

## DOSSIER R-3549-04 PHASE 2

### DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS DU RNCREQ

RÉFÉRENCE 1:	HQT-2	Doc. 1	page 14	I. 7-10
RÉFÉRENCE 2:	HQT-2	Doc. 1	page 13	I. 8-10

Citation 1:

Enfin, la totalité des revenus perçus par le Transporteur pour le service complémentaire de réglage de tension est remis au Producteur, à qui appartiennent les centrales qui fournissent le service dans la zone de réglage du Transporteur.

Citation 2:

Le service de réglage de tension sert à maintenir la tension du réseau de transport dans les limites acceptables. La puissance réactive est fournie par des équipements de transport et de production.

- 1.1 Le service de réglage de tension étant fourni à la fois par des équipements de transport et de production veuillez expliquer et justifier pourquoi la totalité des revenus perçus par le transporteur pour le service de réglage de tension est remise au Producteur?
- 1.2 Quels montants ont été ainsi remis au Producteur pour les années 2004 et 2005?
- 1.3 Est-ce que le producteur facture le transporteur pour l'utilisation des équipements de production qui sont utilisés par le transporteur pour le réglage de tension?
  - 1.3.1 Si oui, en vertu de quelle(s) entente(s) ? Quels montants ont été facturés pour les années 2001 à 2004 ?

RÉFÉRENCE :	HQT-2	Doc. 1	page 15	I. 10-15
-------------	-------	--------	---------	----------

Citation :

Pour le service de compensation d'écart de livraison, le Transporteur fixe une marge d'écart de  $\pm 1,5\%$  (avec un minimum de 2 MW) de la transaction programmée, applicable sur une base horaire, à tout écart d'énergie qui survient à la suite d'une ou plusieurs transactions programmées du client du service de transport. Les parties doivent tenter d'éliminer dans un délai de 30 jours tout écart d'énergie résultant de cette marge d'écart.

- 2.1 Ce sont-ils seulement les écarts cumulatifs, par période de 30 jours, qui sont facturés ou crédités ?

**RÉFÉRENCE : | HQT-2 | Doc. 1 page 16 I. 8-15**

Citation :

Le Transporteur propose d'ajouter ce service complémentaire et de le facturer pour toutes les réceptions dont la source est située dans sa zone de réglage. Le client peut acquérir ce service auprès du Transporteur ou conclure une entente de comparable avec un autre fournisseur. Le service de compensation d'écart de réception est comparable dans son application au service de compensation d'écart de livraison. Dans le cas d'un producteur éolien, ce dernier pourra disposer d'une entente d'équilibrage afin d'être exempté de l'application de ce service.

- 3.1 Ce sont-ils seulement les écarts cumulatifs, par période de 30 jours, qui sont facturés ou crédités ?
- 3.2 Veuillez préciser les modalités d'application de ce service dans le cas d'un producteur éolien sans contrat d'équilibrage.

**RÉFÉRENCE : | HQT-2 | Doc. 1 page 18 I. 4-7**

Citation :

Puisque les ententes entre le Distributeur et ses fournisseurs en traitent déjà, il n'est plus nécessaire d'inclure ce service aux services complémentaires du Transporteur pour l'alimentation de la charge locale.

- 4.1 Veuillez préciser à quelles ententes vous faites référence.

**RÉFÉRENCE : | HQT-2 | Doc. 1 page 20 L. 5-14**

Citation :

Plus spécifiquement, sur la base de l'analyse des transactions ayant eu lieu pendant la période d'application de la politique transitoire de rabais, le Transporteur conclut que les rabais offerts ont essentiellement eu pour effet d'accroître la marge de rentabilité pour les clients du Transporteur, sans avoir suscité des transactions additionnelles qui n'auraient pas eu lieu autrement et qui auraient permis d'atteindre l'objectif visé par la Régie, soit d'accroître l'utilisation du réseau de transport.

Enfin, le principal impact de cette politique transitoire de rabais a été de causer une perte de revenus pour le Transporteur, qu'il n'a pas été en mesure de compenser autrement.

- 5.1 Veuillez préciser en quoi la marge de rentabilité pour les clients du Transporteur a été accrue.
- 5.2 Sur quelle base faites-vous l'affirmation que les rabais n'ont pas suscité de transactions additionnelles ?
- 5.3 Veuillez estimer la perte de revenus du Transporteur causé par cette politique transitoire de rabais.

**RÉFÉRENCE :** | **HQT-2** | **Doc. 1** | **page 22** | **I. 1-7**

Citation :

Selon le Transporteur, cette condition constitue un obstacle majeur à la viabilité d'une politique de rabais, puisque tout rabais octroyé sur un chemin peu fréquenté, afin de susciter sur ce chemin des transactions additionnelles, aurait comme conséquence de réduire les revenus découlant des rabais équivalents appliqués simultanément sur tous les autres chemins, ce qui aurait pour effet de bénéficier à certains clients des services de point à point qui auraient effectué des transactions même en l'absence de ces rabais.

- 6.1 Est-ce que la nouvelle politique proposée en HQT-2, doc. 5 comporte des rabais différenciés par chemin ?

<b>RÉFÉRENCE 1:</b>	<b>HQT-2</b>	<b>Doc. 1</b>	<b>page 22</b>	<b>I. 9-10</b>
<b>RÉFÉRENCE 2:</b>	<b>HQT-4</b>	<b>Doc. 3</b>	<b>page 40</b>	<b>I. 8-11</b>
<b>RÉFÉRENCE 3:</b>	<b>HQT-2</b>	<b>Doc. 5</b>	<b>page 11</b>	<b>I. 11-14</b>

Citation 1:

Compte tenu que la gestion d'une politique de rabais de Type 3 entraînerait des coûts annuels fixes pour le Transporteur, en plus de la possibilité de susciter des pertes de revenus sur les réservations existantes, le Transporteur n'a pu déterminer quels paramètres fixés a priori permettraient d'accroître les transactions sur le réseau de transport conformément à l'objectif visé par la Régie, sans que cela n'ait pour effet de réduire les revenus découlant des réservations des services de point à point et de créer par conséquent une pression à la hausse sur la facture applicable au service d'alimentation de la charge locale.

Citation 2:

I do not believe this form of indexed pricing is appropriate for Quebec, given its high cost of implementation and the resulting shift of fixed costs to native load consumers.

Citation 3:

Le Transporteur estime que les coûts pour implanter la politique de rabais proposée sont relativement faibles.

7.1 Veuillez préciser les coût d'implantation de la politique de rabais proposée.

7.2 Veuillez expliquer la pertinence des commentaires cités aux citations 1 et 2.

**RÉFÉRENCE 1: | HQT-2 | Doc. 2 page 6 I. 14-17**

Citation 1 :

La réduction des réservations des services de point à point à long terme provient principalement de la réduction des volumes exportés par le Producteur depuis 2001, sans que cela ne soit compensé par un volume accru de transit en provenance de tiers.

