

**FICHES SUR LES MODIFICATIONS PROPOSÉES AUX
TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES DE
TRANSPORT D'HYDRO-QUÉBEC**

Article 1.2

Thème	Objet de la modification
Définitions prévues dans l'OATT <i>pro forma</i>	Ajout de la définition d'affiliée
Révision mise en place par l'ordonnance 890 La FERC ajoute cette définition d'entité affiliée pour clarifier certaines applications de l'OATT. On retrouve le mot «entreprise affiliée» à l'article 1 de l'appendice G. Le Transporteur propose de remplacer le mot «entreprise» par «entité» pour harmoniser le texte de l'appendice G avec la nouvelle définition de l'article 1.2. L'article 6 doit aussi être modifié afin d'harmoniser la notion d'affiliée.	
Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i> <u>1.2 Affiliée : Par rapport à une première personne morale, société de personnes ou autre entité, toute autre personne morale, société de personnes ou entité qui, directement ou indirectement par l'entremise d'un ou de plusieurs intermédiaires, contrôle la première, est contrôlée par celle-ci ou est soumise avec cette dernière à un contrôle commun.</u>	
Description et justification de la modification Le Transporteur propose d'intégrer aux <i>Tarifs et conditions</i> les modifications apportées par la FERC. Cette précision confirme entre autres que les divisions fonctionnelles de sociétés intégrées sont incluses dans la définition d'affiliée autant que les sociétés affiliées dûment incorporées pour les fins de l'application des articles 6 et 19.9 des <i>Tarifs et conditions</i> ainsi que pour l'article 1 de l'appendice G.	
Impact sur le régime réglementaire et la clientèle La proposition clarifie l'application des <i>Tarifs et conditions</i> .	
Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif <i>pro forma</i> de la FERC Ordonnance 890: § 1681; Ordonnance 890-A: § 999-1003; Ordonnance 890-B: § 27- 33 et 77-78	
Autres articles visés des <i>Tarifs et conditions</i> Cette nouvelle définition d'affiliée affecte le texte de l'article 6 et de l'appendice G.	

Article 1.15

Thème	Objet de la modification
Service ferme conditionnel et nouvelle répartition de la production	Conditions du réseau
Révision mise en place par l'ordonnance 890	
La FERC ajoute l'article 1.46 à son OATT, afin de préciser la notion de conditions de réseau utilisée pour le service ferme conditionnel et de prévoir l'intégration de ces conditions dans la convention de service, s'il y a lieu.	
Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i>	
<u>1.15 Conditions du réseau : Des conditions relevées dans le réseau du Transporteur ou dans un réseau voisin, comme l'encombrement d'un élément de transport, qui pourraient entraîner une réduction du service de transport ferme de point à point à long terme selon l'ordre de priorité établi à l'article 13.6. Ces conditions doivent être spécifiées dans la convention de service du client du service de transport.</u>	
Description et justification de la modification	
<p>Le service ferme conditionnel permet au Transporteur d'offrir une alternative au client qui demande un service de point à point de long terme ne pouvant être offert par le réseau actuel du Transporteur sans y effectuer des ajouts. Étant donné la nature même du service ferme conditionnel, il s'agit essentiellement d'une mesure transitoire ou de courte durée. En effet, suite à l'étude d'impact effectuée par le Transporteur en réponse à une demande de service de long terme du client, le Transporteur offrira le service ferme conditionnel, soit pendant la période transitoire où les ajouts au réseau sont en voie d'être réalisés, ou soit pour une période de durée indéterminée, si le client refuse que les ajouts au réseau requis soient effectués, mais qu'il désire quand même recevoir le service de transport point à point de long terme.</p>	
<p>Le service ferme conditionnel est un service ferme disposant de la même priorité que tout autre service ferme lorsque le Transporteur doit effectuer des réductions de livraison, sauf pendant que l'une ou l'autre des options suivantes s'appliquent:</p> <ul style="list-style-type: none">- des conditions spécifiques de réseau, identifiées par le Transporteur dans l'étude d'impact effectuée pour répondre à la demande du client;- un nombre d'heures préétabli pendant une année, également identifié par le Transporteur dans l'étude d'impact effectuée pour répondre à la demande du client.	
<p>Pendant les périodes où les options ci-dessus s'appliquent, le service de transport offert au client est alors subordonné aux autres services de transport ferme. C'est donc dire qu'au cas où le Transporteur devait effectuer des réductions de livraisons pour soulager une contrainte sur le réseau, la priorité des livraisons du service ferme conditionnel serait inférieure à celle des livraisons fermes et équivalente à celle du service secondaire et celles-ci seraient donc réduites en conséquence.</p>	
<p>Après réception de l'étude d'impact, le client désirant un service ferme conditionnel doit déterminer laquelle des deux options proposées par le Transporteur s'appliquera, les conditions spécifiques de réseau ou le nombre d'heures préétabli. Dans le cas d'une période transitoire, en attendant que les ajouts au réseau soient complétés, l'option choisie sera la même pour toute la durée de la période transitoire. Dans le cas d'une période indéterminée, parce que le client aura refusé que les ajouts au réseau requis soient effectués par le Transporteur, les conditions de réseau ou le nombre d'heures seront réévalués aux deux ans par le Transporteur. En raison de la nature même du service ferme conditionnel, le Transporteur n'effectue aucun ajout au réseau pour éviter la modification des conditions ou l'augmentation du nombre d'heures pendant lesquelles le service peut être réduit à la suite de la réévaluation et le Transporteur peut mettre fin au service s'il ne peut l'assurer en toute fiabilité. Dans l'une ou l'autre de ces éventualités, le client peut mettre fin au service.</p>	

L'article 15.4 prévoit également que si le Transporteur ne peut offrir le service de transport point à point de long terme demandé par le client, le Transporteur évaluera également la possibilité que ce dernier offre une nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage comme une alternative aux ajouts au réseau qui seraient requis pour offrir le service de transport ferme à long terme.

La section (a) de l'article 15.4 est adaptée de l'ordonnance 890 en retirant la référence à l'Annexe K, puisque le Transporteur ne propose pas d'introduire une Annexe K aux *Tarifs et conditions*. De plus, le Transporteur ajoute aux sections (b) et (c) de l'article 15.4 le texte suivant: "... suite à une demande écrite du client du service de transport...", afin de préciser l'obligation du client de faire une telle demande par écrit.

L'offre du service ferme conditionnel par le Transporteur est similaire à celle qui est offerte par l'OATT 890 de la FERC. En conséquence, cela assure que les conditions de réciprocité du service de transport sont maintenues. L'offre du Transporteur permet de faire place à des transactions supplémentaires et favorise l'utilisation optimale à long terme du réseau.

Par contre, l'étude d'impact qui inclura l'étude des conditions de réseau et du nombre d'heures de limitation du service ferme est assurément plus compliquée et plus longue à réaliser, puisque le Transporteur doit s'assurer que le fait d'offrir un service de transport ferme à un client sans effectuer les ajouts au réseau qui seraient requis pour maintenir la fiabilité du réseau ne compromettra pas celle-ci. Dans son étude d'impact, le Transporteur doit donc s'assurer d'évaluer avec une précision accrue la capacité du réseau à fournir le service de transport demandé, non seulement pendant les heures de pointe du réseau, mais pendant toute la durée du service demandé, en incluant à son évaluation un facteur de risque approprié.

L'ajout du nouvel article 1.15 précise la notion de conditions du réseau utilisée aux fins du service ferme conditionnel et précise que ces conditions doivent être indiquées dans la convention de service, s'il y a lieu. L'article 1.15 est adapté de l'article 1.46 de l'OATT en retirant le mot :« flowgate ». En effet, ce concept ne s'applique pas au Québec puisque le Transporteur n'est pas synchronisé aux réseaux voisins.. Les conditions du réseau peuvent provenir du réseau du Transporteur ou d'un réseau voisin et entraîner une réduction du service de transport ferme selon les priorités établies.

Impact sur le régime réglementaire et la clientèle

Pour la clientèle, les impacts sont essentiellement de deux ordres : pour le client qui demande le service de transport ferme conditionnel, celui-ci fait face à une limite dans le service qui lui est offert. Celui-ci doit donc déterminer au préalable quel sera l'impact sur sa capacité d'effectuer ses livraisons d'électricité et sur ses revenus s'il ne dispose pas d'un service ferme en tout temps. Pour les autres clients des services de point à point, l'offre du service de point à point ferme conditionnel par le Transporteur permettrait d'accroître la puissance transportée sur le réseau en réduisant les ajouts au réseau qui sont requis, ce qui pourrait se traduire par un impact à la baisse sur les tarifs de transport.

Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif *pro forma* de la FERC

Ordonnance 890: § 958

Autres articles visés des *Tarifs et conditions*

La fiche 15.4 contient une explication détaillée des options de service conditionnel ferme et de nouvelle répartition. Les articles suivants des *Tarifs et conditions* sont également modifiés pour énoncer l'ensemble des règles applicables aux options de service ferme conditionnel et de nouvelle répartition : 13.5; 13.6; 14.7; 19.1; 19.3 et 27.

Article 1.23

Thème	Objet de la modification
Acquisition du service de transport : délais pour études d'impact, prolongation pour commencement du service et priorité des réservations	Demande préconfirmée
Révision mise en place par l'ordonnance 890 L'article 1.39 de l'OATT fournit la définition d'une demande préconfirmée, aux fins de son utilisation par le client. Le Transporteur propose d'adapter la définition de la FERC dans l'article 1.23 des <i>Tarifs et conditions</i> .	
Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i> <u>1.23 Demande préconfirmée : Une demande qui engage le client admissible à conclure une convention de service dès qu'il est avisé que le Transporteur peut fournir le service de transport demandé.</u>	
Description et justification de la modification Comme le Transporteur propose d'intégrer aux <i>Tarifs et conditions</i> les modifications apportées par la FERC relatives aux demandes préconfirmées, celles-ci entraînent l'ajout de cette définition. La demande préconfirmée permet de faire place à des transactions supplémentaires et favorise l'utilisation à long terme du réseau.	
Impact sur le régime réglementaire et la clientèle Pour la clientèle, ces modifications permettent au client qui fait une demande de réservation de court terme d'obtenir une certaine priorité s'il s'engage dès le dépôt de sa demande de réservation à utiliser le service de transport si le Transporteur confirme sa disponibilité. Telle qu'elle est formulée, cette priorité n'empiète pas toutefois sur le processus de réservation et d'étude d'impact pour le service point à point de long terme. Au Québec, la priorité possible en fonction du prix ne s'applique pas, puisque la Régie n'autorise pas le Transporteur à accorder de rabais.	
Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif <i>pro forma</i> de la FERC Ordonnance 890: § 1695; Ordonnance 890-A: § 780-790	
Autres articles visés des <i>Tarifs et conditions</i> Les fiches 13.2 et 14.2 contiennent une explication détaillée de la priorité accordée aux demandes de réservation de court terme préconfirmées.	

Article 1.44

Thème	Objet de la modification
Définitions prévues dans l'OATT <i>pro forma</i>	Ajout d'une précision à la définition des pratiques usuelles des services publics
Révision mise en place par l'ordonnance 890	
L'Ordonnance 890 impose aux entités sous sa compétence l'ajout du texte suivant à la fin de l'article 1.15 de l'OATT: « ... , including those practices required by <u>Federal Power Act</u> section 215(a)(4). »	
Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i>	
1.44 Pratiques usuelles des services publics : Les pratiques, méthodes et actes utilisés ou approuvés par une grande partie des services publics d'électricité pendant la période en cause, ou les pratiques, méthodes et actes qui, dans l'exercice d'un jugement raisonnable à la lumière des faits connus au moment où la décision a été prise, auraient pu permettre d'atteindre le résultat souhaité à un coût raisonnable en accord avec les pratiques usuelles en matière de commerce, de fiabilité, de sécurité et de rapidité. Les pratiques usuelles des services publics ne visent pas à se limiter exclusivement aux pratiques, méthodes ou actes optimaux, mais visent plutôt les pratiques, méthodes ou actes qui sont généralement acceptés dans la région, y compris l'exploitation du réseau de transport principal à l'intérieur des limites de stabilité, des limites de tension et des limites thermiques du réseau électrique et de l'équipement afin d'y empêcher des déclenchements en cascade, une instabilité ou une séparation fortuite à la suite d'une perturbation brusque due notamment à une panne imprévue d'un ou plusieurs éléments du réseau.	
Description et justification de la modification	
<p>À la suite de la définition existante dans les <i>Tarifs et conditions</i>, le Transporteur ajoute une précision reliée à la fiabilité et à la sécurité du réseau de transport principal, afin de refléter cet ajout proposé par l'Ordonnance 890.</p> <p>Afin d'éviter de faire référence à une législation étrangère qui inclut une définition comportant des variantes régionales significatives pour le Québec, le Transporteur propose d'inclure plutôt le contenu de la référence à l'article 215 (a) (4) du <u>Federal Power Act</u>, en y faisant les adaptations nécessaires au contexte québécois. L'objectif est de ne pas entraver la compétence de la Régie en lui demandant de rendre obligatoire une disposition sur laquelle elle n'aurait aucun contrôle en cas de modifications par l'autorité américaine compétente. L'approche proposée permet donc de limiter les renvois à une législation étrangère sans s'éloigner des concepts appliqués partout en Amérique du Nord.</p> <p>Les précisions apportées à cette définition établissent un lien implicite avec le nouveau régime de normes de fiabilité obligatoires et soulignent les principales composantes de fiabilité et de sécurité d'un réseau de transport. De plus, l'adaptation proposée par le Transporteur fait référence à son réseau de transport principal, dont la définition est légèrement différente de celle du réseau « bulk » de la North American Electric Reliability Corporation.</p>	
Impact sur le régime réglementaire et la clientèle	
Les précisions n'entraînent aucun impact puisque les éléments qui sont ajoutés à cette définition de pratiques usuelles des services publics sont conformes aux normes de fiabilité appliquées au Québec.	
Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif <i>pro forma</i> de la FERC	
Ordonnance 890: § 1687; Ordonnance 890-A: § 190, 234, 239, 1004-1007	
Autres articles visés des <i>Tarifs et conditions</i>	
Sans objet.	

