

**COMMERCIALISATION
DES SERVICES DE TRANSPORT**

TABLE DES MATIÈRES

1	CONTEXTE COMMERCIAL	5
2	MARCHÉS DE L'ÉLECTRICITÉ	7
2.1	MARCHÉ AU QUÉBEC.....	7
2.2	MARCHÉS HORS QUÉBEC	7
3	SERVICES OFFERTS À LA CLIENTÈLE	9
3.1	SERVICE DE TRANSPORT POUR L'ALIMENTATION DE LA CHARGE LOCALE	10
3.2	SERVICE DE TRANSPORT EN RÉSEAU INTÉGRÉ	10
3.3	SERVICES DE TRANSPORT DE POINT À POINT.....	10
3.4	SERVICES COMPLÉMENTAIRES	11
3.4.1	Services complémentaires pour les services de point à point.....	11
3.4.2	Services complémentaires pour la charge locale	17
3.5	POLITIQUE DE RABAIS	18
3.5.1	Suivi de la politique transitoire de rabais	18
3.5.2	Pertinence d'une nouvelle politique de rabais.....	20
4	RELATIONS COMMERCIALES AVEC LA CLIENTÈLE	23
4.1	SYSTÈME OASIS.....	24
4.2	SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE.....	25
4.3	PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE D'EXAMEN DES PLAINTES	26
5	CONCLUSION	26

1 1 CONTEXTE COMMERCIAL

2 Le réseau de transport d'électricité d'Hydro-Québec est ouvert au transit de
3 gros depuis le 1^{er} mai 1997. Hydro-Québec dans ses activités de transport
4 d'électricité (le « Transporteur ») est responsable de fournir et de
5 commercialiser les services de transport à l'ensemble de sa clientèle,
6 conformément aux dispositions de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « *Loi* »)
7 et des *Tarifs et conditions du service de transport d'Hydro-Québec* (« *Tarifs et*
8 *conditions* ») approuvés par la Régie de l'énergie (la « Régie »).

9 À compter du 1^{er} janvier 2005, le Transporteur propose d'offrir le service
10 d'alimentation de la charge locale, le service en réseau intégré et les services
11 de point à point, en modifiant certaines modalités des *Tarifs et conditions*
12 approuvées par la Régie le 17 juin 2004 dans sa décision D-2004-122.

13 De l'avis du Transporteur, les modifications proposées sont nécessaires afin
14 d'adapter les *Tarifs et conditions* au contexte commercial prévalant au Québec
15 et d'assurer la compatibilité des services offerts avec ceux des réseaux
16 voisins. Les modifications proposées font suite aux attentes de la Régie ou
17 visent à mieux répondre aux besoins exprimés ces dernières années par la
18 clientèle du Transporteur. Ces modifications sont identifiées et justifiées
19 respectivement aux pièces HQT-5, Documents 1 et 2.

20 Plus spécifiquement, pour mieux situer le contexte commercial dans lequel il
21 œuvre, le Transporteur rapporte qu'il a dû d'une part, répondre en 2003 et en
22 2004 à une demande accrue de son principal client, Hydro-Québec dans ses
23 activités de distribution d'électricité (le « Distributeur »), causée par la hausse
24 prononcée de la charge locale à alimenter, ainsi qu'une hausse importante
25 des importations de réseaux voisins par le Distributeur et par Hydro-Québec
26 dans ses activités de production d'électricité (le « Producteur »), pour
27 alimenter celle-ci. D'autre part, le Transporteur a connu une réduction sensible

1 des réservations du service de point à point à long terme, en raison
2 notamment de la part accrue qu'ont prises les transactions de court terme
3 dans les marchés de l'électricité des réseaux voisins. Également, le
4 Transporteur reçoit un nombre important de demandes de raccordement de
5 centrales au réseau de transport, soit découlant des appels d'offres pour
6 l'achat d'électricité du Distributeur, soit pour le raccordement de parcs éoliens
7 ou d'autres centrales de producteurs privés, soit pour le raccordement de
8 centrales hydro-électriques par le Producteur.

9 Ce nouveau contexte, jumelé au désir du Transporteur de préciser certaines
10 pratiques d'affaires, rendent nécessaire la révision ou la clarification de
11 certaines modalités des services de transport actuellement en vigueur,
12 notamment quant aux services complémentaires, à l'énergie d'urgence
13 échangée entre réseaux, à la responsabilité du Transporteur, à la gestion du
14 risque de crédit, au raccordement de centrales au réseau et à la politique
15 d'ajout au réseau de transport. Les révisions proposées sont traitées à la
16 pièce HQT-5, Document 1.

17 Par ailleurs, en réponse aux attentes exprimées par la Régie dans sa décision
18 D-2003-02, le Transporteur dépose comme pièce HQT-2, Document 3 son
19 *Bilan de la politique transitoire de rabais*, qui a été en vigueur du
20 15 janvier 2003 au 14 janvier 2004, et il fait le point sur le sujet aux présentes.