8.1 Quelles sont les raisons qui ont amené le Producteur à réduire ses exportations? Veuillez documenter votre explication.

8.2 Est-ce que TransÉnergie considère que le niveau du tarif de transport de point à point a été un facteur important dans la réduction des volumes exportés par le Producteur depuis 2001 ?

8.3 Est-ce que TransÉnergie considère qu'HQP aurait fait plus d'exportations si le tarif avait été encore plus bas ?

<b>RÉFÉRENCE 1:</b>	<b>HQT-2</b>	<b>Doc. 2</b>	<b>page 6-7</b>	<b>I. 14-19; 1-9</b>
<b>RÉFÉRENCE 2:</b>	<b>HQT-2</b>	<b>Doc. 2</b>	<b>page 14</b>	<b>Tableau 7, I. 4</b>
<b>RÉFÉRENCE 3:</b>	<b>R-3493, HQT-1</b>	<b>Doc. 1</b>	<b>page 31</b>	<b>I. 4-8</b>
<b>RÉFÉRENCE 4:</b>	<b>R-3493, HQT-1</b>	<b>Doc. 1</b>	<b>page 58-59</b>	<b>I. 16-27, 1-8</b>

Préambule : Selon la référence 2, presque deux tiers des revenus du service de point à point se sont disparu entre 2001 et 2005.

Citation (référence 1) :

La réduction des réservations des services de point à point à long terme provient principalement de la réduction des volumes exportés par le

Producteur depuis 2001, sans que cela ne soit compensé par un volume accru de transit en provenance de tiers.

Il serait possible également que l'évolution de la structure des tarifs, par suite de la décision D-2002-95 et de l'application par le Transporteur d'une méthode de tarification proportionnelle entre le tarif applicable au service de point à point à long terme et ceux applicables aux services de point à point à court terme ait réduit l'incitatif pour les clients de réserver des services de point à point à long terme, puisque le coût unitaire, à 100 % de facteur d'utilisation, est le même pour les services à court et à long terme. Toutefois, comme la modification de la structure des tarifs adoptée dans le dossier tarifaire précédent s'est produite au cours d'une période où les livraisons vers les réseaux voisins ont sensiblement diminué, le Transporteur ne peut établir une relation causale directe à ce phénomène de prix.

Citation 2 (réf. 3) :

Les nouveaux tarifs décrétés par la Régie dans sa décision D-2002-95, s'ils sont maintenus, inciteront nécessairement les clients à minimiser leur facture de transport en optant pour des services de transport point à point de court terme, au détriment des réservations de long terme. Les clients auront un incitatif économique important à agir de la sorte.

Citation 3 (réf. 4) :

Le Transporteur soumet que l'analyse de la preuve présentée dans la cadre de la présente demande permet dorénavant à la Régie d'estimer l'impact négatif important sur les revenus provenant des ventes à long terme de la baisse des tarifs du service de court terme. De l'avis du Transporteur, la prise en compte de cet impact est un élément essentiel à considérer par la Régie afin d'assurer que la structure tarifaire adoptée forme un tout cohérent et favorable à la récupération des revenus requis reconnus en assurant un juste équilibre entre les signaux de prix des tarifs de court terme et de long terme.

Force est de constater que la décision D-2002-95 a radicalement modifié l'équilibre tarifaire qui existait entre les tarifs point à point de court terme et de long terme.

Pour les années futures, la structure tarifaire retenue par la Régie, si elle était maintenue, rendrait tout simplement impossible l'atteinte des revenus point à point prévus. Ceci forcerait le Transporteur à demander une révision de ses tarifs pouvant entraîner une augmentation nette de l'ordre de 100 M\$ de la proportion des coûts de transport d'électricité à être assumée par la charge locale québécoise. Cette avenue n'est ni souhaitable ni dans l'intérêt public aux yeux du Transporteur.

- 9.1 Entre les deux causes mentionnées en référence 1 (la réduction des volumes exportés et l'évolution de la structure des tarifs), sur quelle base affirmez-vous que la réduction des réservations de point à point à long terme provient « principalement » de la première cause ?

- 9.2 Pouvez-vous exclure tout lien de causalité entre l'évolution de la structure tarifaire et la réduction des réservations à long terme ? Si oui, comment ?
- 9.3 Comment conciliez-vous la citation 1 avec les citations 2 et 3 ?

<b>RÉFÉRENCE 1:</b>	<b>HQT-2</b>	<b>Doc. 2</b>	<b>page 7</b>	<b>l. 10-13</b>
<b>RÉFÉRENCE 2:</b>	<b>HQT-2</b>	<b>Doc. 1</b>	<b>page 8</b>	<b>l. 20-28</b>
<b>RÉFÉRENCE 3:</b>	<b>HQT-4</b>	<b>Doc. 3</b>	<b>page 33</b>	<b>l. 19-23</b>

Citation 1:

Ainsi, la réduction des tarifs du service de point à point à court terme par suite de la décision D-2002-95 est dorénavant compatible avec l'évolution observée dans les réseaux voisins où l'on constate une tendance vers la réduction progressive des tarifs applicables aux services de transport inter-réseaux.

Citation 2:

Dans ces marchés, c'est donc la charge locale qui assume la quasi-totalité des revenus requis des transporteurs. Compte tenu de ce contexte, le Transporteur doit s'assurer de la compatibilité des règles de transit au Québec avec celles prévalant dans les réseaux voisins, que ce soit à des fins d'exportation du Québec vers les marchés voisins, d'importations pour alimenter la charge locale, pour permettre des transactions de passage d'un réseau à un autre transitant par le Québec ou pour faciliter les transactions d'achat ou de vente d'énergie d'urgence avec un réseau voisin.

Citation 3:

Users of short-term service under pool designs do not pay fixed charges because the TRR is collected from loads through access fees. However, users of "export and through" service typically pay a separate reservation charge to ensure that loads in neighboring regions that benefit from using the transmission system also contribute to cost recovery.

- 10.1 Quelles conséquences adverses seraient possibles ou prévisibles si HQT ne suit pas la tendance mentionnée à la référence 1 ?
- 10.2 Est-ce que le Transporteur considère important le fait que les consommateurs des régions vers lesquelles l'électricité québécoise est exportée contribuent aux coûts fixes de notre réseau de transport ?
- 10.3 Est-ce que TransÉnergie recommande l'élimination de son tarif point à point d'exportation, pour suivre cette tendance ? Sinon, veuillez expliquer pourquoi.

Citation :

Dans sa décision du 24 mars 2004 concernant la mise en place du RTO de la Nouvelle-Angleterre, le FERC a ordonné l'élimination du tarif point à point d'exportation vers l'état de New-York avant la fin de l'année 2004, afin d'éliminer l'empilement des tarifs dans le RTO et de favoriser le commerce inter-réseaux.

