

DOSSIER : R-3640-2007

**Demande relative à la modification des tarifs et conditions
de services de transport d'Hydro-Québec à compter
du 1^{er} janvier 2008**

ET

DOSSIER : R-3641-2007

**Demande d'Hydro-Québec dans ses activités de transport
d'électricité afin d'obtenir l'autorisation requise pour
l'acquisition et la construction d'immeubles ou d'actifs
destinés au transport d'électricité**

MÉMOIRE DE

ÉNERGIE BROOKFIELD MARKETING INC.

PRÉSENTÉ À LA

RÉGIE DE L'ÉNERGIE DU QUÉBEC

LE 15 OCTOBRE 2007

TABLE DES MATIÈRES

1.	INTRODUCTION.....	1
2.	PARTICIPATION DE EBMI AU GROUPE DE TRAVAIL SUR LA POLITIQUE DE RABAIS ET LES SERVICES COMPLÉMENTAIRES.....	2
3.	LE COMPTE D'ÉCART RELATIF AUX REVENUS	9
4.	LE SERVICE COMPLÉMENTAIRE DE COMPENSATION D'ÉCART DE RÉCEPTION	13

1. INTRODUCTION

Tel que précisé à sa demande d'intervention déposée le 3 août 2007, Énergie Brookfield Marketing Inc. (ci-après « **EBMI** ») n'entend pas dans le cadre du présent dossier tarifaire soumettre de preuve en regard de la proposition d'augmentation des tarifs de services de transport déposée par le Transporteur (ci-après « **HQT** ») et s'en remet à cet égard à la décision à venir de la Régie de l'énergie.

Par ailleurs, EBMI est d'accord avec le maintien du *statu quo* suggéré par HQT en ce qui a trait aux tarifs applicables aux services complémentaires.

Par son intervention, EBMI entend limiter sa preuve et ses commentaires aux points suivants :

1. Le Rapport du groupe de travail portant sur la politique de rabais, ses constats et ses conclusions (voir HQT-13, document 6 ainsi que les pièces qui font partie de ce rapport);
2. Les modalités de disposition du compte d'écart reporté telles que proposées par HQT (voir HQT-4, document 3);
3. Modifications aux tarifs et conditions du contrat de service de transport de HQT et plus particulièrement en regard de conditions d'application de l'annexe 4 des Tarifs et conditions portant sur le Service complémentaire de compensation d'écart de réception et de livraison.

Elle désire également se réserver le droit de contre-interroger les témoins de HQT et les témoins des autres intervenants, le cas échéant, à l'égard de toute question soulevée dans le cours de l'audience à venir et de faire part de ses observations à l'égard de la preuve tel que constitué ainsi qu'à l'égard des questions soulevées dans le cadre du présent dossier en plaidoiries écrites ou orales.

2. PARTICIPATION DE EBMI AU GROUPE DE TRAVAIL SUR LA POLITIQUE DE RABAIS ET LES SERVICES COMPLÉMENTAIRES

EBMI désire soumettre à la Régie ses observations portant sur les travaux qui ont été effectués par le Groupe de travail sur la politique de rabais et les services complémentaires et plus particulièrement en regard du contenu du rapport de ce Groupe produit au présent dossier sous la cote HQT-13, Document 6, tout en faisant ressortir les constats qui sont apparus lors de ces travaux ainsi que les éléments que la Régie devrait prendre en considération dans le cadre de son analyse de ce rapport, des positions exprimées par les membres participants et des approches qui pourraient être poursuivies.

Impressions générales

EBMI a été satisfaite de façon générale de son implication aux travaux du Groupe et du rapport déposé. L'implication de chacun des membres participants reflète d'ailleurs l'intérêt tangible des clients, actuels et potentiels, du service de transport de point à point à l'égard des questions qui ont été étudiées.

Il est à noter toutefois que des obstacles importants ont influencé le niveau des discussions et le rythme des travaux du Groupe, principalement en raison du manque de consensus parmi les participants quant au caractère discriminatoire ou non de certaines propositions et de l'exigence d'uniformité territoriale de la tarification sur l'ensemble du réseau de transport d'électricité auquel HQT tenait.

