

COMMERCIALISATION DES SERVICES DE TRANSPORT

TABLE DES MATIÈRES

1. CONTEXTE.....	5
2. MARCHÉS DE L'ÉLECTRICITÉ	7
2.1 MARCHÉS HORS QUÉBEC	7
2.2 MARCHÉ AU QUÉBEC	9
3. SERVICES OFFERTS À LA CLIENTÈLE.....	14
3.1 SERVICE DE TRANSPORT POUR L'ALIMENTATION DE LA CHARGE LOCALE	16
3.2 SERVICE DE TRANSPORT EN RÉSEAU INTÉGRÉ.....	16
3.3 SERVICES DE TRANSPORT DE POINT À POINT	17
3.4 SERVICES COMPLÉMENTAIRES.....	18
3.4.1 Services complémentaires pour les services de transport de point à point	18
3.4.2 Services complémentaires pour la charge locale.....	21
4. RELATIONS COMMERCIALES AVEC LA CLIENTÈLE.....	21
4.1 SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE.....	21
4.2 SYSTÈME OASIS.....	22

1. CONTEXTE

1 Le réseau de transport d'électricité d'Hydro-Québec est ouvert au transit de
2 gros depuis le 1^{er} mai 1997. Hydro-Québec dans ses activités de transport
3 d'électricité (le « Transporteur ») est responsable de fournir et de
4 commercialiser les services de transport à l'ensemble de sa clientèle,
5 conformément aux dispositions de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « Loi »)
6 et des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (les
7 « *Tarifs et conditions* ») approuvés par la Régie de l'énergie (la « Régie »)
8 dans ses décisions D-2007-08 du 20 février 2007 et D-2007-34 du 30 mars
9 2007.

10 Le contexte commercial dans lequel œuvre le Transporteur est caractérisé
11 principalement par les besoins de transport du service pour l'alimentation de la
12 charge locale, par l'accroissement des demandes de réservation de services
13 de transport de point à point à court terme et à long terme, ainsi que par
14 l'évolution du contexte réglementaire nord-américain.

15 Le Transporteur ne considère pas opportun de modifier en profondeur les
16 services de transport qu'il offre actuellement, puisque le modèle de
17 commercialisation des services de transport actuel fonctionne bien et permet
18 de répondre adéquatement aux besoins de sa clientèle du service de
19 transport pour l'alimentation de la charge locale et des services de transport
20 de point à point.

21 Ainsi, à compter du 1^{er} janvier 2008, le Transporteur propose de poursuivre
22 l'offre des services de transport actuellement en vigueur, soit le service de
23 transport pour l'alimentation de la charge locale, le service de transport en
24 réseau intégré et les services de transport de point à point à long terme et à
25 court terme, en précisant certaines modalités des *Tarifs et conditions* tel

1 qu'énoncé dans le présent document, afin de mieux adapter ceux-ci au
2 contexte commercial prévalant au Québec et dans les réseaux voisins.

3 De l'avis du Transporteur, les quelques modifications proposées sont
4 nécessaires afin d'adapter les *Tarifs et conditions* au contexte commercial
5 prévalant au Québec et de mieux répondre aux attentes de la clientèle du
6 Transporteur. De même, certaines modifications à la version anglaise des
7 *Tarifs et conditions* sont proposées afin d'en assurer la cohérence avec le
8 texte approuvé par la Régie. Ces modifications sont identifiées respectivement
9 aux pièces HQT-13, Documents 5 et 5.1 et justifiées à la pièce HQT-13,
10 Document 4.

11 Le Transporteur désire souligner la nomination de la *North American Electric*
12 *Reliability Corporation* (NERC) par la *Federal Energy Regulatory Commission*
13 (FERC) en tant qu'organisation de fiabilité du service d'électricité (*Electric*
14 *Reliability Organisation* ou « ERO »), ainsi que l'adoption de l'ordonnance 890
15 ayant pour objectif de modifier certaines pratiques commerciales des
16 transporteurs américains et quelques dispositions prévues au contrat type
17 (*Open Access Transmission Tariff* « OATT ») qui avait été approuvé par la
18 FERC dans ses ordonnances 888 et 889.