Article 1.50

Thème	Objet de la modification
Désignation des ressources en réseau, justification et suppression	Ressource en réseau
Révision mise en place par l'ordonnance 890	
<p>L'article 1.26 de l'OATT de la FERC prévoit que les ressources en réseau ne comprennent pas une ressource, ou une partie de ressource, visée par un engagement de vente à un tiers ou ne pouvant autrement répondre aux besoins de charge en réseau du client du réseau intégré, sur une base non interruptible. Dans le cadre des révisions introduites par l'ordonnance 890-A toutefois, suite aux remarques de certains intervenants, la FERC a modifié l'article 1.26 afin de préciser qu'il n'était pas nécessaire de supprimer la désignation d'une ressource qui était utilisée aux fins d'une entente de partage des réserves. L'article 1.26 de l'OATT correspond à l'article 1.50 des <i>Tarifs et conditions</i>.</p>	
Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i>	
<p>1.540 Ressource en réseau : Toute ressource désignée possédée ou achetée par un client du réseau intégré au sens des présentes applicable au service de transport en réseau intégré. Les ressources en réseau ne comprennent pas une ressource, ou une partie de ressource, visée par un engagement de vente à un tiers ou ne pouvant autrement répondre aux besoins de charge en réseau du client du réseau intégré, sur une base non interruptible, <u>sauf aux fins du partage des réserves</u>.</p>	
Description et justification de la modification:	
<p>Les ressources en réseau ne comprennent par une ressource, ou une partie de ressource, visée par un engagement de vente à un tiers ou ne pouvant autrement répondre aux besoins de charge en réseau du client du réseau intégré, sur une base non interruptible. De plus, avec la modification proposée, une ressource désignée peut servir au partage de réserves avec un réseau voisin, selon les conditions prévues aux articles 30.4 pour le service en réseau intégré et 38.5 pour le service d'alimentation de la charge locale.</p> <p>Cette modification vise à faciliter le partage des réserves avec les réseaux voisins.</p>	
Impact sur le régime réglementaire et la clientèle:	
<p>Faciliter le partage des réserves avec les réseaux voisins permet de réduire le coût d'assurer la fiabilité d'alimentation de la charge en réseau intégré.</p>	
Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif <i>pro forma</i> de la FERC	
<p>Ordonnance 890-A: § 948</p>	
Autres articles visés des <i>Tarifs et conditions</i>	
<p>L'article 29.2 contient une description détaillée des modifications proposées au processus de désignation des ressources du client du service de transport en réseau intégré.</p>	

Article 1.51

Thème Désignation des ressources, justification et suppression	Objet de la modification Ressource du Distributeur
Révision mise en place par l'ordonnance 890 L'article 1.26 de l'OATT de la FERC prévoit que les ressources en réseau ne comprennent pas une ressource, ou une partie de ressource, visée par un engagement de vente à un tiers ou ne pouvant autrement répondre aux besoins de charge en réseau du client du réseau intégré, sur une base non interruptible. Dans le cadre des révisions introduites par l'ordonnance 890-A toutefois, suite aux remarques de certains intervenants, la FERC a modifié l'article 1.26 afin de préciser qu'il n'était pas nécessaire de supprimer la désignation d'une ressource qui était utilisée aux fins d'une entente de partage des réserves. L'article 1.26 de l'OATT correspond à l'article 1.50 des <i>Tarifs et conditions</i> et l'article 1.51 qui s'applique au Distributeur est le pendant de l'article 1.50 pour le client en réseau intégré.	
Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i>: 1.40-151 Ressource du Distributeur : Toute ressource désignée par le Distributeur au sens des présentes applicable au service de transport pour l'alimentation de la charge locale, incluant l'électricité patrimoniale tel que prévu à la <u>Loi sur la Régie de l'énergie</u> (L.R.Q.,c.R-6.01) et toute autre ressource du Distributeur. Une ressource du Distributeur peut être un contrat, une centrale, un programme commercial, un engagement ou une obligation de vente, incluant ceux en provenance d'une interconnexion, ou toute autre ressource énergétique pouvant servir à combler les besoins de la charge locale. Une ressource peut être alimentée par plusieurs équipements de production. Les ressources du Distributeur ne comprennent pas une ressource, ou une partie de ressource, visée par un engagement de vente à un tiers ou ne pouvant autrement répondre aux besoins de charge locale du Distributeur, sur une base non interruptible, <u>sauf aux fins du partage des réserves</u> .	
Description et justification de la modification Les ressources du Distributeur ne comprennent par une ressource, ou une partie de ressource, visée par un engagement de vente à un tiers ou ne pouvant autrement répondre aux besoins de charge locale du Distributeur, sur une base non interruptible. De plus, avec la modification proposée, une ressource désignée du Distributeur peut servir au partage de réserves avec un réseau voisin, selon les conditions prévues à l'articles 38.5 pour le service d'alimentation de la charge locale. Cette modification vise à faciliter le partage des réserves avec les réseaux voisins.	
Impact sur le régime réglementaire et la clientèle Faciliter le partage des réserves avec les réseaux voisins permet de réduire le coût d'assurer la fiabilité d'alimentation de la charge locale.	
Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif <i>pro forma</i> de la FERC Sans objet.	
Autres articles visés des <i>Tarifs et conditions</i> L'article 29.2 contient une description détaillée des modifications proposées au processus de désignation des ressources du client du service de transport en réseau intégré.	

Article 2.2

Thème	Objet de la modification
Droit de renouvellement	Priorité de réservation pour les clients existants du service ferme
Révision mise en place par l'ordonnance 890	
<p>La FERC a conclu dans l'ordonnance 890 que la priorité existante de renouvellement du service de point à point fermes de long terme prévue à l'article 2.2 de l'OATT n'est plus juste et raisonnable et est indûment discriminatoire. Selon la FERC, les droits et obligations du détenteur d'un droit de renouvellement doivent être proportionnels aux obligations de planification et de construction imposées aux transporteurs par l'existence des droits de renouvellement. Le FERC en a donc conclu qu'une durée de cinq ans de service signé est une condition préalable pour que le client bénéficie d'une priorité de renouvellement à l'expiration du service. De plus, la FERC ajoute qu'une durée minimale de cinq (5) ans protège adéquatement la charge locale, puisque cela assure que seuls les clients ayant des obligations à long terme disposent de la priorité de renouvellement à l'échéance. À chaque renouvellement, le client devra donc renouveler au minimum pour cinq (5) ans s'il veut conserver cette priorité et conserver le droit d'égaliser toute demande concurrente de plus longue durée. La FERC a considéré que l'article 2.2. est déficient, puisque la priorité de renouvellement accordée à des clients ayant un contrat d'un an seulement oblige le transporteur à planifier son réseau comme si cette réservation était pour une plus longue période. Le client reçoit donc en quelque sorte une garantie de service prolongé supérieure à ses engagements envers le transporteur et à ce qu'il doit payer à ce dernier. Ainsi, le transporteur se prive de revenus additionnels en ne pouvant vendre à d'autres clients la capacité disponible après la fin du contrat d'un an, sans savoir avant 60 jours de la fin du contrat si le client renouvellera celui-ci. Les valeurs de la capacité de transfert disponible pour les années futures seront donc de meilleure qualité avec les changements proposés.</p> <p>Enfin, la FERC croit qu'avec une durée minimale de cinq (5) ans, le préavis pour exercer son droit de renouvellement doit être allongé à un (1) an, plutôt que soixante (60) jours actuellement, afin d'équilibrer les besoins des clients d'une part, avec les obligations du Transporteur de planifier son réseau, d'autre part.</p>	
Proposition de modification aux Tarifs et conditions	
<p>2.2 Priorité de réservation pour les clients existants du service ferme : Les clients existants du service de transport ferme avec une durée de contrat d'un an de cinq ans ou plus sont en droit de continuer d'utiliser le service de transport du Transporteur à l'expiration, à la reconduction ou au renouvellement de leur contrat. Cette priorité de réservation de transport ne dépend pas du fait que le client existant continue à acheter l'électricité du Producteur, ou choisit d'acheter l'électricité d'un autre fournisseur. Si, à la fin de la durée du contrat, le réseau de transport du Transporteur ne peut pas répondre à toutes les demandes de service de transport, le client existant de service ferme doit accepter une durée de contrat au moins égale à celle-la durée de contrat plus longue d'une nouvelle demande concurrente de la part d'un nouveau client admissible et accepter de payer le tarif juste et raisonnable courant approuvé par la Régie pour ce service; <u>à condition que le client du service ferme détienne un droit de préemption à la fin de la durée de ce service seulement si le nouveau contrat a une durée de cinq ans ou plus. Le client existant du service ferme doit faire savoir au Transporteur s'il exercera son droit de préemption au moins un an avant la date d'expiration de sa convention de service de transport.</u> Cette priorité de réservation de transport pour les clients existants du service ferme est un droit qui se continue et qui peut être exercé à la fin de tous les contrats fermes d'un an de cinq ans ou plus. <u>Les conventions de service assujetties à un droit de préemption associé à une demande de service de transport reçue avant la date établie à l'article 44.2, à moins qu'elles ne soient révoquées, deviendront assujetties aux exigences relatives à la durée de cinq ans et au préavis d'un an à la date de la première reconduction, à condition que l'avis d'un an s'applique aux conventions de service ayant encore une durée de contrat de cinq ans ou plus à la date établie à l'article 44.2.</u></p>	

Description et justification de la modification

Avec cette modification, les droits de renouvellement pour les réservations de long terme s'appliqueront aux réservations de cinq (5) ans et plus (actuellement 1 an), avec un avis d'un (1) an (actuellement 60 jours).

Quant à la mise en œuvre de cette modification, le Transporteur propose que :

- les conventions de service conclues avant la date d'entrée en vigueur de la modification à l'article 2.2 des *Tarifs et conditions*, ou encore liées à une demande de service de transport antérieure à cette date, se conforment aux nouvelles exigences, c'est-à-dire un contrat d'une durée minimale de cinq ans assorti d'un préavis d'au moins un an, à compter de la première occasion d'exercice du droit de renouvellement après la date d'entrée en vigueur de cette modification;
- les conventions de service dont la durée résiduelle est de plus de cinq ans à la date d'entrée en vigueur de la modification à l'article 2.2 des *Tarifs et conditions* soient visées par l'obligation de donner un préavis d'un an pour leur renouvellement à compter de cette date.

Impact sur le régime réglementaire et la clientèle

Le Transporteur juge que les motifs pour lesquels la FERC a porté la durée minimale du contrat à cinq ans, assorti d'un préavis d'au moins un an, sont pertinents et applicables dans le contexte de son marché. Les modifications proposées à la priorité de renouvellement apporteront une plus grande certitude aux capacités de transfert disponibles pour les années futures, ce qui est à l'avantage de la clientèle.

Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif *pro forma* de la FERC

Ordonnance 890: § 1231, 1245; Ordonnance 890-A: § 632-695; Ordonnance 890-B: § 141-154

Autres articles visés des *Tarifs et conditions*

Le texte proposé de l'article 2.2 réfère à celui de l'article 44.2 pour l'entrée en vigueur des modifications à la priorité de renouvellement des services fermes existants. L'article 44.2 comprend la date à être approuvée par la Régie pour les modifications proposées aux *Tarifs et conditions*.

Article 3

Thème	Objet de la modification
Pénalités liées à l'exploitation : pénalités pour utilisation du réseau sans réservation ou au-delà de la capacité réservée	Services complémentaires
Révision mise en place par l'ordonnance 890	
La FERC propose certaines modifications aux services complémentaires associés au services de transport de point à point, notamment l'introduction du service complémentaire d'écart de réception « generator imbalance service ». De plus, elle précise que le client qui a des réservations insuffisantes de services de transport doit également assumer le coût des services complémentaires requis.	
Proposition de modification aux Tarifs et conditions	
3 Services complémentaires	
Le Transporteur est tenu de fournir, et le client du service de transport est tenu d'acheter, les services complémentaires suivants : (i) gestion du réseau et (ii) réglage de tension.	
Le Transporteur est tenu d'offrir les services complémentaires suivants au client du service de transport qui alimente une charge dans la zone de réglage du Transporteur : (i) réglage de fréquence, (ii) compensation d'écart de livraison, (iii) compensation d'écart de réception, (iv) réserve d'exploitation – maintien de réserve tournante et (v) réserve d'exploitation – maintien de réserve arrêtée. Le client du service de transport qui alimente une charge dans la zone de réglage du Transporteur est tenu d'acquiescer ces services complémentaires auprès du Transporteur ou d'un tiers ou de le fournir à partir de sa propre production. Le client du service de transport ne peut pas refuser l'offre de services complémentaires du Transporteur à moins de démontrer qu'il a acquis ou fourni les services complémentaires à partir d'une source située dans la zone de réglage du Transporteur. Le client du service de transport doit énoncer dans sa demande les services complémentaires qu'il achètera du Transporteur. <u>Un client du service de transport qui dépasse sa capacité réservée ferme à un point de réception ou de livraison ou un client admissible qui utilise un service de transport à un point de réception ou de livraison qu'il n'a pas réservé est tenu de payer pour tous les services complémentaires énoncés dans la présente section qui ont été fournis par le Transporteur associé au service non réservé. Le client du service de transport ou le client admissible paiera pour les services complémentaires un montant établi en fonction de la quantité de service de transport qu'il a utilisée mais non réservée.</u>	
Advenant l'usage non autorisé des services complémentaires de la part du client du service de transport, ce dernier doit payer au Transporteur 150 % des tarifs applicables prévus aux annexes 1 à 7.	
Les différents services complémentaires, ainsi que les tarifs, sont offerts par le Transporteur selon les conditions décrites aux annexes jointes aux présentes, qui font partie intégrante des présentes. Les articles 3.1 à 3.7 ci-après énumèrent les sept services complémentaires applicables aux clients en vertu des Parties II et III des présentes, alors que les articles 3.1 et 3.8 précisent ceux qui sont applicables au service de transport pour l'alimentation de la charge locale en vertu de la Partie IV des présentes.	
3.1 Service de gestion du réseau : La description et le tarif du service sont indiqués à l'annexe 1.	
3.2 Service de réglage de tension : La description et le tarif du service sont indiqués à l'annexe 2.	
3.3 Service de réglage de fréquence : La description et le tarif du service sont indiqués à l'annexe 3.	
3.4 Service de compensation d'écart de réception : La description et le tarif du service sont indiqués à l'annexe 4.	
3.5 Service de compensation d'écart de livraison : La description et le tarif du service sont indiqués à l'annexe 5.	
3.6 Réserve d'exploitation - Service de maintien de réserve tournante : La description et le tarif du service sont indiqués à l'annexe 6.	
3.7 Réserve d'exploitation - Service de maintien de réserve arrêtée : La description et	

le tarif du service sont indiqués à l'annexe 7.