- 11.1 Veuillez fournir le texte de cette décision (ou le lien précis pour l'obtenir) ainsi que les pages auxquelles la référence est faite.
- 11.2 Veuillez expliquer la notion d'empilement des tarifs, et préciser sous quelles conditions il serait justifié.
- 11.3 Veuillez expliquer comment ce concept s'appliquerait au cas d'Hydro-Québec TransÉnergie, le cas échéant.

Citation :

Dans ce contexte, le maintien du statu quo au niveau de la structure tarifaire des services de point à point apparaît donc comme une nécessité au Transporteur permettant d'une part, de surveiller l'évolution des tendances à ce chapitre dans les réseaux voisins et d'autre part, de conserver la stabilité nécessaire à une politique de tarification efficace.

- 12.1 Quels sont les aspects de la structure tarifaire actuelle qu'il est « une nécessité » de maintenir ? Pourquoi ?
- 12.2 Quels seraient les risques s'ils étaient modifiés ?

Citation 1 :

Par ailleurs, comme la Régie l'a elle-même constaté à la page 264 de sa décision D-2002-95, il existe un incitatif important pour le client du service de point à point à long terme de préserver sa priorité de réservation détenue en renouvelant ses réservations sur un réseau et des interconnexions de plus en plus sollicitées. La tendance observée de réduction des réservations

point à point de long terme pourrait ainsi être inversée au fur et à mesure que l'utilisation du réseau par des tiers s'accroîtra dans le futur.

Citation 2 (réf. 3) :

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

Préambule : La référence 2 indique que les revenus de point à point à long terme du Transporteur ont chutés de presque 90 % entre 2001 et 2004.

13.1 Malgré la réduction des ventes de point à point à long terme de 290 M \$ en 2001 à 30 M \$ en 2004 et 2005, TransÉnergie considère-t-elle que la préservation de la priorité de réservation constitue toujours un « incitatif important » pour l'utilisation de ce service ?

13.2 Selon TransÉnergie, quel seuil d'utilisation du réseau par des tiers devrait être franchi avant que cet incitatif ait un effet réel ?

13.2.1 Comment évalue-t-elle la probabilité que ce seuil soit franchi d'ici un an ? Cinq ans? Dix ans?

13.3 Veuillez concilier la citation 2 avec la nouvelle politique de rabais (HQT-2, doc. 5).

**RÉFÉRENCE : | HQT-2 | Doc. 2 | page 8 | Tableau 3**

14.1 Veuillez ventiler la ligne, « Réservations des clients autres que le Producteur » entre les transactions de « wheel-out », « wheel-in » et « wheel-through ».

**RÉFÉRENCE : | HQT-2 | Doc. 2 | page 9 | Tableau 4**

Préambule : Le ratio livraisons:réceptions s'est évolué de 3,75 en 2001 à 1,29 en 2004.

15.1 TransÉnergie dispose-t-elle d'une prévision de l'évolution des volumes de livraison et de réception dans les années à venir?

15.2 Quelle augmentation ou diminution TransÉnergie prévoit-elle relativement à l'évolution de ces quantités, et de ce ratio, dans les années à venir?

**RÉFÉRENCE 1:** | **HQT-2** | **Doc. 2** | **page 11** | **I. 22-24**  
**RÉFÉRENCE 2:** | **HQT-2** | **Doc. 2** | **page 10** | **Tableau 5**

Citation :

À ces livraisons s'ajoutent celles reliées aux réservations annuelles prévues vers les réseaux de Société de transmission électrique de Cedars Rapids limitée (CRT) et la Nouvelle-Angleterre.

16.1 Veuillez clarifier les 405 MW de réservations point à point (pertes incluses) entre celles de Cedar Rapids Transmission Itée et celles de « la Nouvelle Angleterre », en indiquant pour chacun :

16.1.1 le client,

16.1.2 le chemin,

16.1.3 le nombre de MW réservés, et

16.1.4 le tarif annuel.

16.2 Veuillez préciser toute autre réservation annuelle qui était en vigueur en 2001 et qui ne l'est plus.

16.3 Veuillez expliquer la prévision pour 2005 de 0,1 TWh pour le service de point à point quotidien, pour le client HQP.

16.4 Veuillez fournir un tableau similaire au Tableau 5, avec les données réelles des années 2001 à 2004.

**RÉFÉRENCE :** | **HQT-2** | **Doc. 2** | **page 13** | **I. 6-15**

Citation :

Selon les modalités des Tarifs et conditions, le Transporteur n'est pas responsable de compenser les pertes de transport. Pour effectuer des transits sur le réseau, les clients des services de transport doivent fournir au point de réception la charge requise au point de livraison, majorée du taux de pertes de transport en vigueur. En ce qui concerne la charge locale, l'article 36.4 des Tarifs et conditions précise également que le Distributeur doit fournir en tout temps les pertes réelles associées au service qui lui est fourni. Le Transporteur propose de continuer à appliquer l'ensemble des modalités relatives au taux de pertes de transport qui sont actuellement en vigueur dans Tarifs et conditions.

17.1 Veuillez expliquer pourquoi la même approche n'est pas utilisée pour le Distributeur et pour les clients du service de point à point.

<b>RÉFÉRENCE 1:</b>	<b>HQT-2</b>	<b>Doc. 3</b>	<b>page 14</b>	<b>I. 10-19</b>
<b>RÉFÉRENCE 2:</b>	<b>HQT-2</b>	<b>Doc. 3</b>	<b>page 15</b>	<b>Tableau 4</b>

Citation :

Selon la prémisse que l'écart de prix entre deux marchés sert à établir la valeur économique du service de transport entre ceux-ci, le Transporteur a analysé les transactions des clients autres qu'Hydro-Québec Production ayant bénéficié d'un rabais de 25 % et comparé le prix de marché dans le réseau d'origine avec celui du réseau de destination à chaque heure où ces réservations ont été faites.

Cette analyse a été effectuée en comparant les prix de marché en Ontario avec ceux de New-York et de la Nouvelle-Angleterre, soit les réseaux avec lesquels ces clients ont effectué près de 75 % de leurs transactions horaires et pour lesquels les données concernant les prix du marché horaire sont facilement accessibles.

- 18.1 Aux tableaux 4 et 5, est-ce que les chiffres des colonnes 4 et 5 représentent des valeurs moyennes ? Veuillez préciser comment ces valeurs ont été obtenues.
- 18.2 Veuillez compléter des tableaux similaires aux tableaux 4 et 5 pour l'année 2004, et commenter ces résultats.
- 18.3 Veuillez fournir, sous format Excel, les valeurs horaires pour les prix de marché de New-York, de l'Ontario et de la Nouvelle-Angleterre, pour chacune des années de 2001 à 2004, en précisant pour chaque marché la zone, le marché (DAM, HAM, etc.) et toute autre information pertinente concernant les données fournies.
- 18.4 Veuillez fournir les volumes des réservations horaires pour chacune des années de 2001 à 2004 et pour chacun des chemins du service de point à point.
- 18.5 Veuillez clarifier les chiffres fournis en réponse à la question 18.4 entre HQP et les clients tiers.
- 18.6 Veuillez fournir les volumes des réservations horaires pour le client HQ Production, pour les années 2003 et 2004 et pour chacun des chemins dont le point de réception est HQT.