19 Le Transporteur souligne également l'adoption, le 13 décembre 2006, de la
20 *Loi concernant la mise en œuvre de la stratégie énergétique du Québec et*
21 *modifiant diverses dispositions législatives*¹ (la « Loi 46 »). Loi 46 introduit
22 notamment un régime de normes de fiabilité obligatoires pour le réseau de
23 transport du Québec.

24 Par ailleurs, le groupe de travail sur la politique de rabais et les services
25 complémentaires ayant été mis sur pied par le Transporteur suite à la
26 demande de la Régie dans sa décision D-2006-66 a conclu ses activités et a
27 transmis son rapport final à la Régie le 19 mars 2007.

¹ (L.Q., 2006, chapitre 46)

1 Tel que spécifié par la Régie, le mandat du groupe de travail était d'analyser
2 et revoir au besoin la structure tarifaire des services de transport de point à
3 point, incluant la politique de rabais et les services complémentaires associés
4 à ces services. Tous les clients des services de transport de point à point du
5 Transporteur, incluant Hydro-Québec Production (le « Producteur ») et Hydro-
6 Québec Distribution (le « Distributeur »), ont été invités à se joindre au groupe
7 de travail et dix d'entre eux, en plus du Transporteur, ont participé aux
8 activités du groupe de travail et collaboré à la rédaction du rapport final
9 déposé à la Régie. Le Transporteur soumet dans la présente pièce les
10 principales conclusions à ce sujet.

11 Finalement, le Transporteur fait état des relations commerciales qu'il entretient
12 avec sa clientèle, notamment via son système *Open Access Same-Time*
13 *Information System* (OASIS).

2. MARCHÉS DE L'ÉLECTRICITÉ

2.1 Marchés hors Québec

14 En avril 2006, la NERC a demandé aux organismes de réglementation de huit
15 provinces canadiennes (la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick, le
16 Québec, l'Ontario, le Manitoba, la Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie
17 Britannique) et à l'Office national de l'énergie (ONÉ) de lui reconnaître des
18 pouvoirs similaires à ceux que la FERC lui a confiés, soit élaborer des normes
19 de fiabilité obligatoires pour le réseau.

20 En effet, le 20 juillet 2006, tel que requis au *Energy Policy Act* de 2005, la
21 FERC a accrédité la NERC à titre d'organisation de fiabilité du service
22 d'électricité. Par la suite, en mars 2007, la FERC a publié l'ordonnance 693
23 dans laquelle elle approuve en grande partie les normes de fiabilité soumises
24 par la NERC en avril 2006, plusieurs des variantes propres à chacune des
25 régions du NERC proposées par cette dernière et le glossaire des termes

1 utilisés dans les normes de fiabilité. La FERC a également demandé à la
2 NERC d'améliorer certaines normes approuvées à titre de normes obligatoires
3 et de fournir des renseignements additionnels sur celles qu'elle n'a pas encore
4 approuvées.

5 En septembre 2006, l'ONÉ annonçait dans un communiqué la signature d'un
6 protocole d'entente avec la NERC. L'ONÉ y reconnaît cette dernière à titre
7 d'organisation de fiabilité du service d'électricité à l'égard des lignes
8 internationales de transport qui relèvent de la compétence de l'ONÉ.
9 Certaines ententes ont également été conclues entre la NERC et des
10 provinces canadiennes relativement à la reconnaissance de la NERC à titre
11 d'organisation de fiabilité du service d'électricité.

12 En avril 2007, la FERC a approuvé la convention de délégation *pro forma*
13 soumise par la NERC et certaines conventions de délégation régionales
14 spécifiques, en requérant toutefois certaines modifications à la convention *pro*
15 *forma* et aux conventions de délégations régionales signées. La convention
16 *pro forma* comprend un programme uniforme pour le suivi de la conformité,
17 qui sera utilisé par la NERC et les entités régionales afin de surveiller et
18 évaluer la conformité avec les normes de fiabilité de la NERC et s'assurer
19 qu'elles soient respectées.