3.8 Services complémentaires associés à l'alimentation de la charge locale : La description des services est indiquée à l'annexe 8.

Description et justification de la modification

Le Transporteur propose de retenir les modifications aux services complémentaires adoptés par la FERC, pour adapter ceux-ci au contexte du réseau québécois. Le Transporteur propose modifier les annexes 2, 3, 6 et 7 des *Tarifs et conditions* pour indiquer que des ressources autres que de production pourraient fournir les services complémentaires de réglage de tension, réglage de fréquence, maintien de réserve tournante et de maintien de réserve arrêtée, pour indiquer que le Transporteur pourrait éventuellement compter sur des ressources autres que de production pour agir adéquatement à cet fin.

Les modifications proposés aux services complémentaires visent à accroître la flexibilité et la performance des services complémentaires offerts par le Transporteur aux services de point à point.

En ce qui a trait aux pénalités, le Transporteur propose également de modifier l'article 3, afin de traiter, en termes exprès, toutes les catégories de clients équitablement et refléter que le client ou le client admissible doit payer pour tous les services complémentaires fournis par le Transporteur et liés à l'utilisation du réseau au-delà de la capacité réservée ou programmée sans réservation.

Impact sur le régime réglementaire et la clientèle

Les modifications proposés aux services complémentaires visent à accroître la flexibilité et la performance des services complémentaires offerts par le Transporteur aux services de point à point.

Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif *pro forma* de la FERC

Ordonnance 890: § 840; Ordonnance 890-A: § 276-295, 437; Ordonnance 890-B: § 109-115

Autres articles visés des *Tarifs et conditions*

Les annexes 2, 3, 6 et 7 sont également modifiées relativement aux services complémentaires prévus aux *Tarifs et conditions*. Le détail des explications à ce sujet se retrouve sur les fiches correspondantes.

Article 4

Thème	Objet de la modification
Normalisation des règles et pratiques d'affaires : affichage sur sites OASIS et Web	Système d'information et de réservation de capacité de transport
Révision mise en place par l'ordonnance 890 Suivant le constant qu'il pouvait subsister des occasions de manque de transparence ou des abus de la part de transporteurs aux États-Unis, la FERC impose des exigences additionnelles de transparence pour favoriser la conformité aux règles existantes quant à l'affichage sur OASIS. L'objectif est d'améliorer la transparence, de réduire les opportunités de discrimination induite et ainsi faciliter la détection de telles discriminations.	
Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i> 4 Système d'information et de réservation de capacité de transport (OASIS) Les termes et conditions relatifs à l'OASIS sont énoncés au 18 CFR § 37 des règlements de la Commission (Open Access Same-Time Information System and Standards of Conduct for Public Utilities). L'OASIS doit être conforme aux décisions, ordonnances et règlements de la Régie. Advenant que la capacité de transport transfert disponible, telle qu'affichée sur l'OASIS, soit insuffisante pour répondre à une demande de service de transport, des études supplémentaires peuvent être nécessaires, comme il est prévu aux articles 19 et 32 des présentes. Les règles de conduite sont énoncées au Code de conduite du Transporteur tel qu'approuvé par la Régie dans sa décision D-2004-122. <u>Le Transporteur doit afficher sur le site OASIS et sur son site Web public un lien électronique vers toutes les règles, normes et pratiques (i) qui sont liées aux termes et conditions du service de transport, (ii) qui ne sont pas assujetties à une restriction de droit d'auteur du North American Energy Standards Board (NAESB), et (iii) qui ne figurent pas dans le présent document. Le Transporteur doit afficher sur le site OASIS et sur son site Web public un lien électronique vers le site Web du NAESB, où l'on peut obtenir toutes les règles, normes et pratiques protégées par un droit d'auteur. Le Transporteur doit également afficher sur le site OASIS et sur son site Web public un lien électronique vers un énoncé du processus qu'il utilisera pour ajouter, supprimer ou modifier les règles, normes et pratiques qui ne figurent pas dans le présent document. Cet énoncé doit indiquer le moyen que le Transporteur entend prendre pour aviser dans un délai raisonnable les clients du service de transport et les clients admissibles des ajouts, suppressions et modifications effectués, de la date à laquelle ils entreront en vigueur et de toute procédure de mise en œuvre supplémentaire qu'il jugera appropriée.</u>	
Description et justification de la modification Cette modification vise à préciser l'identification des règles d'affaires applicables et l'affichage du processus selon lequel le Transporteur pourra modifier les règles, normes ou pratiques qui ne figurent pas dans les <i>Tarifs et conditions</i> , incluant le moyen de communication de ces modifications aux clients. Le Transporteur considère que cette modification facilite l'accès à des sources d'information uniformes pour tous les clients, ce qui réduit les occasions de discrimination induite. Elle vise à améliorer la transparence et la conformité des règles d'affichage sur OASIS, un objectif opportun dans le contexte québécois du transport d'électricité.	
Impact sur le régime réglementaire et la clientèle L'adoption d'un affichage conforme aux dispositions de l'ordonnance 890 facilite l'accès à une information uniforme pour l'ensemble de la clientèle quant aux règles, normes et pratiques en vigueur. Ceci répond au besoin de la clientèle d'obtenir un traitement équitable et transparent dans l'esprit des principes d'ouverture et de réciprocité. Les modifications proposées à l'affichage sur OASIS seront intégrées à la refonte du système OASIS qui est conforme aux standards NAESB.	

Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif *pro forma* de la FERC

Ordonnance 890: § 1692; Ordonnance 890-A: § 585, 979-992; Ordonnance 890-B: § 131-133

Autres articles visés des *Tarifs et conditions*

Sans objet.

Article 6

Thème	Objet de la modification
Réciprocité	Réciprocité
Révision mise en place par l'ordonnance 890 Le tarif pro forma joint à l'ordonnance n° 890 intègre plus particulièrement une modification relative au service de transport offert par l'organisation de transport régionale ou le gestionnaire indépendant de réseaux. Ainsi, si l'un ou l'autre (ou toute autre organisation de transport approuvée par la FERC) est le fournisseur de transport ¹ , l'obligation de réciprocité du client s'étend à tous les membres de cette organisation de transport régionale ou autre organisation de transport. Il sera donc tenu d'offrir à tous ces membres un service comparable sur son réseau, y compris sur celui de ses entités affiliées.	
Proposition de modification aux Tarifs et conditions 6. Réciprocité Le client du service de transport qui reçoit un service de transport conformément aux présentes convient de fournir un service de transport comparable au Producteur et au Distributeur, à des termes et conditions semblables, au moyen des installations qui sont utilisées pour le transport d'électricité dans le commerce inter-États, interprovincial et international et qui sont possédées, contrôlées ou exploitées par le client du service de transport ou par ses sociétés-entités affiliées. Le client du service de transport qui appartient à un regroupement de réseaux, à un groupe de transport régional, à un organisme de transport régional (OTR) , à un exploitant de réseau autonome (ERA) ou à un autre organisme de transport autorisé par la Commission à exploiter des installations de transport, ou qui reçoit un service de transport de ces derniers , accepte aussi de fournir un service de transport comparable aux membres propriétaires d'équipements de transport de ce regroupement de réseaux, de ce groupe de transport régional, de cet OTR, de cet ERA ou de cet autre organisme de transport à des termes et conditions semblables, au moyen des installations qui sont utilisées pour le transport d'électricité dans le commerce inter-États, interprovincial et international et qui sont possédées, contrôlées ou exploitées par le client du service de transport ou par ses entités affiliées. Cette exigence de réciprocité s'applique aussi à tout client admissible qui possède, contrôle ou exploite des installations de transport et qui utilise un intermédiaire, comme un revendeur d'électricité, pour demander un service de transport conformément aux présentes. Si le client du service de transport ne possède pas, ne contrôle pas, ni n'exploite des installations de transport, il doit inclure dans sa demande une déclaration sous serment d'un de ses dirigeants dûment autorisés ou d'autres représentants selon laquelle la demande ne vise pas à aider un client admissible à se soustraire aux exigences de cette stipulation. Le client du service de transport doit aussi démontrer, lorsqu'il présente sa demande, que les propriétaires ou les locataires des réseaux de transport qui achemineront l'électricité des fournisseurs et des receveurs acceptent de fournir un service de transport comparable au Producteur et au Distributeur, à des termes et conditions semblables, au moyen des installations utilisées dans leur réseau de transport. Aux fins du présent paragraphe, cette démonstration est réputée faite si les propriétaires ou les locataires des réseaux de transport ont un contrat de service de transport pour l'accessibilité à leur réseau approuvé par la Commission, ou si une société affiliée à de tels locataires ou propriétaires a reçu une autorisation de la Commission de vendre à des prix de marché.	

¹ Le Transporteur est un fournisseur de transport (*transmission provider*) au sens de l'ordonnance n° 890.

Description et justification de la modification

Dès 1997, l'exigence de réciprocité est intégrée au Contrat du service de transport d'Hydro-Québec pour l'accessibilité à son réseau, prédécesseur des *Tarifs et conditions*. Hydro-Québec offre depuis sur cette base l'accès non discriminatoire à son réseau. La Régie reconnaît, dans sa décision D-2002-95, l'importance de l'exigence de réciprocité², pierre angulaire de la réglementation des activités de transport en Amérique du Nord. De son côté, la FERC réitère dans l'ordonnance n° 890³ que l'exigence de réciprocité s'applique aux entités étrangères faisant affaires aux États-Unis. Ainsi, elle s'assure que ces dernières continuent d'être traitées non moins favorablement que celles situées aux États-Unis, mais qui échappent à sa compétence⁴. Enfin, le Transporteur entend continuer à offrir l'accès non discriminatoire à ses clients et juge primordial d'harmoniser l'article 6 de ses *Tarifs et conditions* avec l'article correspondant du tarif *pro forma* de la FERC, pour refléter l'évolution du marché. Cette harmonisation avantage à la fois la clientèle et le Transporteur, la portée de l'exigence de réciprocité étant plus claire. L'harmonisation contribue de plus à réduire le risque d'une interprétation réductrice de l'article 6 des *Tarifs et conditions*.

Impact sur le régime réglementaire et la clientèle:

L'harmonisation de l'article 6 des *Tarifs et conditions* avec le tarif *pro forma* joint à l'ordonnance n° 890 réduit le risque de discrimination à l'égard des clients du réseau de transport.

Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif *pro forma* de la FERC

Ordonnance 890: § 190, 193; Ordonnance 890-A: 25-37, 38

Autres articles visés des *Tarifs et conditions*

Sans objet.

² Page 342.

³ Par. 191.

⁴ Par. 167.

Article 11

Thème	Objet de la modification
Solvabilité	Procédures de vérification de la solvabilité
<p>Révision mise en place par l'ordonnance 890</p> <p>Dans son ordonnance 890, la FERC exige que tout transporteur doit publier les procédures de vérification de la solvabilité applicables aux clients des services de transport. Ces procédures constituent le nouvel appendice L de l'OATT de la FERC.</p> <p>Le nouvel appendice L doit traiter au moins des thèmes suivants :</p> <ol style="list-style-type: none">1. Information financière requise de la part des clients2. Détermination de la limite de crédit non garantie (<i>unsecured credit</i>) et des garanties tangibles requises (<i>secured credit</i>)3. Liste des garanties tangibles acceptables4. Processus pour aviser les clients dans un délai raisonnable des changements apportés dans les exigences de crédit5. Processus de demande de réévaluation de crédit par les clients6. Processus par lequel les clients informent le Transporteur des changements de leur situation financière	
<p>Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i></p>	
<p>11 Solvabilité</p> <p><u>Les procédures de vérification de la solvabilité employées par le Transporteur sont décrites à l'appendice L.</u></p> <p>11.1 Solvabilité : Aux fins d'établir la capacité du client du service de transport de remplir ses obligations liées aux services prévus aux présentes, le Transporteur peut imposer des mesures raisonnables de vérification de la solvabilité. Cette enquête de solvabilité sera faite conformément aux pratiques usuelles du commerce.</p> <p>11.2 Gestion du risque de non-paiement : De plus, le Transporteur peut exiger que le client du service de transport fournisse et maintienne en vigueur pendant la durée de la convention de service, à titre de garantie du respect de ses responsabilités et obligations en vertu des présentes et qui protège le Transporteur contre le risque de non-paiement conformément aux pratiques usuelles du commerce, soit l'une ou l'autre des garanties suivantes, d'un montant raisonnable établi proportionnellement à la valeur des services de transport demandés ou prévus par le client : (i) une lettre de crédit irrévocable et inconditionnelle, (ii) un cautionnement à demande fourni par un tiers, (iii) toute autre forme de garantie proposée par le client du service de transport et acceptable par le Transporteur.</p> <p>En plus d'exiger la fourniture et le maintien des garanties, le Transporteur peut également exiger en tout temps une garantie raisonnable additionnelle, lorsqu'à son avis, après vérification de la solvabilité du client du service de transport, la capacité financière de ce dernier à satisfaire à ses responsabilités et obligations contenues dans une convention de service en vigueur est matériellement diminuée ou que la valeur des services de transport demandés ou prévus par le client, y compris les responsabilités et obligations qui y sont associés, ne rencontrent plus les critères de crédit retenus par le Transporteur, lesquels critères peuvent varier selon l'évolution de la situation financière du client et de ses garants, en fonction de ses réservations du service de transport sur le réseau du Transporteur ou de tout autre engagement du client du service de transport.</p> <p>Tout manquement ou omission du client du service de transport à respecter les critères de crédit</p>	