<b>RÉFÉRENCE 1:</b>	<b>HQT-2</b>	<b>Doc. 3</b>	<b>page 14</b>	<b>I. 20-25</b>
<b>RÉFÉRENCE 2:</b>	<b>HQT-2</b>	<b>Doc. 5</b>	<b>page 12</b>	<b>I. 6-8, 13-18</b>

Citation 1 :

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

Citation 2 :

Cette marge additionnelle devrait avoir pour effet de susciter des transactions additionnelles sur le réseau du Transporteur, ce qui correspond à l'objectif poursuivi.

...

Aussi, si la politique de rabais proposée avait été appliquée du 1er janvier au 31 décembre 2004, le Transporteur estime qu'il y avait du potentiel pour la réalisation de transactions additionnelles au niveau du service de point à point horaire, en prenant pour hypothèse que les participants au marché auraient réalisé toutes les transactions qui ne leur auraient par généré de perte de revenu.

19.1 Est-ce que l'affirmation en référence 1 demeure vraie pour l'année 2004 également ?

19.2 Est-ce que l'affirmation en référence 2 demeure vraie pour l'année 2003 également ?

19.3 Comment conciliez-vous les deux affirmations ?

<b>RÉFÉRENCE 1 :</b>	<b>HQT-2</b>	<b>Doc. 5</b>	<b>page 12</b>	<b>I. 6-8, 13-18</b>
<b>RÉFÉRENCE 2 :</b>	<b>HQT-2</b>	<b>Doc. 2</b>	<b>page 6</b>	<b>I. 14-17</b>

Citation 1 :

Aussi, si la politique de rabais proposée avait été appliquée du 1er janvier au 31 décembre 2004, le Transporteur estime qu'il y avait du potentiel pour la réalisation de transactions additionnelles au niveau du service de point à point horaire, en prenant pour hypothèse que les participants au marché auraient réalisé toutes les transactions qui ne leur auraient par généré de perte de revenu.

Citation 2 :

20.1 Étant donné la référence 2 et votre réponse à la question 8.1, ci-dessus, est-ce que l'hypothèse que les participants au marché auraient réalisé toutes les transactions qui ne leur auraient par généré de perte de revenu est vraisemblable ?

Citation :

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

- 21.1 Veuillez préciser en détail, chiffres à l'appui, les conséquences sur le volume des transactions et des revenus du service de point à point si la politique proposée à HQT-2, doc. 5 aurait été en vigueur pendant la période d'un an durant laquelle les rabais transitoires furent appliqués.
- 21.2 Est-ce que HQ Production a profité des rabais transitoires pour accroître sa présence sur le réseau pendant les heures hors pointe ? Veuillez préciser les données sur lesquelles repose votre réponse.

Citation :

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

- 22.1 Veuillez concilier cette affirmation avec la nouvelle politique de rabais, qui s'applique uniquement aux heures hors pointe (HQT-2, doc. 5).

Citation :

À l'intérieur même des revenus provenant des services de point à point, les rabais sur le service de point à point horaire pourraient également inciter à un transfert des réservations de la clientèle des services de point à point à

plus long terme vers le service de point à point horaire. Le facteur d'utilisation étant inférieur pour les services de point à point à plus long terme, toute réduction du tarif de transport du service de point à point horaire inciterait les clients à migrer vers ce service afin d'améliorer leur facteur d'utilisation et réduire leur facture.

Les revenus totaux des services de point à point du Transporteur seraient ainsi doublement affectés.

- 23.1 Veuillez concilier cette affirmation avec la nouvelle politique de rabais, qui s'applique uniquement aux heures hors pointe (HQT-2, doc. 5).

**RÉFÉRENCE : | HQT-2 | Doc. 3 | page 18 | I. 16-20**

Citation :

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

- 24.1 Veuillez estimer l'impact monétaire de la politique transitoire de rabais sur les résultats du Transporteur du 15 janvier 2003 au 14 janvier 2004.

**RÉFÉRENCE : | HQT-2 | Doc. 3 | page 19 | I. 17-20**

Citation :

L'impact de la politique transitoire de rabais fut plutôt de créer une perte de revenus. De l'avis du Transporteur, les résultats observés ne militent pas en faveur de l'adoption d'une politique permanente de rabais dans le contexte actuel.

- 25.1 Pourquoi avez-vous changé d'avis entre le 22 juin 2005 (date de HQT-2, doc. 3) et le 10 août 2005 (date de HQT-2, doc. 5) ?

**RÉFÉRENCE : | HQT-2 | Doc. 5 | page 6 | I. 3-19**

Citation :

De plus, le Transporteur précise que pour être efficace, une politique de rabais doit rencontrer les deux conditions de flexibilité suivantes :

- elle doit être établie selon des paramètres économiques basés sur les écarts de prix de l'électricité entre les marchés limitrophes au réseau du Transporteur et calibrée de telle sorte qu'elle permette au client de réaliser des transactions qu'il n'aurait pu faire autrement, faute de rentabilité ;
- elle doit permettre la modulation par chemin des rabais offerts ; ceux-ci doivent varier en fonction du taux d'utilisation de chacune des interconnexions, afin qu'un rabais offert sur une interconnexion faiblement utilisée n'ait pas pour effet de réduire les revenus découlant de réservations ayant des caractéristiques similaires sur d'autres interconnexions faisant l'objet d'un taux d'utilisation supérieur.

Le 8 juillet 2005, la Régie demande au Transporteur de compléter sa preuve par le dépôt des modalités d'une politique de rabais compatible avec les critères énoncés dans sa preuve, tels que résumés ci-dessus.

En conséquence, le présent document propose une politique de rabais qui, de l'avis du Transporteur, répond aux critères fixés par la Régie. (nous soulignons)

26.1 Est-ce que la politique proposée dans ce document est compatible avec les critères énoncés dans sa preuve, notamment celui mentionné aux lignes 9 à 14 de la référence ?

26.2 Est-ce que cette politique répond aux critères du Transporteur, ainsi qu'à ceux de la Régie ?

**RÉFÉRENCE : | HQT-2 | Doc. 5 | page 8 | I. 1**

Citation :

$$\text{Rabais} = T_{\text{HQT}} - [(P_b - T_b) - (P_a + T_a)]$$

27.1 Veuillez préciser, utilisant les variables mentionnées aux lignes 3 à 7, la valeur du tarif avec rabais  $T_R = T_{\text{HQT}} - \text{Rabais}$ . Notamment, veuillez confirmer ou infirmer que :

$$T_R = (P_b - P_a) - (T_a + T_b)$$

27.2 Veuillez expliquer la logique qui sous-tend la formule proposée.

Citation :

Ainsi, le Transporteur estime que ce mécanisme permet de limiter les transactions dites opportunistes, i.e. les transactions qui se seraient réalisées même en l'absence de rabais et qui profiteraient quand même du rabais offert.