21 Également, le Transporteur fait état des relations commerciales qu'il entretient
22 avec sa clientèle, notamment grâce à l'interface privilégiée que constitue le
23 système OASIS du Transporteur. Enfin, tel que demandé par la Régie dans sa
24 décision D-2004-206, le Transporteur soumet une procédure accélérée
25 d'examen des plaintes des clients, plus amplement décrite à la section 4.3 des
26 présentes.

1 **2 MARCHÉS DE L'ÉLECTRICITÉ**

2 **2.1 Marché au Québec**

3 Depuis 2001, la croissance des besoins de transport de la charge locale
4 desservie par le Distributeur a notamment nécessité de la part du
5 Transporteur :

- 6 • une bonne coordination de la planification des capacités de transport
7 pour satisfaire l'accroissement des besoins de la charge locale ;
- 8 • réaliser les études et les travaux requis afin d'assurer l'intégration fiable
9 de nouvelles sources de production, au-delà du volume d'électricité
10 patrimoniales, à la suite des appels d'offres à court terme ou à long
11 terme lancés par le Distributeur ;
- 12 • une bonne coordination de l'exploitation et de la maintenance des
13 installations de transport.

14 De plus, diverses ententes visant le raccordement de nouvelles sources de
15 production ont été signées durant cette période pour répondre aux besoins du
16 Producteur, pour ses propres centrales ou pour ses achats auprès de
17 producteurs privés.

18 **2.2 Marchés hors Québec**

19 L'évolution structurelle des marchés dans les réseaux voisins constitue un
20 autre paramètre important avec lequel doit composer le Transporteur afin que
21 les échanges entre les réseaux soient facilités et qu'ils puissent s'effectuer de
22 façon fiable et sécuritaire. En effet, les marchés de l'électricité du nord-est de
23 l'Amérique du Nord ont beaucoup évolué depuis la présentation du dossier
24 tarifaire 2001 du Transporteur à la Régie.

1 Aux États-Unis, les marchés plus près du Transporteur, soit ceux de l'État de
2 New-York, de la Nouvelle-Angleterre et de PJM, ont implanté des bourses de
3 l'électricité fonctionnant selon le modèle de gestion économique de la
4 congestion, connu sous l'appellation *Locational Marginal Pricing* (LMP), et ont
5 poursuivi la mise en place des organisations de transport régionales, appelées
6 *Regional Transmission Organizations* (RTOs), sur la base de la structure
7 proposée par la *Federal Energy Regulatory Commission* (FERC).

8 Au Canada, les réseaux voisins sont également en évolution. En Ontario, une
9 bourse de l'électricité qui s'apparente au modèle de marché implanté aux
10 États-Unis fut mise en place en 2002. Au Nouveau-Brunswick, une
11 restructuration du marché est en cours, mais il n'est pas envisagé
12 actuellement d'y implanter une bourse de l'électricité.

13 Quant au fonctionnement même du transport de l'électricité, la mise en place
14 des RTOs dans le nord-est américain et du marché de l'Ontario a comme
15 principale caractéristique de définir une structure de marché dans laquelle il
16 n'y a pas de vente distincte de services de transport de point à point comme
17 au Québec. Le service de transport y est plutôt obtenu par les participants au
18 marché comme un produit automatiquement associé à l'achat ou à la vente de
19 l'électricité, ce qui entraîne l'élimination progressive des tarifs de transport des
20 services de point à point. Dans ces marchés, c'est donc la charge locale qui
21 assume la quasi-totalité des revenus requis des transporteurs.

22 Compte tenu de ce contexte, le Transporteur doit s'assurer de la compatibilité
23 des règles de transit au Québec avec celles prévalant dans les réseaux
24 voisins, que ce soit à des fins d'exportation du Québec vers les marchés
25 voisins, d'importations pour alimenter la charge locale, pour permettre des
26 transactions de passage d'un réseau à un autre transitant par le Québec ou
27 pour faciliter les transactions d'achat ou de vente d'énergie d'urgence avec un
28 réseau voisin.

1 **3 SERVICES OFFERTS À LA CLIENTÈLE**

2 Le Transporteur propose de continuer à offrir les services de transport
3 actuellement prévus aux *Tarifs et conditions*, soit :

- 4 • le service de transport d'alimentation de la charge locale ;
5 • le service de transport en réseau intégré ;
6 • les services de transport de point à point :
7 ➤ long terme ferme ;
8 ➤ court terme mensuel ferme ;
9 ➤ court terme hebdomadaire ferme ;
10 ➤ court terme quotidien ferme ;
11 ➤ court terme mensuel non ferme ;
12 ➤ court terme hebdomadaire non ferme ;
13 ➤ court terme quotidien non ferme ;
14 ➤ court terme horaire non ferme.