<p>du Transporteur, à fournir l'information requise en vertu des présentes, à fournir et maintenir en vigueur les garanties exigées par le Transporteur, y compris toute garantie additionnelle exigée par ce dernier, constitue un défaut. Suite à un avis écrit du Transporteur, si ce défaut n'est pas corrigé dans les trois (3) jours ouvrables suivants, le Transporteur peut mettre fin à toute réservation de service de transport ou à tout autre service ou obligation, et exiger le paiement immédiat de toutes sommes dues par le client du service de transport.</p> <p>11.3 ——— Défaut du client du service de transport : En cas de défaut du client du service de transport en vertu de l'article 7.3, ou de l'article 11.2 des présentes, le Transporteur a le droit de désigner une date à laquelle il entend mettre fin à tous les contrats de service de transport liant les parties. Le Transporteur doit alors calculer toutes les sommes qui lui sont dues, incluant le remboursement des ajouts au réseau assumés par le Transporteur et les intérêts sur les sommes impayées calculés conformément à l'article 7.2 et aviser le client du service de transport du montant net alors dû.</p>
<p>Description et justification de la modification</p> <p>Les <i>Tarifs et conditions</i> contiennent à l'article 11 des clauses sur la solvabilité, la gestion du risque de non-paiement et le défaut du client de respecter les exigences de solvabilité. Ces clauses sont remplacées par le nouvel appendice L qui fournit une information plus claire et plus détaillée sur les procédures de vérification de la solvabilité appliquées par le Transporteur. L'article 11 renvoie donc le lecteur à l'appendice L; ce renvoi à un appendice intégrant l'ensemble des procédures applicables peut servir à faciliter la consultation des <i>Tarifs et conditions</i> pour la clientèle.</p> <p>Les procédures contribuent à diminuer le risque de mauvaises créances, ce qui avantage à la fois le Transporteur et sa clientèle. Des procédures plus claires, détaillées et transparentes favorisent l'accès au service de transport et réduisent le risque de discrimination induite à l'égard des clients.</p>
<p>Impact sur le régime réglementaire et la clientèle</p> <p>L'impact de cette proposition est décrit au paragraphe précédent.</p>
<p>Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif <i>pro forma</i> de la FERC</p> <p>Ordonnance 890: § 1656</p>
<p>Autres articles visés des <i>Tarifs et conditions</i></p> <p>La fiche – Appendice L contient une description détaillée des procédures de vérification de la solvabilité appliquées par le Transporteur.</p>

Article 13.2

Thème	Objet de la modification
Acquisition du service de transport : délais pour études d'impact, prolongation pour commencement du service et priorité des réservations	Priorité de réservation
Révision mise en place par l'ordonnance 890 La FERC propose d'accorder une priorité de réservation aux demandes préconfirmées afin d'accroître l'efficacité du processus de réservation en donnant une certaine priorité aux clients qui s'engagent à acheter le service de transport relativement à ceux qui ne sont pas engagés. En particulier, la FERC vise les clients qui soumettent de multiples demandes de service sans avoir l'intention de donner suite à l'ensemble de celles-ci si elles devaient être acceptées par le Transporteur. Toutefois, la FERC tient à ne pas mettre en péril son orientation de favoriser l'utilisation du réseau à plus long terme, ni de perturber le processus d'études d'impact ou de désavantager les clients qui ne sont pas en mesure de préconfirmer leur demande et c'est pourquoi la priorité accordée à des demandes préconfirmées, pour le service ferme et non ferme, ne s'applique qu'entre des demandes de court terme. Ainsi, lorsque deux demandes de court terme sont de durée égale, celle ayant le statut de préconfirmée sera acceptée en premier et l'autre pouvant éventuellement être refusée, si la capacité du réseau ne le permet pas. De plus, la FERC maintient que le prix offert peut servir de critère de priorisation lorsque le Transporteur offre un rabais.	
Proposition de modification aux Tarifs et conditions 13.2 Priorité de réservation : Le service de transport ferme à long terme de point à point est offert selon le principe du premier arrivé, premier servi, c'est-à-dire dans l'ordre chronologique de réservation <u>demande</u> du service par chaque client du service de transport. Les réservations pour le service de transport ferme à court terme de point à point sont conditionnelles à la durée de la réservation <u>transaction</u> demandée. <u>Toutefois, les demandes préconfirmées pour un service de transport à court terme de point à point auront priorité sur les demandes soumises antérieurement qui ne sont pas préconfirmées et qui sont d'une durée égale ou inférieure. Parmi les demandes ou les réservations ayant la même durée et, le cas échéant, le même état de préconfirmation (préconfirmée, confirmée ou non confirmée), on accordera la priorité à la demande ou à la réservation du client admissible qui offre le prix le plus élevé, avant de tenir compte de la date et de l'heure de la demande ou de la réservation.</u> Si les demandes dépassent la capacité du réseau de transport, les demandes de service à plus long terme, ainsi que les ressources désignées par le Distributeur pour alimenter la charge locale, <u>pourront avoir priorité sur les réservations concurrentes ont priorité sur celles à plus court terme</u> jusqu'à concurrence des dates limites suivantes : un jour avant le commencement du service quotidien, une semaine avant le commencement du service hebdomadaire et un mois avant le commencement du service mensuel. Avant la date limite, si la capacité de transport <u>transfert</u> disponible n'est pas suffisante pour satisfaire à toutes les demandes, le client admissible qui a réservé un service de plus court terme <u>ou d'égale durée et à un prix inférieur</u> a un droit de préemption pour égaler la demande de service de point à point de court terme d'une durée supérieure <u>plus long terme ou le service d'égale durée à un prix supérieur</u> , avant de perdre sa priorité de réservation. <u>Une demande concurrente de plus long terme pour un service de transport ferme à court terme de point à point sera accordée si le client admissible ayant un droit de préemption ne convient pas d'égaliser la demande concurrente dans un délai de 24 heures (ou avant s'il y a lieu pour satisfaire aux délais relatifs à la programmation qui sont énoncés à l'article 13.8) après avoir été avisé par le Transporteur d'une demande concurrente à plus long terme pour un service de transport ferme à court terme de point à point. Lorsqu'une demande de plus longue durée supplante plusieurs réservations de plus courte durée, les réservations de plus courte durée doivent avoir des occasions simultanées d'exercer le droit de préemption. La durée, le prix et le temps de réponse serviront à déterminer l'ordre dans lequel les multiples réservations de plus courte durée pourront exercer le droit de préemption.</u> Après la date limite, le service commencera conformément aux conditions de la Partie II des présentes. Une réservation de service de transport ferme de point à point aura toujours priorité sur le service de transport non ferme de point à point en vertu des présentes. Tout service de transport ferme à long terme de point à point	

aura une priorité d'accès supérieure au service de transport ferme à court terme de point à point et égale à celle des ressources désignées par le Distributeur pour alimenter la charge locale et à celle des ressources désignées par le client du réseau intégré pour alimenter ses charges, de quelque durée que soient les désignations des ressources par le Distributeur et par le client du réseau intégré. Les priorités de réservation pour les clients existants du service de transport ferme sont stipulées à l'article 2.2. Le service de transport ferme à long terme de point à point débute à la date indiquée dans la convention de service.

Description et justification de la modification

Le Transporteur propose d'intégrer aux *Tarifs et conditions* les modifications apportées par la FERC, pour des raisons similaires.

Ceci permet de faire place à des transactions supplémentaires et de favoriser l'utilisation à long terme du réseau.

Impact sur le régime réglementaire et la clientèle

Pour la clientèle, ces modifications permettent au client qui fait une demande de réservation de court terme d'obtenir une certaine priorité s'il s'engage dès le dépôt de sa demande de réservation à utiliser le service de transport si le transporteur confirme sa disponibilité. Telle qu'elle est formulée, cette priorité n'empiète pas toutefois sur le processus de réservation et d'étude d'impact pour le service point à point de long terme. Au Québec, la priorité possible en fonction du prix ne s'applique pas, puisque la Régie n'autorise pas le Transporteur à accorder de rabais.

Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif *pro forma* de la FERC

Ordonnance 890: § 1401; Ordonnance 890-A: § 791-793, 808-820; Ordonnance 890-B: § 156-161

Autres articles visés des *Tarifs et conditions*

Les articles suivants des *Tarifs et conditions* sont également modifiés pour énoncer l'ensemble des règles relatives à une demande préconfirmée : 1.23; 14.2; 17.2 et 18.2.

Article 13.4

Thème	Objet de la modification
Service ferme conditionnel et nouvelle répartition de la production	Conventions de service
Révision mise en place par l'ordonnance 890	
<p>Les modifications apportées à l'article 13.4 de l'OATT <i>pro forma</i> par la FERC sont de deux (2) natures différentes :</p> <p>1- La première phrase ajoutée à l'article 13.4 a pour but de préciser que lorsque des pénalités doivent s'appliquer à un client, ce dernier est présumé avoir conclu la convention de service appropriée afin de permettre au transporteur de facturer au client les pénalités applicables.</p> <p>2- Le reste du texte ajouté par la FERC a pour but de préciser que le texte de la convention de service conclue avec le client doit préciser, lorsqu'applicable, quelle option de réduction conditionnelle a été établie avec le client (nombre d'heures ou conditions du réseau). De plus, l'article 13.4 modifié prévoit également que lors de la réévaluation aux 2 ans des conditions applicables, le transporteur doit remettre au client l'étude effectuée, ainsi qu'une description de celle-ci. Finalement, cet article précise que le transporteur doit remettre au client un avis de modification des conditions au moins 90 jours avant que les nouvelles conditions s'appliquent.</p>	
Proposition de modification aux Tarifs et conditions	
<p>13.4 Conventions de service : Le Transporteur doit offrir une convention normalisée relative au service de transport ferme de point à point (appendice A) au client admissible lorsque celui-ci soumet une demande complète pour obtenir le service de transport ferme de point à point. Le Transporteur dépose, auprès de la Régie, les conventions de service renfermant l'information exigée aux termes des présentes, dans les trente (30) jours de leur signature. <u>Si le client admissible utilise un service de transport à un point de réception ou de livraison qu'il n'a pas réservé, et qu'il n'a pas signé de convention de service, il sera réputé, aux fins de l'évaluation des frais et pénalités appropriés, avoir conclu la convention de service appropriée. La convention de service doit préciser, le cas échéant, les options de réduction conditionnelle choisies par le client du service de transport. Lorsque la convention de service renferme des options de réduction conditionnelle et qu'elle est assujettie à une réévaluation biennale telle que décrite à l'article 15.4, le Transporteur doit remettre au client du service de transport un avis lui indiquant tout changement apporté aux conditions de réduction dans un délai d'au moins 90 jours avant la date d'application des nouvelles conditions de réduction. Le Transporteur doit en même temps remettre au client du service de transport l'étude de réévaluation ainsi qu'un texte descriptif de cette étude, notamment pour expliquer les raisons pour lesquelles on a modifié le nombre d'heures par année ou les conditions du réseau dans lesquelles peut se produire une réduction conditionnelle.</u></p>	
Description et justification de la modification	
<p>Le service ferme conditionnel permet au Transporteur d'offrir une alternative au client qui demande un service de point à point de long terme ne pouvant être offert par le réseau actuel du Transporteur sans y effectuer des ajouts. Étant donné la nature même du service ferme conditionnel, il s'agit essentiellement d'une mesure transitoire ou de courte durée. En effet, suite à l'étude d'impact effectuée par le Transporteur en réponse à une demande de service de long terme du client, le Transporteur offrira le service ferme conditionnel, soit pendant la période transitoire où les ajouts au réseau sont en voie d'être réalisés, ou soit pour une période de durée indéterminée, si le client refuse que les ajouts au réseau requis soient effectués, mais qu'il désire quand même recevoir le service de transport point à point de long terme.</p> <p>Le service ferme conditionnel est un service ferme disposant de la même priorité que tout autre service ferme lorsque le Transporteur doit effectuer des réductions de livraison, sauf pendant que l'une ou l'autre des options suivantes s'appliquent:</p>	

- des conditions spécifiques de réseau, identifiées par le Transporteur dans l'étude d'impact effectuée pour répondre à la demande du client;
- un nombre d'heures préétabli pendant une année, également identifié par le Transporteur dans l'étude d'impact effectuée pour répondre à la demande du client.

Pendant les périodes où les options ci-dessus s'appliquent, le service de transport offert au client est alors subordonné aux autres services de transport ferme. C'est donc dire qu'au cas où le Transporteur devait effectuer des réductions de livraisons pour soulager une contrainte sur le réseau, la priorité des livraisons du service ferme conditionnel serait inférieure à celle des livraisons fermes et équivalente à celle du service secondaire et celles-ci seraient donc réduites en conséquence.

Après réception de l'étude d'impact, le client désirant un service ferme conditionnel doit déterminer laquelle des deux options proposées par le Transporteur s'appliquera, les conditions spécifiques de réseau ou le nombre d'heures préétabli. Dans le cas d'une période transitoire, en attendant que les ajouts au réseau soient complétés, l'option choisie sera la même pour toute la durée de la période transitoire. Dans le cas d'une période indéterminée, parce que le client aura refusé que les ajouts au réseau requis soient effectués par le Transporteur, les conditions de réseau ou le nombre d'heures seront réévalués aux deux ans par le Transporteur. En raison de la nature même du service ferme conditionnel, le Transporteur n'effectue aucun ajout au réseau pour éviter la modification des conditions ou l'augmentation du nombre d'heures pendant lesquelles le service peut être réduit à la suite de la réévaluation et le Transporteur peut mettre fin au service s'il ne peut l'assurer en toute fiabilité. Dans l'une ou l'autre de ces éventualités, le client peut mettre fin au service.

L'article 15.4 prévoit également que si le Transporteur ne peut offrir le service de transport point à point de long terme demandé par le client, le Transporteur évaluera également la possibilité que ce dernier offre une nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage comme une alternative aux ajouts au réseau qui seraient requis pour offrir le service de transport ferme à long terme.

La section (a) de l'article 15.4 est adaptée de l'ordonnance 890 en retirant la référence à l'Annexe K, puisque le Transporteur ne propose pas d'introduire une Annexe K aux *Tarifs et conditions*. De plus, le Transporteur ajoute aux sections (b) et (c) de l'article 15.4 le texte suivant: "... suite à une demande écrite du client du service de transport...", afin de préciser l'obligation du client de faire une telle demande par écrit.

L'offre du service ferme conditionnel par le Transporteur est similaire à celle qui est offerte par l'OATT 890 de la FERC. En conséquence, cela assure que les conditions de réciprocité du service de transport sont maintenues. L'offre du Transporteur permet de faire place à des transactions supplémentaires et favorise l'utilisation optimale à long terme du réseau.

Par contre, l'étude d'impact qui inclura l'étude des conditions de réseau et du nombre d'heures de limitation du service ferme est assurément plus compliquée et plus longue à réaliser, puisque le Transporteur doit s'assurer que le fait d'offrir un service de transport ferme à un client sans effectuer les ajouts au réseau qui seraient requis pour maintenir la fiabilité du réseau ne compromettra pas celle-ci. Dans son étude d'impact, le Transporteur doit donc s'assurer d'évaluer avec une précision accrue la capacité du réseau à fournir le service de transport demandé, non seulement pendant les heures de pointe du réseau, mais pendant toute la durée du service demandé, en incluant à son évaluation un facteur de risque approprié..