20 Par ailleurs, la FERC a publié l'ordonnance 890 le 16 février 2007. Cette
21 ordonnance modifie le tarif *pro forma* qu'elle a approuvé en 1996 dans le
22 cadre des ordonnances 888 et 889.

23 L'objectif de ces modifications est de remédier à la discrimination qui pourrait
24 encore subsister dans les réseaux de transport américains, ainsi qu'à
25 accroître la transparence des processus de planification et d'utilisation des
26 réseaux de transport d'électricité. Les principes fondamentaux de
27 l'ordonnance 888 sont maintenus, notamment ceux concernant la séparation
28 fonctionnelle et la réciprocité. De l'avis de la FERC, la séparation

1 fonctionnelle, conjuguée aux normes de conduite qu'elle a édictées,
2 constituent un cadre suffisant pour prévenir la discrimination induite. L'exigence
3 de réciprocité établie dans l'ordonnance 888 demeure également inchangée.

4 Les principales modifications apportées à l'OATT par l'ordonnance 890
5 touchent principalement les points suivants :

- 6 • accroître l'uniformité dans le calcul de la capacité de transfert
7 disponible (ATC) ;
- 8 • uniformiser le processus de planification des installations de transport ;
- 9 • proposer un nouveau mode de calcul des tarifs pour les déséquilibres
10 entre l'énergie programmée et l'énergie reçue ou livrée à un client ;
- 11 • instaurer un nouveau service de transport de point à point à long terme,
12 le service ferme conditionnel ; et
- 13 • restreindre la priorité de renouvellement aux conventions de service
14 d'une durée minimale de cinq ans.

15 Quelques autres précisions, dont le prix plafond applicable à la revente des
16 services de transport et quelques affichages supplémentaires sur OASIS, sont
17 également apportées par la FERC dans cette ordonnance.

2.2 Marché au Québec

18 Le 13 décembre 2006, l'assemblée nationale du Québec a adopté la Loi 46
19 qui introduit entre autres, un régime de normes de fiabilité obligatoires pour le
20 réseau de transport du Québec. Cette loi, qui amende la *Loi sur la Régie de*
21 *l'énergie*, comprend trois sections à ce chapitre.

22 La première section prévoit les modalités de l'implantation d'un régime
23 obligatoire de normes de fiabilité au Québec dont entre autres, la désignation
24 par la Régie d'un coordonnateur de la fiabilité pour la zone de fiabilité du

1 Québec. Cette section spécifie également que le coordonnateur a la
2 responsabilité de déposer les normes de fiabilité applicables au Québec pour
3 approbation par la Régie en précisant la pertinence et les impacts des normes
4 et d'identifier les entités visées par les normes de fiabilité.

5 La section 2 établit certains principes associés à la négociation d'un contrat de
6 service de transport d'électricité entre Hydro-Québec dans ses activités de
7 transport et les transporteurs auxiliaires. Ainsi, tout propriétaire ou exploitant
8 d'un réseau de transport d'électricité d'une tension de 44 kV et plus et
9 raccordé au réseau du transporteur qui est apte à fournir un service de
10 transport est tenu de négocier les conditions d'utilisation de son réseau.

11 La section 3 précise que toute demande de raccordement, même à un réseau
12 appartenant à un transporteur accessible, doit être adressée à Hydro-Québec
13 dans ses activités de transport. Le transporteur accessible est tenu d'accorder
14 le libre accès pour permettre le raccordement et de négocier une entente avec
15 le Transporteur portant sur les conditions d'un contrat de service de transport.

16 Le 28 février 2007, Hydro-Québec TransÉnergie a par ailleurs déposé à la
17 Régie une demande afin d'obtenir la désignation de coordonnateur de la
18 fiabilité pour le Québec. Cette demande suit son cours actuellement devant la
19 Régie et le Transporteur est en attente d'une décision à ce sujet.