15 Le Transporteur ne considère pas opportun de modifier en profondeur le
16 modèle en place au Québec et les services de transport qu'il offre malgré les
17 pratiques commerciales observées dans certaines autres régions, puisqu'il
18 n'existe actuellement pas au Québec de marché de l'électricité à court terme
19 fonctionnant sur le modèle d'une bourse de l'électricité. De plus, l'expérience
20 des récentes années démontre que le modèle mis en place au Québec
21 fonctionne bien et qu'il s'avère généralement compatible avec les systèmes
22 environnants. Le Transporteur propose toutefois d'adapter certaines modalités
23 des *Tarifs et conditions* pour répondre aux besoins de sa clientèle et pour
24 assurer une meilleure compatibilité de ses services de transport avec ceux
25 des réseaux voisins.

1 **3.1 Service de transport pour l'alimentation de la charge locale**

2 Le service de transport pour l'alimentation de la charge locale est offert
3 conformément aux modalités prévues à la Partie IV des *Tarifs et conditions*.
4 Le Distributeur est l'unique client de ce service.

5 Il s'agit du plus important service de transport offert par le Transporteur, tant
6 des points de vue de la puissance maximale transportée et de la coordination
7 des multiples interventions requises sur le réseau en matière de maintenance
8 et d'exploitation, que de ceux de la croissance des besoins prévus et du
9 nombre de nouveaux raccordements de centrales et de charges requis.

10 **3.2 Service de transport en réseau intégré**

11 Le service de transport en réseau intégré est offert selon les modalités
12 prévues à la Partie III des *Tarifs et conditions*. Aucun client n'a utilisé ce
13 service depuis sa création, ni indiqué au Transporteur l'intention de l'utiliser
14 dans les prochaines années.

15 **3.3 Services de transport de point à point**

16 Les services de transport de point à point à long terme ferme (un an et plus), à
17 court terme ferme (mensuel, hebdomadaire, quotidien) et à court terme non
18 ferme (mensuel, hebdomadaire, quotidien, horaire) sont offerts selon les
19 modalités prévues à la Partie II des *Tarifs et conditions*.

20 Actuellement, 26 clients ont au moins une convention de service de transport
21 de point à point en vigueur. Les conventions de service signées précisent la
22 nature des services retenus par les clients conformément aux dispositions des
23 *Tarifs et conditions*.

1 **3.4 Services complémentaires**

2 **3.4.1 Services complémentaires pour les services de point à point**

3 Les services complémentaires doivent être fournis pour assurer la fiabilité et la
4 sécurité du réseau de transport.

5 Tel qu'indiqué aux annexes 1, 2, 3, 5, 6 et 7 des *Tarifs et conditions*, que l'on
6 retrouve à la pièce HQT-5, Document 3, le Transporteur offre six services
7 complémentaires de base aux clients des services de point à point¹. Ces
8 services sont :

- 9 • la gestion du réseau ;
10 • le réglage de tension ;
11 • le réglage de fréquence ;
12 • la compensation d'écart de livraison ;
13 • la réserve d'exploitation – maintien de la réserve tournante ;
14 • la réserve d'exploitation – maintien de la réserve arrêtée.

15 Les clients des services de point à point doivent obligatoirement acquérir du
16 Transporteur les services complémentaires suivants :

- 17 • la gestion du réseau ;
18 • le réglage de tension.

19 Dans le cas des autres services complémentaires, les clients peuvent les
20 obtenir d'autres sources. Cependant, si les clients ne peuvent démontrer qu'ils
21 les obtiennent d'autres sources, ou si les services obtenus ne sont pas jugés
22 comparables par le Transporteur, ils doivent obligatoirement se les procurer

¹ Ces six services sont identifiés par la FERC comme le minimum des services requis pour un réseau de transport. Ils sont basés sur les définitions et les descriptions établies par le *North American Electricity Reliability Council* (NERC).

1 auprès du Transporteur. Ainsi, les services complémentaires que le
2 Transporteur peut offrir aux clients pour toutes les transactions sont :

- 3 • le réglage de fréquence ;
- 4 • la réserve d'exploitation – maintien de la réserve tournante ;
- 5 • la réserve d'exploitation – maintien de la réserve arrêtée ;
- 6 • le nouveau service de compensation d'écart de réception dont il est fait
7 mention ci-dessous.

8 Par ailleurs, le Transporteur offre le service complémentaire suivant aux
9 clients qui alimentent des charges dans sa zone de réglage :

- 10 • la compensation d'écart de livraison.

11 Dans le cadre de la présente demande, le Transporteur propose d'ajouter à
12 l'annexe 4 des *Tarifs et conditions* le service complémentaire suivant :

- 13 • la compensation d'écart de réception.

14 Ce nouveau service complémentaire s'applique aux réceptions par le
15 Transporteur dont la source est située dans sa zone de réglage. Le service de
16 gestion du réseau est fourni par le Transporteur alors que les autres services
17 sont fournis à partir d'équipements de production ; les montants facturés par le
18 Transporteur pour ces derniers services sont remis aux producteurs qui
19 fournissent le service.