Les points de vue respectifs des participants ont pu, à l'occasion, différer quant à la définition et les moyens d'atteindre les objectifs visés et donc sur les approches susceptibles d'être favorisé pour atténuer l'impact des coûts du transport pour la charge locale. Si nous avons pu obtenir des clarifications de la Régie sur ces aspects en début de mandat, cela aurait certes facilité l'établissement des principes directeurs à suivre dans le cours de nos travaux.

Un autre obstacle majeur, soulevé par plusieurs participants, concernait la durée des projets pilotes de rabais que nous pouvions proposer. En effet, certains membres étaient préoccupés par la mise en place d'un projet pilote en 2009, alors que des réservations importantes de service de transport long terme et ferme sur des interconnexions clés entrèrent en vigueur, réduisant significativement l'appétit des participants potentiels et ultimement les résultats de tout projet pilote à être déployé à cette période.

Finalement, EBMI a toujours été et demeure fort préoccupé par l'adoption de toute politique de rabais devant dépendre principalement du comportement, à venir, d'un seul client (en l'occurrence HQP) lequel est responsable de près de 95% des revenus du service de point à point.

Utilisation des interconnexions

Les données soumises par HQT dans le cadre des travaux du Groupe (reprises dans les tableaux et annexes appuyant le rapport) et reflétées de nouveau dans la présente demande tarifaire démontrent clairement la sous-utilisation des lignes d'interconnexions durant toute l'année et conséquemment la disponibilité d'une portion importante de la capacité de transport à des fins de transactions additionnelles pouvant contribuer à réduire le fardeau économique que doit assumer, dans le contexte actuel, la charge locale.

Les attentes de revenus supplémentaires

D'autre part, nous avons toujours considérés les estimés de revenus supplémentaires, tels que reflétés à l'annexe 5 du rapport du Groupe de travail, comme non-représentatifs du véritable potentiel d'une politique de rabais eu égard au peu de rigueur appliquée à cette démarche et à l'absence de participation de certains utilisateurs clés tels HQT.

Approche privilégiée

Sur une base de projet pilote intérimaire, EBMI supporte, en tous points, l'approche préconisée et recommandée par les participants de la « Coalition » (autres que les entités liées à la structure Hydro-Québec) et demeure en accord avec les objectifs visés par un tel exercice.

Par ailleurs, dans l'éventualité d'un rejet par la Régie de l'instauration d'un projet pilote de rabais pendant une durée précise, EBMI est d'avis que la Proposition E qui fut examinée par le Groupe de travail demeure l'alternative la plus susceptible d'atteindre les objectifs visés par le mandat donné au Groupe de travail (i.e. optimiser l'utilisation du réseau de transport et des revenus d'HQT dans un contexte d'ouverture de marché).

L'habilité de soumettre des offres dans un contexte compétitif pour l'obtention de droits d'usage valides durant une période déterminée jumelé à l'option de pouvoir combiner de tels droits horaires pour une période plus longue, devraient, à notre avis, créer les incitatifs appropriés pour attirer de nouveaux utilisateurs du réseau et augmenter de façon générale le niveau d'utilisation du réseau.

Description de la Proposition E

En vertu de cette proposition, HQT déterminerait le volume spécifique de transit annuel disponible qu'il entend vendre à l'encan (au moins un mois avant le début de la période d'utilisation) et ce, pour tous les services de court terme. Cet encan électronique aurait lieu par le biais du site OASIS d'HQT (l'approche du dernier prix retenu étant favorisée, car conforme, selon EBMI avec les pratiques de l'industrie) pour des droits d'option sur du service non ferme horaire ou ferme quotidien (convertible pour du service de plus longue durée) et pour des transits de point à point de passage seulement pour une période définie (préférence pour une période d'un an comme incitatif) et valide pour toutes les interconnexions en fonction de leur

disponibilité au moment où la réservation est effectuée. La particularité de ce mécanisme d'encan serait d'offrir aux clients qui souhaitent effectuer des transits de passage uniquement entre deux interconnexions ce service, ce qui aurait pour effet de préserver les revenus de point à point.

