

## **Commercialisation des services de transport**



---

## Table des matières

<b>1</b>	<b>Contexte .....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Marchés de l'électricité.....</b>	<b>5</b>
2.1	Activités réglementaires commerciales hors Québec .....	5
2.2	Activités commerciales avec les réseaux voisins.....	5
2.3	Activité dans la séquence d'étude d'impact.....	7
2.4	Services offerts à la clientèle .....	7
2.4.1	Service de transport pour l'alimentation de la charge locale.....	7
2.4.2	Service de transport en réseau intégré.....	8
2.4.3	Services de transport de point à point .....	8
2.5	Services complémentaires.....	8
2.5.1	Services complémentaires pour la charge locale .....	8
2.5.2	Services complémentaires pour les services de transport de point à point .....	8
2.6	Raccordement de centrales .....	10
<b>3</b>	<b>Relations commerciales avec la clientèle.....</b>	<b>10</b>

### Liste des tableaux

Tableau 1	Revenus du service complémentaire de réglage de tension.....	9
Tableau 2	Pénalités du service complémentaire de réglage de tension .....	9
Tableau 3	Coûts ou revenus nets et pénalités pour le service de compensation d'écart de réception .....	10



## **1 Contexte**

1 Le Transporteur a la responsabilité de fournir et de commercialiser des services de transport  
2 auprès de l'ensemble de sa clientèle, conformément aux dispositions de la *Loi sur la Régie*  
3 *de l'énergie et des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*  
4 (les « *Tarifs et conditions* »)<sup>1</sup>.

## **2 Marchés de l'électricité**

### **2.1 Activités réglementaires commerciales hors Québec**

5 Compte tenu du contexte dans lequel il évolue, le Transporteur tient compte des  
6 développements de la réglementation à l'extérieur du Québec et propose, lorsqu'il est  
7 pertinent de le faire, des modifications à ses *Tarifs et conditions* ou à ses pratiques  
8 d'affaires en s'inspirant de ces développements.

9 Depuis le dépôt du dossier R-3981-2016, aucune ordonnance de la Federal Energy  
10 Regulatory Commission (la « FERC ») n'a retenu l'attention du Transporteur en lien avec  
11 ses *Tarifs et conditions* ou avec ses pratiques d'affaires.

12 En juillet 2016, la Federal Energy Regulatory Commission la FERC, a publié une proposition  
13 de réglementation (« Notice of Proposed Rulemaking ») relative à la version 003.1 des  
14 pratiques d'affaires du North American Energy Standards Board (« NAESB ») pour le  
15 marché de gros de l'électricité déposée par celui-ci en octobre 2015. Cette version est  
16 toujours à l'étude à la FERC.

### **2.2 Activités commerciales avec les réseaux voisins**

17 Le Transporteur fait état dans cette section de ses activités commerciales initiées ou en  
18 cours de développement avec les réseaux voisins depuis le dépôt du dossier R-3981-2016.

19 L'entente de partage saisonnier de puissance à des fins de fiabilité intervenue entre  
20 l'Independent Electric System Operator de l'Ontario (« IESO ») et Marketing d'énergie  
21 HQ Inc. (« MEHQ ») en novembre 2014<sup>2</sup> a été reformulée par les parties en octobre 2016,  
22 donnant lieu à la signature d'une nouvelle entente plus large entre les gouvernements du  
23 Québec et de l'Ontario. La nouvelle entente qui porte sur une durée de sept ans (1<sup>er</sup> janvier  
24 2017 au 31 décembre 2023) prévoit trois volets :

- 25 • la réservation par l'Ontario de 500 MW de puissance pour le Québec durant les  
26 périodes de pointes hivernales ;

---

<sup>1</sup> R-3981-2016, D-2017-021, D-2017-049 et D-2017-049R.

<sup>2</sup> R-3981-2016, HQT-10, Document 1, p. 5.

- la vente d'électricité par le Québec pour éviter la production à partir de ressources émettant des gaz à effet de serre en Ontario (jusqu'à 2 TWh par année) ;
- la mise à la disposition à l'Ontario de capacité de stockage disponibles au Québec.