20 D'autre part, le rapport du groupe de travail sur la politique de rabais et les
21 services complémentaires pour les services de transport de point à point
22 transmis à la Régie le 19 mars 2007, décrit en détail la démarche suivie par le
23 groupe de travail et les conclusions qui en découlent.

1 Quant à la politique de rabais, le groupe de travail a établi au départ les
2 critères à respecter pour évaluer les différentes politiques de rabais possibles,
3 soient :

- 4 • la *faisabilité réglementaire*, afin de s'assurer que celles-ci respectent
5 la *Loi sur la Régie de l'énergie* et les encadrements fixés par la
6 Régie et qu'elles soient transparentes, équitables et non
7 discriminatoires ;
- 8 • l'*optimisation des volumes transités et des revenus du Transporteur*,
9 en minimisant les transactions opportunistes, soit celles qui se
10 seraient réalisées même en l'absence de rabais ; une politique de
11 rabais doit couvrir les coûts d'implantation et de gestion de celle-ci ;
- 12 • la *faisabilité d'implantation* dans des délais et des coûts
13 raisonnables, tout en étant facilement opérationnelle pour les
14 clients.

15 À partir des critères établis, le groupe de travail a évalué plusieurs politiques
16 de rabais possibles, certaines basées sur une méthode prescriptive, d'autres
17 basées sur un mécanisme d'encan, afin d'établir si dans chacun des cas les
18 critères établis étaient respectés. Dans le cadre de cet exercice, le groupe de
19 travail a tenté d'élaborer un projet pilote, d'une durée de trois mois, servant à
20 valider le fonctionnement du mécanisme proposé et à colliger certaines
21 informations pouvant servir à l'élaboration d'une politique de rabais. Dans le
22 cadre de l'élaboration du projet pilote, plusieurs participants ont fourni des
23 données pour estimer les volumes de transit additionnels pouvant être
24 attendus, si un rabais de 4 \$/MW/heure était appliqué pendant les périodes en
25 pointe et hors pointe.

1 À partir des données reçues des participants actifs, lesquels constituent une
2 large part du marché potentiel que peut envisager le Transporteur, ce dernier
3 n'a toutefois pas pu établir la rentabilité d'un projet pilote, puisque les données
4 compilées faisaient état d'une réduction globale de revenus des services de
5 transport de point à point découlant du projet pilote.

6 Conséquemment, le groupe de travail n'a pu faire l'unanimité sur la mise en
7 place d'un projet pilote de politique de rabais pouvant répondre aux critères
8 établis. Au-delà de la rentabilité non démontrée d'un projet pilote, les
9 participants au groupe de travail ont exprimé des opinions divergentes sur les
10 points suivants :

- 11 • l'application ou non de la politique de rabais aux réservations de
12 passage uniquement et le caractère discriminatoire possible pour
13 les producteurs situés au Québec ;
- 14 • la possibilité que pour un service identique sur un même chemin,
15 des prix différents soient appliqués, ainsi que la relation entre la
16 priorité allouée à un service et le prix payé pour l'obtenir, i.e. doit-on
17 accorder une priorité identique à un client ayant réservé à rabais
18 qu'à celui qui paie le plein tarif ?
- 19 • les conséquences d'une politique de rabais sur l'optimisation des
20 revenus du Transporteur, ainsi que les retombées possibles sur le
21 tarif de transport payé par le Distributeur quant au service de
22 transport pour l'alimentation de la charge locale.

23 Suite au rapport du groupe de travail, le Transporteur ne propose aucune
24 politique de rabais applicable aux services de transport de point à point. En
25 effet, il n'est pas en mesure de démontrer qu'une politique de rabais respecte
26 les critères établis et qu'elle n'aurait pas un impact à la baisse sur ses revenus
27 de transport de point, causant ainsi un interfinancement entre les différents

1 services de transport (charge locale, services de transport de point à point à
2 court terme et à long terme) qui devra ultimement être comblé par la clientèle
3 du Transporteur, dont en grande partie par la charge locale.