Les droits ainsi obtenus par les clients gagnants devraient alors être utilisés selon les règles habituelles de gestion des priorités conformes à celles du tarif pro forma de la FERC et du Tarifs et conditions approuvés par la Régie. Chaque mois, HQT ne facturerait à ses clients que les droits d'option utilisés pendant ledit mois. La valeur des droits d'option (non utilisés) par les clients concernés ne leur serait facturée qu'à la fin de la période couverte par la vente à l'encan.

Avantages de la Proposition E

EBMI estime que cette proposition à l'avantage de ne pas être discriminatoire puisque les clients du service de transport n'en seraient pas exclus et qu'ils bénéficieraient des mêmes règles, avec l'entière liberté de décider de la stratégie de leur choix quant au dépôt de leurs offres. La protection des revenus du service de point à point serait assurée, tant que les taux d'utilisation des transits de passage augmentent.

Les revenus additionnels générés par cette approche auront un impact positif sur la facture de la charge locale selon EBMI en offrant un incitatif suffisant pour attirer de nouveaux clients. En fait, cette approche qui n'est pas en réalité une politique de rabais telle que reflétée par la proposition D retenue par la majorité des participants du Groupe de travail serait également conforme au principe d'uniformité tarifaire, puisqu'elle serait appliquée aux services sur tout le territoire et que les règles pourraient être connues à l'avance par tous les clients éventuels.

Nous croyons fermement qu'une telle approche n'est pas discriminatoire en soi car accessible à tous les clients de HQT. De plus, l'implantation d'une approche de dernier prix retenu (i.e. « Clearing Price ») devrait procurer une indication de la juste valeur d'un tel produit par le marché, le tout conformément à l'approche appliquée par l'ensemble des bourses énergétiques pour la plupart des produits transigés en Amérique du Nord. Finalement, nous ne croyons pas que l'implantation et la gestion d'une telle démarche requerraient des ressources financières et humaines significatives eu égard à sa grande simplicité.

Il s'agit à notre avis du seul mécanisme pouvant attirer de nouveaux clients hors Québec au sein du réseau d'HQT tout en atténuant l'impact des réservations opportunistes dans un contexte autre que celui envisagé par la proposition D.

Période d'application

Par ailleurs, une période d'application de seulement 6 mois (a fortiori 3) pour ce type d'approche, demeure insuffisante considérant la volatilité des marchés et l'évolution du contexte réglementaire. Nous croyons qu'une période de validité minimale d'un an devrait être suffisante pour rendre un tel produit attirant, sans affecter les droits des autres clients du réseau de transport.

Services complémentaires

Le Groupe de travail a également étudié la question de la tarification et l'offre de services complémentaires. EBMI est d'avis qu'aucun changement significatif n'est intervenu depuis l'ouverture du marché de gros au Québec, en 1997, susceptible de justifier une modification des pratiques actuelles à cet égard. Bien que tous les réseaux de transport demeurent différents, à divers degrés, les uns des autres, avec leurs propres caractéristiques et leurs propres

structures de coûts, tous les utilisateurs sont en droit de s'attendre à ce que tous les réseaux soient efficaces, fiables, et gérés en accord avec les règles de la NERC et du NPCC.

De plus, aucune justification n'a été soumise dans le contexte des travaux du Groupe de travail et d'ailleurs dans la preuve sommaire soumise à date dans le cadre du présent dossier tarifaire qui soit de nature à appuyer le besoin d'une révision de la décision D-2006-66 sur les services complémentaires.

Sur ce sujet, nous désirons spécifier que la Régie a confirmé dans sa décision D-2006-66 (pp. 29-30) si ce n'est qu'au niveau du contrôle de voltage et des réserves, que les clients du service de point à point n'occasionnaient aucun besoin supplémentaire pour HQT. Au surplus, en vertu de cette même décision D-2006-66, la fourniture de certains services complémentaires tels que les réserves et contrôle de fréquence, ne doivent être exigées que dans les cas d'alimentation de la charge locale au Québec. Pour ces raisons, EBMI se questionne fortement sur la légitimité d'étendre l'exigence d'une telle fourniture à l'ensemble des services de transport offerts par HQT.