20 Par ailleurs, lorsqu'un client achète ces services auprès d'un tiers, le service
21 doit être fourni par des installations situées dans la zone de réglage du
22 Transporteur. Actuellement, seul le Producteur dispose des équipements de
23 production nécessaires à la fourniture de ces autres services à l'intérieur du
24 réseau du Transporteur.

25 Les sections suivantes décrivent brièvement l'ensemble des services
26 complémentaires applicables aux clients des services de point à point.

1 *Service de gestion du réseau*

2 Le service de gestion du réseau est fourni par le Transporteur et comprend le
3 service de contrôle des mouvements d'énergie sur le réseau de transport. Ce
4 service n'est pas facturé actuellement, puisqu'il est inclus dans la tarification
5 du service de transport. Le Transporteur n'entend pas modifier les modalités
6 applicables à ce service.

7 *Service de réglage de tension*

8 Le service de réglage de tension sert à maintenir la tension du réseau de
9 transport dans les limites acceptables. La puissance réactive est fournie par
10 des équipements de transport et de production. Le Transporteur utilise
11 différents équipements, par exemple des compensateurs, des inductances et
12 des condensateurs, pour contrôler la tension et fournir ou absorber la
13 puissance réactive. Ces équipements faisant partie intégrante des actifs de
14 transport, leurs coûts sont pris en compte dans l'établissement des revenus
15 requis du Transporteur et sont donc reflétés dans ses tarifs.

16 La capacité de régulation des équipements de production est aussi utilisée en
17 permanence pour assurer l'ajustement continu de la tension dans des plages
18 d'exploitation acceptables. De plus, selon les besoins d'exploitation du réseau,
19 le Transporteur peut exiger en tout temps la fourniture additionnelle de
20 puissance réactive par des centrales de production. Actuellement, seul le
21 service de réglage de tension est facturé aux clients des services de point à
22 point.

1 Depuis 2001, les revenus du service complémentaire de réglage de tension
2 ont évolué comme suit :

3 **Tableau 1 – Revenus du service de réglage de tension (k\$)**

<i>Année</i>	<i>HQ Production</i>	<i>Clients externes</i>
2001	1456,9	50,0
2002	1382,2	19,1
2003	759,1	30,5
2004	455,9	18,3

4 Suite à la décision de la Régie dans le dossier tarifaire 2001, ce service a été
5 facturé rétroactivement à l'année 2001 pour toutes les transactions des
6 services de point à point et le Transporteur ne propose pas de changement à
7 cette approche. Enfin, la totalité des revenus perçus par le Transporteur pour
8 le service complémentaire de réglage de tension est remis au Producteur, à
9 qui appartiennent les centrales qui fournissent le service dans la zone de
10 réglage du Transporteur.

11 *Service de réglage de fréquence*

12 Le service de réglage de fréquence est nécessaire au maintien permanent de
13 l'équilibre entre l'offre et la demande, et au maintien de la fréquence prévue à
14 60 cycles par seconde (60 Hertz). Ce service provient de centrales de
15 production synchronisées au réseau de transport.

16 Le Producteur utilise des moyens de production qui sont assujettis à la
17 régulation et au contrôle de fréquence. La production de ces centrales doit
18 pouvoir varier à l'intérieur d'une plage réglante, ce qui se traduit par des pertes
19 d'énergie sous forme d'écart de rendement.

1 Ce service étant requis pour toutes les livraisons sur le réseau du
2 Transporteur, celui-ci propose de facturer ce service à tous les utilisateurs,
3 sauf si le client obtient d'un tiers un service équivalent fourni par des
4 installations situées dans la zone de réglage du Transporteur.

5 *Service de compensation d'écart de livraison*

6 Le service de compensation d'écart de livraison est fourni lorsqu'un écart
7 survient entre le volume d'énergie programmé et celui effectivement
8 consommé par une charge située dans la zone de réglage du Transporteur
9 pendant une heure.

10 Pour le service de compensation d'écart de livraison, le Transporteur fixe une
11 marge d'écart de $\pm 1,5 \%$ (avec un minimum de 2 MW) de la transaction
12 programmée, applicable sur une base horaire, à tout écart d'énergie qui
13 survient à la suite d'une ou plusieurs transactions programmées du client du
14 service de transport. Les parties doivent tenter d'éliminer dans un délai de
15 30 jours tout écart d'énergie résultant de cette marge d'écart. À la fin de ce
16 délai de 30 jours, le client et le Transporteur doivent régler tout écart d'énergie
17 subsistant à l'intérieur de cette marge d'écart. De plus, les quantités d'énergie
18 qui excèdent la marge d'écart sont facturées sur une base horaire. La
19 facturation sert donc d'incitatif aux clients afin de maintenir le minimum d'écart
20 entre l'énergie programmée et l'énergie livrée.

21 Le Transporteur propose de facturer ce service lorsque le service de transport
22 est utilisé pour alimenter une charge située dans sa zone de réglage. Le client
23 peut acquérir ce service auprès du Transporteur ou conclure une entente
24 comparable avec un autre fournisseur.

