce HQT-6,**  
28 **Document 1.**

- 29 2. Les considérations faites au préambule ii) expliquent-elles le fait que  
30 dans les exemples 1, 2 et 3 de la page 9, le paramètre  $P_b$  n'est pas  
31 diminué de  $T_b$  ( vous assumez qu'il est nul), sauf dans le cas de la  
32 Nouvelle- Angleterre (exemple 3).

33 **R9.2 Oui.**

1 **Demande de renseignements no 10**

2 **Référence** : HQT-2, Document 5, page 12, lignes 9 à 12.

3

4 **Préambule** :

5

6 «Même si le Transporteur ne peut déterminer d'avance l'effet que la politique  
7 de rabais pourrait avoir sur sa clientèle et sur la récupérations des revenus  
8 des services de point à point, il a tout de même effectué une estimation en ce  
9 sens à partir de transactions antérieures.»

10

11 **Question** :

12

13 1. Veuillez spécifier le passage de la preuve dans lequel on retrouve  
14 l'estimation faite de la récupération des revenus des services de point à  
15 point à partir de transactions antérieures.

16 **R10.1** À partir de la pièce HQT-2, Document 5, page 13, Tableau 1 on  
17 peut estimer que des rabais seraient applicables pendant  
18 environ 20 % des heures hors-pointe entre l'Ontario et  
19 New York et 15 % des heures hors-pointe entre l'Ontario et la  
20 Nouvelle-Angleterre. Cependant, bien que ceci donne une  
21 indication des heures où la politique de rabais proposée serait  
22 applicable, le Transporteur ne peut en inférer la quantité de  
23 transactions qui se réaliseraient pendant ces périodes et  
24 conséquemment les revenus du service de transport de point  
25 à point qui en découleraient. Le Transporteur ne peut non plus  
26 estimer le potentiel de transactions réalisables pendant ces  
27 heures en raison de la multitude des paramètres pouvant  
28 affecter les transactions potentielles de ses clients.

1 **Demande de renseignements no 11**

2 **Références :** HQT-2, Document 5, page 10;  
3 HQT-2, Document 5, page 11;  
4 HQT-2, Document 5, page13.  
5

6 **Préambule :**  
7

- 8 i) ...Le Transporteur a l'intention de transmettre un rapport complet  
9 à la Régie après la première année d'application pour lui  
10 permettre d'évaluer la rentabilité de la politique de rabais.»  
11  
12 ii) «Comme celle-ci (la politique de rabais proposée) ne peut entrer  
13 en vigueur avant la fin de l'année 2005, en raison des délais  
14 d'approbation et de mise en œuvre requis, aucun ajustement  
15 n'est proposé à la prévision des revenus des services de point à  
16 point.»  
17  
18 iii) «... dans l'hypothèse où l'objectif visé d'accroître l'utilisation du  
19 réseau de transport [...] était atteint, la politique de rabais  
20 pourrait éventuellement servir, lors d'une révision future des  
21 tarifs de transport, à réduire la facture applicable au Distributeur  
22 pour l'alimentation de la charge locale.»  
23

24 **Questions :**  
25

- 26 1. Dans l'hypothèse où l'objectif visé d'accroître l'utilisation du réseau  
27 de transport est atteint, quelle est la plus proche année tarifaire  
28 susceptible de voir une réduction de la facture applicable au  
29 Distributeur pour l'alimentation de la charge locale?

30 **R11.1 La Régie de l'énergie est seule habilitée à autoriser une**  
31 **révision des revenus requis du Transporteur et des tarifs de**  
32 **transport qui en découlent, incluant la facture annuelle**  
33 **applicable au Distributeur. Une éventuelle réduction de la**  
34 **facture applicable au Distributeur qui résulterait de l'atteinte**  
35 **de l'objectif visé par suite de l'application de cette politique ne**  
36 **pourrait donc être appliquée que suite à une décision à cet**  
37 **effet de la Régie de l'énergie. Voir également réponse à la**

1            **question 17.1 de la demande de renseignements numéro 1**  
2            **d'union des consommateurs déposée comme pièce HQT-6,**  
3            **Document 9,**

4            2.    Dans l'intervalle, les revenus additionnels et les coûts associés à  
5            l'application de la politique de rabais proposée seront-ils isolés de  
6            façon à en permettre l'examen?

7    **R11.2    Le Transporteur indique à la pièce HQT-2, Document 5,**  
8            **page 10, lignes 17 à 19 qu'il a l'intention de produire un rapport**  
9            **complet à la Régie après la première année d'application de la**  
10           **politique de rabais proposée, afin de lui permettre d'en évaluer**  
11           **l'efficacité. Ces données y seront alors identifiées.**

12    **Demande de renseignements no 12**

13

14    **Référence :** HQT-3, Document 1, page 22, lignes 10 et 11.