Réserves d'exploitation – Services de réserve tournante et de réserve arrêtée

EBMI considère plus particulièrement que les réservations de transit de passage n'auront aucune incidence sur le niveau de réserves nécessaires pour répondre aux normes de fiabilité et qu'il appartient à HQT de faire la preuve de l'augmentation du coût des services qui serait attribuable aux services de transit de passage avant de demander un changement aux pratiques commerciales actuelles. En se basant sur les pratiques de d'autres juridictions, EBMI considère que ces services ne devraient pas être facturés à la clientèle de transit de passage. En outre, EBMI s'interroge sur la motivation d'une telle requête, sachant que les pratiques existantes sont en cours depuis bientôt dix ans.

Écart de réception

Selon EBMI, les déséquilibres d'énergie entre les réseaux sont toujours la conséquence de facteurs d'exploitation et non à des facteurs commerciaux et sont habituellement compensés en nature entre les exploitants de réseaux voisins. De plus, le centre de contrôle d'EBMI est situé dans un édifice séparé et le personnel commercial n'est informé de telles situations qu'après le fait. Par conséquent, pour EBMI, une telle proposition serait discriminatoire et EBMI propose de maintenir la pratique existante du solde d'échanges involontaires d'énergie à la journée, avec un même profil selon les heures de pointe ou les heures hors pointe et de fixer un taux de règlement du déficit énergétique de 75\$/MWh, que ce soit pour le solde positif ou négatif, et ce dans un esprit d'équité.

Par ailleurs, aucune démonstration n'a été faite pour démontrer l'impact économique négatif sur HQT d'offrir les services complémentaires en question qui sont déjà fournis par HQP pour l'alimentation de la charge locale. La Régie a d'ailleurs déjà décidé que HQT ne devrait pas être compensé pour les services déjà fournis par HQP sous le décret relatif à l'énergie patrimonial. Finalement, tous les participants non affiliés à HQT étaient unanimement d'accord qu'un service de passage ne causait aucun besoin additionnel au niveau des réserves à maintenir.

3. LE COMPTE D'ÉCART RELATIF AUX REVENUS

Dans sa décision D-2007-08, la Régie a reconnu l'établissement d'un compte d'écart de revenus des services de transport de point à point.

Par ailleurs à la décision susmentionnée à la page 63, la Régie précisait ce qui suit :

« Dans ces circonstances, la Régie juge appropriée la création d'un compte d'écart dès l'année 2007. »

Ce compte devra englober les revenus des services de point à point de long terme et de court terme. Bien que ce soit les aléas des revenus du service de point à point de court terme qui justifient l'instauration d'un compte d'écart, des transferts de revenus significatifs entre les services de point à point de long terme et de court terme ont été observés dans le passé et peuvent encore survenir. Les écarts tant positifs que négatifs seront cumulés en vue de les répartir entre les clients de la charge locale et les clients du service de point à point de long terme. Le solde du compte portera intérêt au coût moyen pondéré du capital du Transporteur. Les modalités de disposition du compte seront établies à l'occasion du prochain dossier. »

À titre de suivi de la décision D-2007-08, HQT propose dans le cadre du présent dossier que la Régie entérine les modalités de disposition du compte d'écart reporté selon le mécanisme énoncé aux pages 7 et 8 du document HQT-4, document 3.

Essentiellement, l'approche proposée par HQT est de disposer du compte d'écart reporté, qu'il soit débiteur ou créditeur, sur une base rétrospective dans l'année qui suit et ce, en fonction des données réelles au 31 décembre de l'année de référence tel que reflété aux états financiers consolidés publiés lors du rapport annuel d'Hydro-Québec (qui évidemment ne seront connus des clients de service de transport visés que plusieurs mois après la fin de l'année civile en cause).

Selon la proposition de HQT, la répartition du paiement ou de la perception du montant de l'ajustement, auquel seraient assujettis les clients de service de transport visés, devant être effectuée, selon le cas, auprès des clients du service d'alimentation de la charge locale, des clients de transport de point à point long terme et des clients de transport en réseaux intégrés

au prorata des revenus associés aux services de transport rendus à ses clients dans le cours de l'année de référence.