Les détails publics de cette nouvelle entente peuvent être consultés au moyen des liens suivants :

- Communiqué du Gouvernement du Québec :

[https://www.premier-](https://www.premier-ministre.gouv.qc.ca/actualites/communiques/details.asp?idCommunique=3065)

[ministre.gouv.qc.ca/actualites/communiques/details.asp?idCommunique=3065](https://www.premier-ministre.gouv.qc.ca/actualites/communiques/details.asp?idCommunique=3065)

- Entente de coopération entre les gouvernements du Québec et de l'Ontario concernant l'électricité :

<https://francophonie.saic.gouv.qc.ca/VoirDocEntentes/AfficherDoc.asp?cleDoc=132062087199174110132090220054210229224250043034>

Le Transporteur a collaboré avec l'IESO pour modifier l'instruction commune spécifique au premier volet de l'entente et des autres règles et procédures applicables lors d'appels de puissance. Les deux autres volets de la nouvelle entente peuvent se réaliser dans le cadre des échanges d'énergie normaux en vertu des règles déjà existantes.

Le Transporteur et l'IESO se sont aussi entendus sur une amélioration à la façon d'alimenter la charge locale de l'îlot Kipawa en Abitibi-Témiscamingue, permettant du même coup de mieux gérer les échanges récurrents d'énergie involontaire sur le chemin OTTO-HQT<sup>3</sup>. Cet îlot est formé des postes Lorrainville et Kipawa exploités en mode synchronisé sur le réseau de l'Ontario via l'interconnexion OTTO-HQT. La configuration de cette portion du réseau de l'Abitibi-Témiscamingue et la croissance de la charge d'un client industriel du Distributeur à travers les années font en sorte que des échanges d'énergie involontaire de l'Ontario vers le Québec sont nécessaires pour suivre les nombreuses variations de la charge dans l'îlot Kipawa. Depuis plusieurs années, l'îlot Kipawa consomme plus d'énergie que la production du Québec synchronisée sur l'îlot, la différence étant traitée comme de l'énergie involontaire en provenance du réseau ontarien. De ce fait, le chemin OTTO-HQT a historiquement été la source la plus importante d'énergie involontaire sur les interconnexions avec l'Ontario.

---

<sup>3</sup> Les échanges d'énergie involontaire sont constitués de la différence entre le transit réel sur un chemin et le transit planifié selon les activités des clients des services de transport de point à point. Comme le Transporteur ne peut parvenir à maintenir les échanges au point de consigne horaire sur une base continue, les bilans mensuels comptabilisés et conciliés de part et d'autres accumulent des quantités importantes d'énergie qui seront remises en nature en accord avec les pratiques d'affaires courantes de l'industrie.

1 L'IESO a signifié au Transporteur qu'il désirait à l'avenir éviter toute accumulation d'énergie  
2 involontaire entre les deux zones de contrôle à travers cette interconnexion. Avec l'accord  
3 du Distributeur, le Transporteur et l'IESO se sont entendus sur la mise en place par le  
4 Distributeur (ou par un agent en son nom) d'une transaction de passage en Ontario sur le  
5 chemin HQT-ON-OTTO-HQT, pour acheminer une quantité moyenne d'environ 14 MW à  
6 chaque heure afin d'alimenter l'îlot Kipawa en continu, à partir des ressources déjà à la  
7 disposition du Distributeur au Québec. La quantité de 14 MW par heure a été déterminée  
8 sur la base des statistiques d'échange d'énergie involontaire des années passées et  
9 pourra être ajustée à l'initiative du Distributeur et du Transporteur selon l'évolution des  
10 bilans futurs.

11 Il est prévu que ces transactions de passage en Ontario débutent en septembre 2017.

### **2.3 Activité dans la séquence d'étude d'impact**

12 Depuis le dépôt du dossier R-3981-2016, le Transporteur a accueilli dans sa séquence des  
13 études d'impact cinq demandes de raccordement de parcs éoliens de producteurs privés et  
14 trois demandes de service de transport de point à point pour la livraison de 1 000 MW à  
15 1 225 MW aux États-Unis. À ces demandes s'ajoute une demande d'accroissement de  
16 puissance à une centrale du parc de production du Producteur déjà raccordée au réseau  
17 du Transporteur.