28.1 Veuillez expliquer en quoi ce mécanisme permet de limiter les transactions opportunistes.

Citation :

Lorsque l'origine ou la destination d'une transaction est dans un marché où il n'existe pas de marché horaire de l'électricité (comme c'est le cas du Québec, du Nouveau-Brunswick et de Brascan), le prix horaire applicable du marché d'origine ( $P_a$ ) est celui du marché connexe au réseau du Transporteur le plus bas pour l'heure, alors que le prix horaire applicable du marché de destination ( $P_b$ ) est celui du marché connexe le plus élevé pour l'heure.

29.1 Veuillez expliquer pourquoi, lorsque l'origine d'une transaction est dans une région où il n'existe pas de marché horaire (ex. le Québec), le prix d'origine devrait être fixé au prix horaire du marché connexe le plus bas pour l'heure en question.

Citation :

Le Transporteur présente ici quelques exemples pour illustrer comment seront établis les prix de marché permettant de calculer le rabais applicable :

Exemple 1 : Transit inter-réseaux (« wheel-through ») du Nouveau-Brunswick vers New York. Dans ce cas,  $P_a$  sera égal au moindre de ( $PN-A + TN-A$ ) et ( $POnt + TOnt$ ), tandis que  $P_b$  sera égal à  $PN-Y$ .

Exemple 2 : Exportation du Producteur (HQP) vers la Nouvelle-Angleterre. Dans ce cas,  $P_a$  sera égal au moindre de ( $PNY + TNY$ ) et ( $POnt + TOnt$ ).  $P_b$  sera égal à  $PN-A$ .

Exemple 3 : Transit inter-réseaux de Brascan vers le Nouveau-Brunswick. Dans ce cas,  $P_a$  sera égal au moindre ( $PNY + TNY$ ), ( $PN-A + TN-A$ ) et ( $POnt + TOnt$ ), alors que  $P_b$  sera égal au plus élevé de  $POnt$ ,  $PN-Y$  et ( $PN-A - TN-A$ ).

- 30.1 Pour chacun des trois exemples, veuillez fournir des exemples chiffrés, sur la base de données réelles de 2004, des heures hors pointe où a) il y aura un rabais et b) il n'y aura pas de rabais.
- 30.2 Veuillez fournir les mêmes exemples chiffrés, sur la base des heures réelles en 2003.

**RÉFÉRENCE:** | **HQT-2** | **Doc. 5** **page 12** **I. 13-19**

Citation :

Aussi, si la politique de rabais proposée avait été appliquée du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2004, le Transporteur estime qu'il y avait du potentiel pour la réalisation de transactions additionnelles au niveau du service de point à point horaire, en prenant pour hypothèse que les participants au marché auraient réalisé toutes les transactions qui ne leur auraient par généré de perte de revenu. Par ailleurs, le Transporteur constate qu'une partie des transactions potentielles ont effectivement été réalisées, même en l'absence de rabais.

- 31.1 Quel pourcentage des transactions additionnelles potentielles a effectivement été réalisé ?
- 31.2 Dans quel sens peut-on affirmer qu'il s'agit des transactions « additionnelles » ?

**RÉFÉRENCE 1:** | **HQT-2** | **Doc. 5** **page 12** **I. 9-12**  
**RÉFÉRENCE 2:** | **HQT-2** | **Doc. 5** **page 13** **I. 12-14**  
**RÉFÉRENCE 3:** | **HQT-2** | **Doc. 5** **page 14** **I. 6-13**

Citation 1 :

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

Citation 2 :

De plus, la politique de rabais proposée sera efficace dans la mesure où elle n'aura pas pour effet d'accroître la facture de transport applicable au Distributeur pour le service d'alimentation de la charge locale.

Citation 3 :

Après la première année d'application de la politique de rabais, le Transporteur propose de soumettre un rapport complet à la Régie lui permettant d'en évaluer la rentabilité. Avec l'approbation de la Régie, le

Transporteur pourrait alors mettre fin à la politique de rabais si la rentabilité de celle-ci ne pouvait être démontrée ou en poursuivre l'application si les résultats s'avéraient favorables.

- 32.1 Si le Transporteur n'est pas capable d'estimer le volume additionnel de transactions qui pourrait être généré, sur quelle base conclut-elle que cette politique devrait avoir pour effet de susciter des transactions additionnelles ?
- 32.2 Est-ce que les estimations du Transporteur sur la base de transactions antérieures se sont limitées à l'année 2004 ?

**RÉFÉRENCE : | HQT-2 | Doc. 5 | page 12 | I. 20-22**

Citation :

À titre indicatif, le tableau suivant présente des résultats obtenus pour les clients tiers, sur les chemins dont l'origine est l'Ontario et la destination est l'État de New York ou de la Nouvelle-Angleterre.

- 33.1 Pourquoi avez-vous limité le Tableau 1 aux clients tiers, en excluant HQ Production ?
- 33.2 Veuillez présenter le Tableau 1, en ajoutant les rangées suivantes :
- 33.2.1 HQ Production vers New York
  - 33.2.2 HQ Production vers Nouvelle-Angleterre
  - 33.2.3 HQ Production vers l'Ontario

**RÉFÉRENCE : | HQT-2 | Doc. 5 | page 13 | Tableau 1**

- 34.1 Est-ce que la dernière colonne, « Nombre d'heures où des transactions ont été réalisées par des clients tiers », inclut uniquement des heures où le rabais aurait été applicable, ou non ?
- 34.2 Veuillez fournir le Tableau 1 et l'analyse qui l'accompagne, sur la base des données de 2001, 2002 et 2003.
- 34.3 Étant donnée qu'une partie des transactions potentielles a effectivement été réalisée, même en l'absence de rabais, n'y aurait-il pas une perte de revenus due à ces transactions opportunistes ? Le cas échéant, veuillez quantifier cette perte de revenu pour 2001, 2002, 2003 et 2004.

**RÉFÉRENCE : | HQT-2 | Doc. 5 | page 13 | I. 4-6**

Citation :

La politique de rabais proposée par le Transporteur est non discriminatoire et s'applique uniformément à l'ensemble des clients du service de point à point horaire, tout en permettant d'offrir aux clients un outil de flexibilité additionnelle pour gérer le risque financier associé à ces transactions.

35.1 Est-ce que le Transporteur a évalué la pertinence d'un rabais qui s'appliquerait uniquement aux clients tiers ?

35.1.1 Le cas échéant, veuillez expliquer pourquoi cette approche n'a pas été retenue.

**RÉFÉRENCE : | HQT-2 | Doc. 5 | page 13 | I. 12-16**

Citation :

De plus, la politique de rabais proposée sera efficace dans la mesure où elle n'aura pas pour effet d'accroître la facture de transport applicable au Distributeur pour le service d'alimentation de la charge locale. Pour atteindre cet objectif, les revenus additionnels du service de point à point horaire qui en découleront doivent au minimum couvrir les coûts associés à son application.