4 Concernant le second volet du mandat du groupe de travail, soit l'applicabilité
5 des services complémentaires pour les services de transport de point à point,
6 il n'y a pas non plus eu consensus au sein du groupe de travail.

7 Rappelons que les services complémentaires doivent être fournis avec les
8 services de transport de point à point pour assurer la fiabilité et la sécurité du
9 réseau de transport. La tarification des services complémentaires approuvée
10 par la Régie dans ses décisions antérieures, notamment D-2002-95 et
11 D-2006-66, étant établie sur la base du coût moyen, chaque utilisateur doit
12 contribuer en payant le tarif approuvé. Il s'agit en fait d'une tarification de type
13 timbre-poste.

14 Dans le cadre des travaux du groupe de travail, le Transporteur a établi que la
15 nature même du réseau de transport, qui n'a pas de liens synchrones avec les
16 autres réseaux voisins majeurs, présente des caractéristiques qui lui sont
17 propres quant à la fourniture des services complémentaires. Notamment, le
18 réseau doit assurer son propre service de réserve pour assurer sa stabilité par
19 le biais d'installations de production situées à l'intérieur du réseau et sous le
20 contrôle opérationnel du Transporteur. La tarification des services
21 complémentaires offerts à la clientèle des services de transport de point à
22 point doit donc assurer que chaque utilisateur assume sa part des coûts des
23 services complémentaires offerts, afin de compenser le coût attribuable aux
24 équipements de production qui fournissent les services complémentaires. Le
25 Transporteur est ainsi d'avis que les services de réglage de fréquence,
26 réserves tournante et arrêtée et écart de livraison doivent s'appliquer à toutes
27 les réservations des services de transport de point à point et non seulement à
28 celles qui alimentent une charge dans la zone de réglage du Transporteur.

1 Plusieurs participants au groupe de travail favorisent le statu quo, soit
2 l'applicabilité des services complémentaires aux seules livraisons dans la
3 zone de réglage du Transporteur. Concernant l'écart de réception, un seul
4 participant au groupe de travail s'oppose à ce qu'il s'applique à toutes les
5 réservations des services de transport de point à point dont la source est
6 située dans la zone de réglage du Transporteur.

7 D'autre part, le Transporteur étudie actuellement plusieurs demandes de
8 service de transport de point à point à long terme, qui pourraient augmenter
9 significativement les volumes des services de transport de point à point
10 transportés sur le réseau. Dans ce contexte, le Transporteur ne propose
11 actuellement aucune modification aux services complémentaires applicables
12 aux services de transport de point à point et il prévoit proposer les
13 modifications requises au cours de la prochaine demande tarifaire, après avoir
14 terminé les études à ce sujet.

3. SERVICES OFFERTS À LA CLIENTÈLE

15 Le Transporteur propose de continuer à offrir les services de transport
16 actuellement prévus aux *Tarifs et conditions*, soient :

- 17 • le service de transport pour l'alimentation de la charge locale ;
- 18 • le service de transport en réseau intégré ;
- 19 • les services de transport de point à point :
 - 20 ➤ long terme ferme ;
 - 21 ➤ court terme mensuel ferme ;
 - 22 ➤ court terme hebdomadaire ferme ;
 - 23 ➤ court terme quotidien ferme ;
 - 24 ➤ court terme mensuel non ferme ;
 - 25 ➤ court terme hebdomadaire non ferme ;
 - 26 ➤ court terme quotidien non ferme ;

1 ➤ court terme horaire non ferme.

2 En tenant compte des pratiques commerciales observées dans certaines
3 autres régions, le Transporteur ne considère pas opportun de modifier le
4 modèle en place au Québec et les services de transport qu'il offre, puisqu'il
5 n'existe actuellement pas au Québec de marché de l'électricité à court terme
6 fonctionnant sur le modèle d'une bourse de l'électricité.