1 *Service de compensation d'écart de réception*

2 Afin de minimiser les écarts entre la quantité d'énergie programmée et celle
3 effectivement livrée par les clients au réseau de transport, les producteurs
4 étant généralement en mesure de contrôler leur niveau de production, le
5 Transporteur propose d'ajouter le service de compensation d'écart de
6 réception aux services complémentaires qu'il offre actuellement aux clients du
7 service de transport de point à point.

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

16 *Service de maintien de réserve tournante*

17 Selon les normes de fiabilité du *North American Reliability Council* (NERC) et
18 les encadrements du *Northeast Power Coordinating Council* (NPCC), le
19 Transporteur doit disposer d'une réserve disponible et mobilisable en moins
20 de 10 minutes pour contrer sa plus grande éventualité, laquelle est
21 actuellement de 1 000 MW².

22 De plus, pour contrer efficacement la baisse de fréquence lors d'un
23 événement et ainsi éviter le délestage de charge en sous-fréquence, la
24 réserve tournante doit être répartie sur l'ensemble des groupes turbine-
25 alternateurs synchronisés dans la zone de réglage du Transporteur. Cette

² Cette éventualité représente la compensation d'une perte de production consécutive à la défaillance d'un transformateur de 1 000 MW situé aux Churchill Falls.

1 réserve ainsi distribuée constitue la réserve de stabilité. Le Transporteur
2 obtient cette réserve des centrales appartenant au Producteur.

3 Le Transporteur propose de facturer ce service à tous les utilisateurs pour
4 toutes les transactions de service de transport de point à point, sauf si le client
5 obtient d'un autre fournisseur un service équivalent fourni par des installations
6 situées dans la zone de réglage du Transporteur.

7 *Service de maintien de réserve arrêtée*

8 Selon les normes de fiabilité du NERC et les encadrements du NPCC, le
9 Transporteur doit garder une réserve supplémentaire correspondant à la
10 moitié de sa deuxième plus grande éventualité ($1/2 * 1\ 000\ MW$)³. La réserve
11 d'exploitation totale, c'est-à-dire 1 500 MW, est donc disponible en tout temps,
12 à l'intérieur de 30 minutes.

13 Pour la sécurité de son réseau, le Transporteur offre le service de maintien de
14 réserve arrêtée et il propose de facturer ce service à tous les utilisateurs pour
15 toutes les transactions de service de transport de point à point, sauf si le client
16 obtient d'un autre fournisseur un service équivalent fourni par des installations
17 situées dans la zone de réglage du Transporteur.

18 ***3.4.2 Services complémentaires pour la charge locale***

19 Les services complémentaires associés à l'alimentation de la charge locale
20 sont décrits à l'annexe 8 des *Tarifs et conditions*.

21 Le Transporteur propose de retirer deux services actuellement inscrits à
22 l'annexe 8 des *Tarifs et Conditions*, soit le service de compensation pour écart
23 de réception et le service de maintien de la qualité de l'onde produite.

³ Cette éventualité représente la compensation d'une perte de production consécutive à la défaillance d'un deuxième transformateur de 1 000 MW situé aux Churchill Falls.

1 *Service de compensation pour écart de réception*

2 Le service de compensation pour écart de réception a pour objectif de
3 minimiser les écarts entre la quantité d'énergie programmée et celle
4 effectivement livrée par les producteurs au réseau de transport. Puisque les
5 ententes entre le Distributeur et ses fournisseurs en traitent déjà, il n'est plus
6 nécessaire d'inclure ce service aux services complémentaires du Transporteur
7 pour l'alimentation de la charge locale.

8 *Service de maintien de la qualité de l'onde*

9 Le maintien de la qualité de l'onde produite fait partie des exigences de
10 raccordement du Transporteur, soit celles relatives à l'intégration des
11 centrales au réseau d'Hydro-Québec ou celles relatives au raccordement de
12 charges sur le réseau. Il n'est donc plus requis d'inclure cet élément aux
13 services complémentaires pour l'alimentation de la charge locale.

14 **3.5 Politique de rabais**

15 ***3.5.1 Suivi de la politique transitoire de rabais***

16 Dans sa décision D-2002-95, la Régie n'a pas accepté les modifications
17 proposées à la politique de rabais du Transporteur, qui avaient pour but
18 essentiellement de rendre celle-ci comparable à celle du contrat standard
19 approuvé par la FERC aux États-Unis. De plus, la Régie a ordonné au
20 Transporteur d'appliquer, à compter du 15 mai 2002, un rabais uniforme de
21 25 % sur tous les tarifs des services de point à point à court terme. La Régie
22 avait alors exprimé le souhait que ce rabais s'applique sur tous les tarifs à
23 court terme jusqu'à ce qu'elle ait approuvé une nouvelle politique de rabais qui
24 réponde aux critères qu'elle avait énoncés, notamment :

- 25 • la politique de rabais doit respecter l'uniformité territoriale de la
26 tarification sur l'ensemble du réseau de transport ;

- 1 • la politique de rabais doit favoriser l'utilisation optimale du réseau ;
2 • la politique de rabais doit être transparente, par l'utilisation du système
3 OASIS ;
4 • les modalités d'établissement et d'octroi de rabais doivent faire partie
5 des *Tarifs et conditions* ;
6 • des mesures doivent être mises en place pour en assurer le suivi à la
7 Régie.