Impact sur le régime réglementaire et la clientèle

Pour la clientèle, les impacts sont essentiellement de deux ordres : pour le client qui demande le service de transport ferme conditionnel, celui-ci fait face à une limite dans le service qui lui est offert. Celui-ci doit donc déterminer au préalable quel sera l'impact sur sa capacité d'effectuer ses livraisons d'électricité et sur ses revenus s'il ne dispose pas d'un service ferme en tout temps. Pour les autres clients des services de point à point, l'offre du service de point à point ferme conditionnel par le Transporteur permettrait d'accroître la puissance transportée sur le réseau en réduisant les ajouts au réseau qui sont requis, ce qui pourrait se traduire par un impact à la baisse sur les tarifs de transport.

Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif *pro forma* de la FERC

Ordonnance 890: § 840, 960; Ordonnance 890-A: 437, 454

Autres articles visés des *Tarifs et conditions*

La fiche 15.4 contient une explication détaillée des options de service ferme conditionnel et de nouvelle répartition.

Article 13.5

Thème	Objet de la modification
Nouvelle répartition de la production et service ferme conditionnel	Frais pour ajouts au réseau
Révision mise en place par l'ordonnance 890 Il s'agit d'un ajout au texte de l'article 13.5 visant à préciser l'obligation du client de dédommager le Transporteur pour les ajouts au réseau ou pour les frais de nouvelle répartition effectués dans le cadre du service ferme conditionnel et qu'il accepte que les conditions du service soient réévaluées aux 2 ans.	
Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i> 13.5 Obligations du client du service de transport pour les frais reliés à des ajouts au réseau ou à une nouvelle répartition : Dans les cas où le Transporteur établit que le réseau de transport ne peut pas fournir de service de transport ferme de point à point (1) sans compromettre ou réduire la fiabilité du service pour les clients de charge locale, pour les clients du service de transport en réseau intégré et pour les autres clients du service de transport utilisant un service de transport ferme de point à point ou (2) sans nuire à la capacité du Transporteur de satisfaire à ses engagements contractuels fermes antérieurs envers d'autres clients, le Transporteur sera contraint d'étendre ou d'améliorer son réseau de transport en vertu de l'article 15.4. Le client du service de transport doit accepter de dédommager le Transporteur pour les ajouts au réseau de transport, conformément aux termes de l'article 27. Dans la mesure où le Transporteur peut alléger une contrainte du réseau de façon plus économique en ayant une nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur au lieu d'effectuer des ajouts au réseau , il doit le faire à condition que le client admissible accepte de dédommager le Transporteur, conformément à l'article 27, <u>et qu'il accepte (i) de dédommager le Transporteur pour tout ajout nécessaire au réseau ou (ii) de recevoir le service assujéti à une réévaluation biennale des exigences relatives à une nouvelle répartition effectuée par le Transporteur, conformément à l'article 15.4.</u>	
Description et justification de la modification Les modifications à l'article 13.5 visent à préciser que le client doit compenser le Transporteur pour les ajouts au réseau effectués afin de fournir le service ferme conditionnel ou pour les frais de nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur, selon le cas et qu'il accepte que les conditions de service soient réévaluées aux 2 ans. Cet ajout est nécessaire pour assurer le recouvrement des coûts encourus par le Transporteur lorsqu'il fournit un service ferme conditionnel. Le service ferme conditionnel permet au Transporteur d'offrir une alternative au client qui demande un service de point à point de long terme ne pouvant être offert par le réseau actuel du Transporteur sans y effectuer des ajouts. Étant donné la nature même du service ferme conditionnel, il s'agit essentiellement d'une mesure transitoire ou de courte durée. En effet, suite à l'étude d'impact effectuée par le Transporteur en réponse à une demande de service de long terme du client, le Transporteur offrira le service ferme conditionnel, soit pendant la période transitoire où les ajouts au réseau sont en voie d'être réalisés, ou soit pour une période de durée indéterminée, si le client refuse que les ajouts au réseau requis soient effectués, mais qu'il désire quand même recevoir le service de transport point à point de long terme. Le service ferme conditionnel est un service ferme disposant de la même priorité que tout autre service ferme lorsque le Transporteur doit effectuer des réductions de livraison, sauf pendant que l'une ou l'autre des options suivantes s'appliquent: <ul style="list-style-type: none">- des conditions spécifiques de réseau, identifiées par le Transporteur dans l'étude d'impact effectuée pour répondre à la demande du client;- un nombre d'heures préétabli pendant une année, également identifié par le Transporteur dans l'étude d'impact effectuée pour répondre à la demande du client. Pendant les périodes où les options ci-dessus s'appliquent, le service de transport offert au client est alors subordonné aux autres services de transport ferme. C'est donc dire qu'au cas où le Transporteur devait	

effectuer des réductions de livraisons pour soulager une contrainte sur le réseau, la priorité des livraisons du service ferme conditionnel serait inférieure à celle des livraisons fermes et équivalente à celle du service secondaire et celles-ci seraient donc réduites en conséquence.

Après réception de l'étude d'impact, le client désirant un service ferme conditionnel doit déterminer laquelle des deux options proposées par le Transporteur s'appliquera, les conditions spécifiques de réseau ou le nombre d'heures préétabli. Dans le cas d'une période transitoire, en attendant que les ajouts au réseau soient complétés, l'option choisie sera la même pour toute la durée de la période transitoire. Dans le cas d'une période indéterminée, parce que le client aura refusé que les ajouts au réseau requis soient effectués par le Transporteur, les conditions de réseau ou le nombre d'heures seront réévalués aux deux ans par le Transporteur. En raison de la nature même du service ferme conditionnel, le Transporteur n'effectue aucun ajout au réseau pour éviter la modification des conditions ou l'augmentation du nombre d'heures pendant lesquelles le service peut être réduit à la suite de la réévaluation et le Transporteur peut mettre fin au service s'il ne peut l'assurer en toute fiabilité. Dans l'une ou l'autre de ces éventualités, le client peut mettre fin au service.

L'article 15.4 prévoit également que si le Transporteur ne peut offrir le service de transport point à point de long terme demandé par le client, le Transporteur évaluera également la possibilité que ce dernier offre une nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage comme une alternative aux ajouts au réseau qui seraient requis pour offrir le service de transport ferme à long terme.

La section (a) de l'article 15.4 est adaptée de l'ordonnance 890 en retirant la référence à l'Annexe K, puisque le Transporteur ne propose pas d'introduire une Annexe K aux *Tarifs et conditions*. De plus, le Transporteur ajoute aux sections (b) et (c) de l'article 15.4 le texte suivant: "... suite à une demande écrite du client du service de transport...", afin de préciser l'obligation du client de faire une telle demande par écrit.

L'offre du service ferme conditionnel par le Transporteur est similaire à celle qui est offerte par l'OATT 890 de la FERC. En conséquence, cela assure que les conditions de réciprocité du service de transport sont maintenues. L'offre du Transporteur permet de faire place à des transactions supplémentaires et favorise l'utilisation optimale à long terme du réseau.

Par contre, l'étude d'impact qui inclura l'étude des conditions de réseau et du nombre d'heures de limitation du service ferme est assurément plus compliquée et plus longue à réaliser, puisque le Transporteur doit s'assurer que le fait d'offrir un service de transport ferme à un client sans effectuer les ajouts au réseau qui seraient requis pour maintenir la fiabilité du réseau ne compromettra pas celle-ci. Dans son étude d'impact, le Transporteur doit donc s'assurer d'évaluer avec une précision accrue la capacité du réseau à fournir le service de transport demandé, non seulement pendant les heures de pointe du réseau, mais pendant toute la durée du service demandé, en incluant à son évaluation un facteur de risque approprié.

Impact sur le régime réglementaire et la clientèle

Pour la clientèle, les impacts sont essentiellement de deux ordres : pour le client qui demande le service de transport ferme conditionnel, celui-ci fait face à une limite dans le service qui lui est offert. Celui-ci doit donc déterminer au préalable quel sera l'impact sur sa capacité d'effectuer ses livraisons d'électricité et sur ses revenus s'il ne dispose pas d'un service ferme en tout temps. Pour les autres clients des services de point à point, l'offre du service de point à point ferme conditionnel par le Transporteur permettrait d'accroître la puissance transportée sur le réseau en réduisant les ajouts au réseau qui sont requis, ce qui pourrait se traduire par un impact à la baisse sur les tarifs de transport.

Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif *pro forma* de la FERC

Ordonnance 890: § 911; Ordonnance 890-A: § 508-640; Ordonnance 890-B: § 116-141

Autres articles visés des *Tarifs et conditions*

La fiche 15.4 contient une explication détaillée des options de service ferme conditionnel et de nouvelle répartition.

Article 13.6

Thème	Objet de la modification
Service ferme conditionnel et nouvelle répartition de la production	Réduction du service de transport ferme
Révision mise en place par l'ordonnance 890 Il s'agit d'un ajout au texte de l'article 13.6 visant à préciser les priorités du service ferme conditionnel lorsque des réductions de service sont nécessaires en raison de contraintes sur le réseau. Cet ajout précise que le service ferme conditionnel a la même priorité que le service de transport ferme lorsque des réductions de service sont effectuées en dehors des périodes où les limitations du service ferme conditionnel sont en vigueur. Il précise également que lorsque les limitations du service ferme conditionnel sont en vigueur (heures ou conditions du réseau prédéterminées), le service ferme conditionnel doit être réduit avec le service secondaire, soit l'utilisation de ressources non désignées pour alimenter la charge locale.	
Proposition de modification aux Tarifs et conditions 13.6 Réduction du service de transport ferme : Si une réduction dans le réseau de transport du Transporteur, ou une partie de celui-ci, est nécessaire pour maintenir une exploitation fiable du réseau, des réductions seront faites de façon non discriminatoire à la transaction (aux transactions) qui a(ont) pour effet d'alléger les contraintes. Si plusieurs transactions doivent être réduites, dans la mesure du possible et conformément aux pratiques usuelles des services publics, les réductions s'appliqueront proportionnellement aux clients de charge locale, aux clients du réseau intégré et aux clients du service de transport utilisant un service de transport ferme de point à point. Toutes les réductions seront faites sur une base non discriminatoire; toutefois, le service de transport non ferme de point à point est subordonné au service de transport ferme. <u>Le service de transport ferme à long terme de point à point assujéti aux conditions décrites à l'article 15.4 doit être réduit avec le service secondaire lorsque les conditions s'appliquent; autrement, il doit être réduit sur une base proportionnelle avec un autre service de transport ferme.</u> Quand le Transporteur établit qu'il existe une urgence de nature électrique dans son réseau de transport et met en œuvre des procédures d'urgence pour réduire le service de transport ferme, le client du service de transport doit faire les réductions requises à la demande du Transporteur. Toutefois, le Transporteur se réserve le droit de réduire, en tout ou en partie, le service de transport ferme prévu aux présentes si, à sa seule discrétion, un état d'urgence ou toute autre condition imprévisible compromet ou détériore la fiabilité de son réseau de transport. Le Transporteur avisera en temps opportun tous les clients du service de transport touchés des réductions programmées.	
Description et justification de la modification Le service ferme conditionnel est un service ferme disposant de la même priorité que tout autre service ferme lorsque le Transporteur doit effectuer des réductions de livraison, sauf pendant que l'une ou l'autre des options suivantes s'appliquent : <ul style="list-style-type: none">- des conditions spécifiques de réseau, identifiées par le Transporteur dans l'étude d'impact effectuée pour répondre à la demande du client;- un nombre d'heures préétabli pendant une année, également identifié par le Transporteur dans l'étude d'impact effectuée pour répondre à la demande du client. Pendant les périodes où les options ci-dessus s'appliquent, le service de transport offert au client est alors subordonné aux autres services de transport ferme. C'est donc dire que si le Transporteur doit effectuer des réductions de livraisons pour soulager une contrainte sur le réseau, la priorité des livraisons du service ferme conditionnel est inférieure à celle des livraisons fermes et équivalente à celle du service secondaire et celles-ci sont donc réduites en conséquence. Cet ajout est nécessaire pour préciser la priorité du service ferme conditionnel relativement aux autres services de transport.	

Impact sur le régime réglementaire et la clientèle

Pour la clientèle, les impacts sont essentiellement de deux ordres : pour le client qui demande le service de transport ferme conditionnel, celui-ci fait face à une limite dans le service qui lui est offert. Celui-ci doit donc déterminer au préalable quel sera l'impact sur sa capacité d'effectuer ses livraisons d'électricité et sur ses revenus s'il ne dispose pas d'un service ferme en tout temps. Pour les autres clients des services de point à point, l'offre du service de point à point ferme conditionnel par le Transporteur permettrait d'accroître la puissance transportée sur le réseau en réduisant les ajouts au réseau qui sont requis, ce qui pourrait se traduire par un impact à la baisse sur les tarifs de transport.

Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif *pro forma* de la FERC

Ordonnance 890: § 1474; Ordonnance 890-A: 973-976

Autres articles visés des *Tarifs et conditions*

La fiche 15.4 contient une explication détaillée des options de service ferme conditionnel et de nouvelle répartition.