7 De plus, le modèle en place au Québec pour le transport de l'électricité
8 favorise la réalisation au moment opportun des investissements nécessaires
9 pour raccorder les charges et la production requises, tout en limitant la
10 congestion sur le réseau. Enfin, l'expérience des récentes années démontre
11 encore que le modèle mis en place au Québec fonctionne bien vu sa
12 compatibilité avec ceux des réseaux voisins.

13 La mise en application de l'ordonnance 890 aux États-Unis suit la publication
14 de celle-ci au registre fédéral, laquelle a eu lieu le 15 mars 2007. Suite à la
15 publication de cet avis, les réseaux américains concernés disposent d'un délai
16 de quelques mois pour proposer les modifications demandées par la FERC,
17 lesquelles devront être approuvées par celle-ci. Le Transporteur profite de ce
18 délai pour en faire le suivi, afin de connaître les modalités qui seront
19 approuvées par la FERC et étudier les modifications qui seraient requises aux
20 *Tarifs et conditions* afin de continuer d'offrir un service comparable à celui
21 proposé par la FERC. Le Transporteur proposera à la Régie dans la
22 prochaine demande tarifaire les modifications qui seraient requises aux *Tarifs*
23 *et conditions* à ce sujet.

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

1 Pour l'année 2008, le Transporteur propose de reconduire les modalités
2 prévues à la Partie IV des *Tarifs et conditions* concernant le service de
3 transport pour l'alimentation de la charge locale. Le Distributeur demeure
4 l'unique client de ce service.

5 Il s'agit d'un important service de transport offert par le Transporteur, tant du
6 point de vue des besoins de transport de la charge locale et de la coordination
7 avec le Distributeur des multiples interventions requises sur le réseau en
8 matière de maintenance et d'exploitation, que du point de vue de la croissance
9 des besoins prévus et du nombre de nouveaux raccordements de centrales et
10 de charges requis.

11 Actuellement, l'intégration de la production éolienne au réseau du
12 Transporteur, en raison des deux appels d'offres du Distributeur, constitue une
13 importante source de croissance au niveau du réseau de transport. À cette fin,
14 le Transporteur doit donc réaliser les études et les travaux requis afin
15 d'assurer l'intégration fiable de ces nouvelles sources de production.

3.2 Service de transport en réseau intégré

16 Pour l'année 2008, le Transporteur propose de reconduire les modalités
17 prévues à la Partie III des *Tarifs et conditions* concernant le service de
18 transport en réseau intégré.

19 Aucun client n'a utilisé ce service depuis sa création, ni indiqué au
20 Transporteur l'intention de le faire dans les prochaines années.

3.3 Services de transport de point à point

1 Le Transporteur propose pour l'année 2008 un nombre limité de changements
2 aux *Tarifs et conditions*, lesquels sont présentés à pièce HQT-13, Document 5
3 en version française et à la pièce HQT-13, Document 5.1 en version anglaise.
4 Les justifications de ces modifications sont indiquées à la pièce HQT-13,
5 Document 4.

6 Les changements proposés servent essentiellement à assurer la cohérence
7 entre les diverses dispositions des *Tarifs et conditions* et ils n'ont pas pour
8 effet de modifier substantiellement les modalités prévues à la Partie II des
9 *Tarifs et conditions*.

10 Actuellement, 31 clients ont au moins une convention de service de transport
11 de point à point en vigueur. Les conventions de service signées précisent la
12 nature des services retenus par les clients conformément aux dispositions des
13 *Tarifs et conditions*.

14 Le Transporteur dépose à la pièce HQT-11, Document 1.1, les trois nouvelles
15 conventions des service de transport de point à point à court terme ferme et
16 non ferme signées depuis celles déposées à la Régie dans la demande
17 R-3605-2006, pièce HQT-10, Document 1.1, ainsi que sept conventions de
18 service de transport de point à point à long terme, dont quatre visent le
19 renouvellement de service annuel antérieur totalisant 410 MW, deux visent de
20 nouvelles réservations annuelles totalisant 106 MW vers la Nouvelle-
21 Angleterre et une vise une réservation de 1 250 MW vers l'Ontario.