8 Par la suite, la Régie a rejeté la politique qui avait été proposée par le
9 Transporteur dans une requête R-3493-2002 en révision de la décision
10 D-2002-95, laquelle prévoyait l'octroi de rabais en fonction de l'écart de prix
11 entre les marchés.

12 Suite à une proposition du Transporteur qu'elle a accueillie partiellement, la
13 Régie a rendu la décision D-2003-02 sur une politique transitoire de rabais
14 d'une durée d'un an. Conformément à cette décision, le Transporteur a
15 appliqué du 15 janvier 2003 au 14 janvier 2004, un rabais de 25 % sur le tarif
16 horaire en période hors pointe, soit de 23h01 à 7h00 du lundi au samedi
17 inclusivement, ainsi que toute la journée le dimanche et les jours fériés. Cette
18 politique transitoire de rabais mettait fin à la réduction de 25 % sur tous les
19 services de point à point à court terme précédemment décrétée par la Régie.

20 Dans le cadre de la décision D-2003-02, la Régie a demandé au Transporteur
21 d'assurer un suivi de l'application de cette politique transitoire de rabais ; plus
22 particulièrement, la Régie a exigé le dépôt de rapports trimestriels, incluant
23 des informations sur une base mensuelle portant sur les MW réservés et
24 transités sur chacune des interconnexions ainsi que les revenus en découlant.
25 Quatre rapports trimestriels ont ainsi été déposés à la Régie en juin, juillet et
26 novembre 2003, ainsi qu'en mars 2004 et le *Bilan de la politique transitoire de*
27 *rabais* est déposé comme pièce HQT-2, Document 3 au présent dossier.

1 La conclusion de ce rapport final indique que les données recueillies par le
2 Transporteur pendant l'application de la politique transitoire de rabais ne lui
3 permettent pas de démontrer l'efficacité des rabais automatiques qui ont été
4 appliqués pendant cette période.

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

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

15 ***3.5.2 Pertinence d'une nouvelle politique de rabais***

16 Le Transporteur a examiné la pertinence d'élaborer et de proposer une
17 nouvelle politique de rabais qui répondrait aux souhaits de la Régie et qui
18 bénéficierait à l'ensemble de sa clientèle, incluant celle des services de point à
19 point et du service d'alimentation de la charge locale.

20 En général, il existe trois types de politique de rabais applicables aux services
21 de point à point :

- 22 • *Type 1*: rabais établi de façon discrétionnaire, sans condition ou
23 montant pré-établi ; cette forme de rabais tire son origine de
24 l'Ordonnance 888 de la FERC et elle constitue la politique de rabais
25 la plus largement répandue en Amérique du Nord ; il s'agit en fait
26 d'un standard de l'industrie pour les réseaux de transport à libre
27 accès ;

- 1 • *Type 2* : rabais fixe, établi a priori, applicable en tout temps ou lors
2 de certaines périodes spécifiques, comme c'était le cas dans le
3 cadre de la politique transitoire de rabais ;
- 4 • *Type 3* : rabais établi de temps à autre en fonction de certains
5 paramètres pré-établis.

6 Comme la Régie a énoncé dans sa décision D-2002-95 que la *Loi sur la Régie*
7 *de l'énergie* (la « Loi ») ne lui permet pas de déléguer au Transporteur une
8 responsabilité qui lui incombe, soit la fixation des tarifs de transport de
9 l'électricité, le Transporteur n'envisage pas de proposer à la Régie une
10 politique de rabais de *Type 1* similaire à celle adoptée par la FERC dans ses
11 Ordonnances 888 et 888-A.

12 En ce qui concerne une politique de rabais de *Type 2*, les conclusions du
13 *Bilan de la politique transitoire de rabais* déposé comme pièce HQT-2,
14 Document 3 sont suffisamment explicites pour démontrer qu'il n'est pas dans
15 l'intérêt général d'appliquer une politique de rabais fixe, puisque celle-ci n'a
16 pas permis d'accroître le taux d'utilisation du réseau et que son principal
17 impact fut une perte de revenus pour le Transporteur.

18 Le Transporteur a donc évalué si une politique de rabais de *Type 3* pourrait
19 s'appliquer au Québec pour le bénéfice de l'ensemble de la clientèle. Pour
20 être efficace, une politique de rabais de ce type devrait s'appliquer
21 uniformément à l'ensemble de la clientèle en fonction de paramètres pré-
22 établis, de telle sorte que des rabais applicables pendant une période puissent
23 être différents d'une interconnexion à une autre, notamment en fonction du
24 degré d'utilisation de celles-ci et de l'écart de prix entre les marchés visés.