18 Les demandes de raccordement de production éolienne ne sont pas issues d'un  
19 appel d'offre du Distributeur.

20 Par ailleurs, les demandes de service de transport de point à point déposées sur le site  
21 OASIS requièrent chacune la construction d'une nouvelle interconnexion avec le Nord-Est  
22 des États-Unis, soit deux nouvelles interconnexions avec le Vermont et une avec le Maine.  
23 Le dépôt d'une demande de service de point à point où une nouvelle interconnexion est  
24 envisagée n'est pas fréquent. Les dernières demandes remontent à 2013, 2011 et 2008.

### **2.4 Services offerts à la clientèle**

25 Le Transporteur offre les services de transport prévus aux *Tarifs et conditions*, soit le  
26 service de transport pour l'alimentation de la charge locale, le service de transport en  
27 réseau intégré et les services de transport de point à point. Depuis le dépôt du dossier  
28 R-3981-2016, il n'y a pas eu de modification à l'offre de service du Transporteur.

#### **2.4.1 Service de transport pour l'alimentation de la charge locale**

29 Le Transporteur offre le service de transport pour l'alimentation de la charge locale suivant  
30 les modalités prévues à la Partie IV des *Tarifs et conditions*.

31 Le Distributeur est l'unique client de ce service de transport.

#### **2.4.2 Service de transport en réseau intégré**

1 Le Transporteur offre le service de transport en réseau intégré suivant les modalités  
2 prévues à la Partie III des *Tarifs et conditions*.

3 Il est à noter qu'aucun client n'a manifesté au Transporteur l'intention d'utiliser ce service  
4 de transport.

#### **2.4.3 Services de transport de point à point**

5 Le Transporteur offre les services de transport de point à point suivant les modalités  
6 prévues à la Partie II des *Tarifs et conditions*.

7 Actuellement, 27 clients ont au moins une convention de service de transport de point à  
8 point en vigueur. Les conventions de service précisent la nature des services retenus par  
9 les clients conformément aux *Tarifs et conditions*.

10 Depuis le dépôt du dossier R-3981-2016, le Transporteur a signé les conventions de service  
11 de transport ferme à long terme de point à point suivantes :

- 12 • Une convention de service de 100 MW (sans les pertes de transport) avec Énergie  
13 Brookfield Marketing s.e.c. pour le transit entre le réseau de l'Ontario et le réseau de  
14 la Nouvelle-Angleterre couvrant une période d'une durée de cinq ans commençant  
15 le 1<sup>er</sup> novembre 2017 ;
- 16 • Une convention de service de 41 MW (sans les pertes de transport) avec Énergie  
17 Brookfield Marketing s.e.c. pour le transit entre le réseau Énergie La Lièvre s.e.c. et  
18 le réseau de la Nouvelle-Angleterre couvrant une période de cinq ans commençant  
19 le 1<sup>er</sup> avril 2018 ;
- 20 • Une convention de service de 16 MW (sans les pertes de transport) avec Énergie  
21 Brookfield Marketing s.e.c. pour le transit entre le réseau Énergie La Lièvre s.e.c. et  
22 le réseau de la Nouvelle-Angleterre couvrant une période de cinq ans commençant  
23 le 1<sup>er</sup> avril 2018.

### **2.5 Services complémentaires**

#### **2.5.1 Services complémentaires pour la charge locale**

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

26 Le Transporteur ne propose aucune modification à ces services.

#### **2.5.2 Services complémentaires pour les services de transport de point à point**

27 Tel qu'il est indiqué aux annexes 1 à 7 des *Tarifs et conditions*, le Transporteur offre des  
28 services complémentaires aux clients des services de transport de point à point.



Les clients des services de transport de point à point doivent obligatoirement obtenir du Transporteur les services de gestion du réseau et de réglage de tension offerts par celui-ci.