22 Également, plusieurs projets de raccordement de centrales et de transit de
23 passage sur le réseau sont à l'étude, soit pour le Producteur ou des tiers. Ces
24 demandes, soulignons-le, entraînent pour le Transporteur une importante
25 charge de travail afin d'effectuer les études d'impact qui sont requises en vue
26 d'offrir les services de transport demandés.

3.4 Services complémentaires

3.4.1 Services complémentaires pour les services de transport de point à point

1 Tel qu'indiqué aux annexes 1, 2, 3, 4, 5, 6 et 7 des *Tarifs et conditions*, le
2 Transporteur offre sept services complémentaires de base aux clients des
3 services de transport de point à point. Ces services complémentaires sont :

- 4 • la gestion du réseau ;
- 5 • le réglage de tension ;
- 6 • le réglage de fréquence ;
- 7 • la compensation d'écart de réception ;
- 8 • la compensation d'écart de livraison ;
- 9 • la réserve d'exploitation – service de maintien de réserve tournante ;
- 10 • la réserve d'exploitation – service de maintien de réserve arrêtée.

11 Les clients des services de transport de point à point doivent obligatoirement
12 obtenir les services complémentaires suivants fournis par le Transporteur :

- 13 • la gestion du réseau ;
- 14 • le réglage de tension.

15 Dans le cas des autres services complémentaires, les clients peuvent soit les
16 obtenir du Transporteur, soit les obtenir d'autres sources. Cependant, si les
17 clients ne peuvent démontrer qu'ils les obtiennent d'autres sources, ou si les
18 services obtenus ne sont pas jugés comparables par le Transporteur, ils
19 doivent obligatoirement se les procurer auprès du Transporteur. Lorsqu'ils
20 sont obtenus d'autres sources, la capacité disponible pour fournir ceux-ci doit
21 être située dans la zone de réglage du Transporteur et sous le contrôle
22 opérationnel de ce dernier.

1 Par exemple, dans le cas des réserves, la capacité disponible de chaque
2 centrale doit être identifiée et celle-ci doit être en mesure de livrer sur le
3 réseau du Transporteur dans les délais prévus, soit instantanément dans le
4 cas de la réserve tournante, soit dans un délai de 10 à 30 minutes dans le cas
5 de la réserve arrêtée. Également, la puissance des centrales servant à la
6 régulation de fréquence sur le réseau du Transporteur doit être asservie au
7 système de Réglage Fréquence-Puissance (RFP) du Transporteur.

8 Suite aux décisions D-2006-66 et D-2006-85, le Transporteur offre les
9 services complémentaires suivants uniquement aux clients qui alimentent une
10 charge dans sa zone de réglage :

- 11 • le réglage de fréquence ;
- 12 • la compensation d'écart de réception ;
- 13 • la compensation d'écart de livraison ;
- 14 • la réserve d'exploitation – service de maintien de réserve tournante ;
- 15 • la réserve d'exploitation – service de maintien de réserve arrêtée.

16 Le service de gestion du réseau est fourni par le Transporteur alors que les
17 autres services complémentaires sont fournis à partir d'équipements de
18 production. Les montants facturés par le Transporteur pour les services
19 fournis à partir d'équipements de production sont remis au producteur qui
20 fournit ces services.

21 Le service complémentaire de réglage de tension constitue actuellement le
22 seul service complémentaire pour lequel des montants sont facturés à la
23 clientèle des services de transport de point à point. Les revenus du service
24 complémentaire de réglage de tension pour l'année 2006 et pour les cinq
25 premiers mois de l'année 2007 sont présentés au tableau 1 suivant.