Article 14.2

Thème	Objet de la modification
Acquisition du service de transport : délais pour études d'impact, prolongation pour commencement du service et priorité des réservations	Priorité de réservation
Révision mise en place par l'ordonnance 890	
<p>La FERC propose d'accorder une priorité de réservation aux demandes préconfirmées afin d'accroître l'efficacité du processus de réservation en donnant une certaine priorité aux clients qui s'engagent à acheter le service de transport relativement à ceux qui ne sont pas engagés. En particulier, la FERC vise les clients qui soumettent de multiples demandes de service sans avoir l'intention de donner suite à l'ensemble de celles-ci si elles devaient être acceptées par le Transporteur. Toutefois, la FERC tient à ne pas mettre en péril son orientation de favoriser l'utilisation du réseau à plus long terme, ni de perturber le processus d'études d'impact ou de désavantager les clients qui ne sont pas en mesure de préconfirmer leur demande et c'est pourquoi la priorité accordée à des demandes préconfirmées, pour le service ferme et non ferme, ne s'applique qu'entre des demandes de court terme. Ainsi, lorsque deux demandes de court terme sont de durée égale, celle ayant le statut de préconfirmée sera acceptée en premier et l'autre pouvant éventuellement être refusée, si la capacité du réseau ne le permet pas. De plus, la FERC maintient que le prix offert peut servir de critère de priorisation lorsque le Transporteur offre un rabais.</p>	
Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i>	
<p>14.2 Priorité de réservation : Le service de transport non ferme de point à point est offert à partir de la capacité de transport-transfert qui excède ce qui est nécessaire pour un service fiable aux clients de charge locale, aux clients du réseau intégré et aux autres clients du service de transport qui utilisent un service de transport ferme à court et à long terme de point à point. Une plus grande priorité sera attribuée <u>d'abord aux demandes ou aux réservations</u> ayant une plus grande durée de service <u>et ensuite aux demandes préconfirmées</u>. Advenant que le réseau de transport soit assujéti à des contraintes, les demandes concurrentes <u>préconfirmées et</u> d'une durée équivalente seront classées par priorité d'après le prix le plus élevé offert par le client admissible pour le service de transport. Les clients admissibles qui ont déjà réservé un service de plus court terme ont un droit de préemption pour égaler la demande de service de plus long terme avant d'être évincés. Le service de transport à l'intention des clients du réseau intégré et le service de transport pour l'alimentation de la charge locale à partir de ressources autres que les ressources désignées auront priorité sur tout service de transport non ferme de point à point. Le service de transport non ferme de point à point par un (des) point(s) de réception et un (des) point(s) de livraison secondaires aura la priorité de réservation la plus basse en vertu des présentes.</p>	
Description et justification de la modification	
<p>Le Transporteur propose d'intégrer aux <i>Tarifs et conditions</i> les modifications apportées par la FERC, pour des raisons similaires. Ceci permet de faire place à des transactions supplémentaires et de favoriser l'utilisation à long terme du réseau.</p>	
Impact sur le régime réglementaire et la clientèle	
<p>Pour la clientèle, ces modifications permettent au client qui fait une demande de réservation de court terme d'obtenir une certaine priorité s'il s'engage dès le dépôt de sa demande de réservation à utiliser le service de transport si le transporteur confirme sa disponibilité. Telle qu'elle est formulée, cette priorité n'empiète pas toutefois sur le processus de réservation et d'étude d'impact pour le service point à point de long terme. Au Québec, la priorité possible en fonction du prix ne s'applique pas, puisque la Régie n'autorise pas le Transporteur à accorder de rabais.</p>	

Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif *pro forma* de la FERC

Ordonnance 890: § 1395-1407; Ordonnance 890-A: § 778-790; Ordonnance 890-B: § 155-158

Autres articles visés des *Tarifs et conditions*

Les articles suivants des *Tarifs et conditions* sont également modifiés pour énoncer l'ensemble des règles relatives à une demande préconfirmée : 1.23; 13.2; 17.2 et 18.2.

Article 14.7

Thème	Objet de la modification
Service ferme conditionnel et nouvelle répartition de la production	Réduction ou interruption du service
Révision mise en place par l'ordonnance 890	
<p>Il s'agit d'un ajout au texte de l'article 14.7 visant à préciser les priorités du service ferme conditionnel lorsque des réductions de service sont nécessaires en raison de contraintes sur le réseau. Cet ajout précise que le service ferme conditionnel a une priorité supérieure au service de transport non ferme en tout temps, que des réductions de service soient effectuées pendant ou en dehors des périodes où les limitations du service ferme conditionnel sont en vigueur (heures ou conditions de réseau prédéterminées).</p>	
Proposition de modification aux Tarifs et conditions	
<p>14.7 Réduction ou interruption du service : Le Transporteur se réserve le droit de réduire, en tout ou en partie, le service de transport non ferme de point à point fourni en vertu des présentes pour des raisons de fiabilité, quand une urgence ou un autre imprévu menace de compromettre ou de détériorer la fiabilité de son réseau de transport. Le Transporteur se réserve le droit d'interrompre, en tout ou en partie, le service de transport non ferme de point à point prévu en vertu des présentes pour des raisons économiques afin d'accepter (1) une demande de service de transport ferme, (2) une demande de service de transport non ferme de point à point de plus longue durée, (3) une demande de service de transport non ferme de point à point de durée égale à un prix plus élevé, ou (4) une demande de service de transport pour des clients du réseau intégré ou du service de transport pour l'alimentation de la charge locale à partir de ressources non désignées <u>ou (5) le service de transport pour le service de transport ferme de point à point durant les périodes de réduction conditionnelle tel que décrit à l'article 15.4.</u> Le Transporteur interrompra ou réduira aussi le service au client du service de transport dans la mesure où les livraisons pour le transport seront interrompues ou réduites au(x) point(s) de réception. Au besoin, les réductions ou interruptions seront faites sur une base non discriminatoire à la (aux) transaction(s) qui allège(nt) effectivement les contraintes; cependant, le service de transport non ferme de point à point sera subordonné au service de transport ferme. Si plusieurs transactions doivent être réduites ou interrompues, dans la mesure du possible et conformément aux pratiques usuelles des services publics, les réductions ou interruptions seront faites aux transactions ayant la durée la moins longue (par exemple, les transactions horaires non fermes seront réduites ou interrompues avant les transactions quotidiennes non fermes, et les transactions quotidiennes non fermes seront réduites ou interrompues avant les transactions hebdomadaires non fermes). Le service de transport à l'intention des clients du réseau intégré et celui du service de transport pour l'alimentation de la charge locale à partir de ressources autres que les ressources désignées aura priorité sur tout service de transport non ferme de point à point en vertu des présentes. Le service de transport non ferme de point à point par le(s) point(s) de réception et de livraison secondaires aura une priorité moins grande que tout service de transport non ferme de point à point en vertu des présentes. Le Transporteur donnera un préavis de réduction ou d'interruption lorsqu'un tel préavis peut être donné conformément aux pratiques usuelles des services publics.</p>	
Description et justification de la modification	
<p>Le service ferme conditionnel est un service ferme disposant de la même priorité que tout autre service ferme lorsque le Transporteur doit effectuer des réductions de livraison, sauf pendant que l'une ou l'autre des options suivantes s'appliquent :</p> <ul style="list-style-type: none">- des conditions spécifiques de réseau, identifiées par le Transporteur dans l'étude d'impact effectuée pour répondre à la demande du client;- un nombre d'heures préétabli pendant une année, également identifié par le Transporteur dans l'étude d'impact effectuée pour répondre à la demande du client.	
<p>Pendant les périodes où les options ci-dessus s'appliquent, le service de transport offert au client est alors</p>	

subordonné aux autres services de transport ferme. C'est donc dire que si le Transporteur doit effectuer des réductions de livraisons pour soulager une contrainte sur le réseau, la priorité des livraisons du service ferme conditionnel est inférieure à celle des livraisons fermes et équivalente à celle du service secondaire et celles-ci sont donc réduites en conséquence.

Cet ajout est nécessaire pour préciser la priorité du service ferme conditionnel durant les périodes de réduction conditionnelles.

Impact sur le régime réglementaire et la clientèle

Pour la clientèle, les impacts sont essentiellement de deux ordres : pour le client qui demande le service de transport ferme conditionnel, celui-ci fait face à une limite dans le service qui lui est offert. Celui-ci doit donc déterminer au préalable quel sera l'impact sur sa capacité d'effectuer ses livraisons d'électricité et sur ses revenus s'il ne dispose pas d'un service ferme en tout temps. Pour les autres clients des services de point à point, l'offre du service de point à point ferme conditionnel par le Transporteur permettrait d'accroître la puissance transportée sur le réseau en réduisant les ajouts au réseau qui sont requis, ce qui pourrait se traduire par un impact à la baisse sur les tarifs de transport.

Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif *pro forma* de la FERC

Ordonnance 890: § 950-955, 1474; Ordonnance 890-A: § 531; 973-978; Ordonnance 890-B: § 116-141

Autres articles visés des *Tarifs et conditions*

La fiche 15.4 contient une explication détaillée des options de service ferme conditionnel et de nouvelle répartition.

Article 15.4

Thème	Objet de la modification
Service ferme conditionnel et nouvelle répartition de la production	Service ferme conditionnel
Révision mise en place par l'ordonnance 890	
<p>La FERC a conclu dans l'ordonnance 890 que les méthodes existantes pour évaluer les demandes de service de point à point de long terme n'étaient plus suffisamment justes et raisonnables, car le client pourrait se voir refuser un service de transport lorsque le service ferme n'est pas disponible en tout temps, ne fut-ce qu'une heure par année. Pour solutionner ce problème, la FERC a modifié son OATT <i>pro forma</i> en y introduisant le service ferme conditionnel, qu'elle définit comme une forme de service de point à point qui comprend un service moins ferme pour un nombre d'heures préétabli de l'année pendant lequel le service ferme de point à point ne peut être offert. Le transporteur est tenu d'offrir le service ferme conditionnel; il est aussi tenu d'offrir la nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage . L'ordonnance 890 conserve les deux types de service de transport adoptés dans l'ordonnance 888, soit le service de point à point et le service en réseau intégré. Le service ferme conditionnel n'est pas un troisième type de service, mais une modification des procédures en vigueur pour fournir le service à long terme de point à point et de la priorité en cas de réduction du service.</p>	
Proposition de modification aux Tarifs et conditions	
15.4 Obligation de fournir un service de transport exigeant l'expansion ou la modification du réseau de transport, <u>une nouvelle répartition ou une réduction conditionnelle</u> :	
<p><u>(a) Si le Transporteur établit qu'il ne peut pas répondre favorablement à une demande complète visant un service de transport de point à point à cause de l'insuffisance de capacité sur son réseau de transport, le Transporteur agira avec diligence pour étendre ou modifier son réseau de transport afin de fournir le service de transport réclamé, à condition que le client du service de transport accepte de payer les coûts s'y rapportant au Transporteur, conformément aux conditions de l'article 27. Le Transporteur se conformera aux pratiques usuelles des services publics pour décider de la nécessité d'ajouts au réseau et en ce qui concerne la conception et la construction de ces installations. L'obligation vise seulement les installations que le Transporteur est en droit d'étendre ou de modifier</u></p>	
<p><u>(b) Si le Transporteur établit qu'il ne peut pas répondre favorablement à une demande complète visant un service de transport ferme à long terme de point à point à cause de l'insuffisance de capacité sur son réseau de transport, suite à une demande écrite du client du service de transport, il agira avec diligence pour assurer une nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur, jusqu'à ce (i) que les ajouts au réseau soient terminés pour le client du service de transport, (ii) qu'il établisse à l'aide d'une réévaluation biennale qu'il ne peut plus assurer une nouvelle répartition en toute fiabilité ou (iii) que le client du service de transport mette fin au service parce que la réévaluation a entraîné des changements dans la nouvelle répartition. Le Transporteur ne peut refuser déraisonnablement d'effectuer lui-même une nouvelle répartition ou que le client du service de transport prenne des dispositions pour qu'une nouvelle répartition soit effectuée à partir des ressources d'un tiers.</u></p>	
<p><u>(c) Si le Transporteur établit qu'il ne peut pas répondre favorablement à une demande complète visant un service de transport ferme à long terme de point à point à cause de l'insuffisance de capacité sur son réseau de transport, suite à une demande écrite du client du service de transport, il offrira le service de transport ferme avec la condition qu'il pourra réduire le service avant de réduire un autre service de transport ferme pendant un nombre déterminé d'heures par année ou dans certaines conditions du réseau. Si le client du service de transport accepte le service, le Transporteur agira avec diligence pour assurer le service jusqu'à ce (i) que les ajouts au réseau soient terminés pour le client du service de transport, (ii) qu'il établisse à l'aide d'une réévaluation biennale qu'il ne peut plus assurer ce service en toute fiabilité ou (iii) que le client du service de transport mette fin au service parce que la réévaluation a entraîné une augmentation du nombre d'heures par année des périodes de réduction conditionnelle ou un changement des conditions du réseau.</u></p>	

Description et justification de la modification:

Le service ferme conditionnel permet au Transporteur d'offrir une alternative au client qui demande un service de point à point de long terme ne pouvant être offert par le réseau actuel du Transporteur sans y effectuer des ajouts. Étant donné la nature même du service ferme conditionnel, il s'agit essentiellement d'une mesure transitoire ou de courte durée. En effet, suite à l'étude d'impact effectuée par le Transporteur en réponse à une demande de service de long terme du client, le Transporteur offrira le service ferme conditionnel, soit pendant la période transitoire où les ajouts au réseau sont en voie d'être réalisés, ou soit pour une période de durée indéterminée, si le client refuse que les ajouts au réseau requis soient effectués, mais qu'il désire quand même recevoir le service de transport point à point de long terme.

Le service ferme conditionnel est un service ferme disposant de la même priorité que tout autre service ferme lorsque le Transporteur doit effectuer des réductions de livraison, sauf pendant que l'une ou l'autre des options suivantes s'appliquent:

- des conditions spécifiques de réseau, identifiées par le Transporteur dans l'étude d'impact effectuée pour répondre à la demande du client;
- un nombre d'heures préétabli pendant une année, également identifié par le Transporteur dans l'étude d'impact effectuée pour répondre à la demande du client.

Pendant les périodes où les options ci-dessus s'appliquent, le service de transport offert au client est alors subordonné aux autres services de transport ferme. C'est donc dire qu'au cas où le Transporteur devait effectuer des réductions de livraisons pour soulager une contrainte sur le réseau, la priorité des livraisons du service ferme conditionnel serait inférieure à celle des livraisons fermes et équivalente à celle du service secondaire et celles-ci seraient donc réduites en conséquence.

Après réception de l'étude d'impact, le client désirant un service ferme conditionnel doit déterminer laquelle des deux options proposées par le Transporteur s'appliquera, les conditions spécifiques de réseau ou le nombre d'heures préétabli. Dans le cas d'une période transitoire, en attendant que les ajouts au réseau soient complétés, l'option choisie sera la même pour toute la durée de la période transitoire. Dans le cas d'une période indéterminée, parce que le client aura refusé que les ajouts au réseau requis soient effectués par le Transporteur, les conditions de réseau ou le nombre d'heures seront réévalués aux deux ans par le Transporteur. En raison de la nature même du service ferme conditionnel, le Transporteur n'effectue aucun ajout au réseau pour éviter la modification des conditions ou l'augmentation du nombre d'heures pendant lesquelles le service peut être réduit à la suite de la réévaluation et le Transporteur peut mettre fin au service s'il ne peut l'assurer en toute fiabilité. Dans l'une ou l'autre de ces éventualités, le client peut mettre fin au service.

L'article 15.4 prévoit également que si le Transporteur ne peut offrir le service de transport point à point de long terme demandé par le client, le Transporteur évaluera également la possibilité que ce dernier offre une nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage comme une alternative aux ajouts au réseau qui seraient requis pour offrir le service de transport ferme à long terme.