Le Transporteur offre aux clients qui alimentent une charge dans sa zone de réglage ces services : réglage de fréquence, compensation d'écart de réception, compensation d'écart de livraison, réserve d'exploitation – service de maintien de réserve tournante et réserve d'exploitation – service de maintien de réserve arrêtée. Le service de compensation d'écart de réception est également offert aux clients dont le service de transport vise une charge située dans une zone de réglage autre que celle du Transporteur. Seuls les services de réglage de tension et d'écart de réception ont fait l'objet de facturation en 2016 et 2017. Les revenus du service complémentaire de réglage de tension pour l'année 2016 et pour les cinq premiers mois de 2017 sont présentés au tableau 1.

**Tableau 1**  
**Revenus du service complémentaire de réglage de tension**

Année	HQ Production (k\$)	Autres clients (k\$)	Total (k\$)
2016 (janv.-déc.)	1 405	198	1 603
2017 (janv.-mai)	647	77	724

Les revenus perçus par le Transporteur pour le service complémentaire de réglage de tension sont remis au Producteur qui est le seul fournisseur du service.

Le Transporteur facture des pénalités sur le service complémentaire de réglage de tension<sup>4</sup> lorsque la capacité de service de transport programmée par un client est supérieure à la capacité réservée associée au programme. Les montants de ces pénalités pour l'année 2016 et pour les cinq premiers mois de l'année 2017 sont présentés au tableau 2.

**Tableau 2**  
**Pénalités du service complémentaire de réglage de tension**

Année	HQ Production (k\$)	Autres clients (k\$)	Total (k\$)
2016 (janv.-déc.)	3	1	4
2017 (janv.-mai)	2	1	3

Les coûts, les revenus ainsi que les pénalités facturés pour le service de compensation d'écart de réception sont présentés au tableau 3.

<sup>4</sup> R-3669-2008 – Phase 2, D-2012-010.

**Tableau 3**  
**Coûts ou revenus nets et pénalités**  
**pour le service de compensation d'écart de réception**

<b>Année</b>	<b>Coût ou (revenu) net facturé (k\$)</b>	<b>Pénalités (k\$)</b>	<b>Total (k\$)</b>
2016 (janv.-déc.)	(189)	63	(126)
2017 (janv.-mai)	(24)	11	(13)

## 2.6 Raccordement de centrales

Les ententes suivantes visant le raccordement de centrales et l'ajout de puissance de centrales existantes ont été signées depuis le dépôt du dossier R-3981-2016 :

- Domtar Inc – Centrale TG2 – usine de Windsor, signée le 27 octobre 2016 ;
- Énergie Hull S.E.C. et Hydro Chaudière Nord S.E.C. – Centrales Hull-2 et E.B. Eddy, signée le 14 décembre 2016 ;
- Énergie Hydroélectrique Mistassini S.E.C. – Centrale 11ème Chute (Mistassini), signée le 21 décembre 2016 ;
- Hydro-Québec Distribution – Projet pilote – Système de stockage d'énergie d'Hemmingford, signée le 26 juillet 2017.

Par ailleurs, les centrales existantes suivantes ont fait l'objet d'une première entente de raccordement avec le Transporteur à la suite du renouvellement des contrats d'achat d'énergie conclus avec Hydro-Québec Production avant la mise en place de la séparation fonctionnelle des activités d'Hydro-Québec.

- Thibaudeau-Ricard Inc. – Centrale Thibaudeau-Ricard, signée le 3 avril 2017 ;
- Société en Commandite Boralex Énergie – Centrale Marches Naturelles, signée le 13 juin 2017.

## 3 Relations commerciales avec la clientèle

Les rencontres du Transporteur avec ses clients et ses sondages auprès d'eux lui permettent d'identifier leurs attentes et d'évaluer leur satisfaction. Le résultat des sondages 2016 est présenté à la pièce HQT-3, Document 2.