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

<i>Année</i>	<i>Clients</i>	
	<i>HQ Production</i>	<i>Autres clients</i>
2006 (janv.-déc.)	549,9	48,3
2007 (janv.-mai)	352,5	35,7

1 La totalité des revenus perçus par le Transporteur pour le service
2 complémentaire de réglage de tension est remise au Producteur, à qui
3 appartiennent les centrales qui fournissent le service dans la zone de réglage
4 du Transporteur.

5 Les autres services complémentaires pour lesquels des tarifs sont prévus aux
6 *Tarifs et conditions* visent le :

- 7 • service de réglage de fréquence ;
- 8 • service de compensation d'écart de réception ;
- 9 • service de compensation d'écart de livraison ;
- 10 • service de réserve d'exploitation – service de maintien de réserve
- 11 tournante ;
- 12 • service de réserve d'exploitation – service de maintien de réserve
- 13 arrêtée.

14 Ces services complémentaires ne s'appliquent actuellement qu'aux livraisons
15 qui alimentent une charge dans la zone de réglage du Transporteur. Aucune
16 facturation n'a été émise pour ces services en 2006 et en 2007, aucune
17 livraison utilisant les services de transport de point à point n'ayant été
18 effectuée pour alimenter une charge dans la zone de réglage du Transporteur.

1 En conclusion de la présente section et tel qu'indiqué à la section 2.2
2 ci-dessus, le Transporteur proposera d'approuver certaines modifications
3 concernant l'applicabilité des services complémentaires à tous les services de
4 transport de point à point au cours de la prochaine demande tarifaire.

3.4.2 Services complémentaires pour la charge locale

5 Les services complémentaires associés au service pour l'alimentation de la
6 charge locale sont décrits à l'annexe 8 des *Tarifs et conditions*. Le
7 Transporteur ne propose aucune modification aux services complémentaires
8 pour alimenter la charge locale.

4. RELATIONS COMMERCIALES AVEC LA CLIENTÈLE

9 Le Transporteur vise à développer et maintenir des relations commerciales
10 harmonieuses qui répondent aux besoins de sa clientèle dans le cadre des
11 *Tarifs et conditions* et, au besoin, améliorer le système OASIS qui constitue
12 une interface conviviale donnant accès à l'ensemble des services de transport
13 de point à point, ainsi qu'aux importations à partir de ressources désignées et
14 non désignées pour alimenter la charge locale.

4.1 Satisfaction de la clientèle

15 Un processus d'amélioration continue mis sur pied par le Transporteur permet
16 d'évaluer périodiquement la satisfaction de sa clientèle. Les rencontres avec
17 les clients permettent au Transporteur d'identifier leurs attentes et cerner les
18 aspects méritant une attention plus particulière.

19 Dans le cadre de ces rencontres, le Transporteur a identifié certains besoins
20 particuliers touchant le système OASIS et réalisera au cours des années 2007
21 et 2008 un plan en vue d'améliorer cet outil.

4.2 Système OASIS

1 Le système OASIS du Transporteur est accessible sur Internet à
2 l'adresse suivante :

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

3 Le système OASIS du Transporteur a été implanté quelque temps après
4 l'ouverture des marchés en 1997, après avoir été hébergé pendant quelques
5 mois dans le système OASIS du NY-ISO. Le système actuel approche son
6 dixième anniversaire. Le système OASIS a été l'objet d'améliorations tout au
7 cours de cette période, afin de répondre adéquatement aux besoins des
8 clients des services de transport.

9 L'évolution des transactions au cours des dernières années a mis une
10 pression constante sur l'évolution du système OASIS et un nombre accru de
11 fonctionnalités ont été ajoutées pour répondre aux besoins des clients. Le
12 Transporteur anticipe une augmentation encore plus grande du volume de
13 transactions particulièrement à compter de 2009 suite à la mise en service de
14 l'interconnexion de 1 250 MW entre le Québec et l'Ontario.

15 Dans ce contexte, le Transporteur vise à répondre aux attentes des clients en
16 s'assurant de maintenir une architecture performante du système OASIS en
17 fonction de l'évolution du marché.