La section (a) de l'article 15.4 est adaptée de l'ordonnance 890 en retirant la référence à l'Annexe K, puisque le Transporteur ne propose pas d'introduire une Annexe K aux *Tarifs et conditions*. De plus, le Transporteur ajoute aux sections (b) et (c) de l'article 15.4 le texte suivant: "... suite à une demande écrite du client du service de transport...", afin de préciser l'obligation du client de faire une telle demande par écrit.

L'offre du service ferme conditionnel par le Transporteur est similaire à celle qui est offerte par l'OATT 890 de la FERC. En conséquence, cela assure que les conditions de réciprocité du service de transport sont maintenues. L'offre du Transporteur permet de faire place à des transactions supplémentaires et favorise l'utilisation optimale à long terme du réseau.

Par contre, l'étude d'impact qui inclura l'étude des conditions de réseau et du nombre d'heures de limitation du service ferme est assurément plus compliquée et plus longue à réaliser, puisque le Transporteur doit s'assurer que le fait d'offrir un service de transport ferme à un client sans effectuer les ajouts au réseau qui seraient requis pour maintenir la fiabilité du réseau ne compromettra pas celle-ci. Dans son étude d'impact, le Transporteur doit donc s'assurer d'évaluer adéquatement la capacité du réseau à fournir le service de transport

demandé, non seulement pendant les heures de pointe du réseau, mais pendant toute la durée du service demandé, en incluant à son évaluation un facteur de risque approprié. L'ampleur et la durée de l'étude d'impact qui est requise est donc augmentée en conséquence.

Impact sur le régime réglementaire et la clientèle

Pour la clientèle, les impacts sont essentiellement de deux ordres : pour le client qui demande le service de transport ferme conditionnel, celui-ci fait face à une limite dans le service qui lui est offert. Celui-ci doit donc déterminer au préalable quel sera l'impact sur sa capacité d'effectuer ses livraisons d'électricité et sur ses revenus s'il ne dispose pas d'un service ferme en tout temps. Pour les autres clients des services de point à point, l'offre du service de point à point ferme conditionnel par le Transporteur permettrait d'accroître la puissance transportée sur le réseau en réduisant les ajouts au réseau qui sont requis, ce qui pourrait se traduire par un impact à la baisse sur les tarifs de transport.

Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif *pro forma* de la FERC

Ordonnance 890: § 911; Ordonnance 890-A: § 508-640; Ordonnance 890-B: § 116-141

Autres articles visés des *Tarifs et conditions*

Les articles suivants des *Tarifs et conditions* sont également modifiés pour énoncer l'ensemble des règles applicables aux options de service ferme conditionnel et de nouvelle répartition : 1.15; 13.5; 13.6; 14.7; 19.1; 19.3 et 27.

Article 17.2

Thème	Objet de la modification
Acquisition du service de transport : délais pour études d'impact, prolongation pour commencement du service et priorité des réservations	Demande complète – ferme
Révision mise en place par l'ordonnance 890 La FERC ajoute un paragraphe à l'article 17.2 qui prévoit que le client doit attester que les demandes préconfirmées constituent un engagement de sa part à signer une convention de service dès son acceptation par le Transporteur. Le FERC ajoute également une référence à l'Appendice K dans le texte modifié de l'article 17.2 de l'OATT.	
Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i> 17.2 Demande complète : Une demande complète doit fournir tous les renseignements prévus aux décisions, ordonnances et règlements de la Régie, y compris, mais sans s'y limiter, ce qui suit : (i) l'identité, l'adresse, le numéro de téléphone et le numéro de télécopieur de l'entité qui demande le service; (ii) une déclaration selon laquelle l'entité qui demande le service est ou sera au début du service un client admissible en vertu des présentes; (iii) la localisation du(des) point(s) de réception et du(des) point(s) de livraison et l'identité des fournisseurs et des receveurs; (iv) la localisation de l'installation (des installations) de production fournissant la puissance et l'énergie et la localisation de la charge desservie ultimement par la puissance et l'énergie transportées. Le Transporteur traitera cette information comme étant confidentielle, sauf dans la mesure où sa divulgation est requise par les présentes, par un règlement ou par une ordonnance judiciaire, à des fins de fiabilité, conformément aux pratiques usuelles des services publics ou conformément aux ententes de partage d'information sur le transport des GTR. Le Transporteur traitera cette information conformément au Code de conduite du Transporteur; (v) une description des caractéristiques de livraison de la puissance et de l'énergie devant être livrées; (vi) une estimation de la puissance et de l'énergie devant être livrées au receveur; (vii) la date du début du service et la durée du service de transport requis; et (viii) la capacité de transport-transfert requise pour chaque point de réception et chaque point de livraison sur le réseau de transport du Transporteur; les clients peuvent regrouper leurs demandes de services afin de satisfaire à l'exigence de capacité de transport-transfert minimale; et <u>(ix) une déclaration indiquant que, si le client admissible soumet une demande préconfirmée, il signera une convention de service dès qu'il sera avisé que le Transporteur peut fournir le service de transport demandé.</u>	
Description et justification de la modification Le Transporteur propose d'ajouter à l'article 17.2 le texte proposé par la FERC, mais il ne propose pas d'ajouter de paragraphe concernant l'Appendice K, puisque le Transporteur ne propose pas un tel ajout aux <i>Tarifs et conditions</i> . L'ajout du texte proposé clarifie l'engagement du client relativement aux demandes préconfirmées. La demande préconfirmée permet de faire place à des transactions supplémentaires et de favoriser l'utilisation à long terme du réseau.	
Impact sur le régime réglementaire et la clientèle Pour la clientèle, ces modifications permettent au client qui fait une demande de réservation de court terme d'obtenir une certaine priorité s'il s'engage dès le dépôt de sa demande de réservation à utiliser le service de transport si le transporteur confirme sa disponibilité. Telle qu'elle est formulée, cette priorité n'empiète pas toutefois sur le processus de réservation et d'étude d'impact pour le service point à point de long terme. Au Québec, la priorité possible en fonction du prix ne s'applique pas, puisque la Régie n'autorise pas le Transporteur à accorder de rabais.	

Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif *pro forma* de la FERC

Ordonnance 890: § 1401

Autres articles visés des *Tarifs et conditions*

Les fiches 13.2 et 14.2 contiennent une explication détaillée de la priorité accordée aux demandes de réservation de court terme préconfirmées.

Article 17.7

Thème	Objet de la modification
Acquisition du service de transport : délais pour études d'impact, prolongation pour commencement du service et priorité des réservations	Prolongation pour le commencement du service
Révision mise en place par l'ordonnance 890 Il s'agit d'un ajout au texte de l'article 17.7 visant à préciser que la prolongation pour le commencement du service auquel le client a droit en vertu de l'OATT est sujet à la disponibilité de celui-ci. Dans l'ordonnance 890, FERC a en effet conclu que l'extension de la priorité de renouvellement à 5 ans plutôt qu'un, a pour effet de rendre plus sensibles à la disponibilité les demandes d'extension pour le début du service. De plus, FERC précise que le client doit payer les montants requis au transporteur dans un délai précis.	
Proposition de modification aux Tarifs et conditions 17.7 Prolongation pour le commencement du service : Le client du service de transport peut obtenir, <u>sous réserve des conditions de disponibilité</u> , jusqu'à cinq (5) prolongations d'une année chacune pour le commencement du service. Le client du service de transport peut reporter le service en payant des frais de réservation annuels non remboursables équivalant au prix d'un mois du service de transport ferme pour chaque année ou fraction d'année <u>dans un délai d'au plus 15 jours après avoir avisé le Transporteur de son intention de prolonger le commencement du service</u> . Si, pendant une prolongation pour le commencement du service, un client admissible soumet une demande complète pour un service de transport ferme et si cette demande ne peut être acceptée qu'en libérant tout ou partie de la capacité réservée du client du service de transport, la capacité réservée initiale sera libérée, sauf si la condition suivante est remplie. Dans les trente (30) jours, le client du service de transport initial convient de payer le tarif du service de transport ferme de point à point pour sa capacité réservée à compter de la nouvelle date du début du service. Advenant que le client du service de transport décide de libérer la capacité réservée, les frais de réservation payés antérieurement ne seront pas restitués.	
Description et justification de la modification Voir le texte ci-dessus de la révision mise en place par l'ordonnance 890.	
Impact sur le régime réglementaire et la clientèle Cet ajout précise qu'une demande de report du début de service, peut avoir un impact sur d'autres clients, particulièrement ceux qui disposent d'un droit de renouvellement en vertu de l'article 2.2 et que le transporteur doit en tenir compte dans l'évaluation d'une telle demande.	
Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif <i>pro forma</i> de la FERC Ordonnance 890-A: 768-775	
Autres articles visés des Tarifs et conditions Sans objet.	

Article 18.2

Thème	Objet de la modification
Acquisition du service de transport : délais pour études d'impact, prolongation pour commencement du service et priorité des réservations	Demande complète – non ferme
Révision mise en place par l'ordonnance 890	
La FERC ajoute un paragraphe à l'article 18.2 qui prévoit que le client doit attester que les demandes préconfirmées constituent un engagement de sa part à signer une convention de service dès son acceptation par le Transporteur.	
Proposition de modification aux Tarifs et conditions	
<p>18.2 Demande complète : Une demande complète doit fournir tous les renseignements prévus aux décisions, ordonnances et règlements de la Régie, y compris, mais sans s'y limiter, ce qui suit :</p> <ul style="list-style-type: none">(i) l'identité, l'adresse, le numéro de téléphone et le numéro de télécopieur de l'entité qui demande le service;(ii) une déclaration selon laquelle l'entité qui demande le service est ou sera au commencement du service un client admissible en vertu des présentes;(iii) le(s) point(s) de réception et le(s) point(s) de livraison;(iv) la capacité maximale requise à chaque point de réception et point de livraison; et(v) les dates et heures proposées pour commencer le service de transport en vertu des présentes et y mettre fin. <p>En plus des renseignements susmentionnés, s'il est nécessaire de le faire pour bien évaluer les conditions du réseau, le Transporteur peut aussi demander au client du service de transport de fournir les renseignements suivants :</p> <ul style="list-style-type: none">(vi) la localisation électrique de la source initiale de l'électricité devant être transportée conformément à la demande de service du client du service de transport; et(vii) la localisation électrique de la charge ultime <p>Le Transporteur traitera les renseignements exigés sous (vi) et (vii) comme étant confidentiels, à la demande du client du service de transport, sauf dans la mesure où la divulgation de ces renseignements est exigée en vertu des présentes, ou par un règlement ou une ordonnance judiciaire, à des fins de fiabilité conformément aux pratiques usuelles des services publics ou conformément aux ententes de partage d'informations sur le transport des GTR. Le Transporteur traitera ces renseignements conformément au Code de conduite du Transporteur.</p> <p><u>(viii) une déclaration indiquant que, si le client admissible soumet une demande préconfirmée, il signera une convention de service dès qu'il aura été avisé que le Transporteur peut fournir le service de transport demandé.</u></p>	
Description et justification de la modification	
Le Transporteur propose d'ajouter à l'article 18.2 le texte proposé par la FERC. L'ajout du texte proposé clarifie l'engagement du client relativement aux demandes préconfirmées. La demande préconfirmée permet de faire place à des transactions supplémentaires et de favoriser l'utilisation à long terme du réseau.	
Impact sur le régime réglementaire et la clientèle	
Pour la clientèle, ces modifications permettent au client qui fait une demande de réservation de court terme d'obtenir une certaine priorité s'il s'engage dès le dépôt de sa demande de réservation à utiliser le service de transport si le transporteur confirme sa disponibilité. Telle qu'elle est formulée, cette priorité n'empiète pas toutefois sur le processus de réservation et d'étude d'impact pour le service point à point de long terme. Au Québec, la priorité possible en fonction du prix ne s'applique pas, puisque la Régie n'autorise pas le Transporteur à accorder de rabais.	

Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif *pro forma* de la FERC

Ordonnance 890: § 1401; Ordonnance 890-A: § 790; Ordonnance 890-B: § 155-157

Autres articles visés des *Tarifs et conditions*

Les fiches 13.2 et 14.2 contiennent une explication détaillée de la priorité accordée aux demandes de réservation de court terme préconfirmées.