Le Transporteur constate que la satisfaction de la clientèle des services de transport de point à point est demeurée très élevée au cours des dernières années. De 2012 à 2016 inclusivement, l'évaluation de la clientèle s'est maintenue à 8,8 sur 10 sauf en 2014 où elle a atteint 9,0 sur 10. Globalement, ces résultats témoignent des efforts déployés par le

1 Transporteur pour mieux communiquer avec sa clientèle et améliorer la qualité de  
2 son service.

3 En ce qui concerne la satisfaction du Distributeur à l'égard du service de transport pour  
4 l'alimentation de la charge locale, elle s'élève à 7,7 sur 10 pour l'année 2016. Il est difficile  
5 de comparer cette note à celle des années précédentes en raison du nombre limité de plans  
6 d'action sur lesquels reposaient les évaluations des deux dernières années et du  
7 changement apporté à la méthode d'évaluation. À titre indicatif, l'indice global Partenariat  
8 qualité avec le Distributeur a varié entre 8,1 et 9,0 sur 10 pour les années 2012 à 2015.  
9 Le Transporteur a identifié les principales pistes d'amélioration qui sont ressorties de  
10 l'exercice d'évaluation pour l'année 2016 et il échange en continu avec le Distributeur afin  
11 d'apporter les améliorations souhaitables.<sup>5</sup>

12 Le Transporteur fait rapport à la Régie des développements survenus sur l'enjeu de la  
13 confidentialité des informations<sup>6</sup>, dans le cadre du Processus d'information et d'échanges  
14 sur la planification du réseau de transport. Le Transporteur a pris en considération les  
15 suggestions de Nalcor Energy Marketing Inc. (« NEMC ») pour la révision de l'engagement  
16 de confidentialité et a proposé une nouvelle version du document, qui a été déposée pour  
17 commentaires sur son site OASIS. Aucun commentaire n'a été reçu et à la fin de l'exercice,  
18 NEMC s'est dit satisfait de cette nouvelle version de l'engagement de confidentialité. Par  
19 ailleurs, le Transporteur souligne que les rencontres sur la planification du réseau de  
20 transport ont un caractère informel. Annuellement, le Transporteur dépose à la Régie un  
21 suivi administratif des rencontres. Ce document est public et fait état du contenu des  
22 rencontres et du nom des participants. Le Transporteur considère que ce suivi permet aux  
23 intervenants d'obtenir de l'information sur les rencontres de planification et atteint  
24 globalement les objectifs de parties intéressées en matière de procès-verbaux.  
25 Le Transporteur a donc déposé sur son site OASIS un lien vers la page internet du site de  
26 la Régie où les suivis annuels peuvent être consultés. Le Transporteur invite les parties  
27 intéressées à lui faire des commentaires lors des prochaines rencontres d'information et  
28 d'échange sur la planification du réseau de transport.

29 Dans le dossier R-3981-2016, le Transporteur proposait un processus d'information  
30 *a posteriori* lors d'événement<sup>7</sup> de façon à permettre aux clients du service de transport de  
31 s'assurer que les réductions de service ont été appliquées conformément aux dispositions  
32 des *Tarifs et conditions* en vigueur. Ce processus a été mis en place par le Transporteur le  
33 19 mai 2017<sup>8</sup>. Ainsi, depuis cette date, le Transporteur publie sur son site OASIS des  
34 informations en lien avec tous les événements qui se produisent sur son réseau et qui

<sup>5</sup> HQT-3, Document 2, p. 6 et 7.

<sup>6</sup> R-3981-2016, D-2017-021, par. 485.

<sup>7</sup> R-3934-2015, D-2016-029, par. 322.

<sup>8</sup> R-3981-2016, D-2017-021, par. 470 et 471.

entraînent une réduction de service de 300 MW ou plus pendant au moins 15 minutes sur un chemin. Ces informations sont consignées dans un tableau qui se trouve dans la rubrique « Réductions de service » du site OASIS au plus tard cinq jours ouvrables après l'occurrence d'un tel événement.

Les informations publiées sont les suivantes :

- Date de début de l'événement ;
- Date de fin de l'événement ;
- Interconnexion touchée ;
- Brève description de l'événement ;
- Réduction de service et chemin impliqué.

Par ailleurs, aucun client du service de transport n'a formulé de commentaire au sujet du processus au Transporteur depuis sa mise en œuvre.

Finalement, dans le dossier R-3949-2015 relativement à l'adoption de normes de fiabilité, le Transporteur s'est engagé à déposer, au besoin et dès que possible à la Régie, une demande de modification des *Tarifs et conditions* lorsque la décision finale serait connue en regard des normes MOD-001-1a, MOD-008-1 et MOD-029-1a. La décision finale n'a pas encore été rendue dans ce dossier.