36.1 Devrait-on également tenir compte des pertes de revenus pour les transactions qui auraient eu lieu en l'absence des rabais ?

36.2 Le cas échéant, veuillez expliquer comment le Transporteur tiendra compte de cet aspect dans le suivi de sa politique de rabais.

**RÉFÉRENCE : | HQT-4 | Doc. 1 | page 14 | I. 6-12**

Citation :

La prévision de la capacité de transport excédentaire disponible sur le réseau, commercialisable au moyen de transactions à court terme, permet d'obtenir les revenus qui réduiront la part des revenus requis assumée par les clients des services de transport à long terme (charge locale, réseau intégré et point à point à long terme). En d'autres termes, ce sont les revenus requis résiduels, soit les revenus requis sans les revenus des transactions à court terme, qui sont utilisés pour l'établissement du tarif de transport annuel.

- 37.1 Est-ce que le Transporteur planifie son système sans aucunement tenir compte des besoins futurs d'exportation d'HQ Production ?
- 37.2 Veuillez justifier l'utilisation de ce traitement des revenus prévus des transactions à court terme tenant compte de votre réponse à la question 37.1 ainsi qu'aux faits que a) la clientèle du service de point à point de Transporteur fait recours presque uniquement au service de court terme, et b) le taux d'utilisation du service de court terme est prévisible et prévu (voir HQT-2, doc. 2, page 10, tableau 5).

**RÉFÉRENCE :** | **HQT-4** | **Doc. 1** | **page 15-16** | **I. 11-16, 1-3**

Citation :

Dans le contexte de l'évolution des marchés voisins plus amplement décrit à la pièce HQT-2, Document 1, le Transporteur est d'avis que le maintien du statu quo quant à la structure tarifaire est dorénavant justifié pour permettre d'assurer à la charge locale la stabilité du coût unitaire du service de transport, dont elle a bénéficié depuis les dernières années. Cette approche permet également au Transporteur de poursuivre ses pratiques commerciales qui visent à tirer pleinement profit de l'optimisation de l'utilisation du réseau de transport par le biais des services de transport de point à point, permettant ainsi d'alléger la contribution de la charge locale.

- 38.1 Est-ce que cette position visant le maintien du statu quo quant à la structure tarifaire est cohérente avec celle maintenue par le Transporteur dans le dossier R-3493 ?
- 38.1.1 Si oui, veuillez expliquer en détail cette cohérence.
- 38.1.2 Sinon, veuillez expliquer en détail pourquoi le Transporteur a modifié son point de vue.

**RÉFÉRENCE:** | **HQT-4** | **Doc. 1** | **page 32** | **I. 7-13**

Citation :

Le Transporteur propose d'établir le tarif de ce service sur la base du prix de production, en utilisant la méthode approuvée par la Régie pour le tarif existant. Ainsi, lorsqu'il y a consommation supérieure à la quantité programmée, le tarif proposé correspond au prix de production majoré de 50 %. Le crédit accordé sur toute quantité livrée inférieure à la quantité programmée correspond à 50 % du coût moyen de fourniture de l'électricité patrimoniale.

- 39.1 Veuillez fournir des exemples des utilisateurs qui pourraient effectivement devoir payer le tarif de compensation d'écart de livraison.

- 39.2 Veuillez fournir l'historique des charges facturées pour ce service, depuis 2001, ainsi que des crédits accordés en cas de livraison inférieure à la programmation.
- 39.3 Veuillez fournir des références à la preuve du Transporteur et aux décisions antérieures de la Régie concernant la méthode et les valeurs utilisées pour le calcul des tarifs du service de compensation d'écart de livraison.
- 39.4 Veuillez expliquer pourquoi le tarif se base sur le « prix de production ».
- 39.5 Veuillez expliquer la source des valeurs utilisées pour le tarif existant et pour le tarif proposé.
- 39.6 Veuillez fournir la justification pour la majoration de 50 % du prix de production dans le tarif.
- 39.7 Veuillez expliquer pourquoi le tarif se base sur le coût de fourniture de l'électricité patrimoniale, moins les pertes de transport et de distribution.
- 39.8 Veuillez fournir la justification pour la réduction de 50 % de ce coût de fourniture dans le tarif.

**RÉFÉRENCE:** | **HQT-4** | **Doc. 1** | **page 33** | **I. 10-15**

Citation :

Pour l'établissement du tarif de ce service, le Transporteur s'appuie sur la méthode retenue pour le tarif du service de compensation d'écart de livraison. Ainsi, le tarif proposé serait appliqué à toute quantité reçue par le Transporteur inférieure à la quantité programmée. De plus, il est proposé d'accorder un crédit sur toute quantité reçue par le Transporteur supérieure à la quantité programmée.

- 40.1 Veuillez fournir des exemples des utilisateurs qui pourraient effectivement devoir payer le tarif de compensation d'écart de réception.
- 40.2 Veuillez expliquer pourquoi le tarif se base sur le « prix de production ».
- 40.3 Veuillez fournir la justification pour la majoration de 50 % du prix de production dans le tarif.
- 40.4 Veuillez expliquer pourquoi le tarif se base sur le coût de fourniture de l'électricité patrimoniale, moins les pertes de transport et de distribution.
- 40.5 Veuillez fournir la justification pour la réduction de 50 % de ce coût de fourniture dans le tarif.
- 40.6 Veuillez fournir un balisage des transporteurs nord-américains, à l'égard de leur service de compensation d'écart de réception, indiquant notamment comment ils traitent des producteurs d'électricité intermittente dont l'éolien.

**RÉFÉRENCE : | HQT-4 | Doc. 1 | page 36 | I. 19-21**

Citation :

... en considérant des frais d'entretien et d'exploitation de même que la taxe sur le capital et la taxe sur les services publics (TSP) applicables.

41.1 Veuillez préciser les taux et les modalités d'application de la taxe sur le capital et la taxe sur les services publics.

**RÉFÉRENCE : | HQT-4 | Doc. 3 | page 9 | footnote 1**

Citation :

Lusztig, C., P. Feldberg, R. Orans and A. Olson (2005) "A survey of transmission tariffs in North America," Energy-The International Journal, forthcoming.

42.1 Please provide a copy of the document cited.

**RÉFÉRENCE : | HQT-4 | Doc. 3 | page 10 | I. 20-21**

Citation :

British Columbia, like Québec, is a net exporter of electricity and relies on export revenue to maintain its low electricity rates.

43.1 Please explain specifically how revenues from the export of electricity contribute to maintaining low electricity rates in British Columbia.

43.2 Please explain specifically how revenues from the export of electricity contribute to maintaining low electricity rates in Quebec.