15

16    **Préambule :**

17

18            « Les équipements de transport forment un tout indivisible, le réseau de  
19            transport ayant été au fil des ans, conçu et planifié de façon intégrée. »

20

21    **Questions :**

22

23            1. Cette affirmation ne pourrait-elle pas s'appliquer à Hydro-Québec,  
24            entreprise auparavant intégrée? En d'autres termes, le choix des  
25            filières de production (hydroélectricité) et leur localisation n'ont-elles  
26            pas dicté la conception et la planification du réseau de transport?

27    **R12.1    Le réseau de transport est développé en mettant en relation la**  
28            **demande d'électricité et les moyens d'approvisionnement pour**  
29            **y répondre. Ceci favorise la synergie nécessaire des activités**  
30            **de production et de distribution pour réaliser un**  
31            **fonctionnement efficace et optimal de l'ensemble du réseau**  
32            **électrique.**

1            **Le développement du réseau de transport n'est pas relié à la**  
2            **structure de l'entreprise mais plutôt aux moyens choisis pour**  
3            **satisfaire à la demande. Le réseau continue ainsi à être conçu**  
4            **et planifié de façon intégrée.**

5            **Demande de renseignements no 13**

6  
7            **Référence : HQT-3, Document 1, page 23, lignes 23 à 25.**

8  
9            **Préambule :**

10  
11            **«La NARUC considère également que les coûts de transport sont**  
12            **généralement fixes, car ils ne varient pas avec l'énergie qui transite sur ces**  
13            **équipements.»**

14  
15            **Question :**

16  
17            1.        **Veillez déposer la référence mentionnée en préambule.**

18            **R13.1        Cette constatation provient de la publication *Electric Utility***  
19            ***Cost Allocation Manual (1992)* de la NARUC, qui est en vente**  
20            **sur son site Internet :**

21            **<http://www.naruc.org/storelistitem.cfm?itemnumber=17>**

22            **Ce document est également disponible au centre de**  
23            **documentation de la Régie de l'énergie pour consultation. Le**  
24            **paragraphe cité dans le préambule se trouve à la page 21 au**  
25            **paragraphe 2 traitant du transport d'électricité.**

1 **Demande de renseignements no 14**

2

3 **Référence** : HQT-3, Document 1, page 27, lignes 3 à 6.

4

5 **Préambule** :

6

7 «En se basant de façon générale sur les critères énoncés par la NARUC, le  
8 Transporteur attribue la responsabilité des coûts pour les fonctions réseau  
9 (backbone) et interconnexions (inter-tie) à tous les clients des services fermes,  
10 pour des raisons économiques et de fiabilité de réseau.»

11

12 **Question** :

13

14 1. Veuillez élaborer sur les raisons économiques et de fiabilité de  
15 réseau qui motivent l'attribution de la responsabilité des coûts pour  
16 les fonctions réseau (backbone) et interconnexions (inter-tie) à tous  
17 les clients des services fermes.

18 **R14.1 Le réseau de transport a pour mission de transporter vers les**  
19 **centres de consommation, d'une manière fiable et optimale, la**  
20 **puissance en provenance des centrales de production**  
21 **d'électricité. En intégrant d'une part les sources de production**  
22 **et d'autre part, les besoins de consommation, il permet de**  
23 **réaliser des économies appréciables :**

24 a. **Gain sur la diversité de consommation** : En mettant en  
25 commun la consommation de l'ensemble des clients des  
26 services fermes, il permet de concilier les aléas de leur  
27 consommation individuelle.

28 b. **Économie d'échelle au niveau de l'offre** : En intégrant  
29 l'ensemble des besoins de consommation de ces clients,  
30 il donne en plus l'opportunité de développer des projets  
31 d'offres avantageux de plus grande ampleur afin de tirer  
32 profit d'économies d'échelle.

1           c. **Gain sur la réserve d'offre requise :** En mettant en  
2           commun un ensemble de moyens d'offre, il permet de  
3           réduire la quantité de ressources affectées à la réserve  
4           nécessaire pour contrer l'indisponibilité d'une ou de  
5           plusieurs unités de production. Cette formule est  
6           également gagnante si elle met à profit des moyens  
7           d'offre de réseaux voisins grâce à des liens  
8           d'interconnexions.

9           d. **Complémentarité des moyens d'offre :** La réunion de  
10          l'ensemble des besoins des clients des services fermes  
11          permet une meilleure compréhension de l'évolution de la  
12          demande en électricité, d'où une économie possible par  
13          le choix de moyens d'offre complémentaires plus  
14          spécialisés, mais avantageux.

15    **Demande de renseignements no 15**

16  
17    **Référence :** HQT-4, Document 1, page 26, lignes 22 à 26.

18  
19    **Préambule :**

20  
21    «Aussi, dès que les tarifs auront été approuvés par la Régie, le Transporteur  
22    révisera la facturation de tous ses clients des services de point à point en  
23    fonction des services de transport rendus depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2005. La facture  
24    assumée par le Distributeur pour le service d'alimentation de la charge locale  
25    sera également ajustée en conséquence.»

26  
27    **Question :**

- 28  
29          1. Veuillez évaluer, en date de la préparation de la preuve (22 juin  
30          2005), la facture qui serait ainsi assumée par le Distributeur pour le  
31          service d'alimentation de la charge locale.