En réalité, si l'on se réfère au Tableau 1 (HQT-4, document 3, page 10 - Prévisions des revenus de services de transport de point à point 2007) on constate que les entités visées par cette mesure d'ajustement sont principalement les affiliés de HQT soit Hydro-Québec Distribution et Hydro-Québec Production. Les clients « autres » de services de transport de point à point long terme sont d'une part peu nombreux et représentent un volume très faible des transactions de type point à point de long terme.

L'approche d'ajustements rétrospectifs proposée par HQT implique par ailleurs pour les clients « autres » du service de transport de point à point de long terme une problématique réelle à deux niveaux.

1. D'une part dans un contexte de marché, il est important que le client du service de transport soit en mesure de connaître à l'avance le coût d'un service qu'il est appelé à fournir ou à offrir. Pour établir son coût de fourniture réel en regard d'un contrat, il lui est essentiel d'établir dès le départ son coût véritable et ne pas être assujetti à un ajustement qui sera déterminé en fonction de la rencontre ou non de certaines prévisions établies par HQT (même s'ils sont sujets à l'examen de la Régie) et du niveau d'utilisation que lui et d'autres clients pourront faire du service de transport de point à point durant une période donnée. Le client « autre » fonctionne essentiellement sur une base de transaction alors que l'ajustement proposé amène une facturation ou un crédit en fonction d'un volume d'énergie transité durant une période donnée.
2. D'autre part, pour les clients « autres » de services de transport, il y a lieu de prendre en considération que dépendamment de la structure corporative et du type

d'activités que ce soit : i) en société en commandite, ii) fiducie de revenus, iii) société par actions, ceux-ci peuvent être appelés à effectuer des distributions qui peuvent être soit trimestrielles, semi-annuelles ou annuelles et ce, en fonction de leurs fins d'exercices financiers, lesquelles ne correspondent pas nécessairement avec le 31 décembre de chaque année, celle d'Hydro-Québec ou de la date du dépôt du rapport annuel d'Hydro-Québec. L'approche proposée a pour effet d'obliger ces clients à prévoir des réserves ou autres mécanismes d'ajustements de leurs propres états financiers sans réellement être en mesure d'établir le montant approprié.

À notre avis, une approche qui prendrait en considération l'écart de revenus des services de point à point d'une année donnée en l'intégrant dans la détermination des tarifs applicables à ces services sur une base prospective serait la plus appropriée et conforme à l'attente des clients du service de transport quant au caractère certain et définitif de la tarification des services de transport à l'occasion d'une transaction particulière.

Il nous semble, avec respect, qu'il est contradictoire de prétendre, comme le fait HQT en réponse à la demande de renseignements du RNCREQ (voir HQT-14, document 10, page 8) que les tarifs de transport de point à point établis en fonction de prévisions conformément à l'article 49 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* établissent un tarif final alors que le client visé par la mise en application du compte d'écart reporté est assujéti à une mesure d'ajustements rétrospectifs du coût du service ainsi rendu. D'une part, l'on présente le tarif du transport comme final et effectif alors que d'autre part, on astreint le même client à la possibilité d'un coût additionnel attribuable au même service.

Les arguments présentés par HQT et repris en réponses aux demandes de renseignements tant de la Régie que de certains intervenants nous apparaissent peu convaincants. Les principes énoncés aux décisions D-2007-08 et D-2007-101 n'empêchent pas, à notre avis, le tout dit avec respect, la Régie de considérer, tel qu'elle l'avait requis aux termes de la décision D-2007-08, le mécanisme ou les modalités de disposition du compte d'écart qui soit le plus approprié dans les circonstances et de suggérer une modification, si nécessaire, de la base tarifaire de HQT en vue du prochain dossier tarifaire qui sera soumis à la Régie pour l'année 2009.