**RÉFÉRENCE : | HQT-4 | Doc. 3 | page 17 | I. 13-17**

Citation :

Two of these supplemental tests rely on HQT's planning data. According to HQT-3, Document 1, HQT continues to plan its system to provide adequate transmission capacity to meet its system peak load. In HQT's planning process, system peak load is derived from the sum of the coincident peak demands of NLS, NITS and LT-PTP customers.

44.1 Given that HQ Production now uses short-term reservations for the vast majority of its export sales, do you find it plausible that TransÉnergie makes no provision for these export sales in its long-term system planning?

**RÉFÉRENCE : | HQT-4 | Doc. 3 page 21 I. 18-22**

Citation :

While there has been some displacement of LT-PTP reservations with shorter term point-to-point service, HQT maintains that this has been mainly caused by the evolution of day-ahead and hourly markets in neighboring jurisdictions. In this regard, I agree with HQT's point of view.

45.1 Please explain in detail why you agree with HQT's point of view.

45.2 Do you reject the hypothesis that the reduction fo ST-PTP rates is in part responsible for this shift? If not, how do you evaluate the relative causal role of these two elements?

45.3 Are you familiar with TransÉnergie's request for revision of the decision from the first rate case (R-3493-02)?

45.4 Did you agree with the conclusions sought by HQT in this proceeding?

45.4.1 If so, have your views changed? Please explain.

**RÉFÉRENCE : | HQT-4 | Doc. 3 page 21 I. 22-23**

Citation :

Therefore, lowering the LT-PTP rates is unlikely to increase LT-PTP revenues.

46.1 In your view, might increasing ST-PTP rates increase LT-PTP revenues? If not, why not?

**RÉFÉRENCE : | HQT-4 | Doc. 3 page 22 I. 14-17**

Citation :

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

47.1 Has the reduction of HQT's non-firm hourly service to a rate lower than its firm rates led its principal client to substitute non-firm for firm service? Please justify

for your answer based on the evolution of HQT's use of firm and non-firm service from 2001 through 2004.

**RÉFÉRENCE : | HQT-4 | Doc. 3 page 25 I. 6-8**

Citation :

HQT's proposed AS designs continue to be very similar to those offered in many other open access jurisdictions, and fulfill HQT's requirement to be the supplier of last resort of these services.

48.1 What other suppliers can provide these services in Quebec?

48.2 In what sense is HQT the « supplier of last resort » of these services?

**RÉFÉRENCE : | HQT-4 | Doc. 3 page 25 I. 20-21**

Citation :

Also, FERC continues to advocate full rolled-in treatment of network interconnection costs over a 5 year period.

49.1 Please provide references to recent FERC decisions in support of this statement.

49.2 Please specify if or to what extent FERC's policy of full rolled-in treatment applies to :

49.2.1 interconnection costs,

49.2.2 network upgrades and

49.2.3 direct assignment facilities.

49.3 Does the term « network upgrade » have precisely the same meaning in Quebec and for FERC? If not, please explain.

**RÉFÉRENCE : | HQT-4 | Doc. 3 page 25 I. 21-24**

Citation :

HQT's partial rolled-in treatment strikes a balance between protecting existing transmission customers from stranded costs, and mitigating what can be prohibitive new interconnection and upgrade costs.

50.1 Please elaborate on this notion of « striking a balance ». In what sense are transmission customers potentially exposed to stranded costs?

**RÉFÉRENCE : | HQT-4 | Doc. 3 page 27 I. 16-18**

Citation :

Moreover, the analysis shows that the discounting actually reduced the contribution to fixed costs made by short-term transmission users.

51.1 Was this result surprising to you, or was it foreseeable?

**RÉFÉRENCE : | HQT-4 | Doc. 3 page 27 I. 19-21**

Citation :

For the 1-year period in which the transitional discount was in effect, HQT's analysis shows that third-party customers did not increase their off-peak transmission use.

52.1 Why do you limit your statement to third-party customers?

52.2 Did HQT increase its off-peak transmission use during this period?

**RÉFÉRENCE : | HQT-4 | Doc. 3 page 28 I. 18-21**

Citation :

NE). My analysis assumes a transmission customer (who is engaged in day-trading) would place a maximum value for HQT's short-term point-to-point service equal to the difference between the lowest off-peak price in any of the three markets and highest on-peak price in the same markets.

53.1 Please explain what « day trading » is in a transmission context.

53.2 Based on your example, it would appear that your hypothetical customer is one who can purchase power off-peak in one market and resell it on-peak in another. What type of transmission customer can undertake this activity?

53.3 Please explain the conceptual difference between the market value of transmission and the market value of storage.

**RÉFÉRENCE : | HQT-4 | Doc. 3 page 29 I. 16-18**

Citation :

Adopting the AEP on-peak pricing formula would raise the \$8.33/MW-h rate to a \$17.5/MW-h rate, which would block trade during 30.3% of the days in 2004.

54.1 Please describe the calculations for your estimate of an AEP on-peak hourly rate.

54.2 Are you familiar with any utilities that use such a rate?

54.3 Please comment on the potential advantages and disadvantages for using such an approach in Quebec.

<b>RÉFÉRENCE 1:</b>	<b>HQT-4</b>	<b>Doc. 3</b>	<b>page 30</b>	<b>I. 5-12</b>
<b>RÉFÉRENCE 2:</b>	<b>HQT-4</b>	<b>Doc. 3</b>	<b>page 40</b>	<b>I. 18-20</b>
<b>RÉFÉRENCE 3:</b>	<b>HQT-4</b>	<b>Doc. 3</b>	<b>page 41</b>	<b>I. 14-15</b>

Citation 1 :

HQT's proposed OATT already incorporates an appropriate level of discounting into its ST-PTP rates because HQT advocates, with reason, (a) the use of a 1-CP, instead of a 12-CP, allocation to set the LT-PTP rate; (b) the continued use of firm and non-firm short term pricing distinctions for service with reservation durations beyond 1 hour; and (c) the use of 8760 hours (equivalent to a 100% load factor) as the divisor to derive the short-term non-firm rate. Hence, the resulting short-term rates should not be an obstacle to the economic use of transmission during most hours of the year.

Citation 2 :

This is in sharp contrast to HQT's, and my own, analysis showing that HQT's proposed ST-PTP rates for hourly non-firm service would not inhibit substantial levels of trading.

Citation 3 :

The overall recommendation of my testimony is that HQT's proposed OATT should be adopted in its entirety.

Preamble : In reference 1, you indicate that ST-PTP rates already incorporate an appropriate level of discounting and are not an obstacle to transmission use during most hours of the year. In reference 2, you indicate that the ST-PTP rates in HQT's original filing would not inhibit substantial levels of trading. In reference 3, you fully endorsed HQT's proposed OATT as initially filed.

55.1 Please explain your point of view concerning the discount proposal contained in HQT-2, doc. 5. In particular, please indicate whether or not, in your view :

55.1.1 it is necessary to remove a significant obstacle to efficient use of the transmission system,

55.1.2 it will lead to significantly increased system usage,

55.1.3 it will lead to significantly increased point to point revenue,

55.1.4 it involves a risk of reduced point to point revenues for some transactions.