32    **R15.1      Dans sa décision D-2004-253 du 1<sup>er</sup> décembre 2004 relative à la**  
33          **Phase 1 de la présente demande, la Régie a déclaré les tarifs**

1           existants des services de transport provisoires à compter du  
2           1<sup>er</sup> janvier 2005 et sujets à révision lors de la détermination  
3           des tarifs finaux de transport.

4           Ainsi, le Transporteur demande à la Régie d'approuver, avec  
5           application rétroactive à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2005,  
6           l'ensemble des tarifs et conditions des services de transport  
7           proposés pour l'année 2005, incluant la facture de la charge  
8           locale de 2 483 M\$ dévolue au Distributeur, afin de permettre  
9           au Transporteur de percevoir la totalité des revenus requis  
10          approuvés par la Régie dans sa décision D-2005-63.

11    **Demande de renseignements no 16**

12  
13    **Référence** : HQT-4 Document 3.

14  
15    **Question** :

16  
17          1. Si le Distributeur devrait allouer la facture du service transport sur la  
18          base de la pointe coïncidente, quelle est la part des coûts de  
19          transport qui serait allouée aux différentes catégories de clients?

20    **R16.1**    **Réponse à venir.**

21    **Demande de renseignements no 17**

22  
23    **Référence** : HQT-4 Document 3, page 16, ligne 9.

24  
25    **Préambule** :

26  
27          «Note: Test 4 results are not given in percent of annual system peak and  
28          therefore are discussed in the text immediately following this table. »  
29

1 **Question :**

2

- 3 1. Veuillez indiquer où dans la preuve se retrouvent les résultats du  
4 test 4.

5 **R17.1 Réponse du Dr Ren Orans :**

6 **The results are described in HQT-4, Document 3, p.16, line 11 -**  
7 **p.17, line 1:**

8 ***"The last test entails identifying the timing of HQT's system peak.***

9 ***The Test 4 result indicates that among those utilities studied, HQT is***  
10 ***most similar to utilities using a 3-CP method."***

11 **Demande de renseignements no 18**

12

13 **Référence :** HQT-4, Document 3, page 20, lignes 15 et suivantes.

14

15 **Préambule :**

16

17 «FERC has approved the use of a 1CP method for jurisdictions that have peak  
18 loads that are highly concentrated in a single month. For example, PJM bills  
19 their network customers based on the customer's load coincident with the  
20 annual peak of different zones. »

21

22 **Questions :**

23

- 24 1. Veuillez indiquer si l'exemple donné, celui de PJM, est le seul cas où le  
25 FERC a approuvé l'emploi d'un facteur de répartition 1CP.

26 **R18.1 Réponse du Dr Ren Orans :**

27 **In his 1994 book, *A Guide to FERC Regulation and Ratemaking***

28 ***of Electric Utilities and other Power Suppliers* published by**

29 **Edison Electric Institute, Mr. Small, Mr. Small refers to the use**

30 **of the FERC tests to choose among 1-, 3-, 4- and 12-CP**

31 **allocation methods but gives not case references for the**

32 **choice of 1-CP. I am familiar with both the PJM case and the**

33 **BC Transmission Company case where FERC and the BC**

34 **Utilities Commission have approved using an allocation**

1                    **method that results in a lower point-to-point rate than the use**  
2                    **of 1-CP.**

3            2. Si non, veuillez référer aux autres cas.

4    **R18.2      Réponse du Dr Ren Orans :**

5                    **See above.**

6    **Demande de renseignements no 19**

7

8    **Référence :** HQT-4, Document 3, page 22, lignes 15 et suivantes.

9

10   **Préambule:**

11

12    «However, if selling non-firm service at lower rates leads to a transmission  
13    user's substituting non- firm for firm service, it only causes revenue loss to the  
14    transmission provider, without improving capacity utilization. »

15

16   **Questions :**

17

18            1. Est-ce que la proposition réciproque ne pourrait-elle pas être faite? En  
19            d'autres termes, le fait que le tarif du service ferme soit le même que  
20            celui du service non-ferme ne pourrait-il pas inciter les clients à  
21            substituer le service non-ferme par du service ferme?

22   **R19.1      Réponse du Dr Ren Orans :**

23                    **To avoid confusion, I will restate what I believe to be your**  
24                    **question. If the rates for firm and non-firm service are the**  
25                    **same, could this induce a customer to switch from non-firm to**  
26                    **firm service? The answer is "yes" because if the rates do not**  
27                    **reflect the higher value of firm over non-firm, the rates could**  
28                    **induce switching from non-firm to firm service.**

- 1           2. Quel pourrait être l'intérêt d'un client à recourir au service non-ferme  
2           dans un contexte où les taux du service ferme sont les mêmes que  
3           ceux du service non-ferme?

4   **R19.2     Réponse du Dr Ren Orans :**

5           **This depends on customer's perception of the firm and the**  
6           **non-firm service. If the customer believes that in practice both**  
7           **services offer similar advantages, then it might become**  
8           **indifferent to the service it selects.**