4. LE SERVICE COMPLÉMENTAIRE DE COMPENSATION D'ÉCART DE RÉCEPTION

Dans sa décision D-2006-66, au point 5.3 (pages 32 et ss.), la Régie a accepté que soit considéré à titre de services complémentaires au service de transport de point à point un service de compensation d'écart de livraison et de réception. (Voir Annexe 4 – des Tarifs et conditions dont copie est jointe)

À ce sujet, la Régie, à sa décision D-2006-66 s'exprimait comme suit aux pages 32 et 33 :

« 5.3 SERVICES DE COMPENSATION D'ÉCARTS DE LIVRAISON ET DE RÉCEPTION

Le Transporteur propose d'ajouter le service de Compensation d'écart de réception afin de minimiser les écarts entre la capacité programmée et celle reçue sur le réseau de transport. Il fait valoir que l'absence d'un tel service dans le texte des Tarifs et conditions constitue une carence. Il ajoute qu'il est possible qu'il y ait de plus en plus de producteurs, au cours des prochaines années, qui exportent. Si c'est le cas, le service sera disponible.

(Nos soulignés)

Ce nouveau service destiné aux clients du service de transport de point à point est approprié. **Les écarts possibles de réception ne sont pas couverts par le texte des Tarifs et conditions. En conséquence, la Régie accepte que le nouveau service de Compensation d'écart de réception soit ajouté aux services complémentaires offerts par le Transporteur à ses clients du service de point à point.**

(...)

La Régie est d'avis que le prix de 7,5 ¢/kWh constitue une approximation raisonnable du coût de l'énergie et assure une compensation adéquate du fournisseur de service tant en cas de livraison supérieure à la programmation qu'en cas de livraison qui lui est inférieure. De même, l'usage de l'estimé d'un prix de marché de 7,5 ¢/kWh plutôt que 2,79 ¢/kWh, jumelé à une majoration ou une réduction symétrique de 50 %, est mieux à même de compenser la valeur de l'énergie et de rencontrer l'objectif de dissuasion poursuivi par ce service du point de vue du Transporteur. **En conséquence, la Régie fixe à 7,5 ¢/kWh le prix de l'énergie et à 50 % la majoration et le crédit, ces deux éléments étant liés l'un à l'autre. »**

En regard des modalités d'application du service de compensation d'écart de réception, il y a une difficulté d'interprétation liée au libellé de l'annexe 4 des Tarifs et conditions qui nécessite, de l'avis de EBMI, que la Régie en précise la portée ou, le cas échéant, le modifie et ce, dans l'intérêt de tous les clients de services de transport de point à point que ce soit de court ou de long terme.

Cette problématique concerne le sens que l'on doit donner à «... lorsqu'un écart survient entre le volume d'énergie programmé et celui effectivement reçu au point de réception.. » tel que formulé à l'annexe 4. À la lecture du document HQT-13, document, 4, il appert que HQT n'entend pas soulever cette question dans le cadre des propositions nécessitant, à son avis, soit une modification ou une précision dans le libellé du document Tarifs et conditions.

EBMI croit qu'il est important que la portée du libellé de l'annexe 4 des Tarifs et conditions soit précisé et que la Régie considère, de façon concomitante avec les modifications que HQT propose à ce même document, s'il est opportun d'en modifier le libellé pour tenir compte de la problématique ci-après exposée.

1. Le client de transport a complété un programme de transactions visant à acheminer de l'énergie du point HQT à un client situé dans une autre zone de réglage par une interconnexion appropriée.
2. Puisque la transaction avait comme point de réception, pour le Transporteur, le point HQT, le client a adhéré au service de compensation d'écart de réception conformément aux modalités de l'annexe 4 des Tarifs et conditions.
3. Une partie des livraisons ainsi programmées par le client vers le réseau voisin ont été interrompues sans préavis et le client n'a pu reprogrammer cette énergie vers un autre point de livraison en temps opportun.
4. L'énergie initialement programmée fut livrée au point de réception HQD alors qu'en contrepartie celle-ci n'a pu être exportée hors du Québec en raison de l'interruption du service de transport et elle est effectivement demeurée au Québec et a été prise en charge par le Transporteur.