**RÉFÉRENCE :** | **HQT-4** | **Doc. 3** | **page 33** | **I. 19-23**

Citation :

Users of short-term service under pool designs do not pay fixed charges because the TRR is collected from loads through access fees. However, users of “export and through” service typically pay a separate reservation charge to ensure that loads in neighboring regions that benefit from using the transmission system also contribute to cost recovery.

56.1 Can this same justification for « export and through » charges also be applied to point to point charges in the Quebec system?

**RÉFÉRENCE :** | **HQT-4** | **Doc. 3** | **page 37** | **I. 7-15**

Citation :

- Canadian open access jurisdictions: Saskatchewan, Manitoba, New Brunswick and British Columbia. Except for BC Hydro’s OATT, which incorporates path-specific incremental costs, all of them have implemented a FERC pro forma tariff design.
- U.S. open access jurisdictions: Puget Sound, Portland, Southern, Entergy, Bonneville Power Administration (BPA). All of them offer LT-PTP services per FERC’s pro forma tariff. This is notwithstanding that BPA has separate “pancaked” rates for its Southern Intertie and for Montana.

57.1 Please explain in detail the path-specific “incremental cost approach” applied in B.C.

57.2 Please explain the justification for BPA’s maintaining pancaked rates for its Southern Intertie and for Montana.

**RÉFÉRENCE 1 :** | **HQT-4** | **Doc. 3** | **page 38** | **I. 4-6**  
**RÉFÉRENCE 2 :** | **HQT-4** | **Doc. 3** | **page 38** | **I. 15-16**

Citation 1:

- HQT's proposed hourly non-firm rate at 1/24 of its non-firm daily rate, the same as Manitoba Hydro and New Brunswick Power for their hourly off-peak rates.

Citation 2:

- Hourly rates : Puget, Portland, Southern and Entergy have peak and off-peak hourly rates at 1/16 and 1/24 of their daily rates.

58.1 Please describe the approach used for hourly on-peak and off-peak rates in the other Canadian jurisdictions.

58.2 Please describe the approach used for hourly on-peak and off-peak rates in the other U.S. jurisdictions.

**RÉFÉRENCE : | HQT-4 | Doc. 3 page 38 I. 23-25**

Citation :

BCTC has also recently experienced substantial reductions in its PTP revenues, due primarily to lower transmission use.

59.1 What are the causes of lower transmission use in the BCTC system?

**RÉFÉRENCE : | HQT-4 | Doc. 3 page 39 footnote 14**

Citation :

The estimated transmission value is the difference between the price of electricity in Alberta and the Mid-Columbia pricing point in the Pacific Northwest. See BCTC Application for Open Access Tariff, December 9th, 2004 p.63.

60.1 Is this transmission value determined on an hourly basis, or as an average? Please explain.

60.2 If an average, over what period?

60.3 Please indicate the approximate share of wheel-through service, as a percentage of all point-to-point reservations, in B.C. and in Quebec.

**RÉFÉRENCE : | HQT-4 | Doc. 3 page 40 I. 8-11**

Citation :

I do not believe this form of indexed pricing is appropriate for Quebec, given its high cost of implementation and the resulting shift of fixed costs to native load consumers.

61.1 Please specify what you mean by « its high cost of implementation ».

**RÉFÉRENCE : | HQT-4 | Doc. 3 page 40 I. 22-28**

Citation :

#### 7.2.4. Export Fees

Except for BPA, all open access designs collect their fixed costs primarily through their long-term reservation charges. Hence, HQT's lack of wheeling and export fee is not at odds with the open access designs used in open access jurisdictions without an ISO and a power pool.

In contrast, power pools typically collect the majority of their fixed costs from loads; and they sometimes require the use of a wheeling or an export fee to ensure a fair contribution to fixed costs by marketers and generators.

Preamble : The reference appears to suggest that HQT does not collect the majority of its fixed costs from loads, and that it does not have charges analogous to wheeling and export fees.

62.1 Please clarify your perspective with regard to the relationship between HQT's tariff and those used in other open access and power pool jurisdictions.

**RÉFÉRENCE : | HQT-5 | Doc. 1 page 8 I. 2-4**

Citation :

À la page 22 de sa décision D-2002-286, la Régie demande au Transporteur de lui faire rapport sur l'utilisation du point HQT lors de son prochain dossier tarifaire.

63.1 Où se trouve le rapport du Transporteur sur l'utilisation du point HQT ?

63.2 Veuillez préciser, pour tout client du service de point à point qui utilise le point de réception HQT :

63.2.1 son nom,

63.2.2 le nombre d'installations de production qu'il détient dans la zone de réglage du Transporteur,

63.2.3 le volume de réservations horaires qu'il a fait pour chacune des années entre 2001 et 2004, inclusivement, utilisant le point de réception HQT, et

63.2.4 le volume de réservations horaires qu'il a fait pour chacune des années entre 2001 et 2004, inclusivement, utilisant un point de réception correspondante à une centrale électrique.

Dans le cas où le Transporteur s'objecte à dévoiler ses informations pour des clients tiers, veuillez remplacer le nom de chaque client avec une lettre.

63.3 Veuillez indiquer, s'il y a eu, les cas où un client aurait indiqué HQT comme son point de réception malgré le fait que l'énergie transportée aurait été produite dans une unique centrale, malgré les libellés des articles et 13.7 b) et 14.5 a) des *Tarifs et conditions*.

**RÉFÉRENCE :** | **HQT-5** | **Doc. 1** | **page 9** | **I. 2-8**

Citation :

Le Transporteur propose d'établir un plafond distinct des coûts qu'il assume pour les ajouts à son réseau dans le cas d'un alimentation temporaire de plus d'un an, par exemple dans le cas de l'alimentation d'un chantier de construction de centrale, ceci afin d'éviter que le coût assumé par le Transporteur ne soit supérieur aux revenus découlant du service rendu. Il est proposé dans ce cas que le plafond soit établi en proportion de la durée du service temporaire, par rapport à une durée de vingt ans, en valeur actualisée.

64.1 Veuillez préciser la signification de l'expression « alimentation temporaire de plus d'un an ».

64.2 Veuillez préciser comment le Transporteur s'assure que le coût assumé par le Transporteur n'est pas supérieur aux revenus découlant du service rendu, dans les cas où le Promoteur n'identifie pas le besoin comme étant temporaire.

**RÉFÉRENCE :** | **HQT-5** | **Doc. 1** | **page 13** | **Tableau 1**

Préambule : Le tableau indique les priorités d'utilisation des interconnexions en mode livraison et réception.

65.1 En faisant l'hypothèse que HQD et HQP feraient tous les deux des réservations de durée et de type identiques pour alimenter la charge locale (ex. point à point

ferme mensuel d'une source désignée), qui aurait la priorité d'utilisation d'une interconnexion, selon ce tableau ?