25 Toutefois, dans sa décision D-2002-95, la Régie a statué qu'elle ne peut
26 autoriser le Transporteur à effectuer des rabais différenciés par chemin, en
27 raison du principe de l'uniformité territoriale de la tarification prévu à la Loi.

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

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

17 Si l'objectif visé par la Régie dans ses décisions D-2002-95 et D-2003-02
18 d'accroître l'utilisation du réseau de transport doit être maintenu, le
19 Transporteur est d'avis que seule une politique de rabais flexible permettra
20 d'avoir un tel effet sur la demande des services de transport de point à point.

21 Selon le Transporteur, une politique de rabais doit rencontrer les deux
22 conditions de flexibilité suivantes pour être efficace :

- 23 1) Elle doit être établie selon des paramètres économiques basés sur
24 les écarts de prix de l'électricité entre les marchés limitrophes au
25 réseau du Transporteur et calibrée de telle sorte qu'elle permette
26 au client de réaliser des transactions qu'il n'aurait pu faire
27 autrement, faute de rentabilité.

1 2) Elle doit permettre la modulation par chemin des rabais offerts.
2 Ceux-ci doivent varier en fonction du taux d'utilisation de chacune
3 des interconnexions, afin qu'un rabais offert sur une interconnexion
4 faiblement utilisée n'ait pas pour effet de réduire les revenus
5 découlant de réservations ayant des caractéristiques similaires sur
6 d'autres interconnexions faisant l'objet d'un taux d'utilisation
7 supérieur.

8 À défaut d'une politique de rabais qui satisfasse à ces exigences, le
9 Transporteur soumet qu'il est préférable de n'appliquer aucun rabais sur les
10 services de point à point, car sans cette flexibilité, comme l'a démontré
11 l'expérience des rabais transitoires, une politique de rabais peut entraîner une
12 perte de revenus qui n'est pas compensée par un volume de transactions
13 supérieur.

14 Dans ce contexte, le Transporteur n'est actuellement pas en mesure de
15 proposer une nouvelle politique de rabais qui soit au bénéfice de l'ensemble
16 de sa clientèle et qui puisse rencontrer les balises fixées par la Régie, tout en
17 évitant la perte de revenus des services de point à point dont l'impact serait
18 d'accroître la facture du service d'alimentation de la charge locale.

19 **4 RELATIONS COMMERCIALES AVEC LA CLIENTÈLE**

20 Le Transporteur vise à maintenir et, au besoin, améliorer, une interface
21 conviviale donnant accès à l'ensemble des services de transport de point à
22 point et aux importations pour alimenter la charge locale, ainsi qu'à
23 développer et maintenir des relations commerciales harmonieuses qui
24 répondent aux besoins de sa clientèle dans le cadre des *Tarifs et conditions*.

1 **4.1 Système OASIS**

2 Le système *Open Access Same-Time Information System* (OASIS) du
3 Transporteur est accessible sur Internet à l'adresse suivante :

4 www.transenergie.com/oasis/hqt/fr/entree.htmlx

5 L'interface relative à ce système a été améliorée en 2003 et 2004. La nouvelle
6 page d'accueil du système OASIS permet d'accéder plus facilement à
7 l'information couramment recherchée. Les champs pour les parties
8 transactionnelle, informationnelle et les avis sont maintenant clairement
9 identifiés. Un nouveau schéma du réseau, incluant pour chacune d'elles une
10 description des principales caractéristiques des interconnexions, facilite
11 également une meilleure compréhension des services de transport. La section
12 relative à la planification des retraits a également été améliorée par l'ajout
13 d'informations pertinentes.

14 Par ailleurs, le système OASIS a fait l'objet, à l'été 2003, d'une vérification de
15 conformité par la Régie. Cette vérification faisait suite à la décision D-2002-95
16 dans laquelle la Régie avait mentionné qu'elle considérait nécessaire
17 d'effectuer cette vérification de la conformité du système OASIS avec les
18 règlements de la FERC, ainsi qu'avec les directives incluses dans sa décision.
19 La vérification s'est déroulée sur une période de huit mois et, dans son rapport
20 final produit en décembre 2003, la Régie a confirmé que, sujet à quelques
21 améliorations, le système OASIS du Transporteur était conforme à ses
22 exigences.

23 Sans tarder, le Transporteur s'est mis à l'œuvre pour apporter les
24 améliorations requises et, depuis le 1^{er} mai 2004, tous les points mentionnés
25 par la Régie dans son rapport ont fait l'objet d'actions appropriées. Le
26 Transporteur s'assure notamment de la concordance de l'information fournie à
27 différents endroits sur le système OASIS en ce qui concerne les chemins,

1 ainsi que sur les données et les méthodes de calcul des capacités de transfert
2 totales (TTC, pour *Total Transfer Capacity*), des marges de fiabilité pour le
3 transport (TRM, pour *Transmission Reliability Margin*) et des capacités de
4 transfert disponibles (ATC, pour *Available Transfer Capacity*).