5. Par conséquent, le client a considéré que cette situation était de la nature d'un écart de réception visé par le service complémentaire de l'annexe 4 dans la mesure où l'énergie a effectivement été reçue par le Transporteur au point de réception et que cette énergie n'a pu subséquemment être livrée, ni reprogrammée.
6. Le Transporteur a récemment indiqué que selon son interprétation de l'annexe 4, aucune compensation ne serait payable dans un tel cas, au motif que le Transporteur a, en tout temps, le droit de réduire, en tout ou en partie, le service de transport prévu pour des raisons de fiabilité ou d'urgence et qu'il n'accorde aucune compensation dans de tels cas.

L'objet de la présente n'est pas d'obtenir une détermination particulière du cas soulevé mais bien d'être en mesure d'avoir pour l'avenir une bonne compréhension de ce que vise le service complémentaire d'écarts de réception et de livraison prévus à l'annexe 4 des Tarifs et conditions et un traitement équitable tant pour le transporteur que pour le client de service de transport en regard de l'énergie rendue disponible.

Il nous semble que l'objet de l'annexe 4, tel qu'exprimé par la Régie dans sa décision D-2006-66 et même dans la formulation qu'utilise HQT dans le cadre du présent dossier dans son document HQT-13, document 1 – Tarification des services de Transport et plus particulièrement à sa section 4.3.5 et au Tableau 12, appuie l'interprétation que le mécanisme de compensation d'écart de réception vise à permettre à ce que le client du service de transport paie une compensation au Transporteur lorsque ce dernier reçoit moins que l'énergie qui avait été programmée et que d'autre part, le Transporteur compense le client de transport lorsque celui-ci reçoit une quantité d'énergie excédentaire.

Il n'y a pas à vrai dire de différence entre de l'énergie reçue par le Transporteur en excédant du volume d'énergie programmé et la situation où le Transporteur a effectivement reçu de l'énergie dont la programmation est remise à zéro (à la toute dernière minute) lorsqu'il ne peut livrer en raison d'une interruption de services de transport amenée par un tiers ou même amenée par une décision du Transporteur lui-même. Dans un comme dans l'autre cas, l'on cherche à compenser, du moins en partie, l'énergie effectivement prise en charge par le Transporteur et qui a été absorbée à l'intérieur de son réseau.

Par conséquent, il y aurait lieu, à notre avis, que la Régie examine le libellé de l'annexe 4 et si besoin est d'en modifier la formulation pour clairement exprimer le sens que l'on doit donner à la formulation: « ... un écart survient entre le volume d'énergie programmé et celui effectivement reçu au point de réception » et qu'elle clarifie les situations où le service complémentaire d'écarts de réception ou de livraison intervient.

Il est évident à la lumière de ce qui précède que EBMI est d'opinion que le service complémentaire d'écart de réception devrait s'appliquer dans les circonstances susmentionnées.

ANNEXE 4**Service de compensation d'écart de réception**

Le service de compensation d'écart de réception est fourni lorsqu'un écart survient entre le volume d'énergie programmé et celui effectivement reçu au point de réception pendant une heure par le Transporteur. Le Transporteur doit offrir ce service pour toutes les réceptions dont la source est située dans la zone de réglage du Transporteur. Le client d'un service de transport peut soit acheter ce service auprès du Transporteur ou soit conclure des ententes de rechange comparables pour la fourniture de ce service par des installations situées dans la zone de réglage du Transporteur.

Le Transporteur établit une marge d'écart de +/- 1,5 pour cent (1,5%) de la transaction programmée, avec un minimum de 2 MW, applicable sur une base horaire à tout écart d'énergie qui survient à la suite d'une ou plusieurs transactions programmées du client d'un service de transport. Les parties doivent tenter d'éliminer les écarts d'énergie dans les limites de la marge d'écart dans les trente (30) jours. Si un écart d'énergie n'est pas corrigé dans les trente (30) jours, la compensation sera établie conformément aux prix énoncés ci-dessous. De plus, les quantités d'énergie qui excèdent la marge d'écart seront également assujetties à ces prix:

- (1) Quantité d'énergie reçue par le Transporteur supérieure à la quantité programmée:

Le Transporteur paie au client du service de transport 3,75¢/kWh.

- (2) Quantité d'énergie reçue inférieure à la quantité programmée:

Le client du service de transport paie au Transporteur 11,25¢/kWh.