5 De plus, concernant la coordination des TTC avec les réseaux voisins, le
6 Transporteur continue de participer aux efforts d'harmonisation dans le cadre
7 des travaux coordonnés par les organismes de réglementation nord-
8 américains, soit le NPCC, le NERC et le *North American Energy Standards*
9 *Board* (NAESB).

10 **4.2 Satisfaction de la clientèle**

11 Aux pages 304 et 305 de sa décision D-2002-95, la Régie a demandé au
12 Transporteur de mettre en place des indicateurs de performance propres à sa
13 clientèle, c'est-à-dire les clients qui obtiennent un service de transport en vertu
14 des *Tarifs et conditions*. À cet effet, le Transporteur a déposé en Phase 1 du
15 présent dossier tarifaire R-3549-2004 la pièce HQT-5, Document 1 présentant
16 les détails sur les indicateurs et le balisage mis de l'avant par le Transporteur.

17 La Régie a par la suite rendu sa décision D-2005-50 où l'on retrouve au
18 Tableau 2 les indicateurs de performance qu'elle a retenus, dont ceux relatifs
19 à la satisfaction de la clientèle. La pièce HQT-1, Document 2 du présent
20 dossier fournit des indications sur les suites qui seront données par le
21 Transporteur à cette décision.

22 Aussi, à la page 305 de sa décision D-2002-95 précitée, la Régie a demandé
23 au Transporteur de lui faire rapport de ses discussions avec le Distributeur
24 pour traiter des préoccupations des clients industriels directement raccordés
25 au réseau de transport. À ce sujet, des discussions se tiennent régulièrement
26 entre les représentants du Transporteur et ceux de la direction responsable
27 chez le Distributeur des ventes aux Grandes entreprises, afin de fournir un

1 service adéquat à ses clients raccordés au réseau de transport. Le
2 Transporteur et le Distributeur ont également mis en place un processus pour
3 traiter les demandes de raccordement des clients raccordés en haute tension,
4 de façon à assurer la meilleure coordination possible de ces demandes et de
5 répondre aux besoins de la clientèle du Distributeur dans les délais requis.

6 Également, depuis 2003, le Transporteur a procédé avec le Distributeur et les
7 clients des services de point à point à des exercices d'évaluation de sa
8 performance sur la base d'un ensemble de critères touchant une large gamme
9 de points d'interaction entre les activités du Transporteur et les leurs. Comme
10 cette question a été discutée lors de la Phase 1 du présent dossier tarifaire, le
11 Transporteur n'entend pas s'y adresser à nouveau dans la Phase 2.

12 **4.3 Procédure accélérée d'examen des plaintes**

13 Dans sa décision D-2004-206, la Régie a demandé au Transporteur de lui
14 soumettre en Phase 2 du présent dossier tarifaire des amendements à la
15 procédure de plainte, pour prévoir une possibilité de traitement d'urgence,
16 laquelle a fait l'objet d'un dépôt du Transporteur le 14 novembre 2003. Le
17 Transporteur propose donc, pour approbation par la Régie, la procédure
18 accélérée d'examen des plaintes, soumise comme pièce HQT-2, Document 4.

19 Pour l'essentiel, la procédure accélérée d'examen proposée s'applique à toute
20 demande de service de transport ayant fait l'objet d'un rejet par le
21 Transporteur et dont la date prévue de début du service se situe à l'intérieur
22 d'un délai de 90 jours.

23 **5 CONCLUSION**

24 Le contexte commercial dans lequel œuvre le Transporteur est principalement
25 caractérisé par les besoins grandissants du Distributeur, ainsi que par la
26 situation énergétique prévalant dans les marchés hors Québec. Ainsi,

1 l'utilisation des divers services de transport par la clientèle a été modifiée suite
2 à l'évolution observée dans les marchés et s'est traduite notamment par
3 l'augmentation des volumes d'électricité transportés pour l'alimentation de la
4 charge locale, incluant un recours accru à l'importation de réseaux voisins,
5 ainsi que la diminution des services de transport de point à point à long terme,
6 compensée en partie par l'augmentation des services de point à point à court
7 terme.

8 À compter du 1^{er} janvier 2005, le Transporteur propose de continuer à offrir les
9 services de transport actuellement en vigueur, soit le service pour
10 l'alimentation de la charge locale, le service en réseau intégré et les services
11 de point à point, en modifiant certaines modalités des *Tarifs et conditions* pour
12 faire suite aux attentes exprimées par la Régie et mieux adapter ceux-ci au
13 contexte commercial prévalant au Québec, tout en assurant la compatibilité
14 des services offerts avec ceux des réseaux voisins.

15 Les modifications proposées visent donc à maintenir des pratiques
16 commerciales permettant de mieux répondre aux besoins exprimés par la
17 clientèle, tout en continuant à offrir des services de transport fiables et de
18 qualité.