Article 19.1

Thème	Objet de la modification
Service ferme conditionnel et nouvelle répartition de la production	Étude d'impact
Révision mise en place par l'ordonnance 890	
<p>Lorsqu'une étude d'impact sur le réseau est requise, l'offre des options de service ferme conditionnel et de nouvelle répartition des ressources du Transporteur nécessitent que ces options soient prises en compte dans l'étude effectuée par le Transporteur. Ainsi, le client qui désire que ces options soient considérées par le Transporteur doit informer celui-ci avant que ce dernier ne lui soumette une convention d'étude d'impact sur le réseau. La modification proposée à l'article 19.1 permet ainsi d'éviter des coûts et des délais additionnels au client qui ne désire pas que ces options lui soient offertes par le Transporteur.</p>	
Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i>	
<p>19.1 Avis de la nécessité d'une étude d'impact sur le réseau : Après avoir reçu une demande de service ou une demande de raccordement de centrale conformément à l'article 12A, le Transporteur doit établir sur une base non discriminatoire s'il est nécessaire de procéder à une étude d'impact sur le réseau. Une description de la méthodologie suivie par le Transporteur pour mener une étude d'impact sur le réseau est fournie à l'appendice D. Si le Transporteur établit la nécessité d'une étude d'impact sur le réseau pour pouvoir accepter le service demandé, il doit en informer le client admissible dès que possible. <u>Une fois informé, le client admissible doit aviser en temps opportun le Transporteur s'il décide d'intégrer la nouvelle répartition ou la réduction conditionnelle à l'étude d'impact sur le réseau. S'il envoie son avis avant la soumission de la convention d'étude d'impact sur le réseau, le client admissible peut éviter les coûts associés à l'étude de ces options. Le En pareil cas, le Transporteur doit, dans les trente (30) jours de la réception d'une demande complète, incluant les données techniques nécessaires à la réalisation de l'étude, présenter une convention d'étude d'impact sur le réseau dans laquelle le client admissible s'engage à rembourser au Transporteur les frais d'exécution de l'étude d'impact sur le réseau requise. Pour qu'une demande de service demeure une demande complète, le client admissible doit signer la convention d'étude d'impact sur le réseau et la renvoyer au Transporteur dans les quinze (15) jours. Si le client admissible décide de ne pas signer la convention d'étude d'impact sur le réseau, sa demande sera réputée retirée et tout dépôt effectué lui sera retourné avec intérêt, conformément à l'article 17.3.</u></p>	
Description et justification de la modification	
<p>L'étude des options de nouvelle répartition et de service ferme conditionnel peut accroître de façon significative le coût et le délai de réalisation de l'étude d'impact, car de nombreuses conditions du réseau doivent alors être étudiées, en sus de celles requises pour offrir un service de transport ferme. L'avis du client quant à la nécessité d'étudier de telles options prend alors tout son sens.</p>	
Impact sur le régime réglementaire et la clientèle	
<p>Cet ajout donne la flexibilité au client d'aviser le Transporteur au moment opportun qu'il désire ou non que les options de nouvelle répartition ou de service ferme conditionnel soient considérées dans l'étude d'impact. Il en résulte une économie de temps et de coût dans la réalisation de l'étude d'impact lorsque ces 2 options n'ont pas à être étudiées.</p>	
Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif <i>pro forma</i> de la FERC	
<p>Ordonnance 890: § 977, 1296-1323, 1324 & suivantes; Ordonnance 890-A: § 534-561; Ordonnance 890-B: § 124-133</p>	
Autres articles visés des <i>Tarifs et conditions</i>	
<p>La fiche 15.4 contient une explication détaillée des options de service ferme conditionnel et de nouvelle répartition.</p>	

Article 19.3

Thème	Objet de la modification
Service ferme conditionnel et nouvelle répartition de la production	Étude d'impact
Révision mise en place par l'ordonnance 890 <p>Lorsqu'une étude d'impact sur le réseau est requise, l'offre des options de service ferme conditionnel et de nouvelle répartition des ressources du Transporteur nécessite que ces options soient prises en compte dans l'étude effectuée par le Transporteur. L'article 19.3 précise les informations additionnelles doit contenir l'étude d'impact lorsque l'étude de ces 2 options est requise par le client des services de point à point.</p> <p>Les modifications proposées par le Transporteur contiennent les différences suivantes de celles contenues dans l'ordonnance 890:</p> <ul style="list-style-type: none">- retrait de l'expression: « flowgate », puisque ce concept ne s'applique pas au réseau du Transporteur qui n'est pas synchronisé aux réseaux voisins.- retrait de l'expression: « Direct Assignment Facilities », puisque la notion d'installations d'attribution particulière a été abolie par la Régie dans sa décision D-2002-95 (Référence: D-2002-95, pp. 299-300).	
Proposition de modification aux Tarifs et conditions	
19.3 Procédures d'étude d'impact sur le réseau : Dès la réception d'une convention d'étude d'impact sur le réseau signée et des données techniques requises, le Transporteur agira avec diligence pour terminer l'étude d'impact sur le réseau dans un délai de cent vingt (120) jours, sauf dans le cas d'une étude qui nécessite un délai additionnel, lequel sera précisé au client. L'étude d'impact sur le réseau doit identifier (1) toutes les <u>limitations contraintes</u> du réseau <u>de façon spécifique pour chaque élément de transport, et</u> (2) les options concernant une nouvelle répartition <u>(à la demande d'un client admissible), y compris le coût estimé d'une nouvelle répartition, (3) les options concernant une réduction conditionnelle (à la demande d'un client admissible), y compris le nombre d'heures par année et les conditions du réseau dans lesquelles peut se produire une réduction conditionnelle et (4) ou</u> les ajouts <u>supplémentaires</u> au réseau <u>qui sont</u> requis afin de fournir le service exigé, ainsi que le coût estimé et l'échéancier des ajouts au réseau. <u>Lorsqu'un client demande l'étude des options concernant une nouvelle répartition, l'étude d'impact sur le réseau doit (1) identifier toutes les ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur qui peuvent contribuer à alléger considérablement les contraintes du réseau et (2) fournir une mesure de l'impact de chaque ressource sur les contraintes du réseau. Si le Transporteur est en possession de renseignements indiquant que des ressources à l'extérieur de sa zone de réglage pourraient pallier les contraintes du réseau, il doit les identifier dans son étude d'impact sur le réseau.</u> Advenant que le Transporteur ne puisse terminer l'étude d'impact sur le réseau dans ce délai, il doit en aviser le client admissible ainsi que donner une date approximative d'achèvement et expliquer les raisons pour lesquelles un délai additionnel est nécessaire afin de terminer les études exigées. Une copie de l'étude d'impact sur le réseau terminée et des documents de travail y afférents doit être mise à la disposition du client admissible <u>dès que l'étude d'impact sur le réseau est terminée.</u> Le Transporteur fera preuve de la même diligence pour exécuter l'étude d'impact sur le réseau pour un client admissible que pour exécuter ses propres études. Le Transporteur doit, dès l'achèvement de l'étude d'impact sur le réseau, aviser le client admissible si le réseau de transport sera adéquat pour accepter la demande de service, en tout ou en partie, ou si aucuns frais ne devront vraisemblablement être engagés pour des ajouts au réseau. Pour qu'une demande demeure une demande complète, dans les quarante-cinq (45) jours de la réception de l'étude d'impact sur le réseau, le client admissible doit soit signer une convention de service, soit confirmer son intention de signer une convention d'avant-projet dans les meilleurs délais possibles ou soit, dans le cas d'un raccordement de centrale, indiquer lequel des engagements prévus à l'article 12A s'applique à son projet et, selon le cas, <u>confirmer</u> par écrit son intention de signer une convention d'avant-projet ou une Entente de raccordement de centrale dans les meilleurs délais possibles, sous peine de voir la demande réputée résiliée et retirée. Avant l'expiration du délai de quarante-cinq (45) jours indiqué ci-dessus, le client admissible peut toutefois demander une extension de celui-ci jusqu'à un maximum de trois cent soixante-cinq (365) jours, s'il ne peut respecter ce	

délai de quarante-cinq (45) jours en raison des délais dus à l'obtention d'une autorisation gouvernementale nécessaire à la réalisation de son projet et s'il a démontré par écrit au Transporteur qu'il effectue toutes les démarches raisonnablement nécessaires à l'obtention d'une telle autorisation. L'extension ainsi obtenue sera prise en compte pour établir la date de service prévue.

Description et justification de la modification:

Le service ferme conditionnel permet au Transporteur d'offrir une alternative au client qui demande un service de point à point de long terme ne pouvant être offert par le réseau actuel du Transporteur sans y effectuer des ajouts. Étant donné la nature même du service ferme conditionnel, il s'agit essentiellement d'une mesure transitoire ou de courte durée. En effet, suite à l'étude d'impact effectuée par le Transporteur en réponse à une demande de service de long terme du client, le Transporteur offrira le service ferme conditionnel, soit pendant la période transitoire où les ajouts au réseau sont en voie d'être réalisés, ou soit pour une période de durée indéterminée, si le client refuse que les ajouts au réseau requis soient effectués, mais qu'il désire quand même recevoir le service de transport point à point de long terme.

Le service ferme conditionnel est un service ferme disposant de la même priorité que tout autre service ferme lorsque le Transporteur doit effectuer des réductions de livraison, sauf pendant que l'une ou l'autre des options suivantes s'appliquent:

- des conditions spécifiques de réseau, identifiées par le Transporteur dans l'étude d'impact effectuée pour répondre à la demande du client;
- un nombre d'heures préétabli pendant une année, également identifié par le Transporteur dans l'étude d'impact effectuée pour répondre à la demande du client.

Pendant les périodes où les options ci-dessus s'appliquent, le service de transport offert au client est alors subordonné aux autres services de transport ferme. C'est donc dire qu'au cas où le Transporteur devait effectuer des réductions de livraisons pour soulager une contrainte sur le réseau, la priorité des livraisons du service ferme conditionnel serait inférieure à celle des livraisons fermes et équivalente à celle du service secondaire et celles-ci seraient donc réduites en conséquence.

Après réception de l'étude d'impact, le client désirant un service ferme conditionnel doit déterminer laquelle des deux options proposées par le Transporteur s'appliquera, les conditions spécifiques de réseau ou le nombre d'heures préétabli. Dans le cas d'une période transitoire, en attendant que les ajouts au réseau soient complétés, l'option choisie sera la même pour toute la durée de la période transitoire. Dans le cas d'une période indéterminée, parce que le client aura refusé que les ajouts au réseau requis soient effectués par le Transporteur, les conditions de réseau ou le nombre d'heures seront réévalués aux deux ans par le Transporteur. En raison de la nature même du service ferme conditionnel, le Transporteur n'effectue aucun ajout au réseau pour éviter la modification des conditions ou l'augmentation du nombre d'heures pendant lesquelles le service peut être réduit à la suite de la réévaluation et le Transporteur peut mettre fin au service s'il ne peut l'assurer en toute fiabilité. Dans l'une ou l'autre de ces éventualités, le client peut mettre fin au service.

L'article 15.4 prévoit également que si le Transporteur ne peut offrir le service de transport point à point de long terme demandé par le client, le Transporteur évaluera également la possibilité que ce dernier offre une nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage comme une alternative aux ajouts au réseau qui seraient requis pour offrir le service de transport ferme à long terme.

La section (a) de l'article 15.4 est adaptée de l'ordonnance 890 en retirant la référence à l'Annexe K, puisque le Transporteur ne propose pas d'introduire une Annexe K aux *Tarifs et conditions*. De plus, le Transporteur ajoute aux sections (b) et (c) de l'article 15.4 le texte suivant: "... suite à une demande écrite du client du service de transport...", afin de préciser l'obligation du client de faire une telle demande par écrit.

L'offre du service ferme conditionnel par le Transporteur est similaire à celle qui est offerte par l'OATT 890 de la FERC. En conséquence, cela assure que les conditions de réciprocité du service de transport sont maintenues. L'offre du Transporteur permet de faire place à des transactions supplémentaires et favorise l'utilisation optimale à long terme du réseau.

Par contre, l'étude d'impact qui inclura l'étude des conditions de réseau et du nombre d'heures de limitation du service ferme est assurément plus compliquée et plus longue à réaliser, puisque le Transporteur doit s'assurer que le fait d'offrir un service de transport ferme à un client sans effectuer les ajouts au réseau qui seraient requis pour maintenir la fiabilité du réseau ne compromettra pas celle-ci. Dans son étude d'impact, le Transporteur doit donc s'assurer d'évaluer avec une précision accrue la capacité du réseau à fournir le service de transport demandé, non seulement pendant les heures de pointe du réseau, mais pendant toute la durée du service demandé, en incluant à son évaluation un facteur de risque approprié.

Impact sur le régime réglementaire et la clientèle:

Pour la clientèle, les impacts sont essentiellement de deux ordres : pour le client qui demande le service de transport ferme conditionnel, celui-ci fait face à une limite dans le service qui lui est offert. Celui-ci doit donc déterminer au préalable quel sera l'impact sur sa capacité d'effectuer ses livraisons d'électricité et sur ses revenus s'il ne dispose pas d'un service ferme en tout temps. Pour les autres clients des services de point à point, l'offre du service de point à point ferme conditionnel par le Transporteur permettrait d'accroître la puissance transportée sur le réseau en réduisant les ajouts au réseau qui sont requis, ce qui pourrait se traduire par un impact à la baisse sur les tarifs de transport.

Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif *pro forma* de la FERC

Ordonnance 890: § 986; Ordonnance 890-A: § 508-640; Ordonnance 890-B: § 124-133

Autres articles visés des *Tarifs et conditions*

La fiche 15.4 contient une explication détaillée des options de service ferme conditionnel et de nouvelle répartition.

Article 19.9

Thème	Objet de la modification
Acquisition du service de transport : délais pour études d'impact, prolongation pour commencement du service et priorité des réservations	Non-respect du délai d'exécution des études
Révision mise en place par l'ordonnance 890	
<p>La FERC estime que les transporteurs doivent respecter le délai prévu à l'OATT pour réaliser les études d'impact. Afin d'en effectuer le suivi, celle-ci demande donc aux transporteurs de lui soumettre un rapport lorsque plus de 20% des études d'impact réalisées pour des clients non affiliés au Transporteur ne sont pas complétées dans le délai prévu, pendant 2 trimestres consécutifs. Pour les trimestres suivants ceux qui ont déclenché la soumission d'un rapport à la FERC, le transporteur est alors soumis à une pénalité de 500\$ par jour de retard, si plus de 10% des études d'impact sont alors en retard. L'objectif de la FERC est que les transporteurs aient un intérêt significatif à respecter les échéanciers prévus et qu'ils allouent suffisamment de ressources humaines qualifiées et, au besoin, qu'ils engagent du personnel additionnel, pour réaliser ces études. La FERC précise également que le délai pour réaliser une étude d'impact est flexible et qu'il dépend de la complexité de l'étude à effectuer. Le transporteur n'est pas assujéti à une pénalité si la complexité de l'étude justifie un retard, ou si ce retard est causé par le client lui-même.</p>	
Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i>	
<p>19.9 Non-respect du délai d'exécution des études : <u>En vertu des articles 19.3 et 19.4, le Transporteur est tenu d'agir avec diligence pour terminer dans le délai convenu l'étude d'impact sur le réseau et les études d'avant-projet.</u></p> <p><u>(i) Le Transporteur est tenu de remettre un avis à la Régie si plus de 20 pour 100 des études d'impact sur le réseau et des études d'avant-projet qu'il a menées pour le compte de parties autres que des entités affiliées durant deux trimestres civils consécutifs n'ont pas été terminées dans le délai convenu. Cet avis doit être remis à la Régie dans un délai d'au plus trente (30) jours après la fin du trimestre civil rendant nécessaire l'émission de cet avis.</u></p> <p><u>(ii) Pour les fins du calcul de la proportion des études d'impact sur le réseau et des études d'avant-projet menées pour le compte de parties autres que des entités affiliées qui n'ont pas été terminées avant la fin du délai convenu, le Transporteur doit prendre en compte toutes les études d'impact sur le réseau et les études d'avant-projet menées pour le compte de parties autres que des entités affiliées qui ont été terminées durant le trimestre civil. Pour obtenir le pourcentage, il doit diviser le nombre des études terminées dans le délai convenu par le nombre total d'études terminées. Le Transporteur peut fournir une explication avec l'avis qu'il remet à la Régie s'il croit que des circonstances atténuantes l'ont empêché de respecter le délai d'exécution des études.</u></p>	
Description et justification de la modification	
<p>L'article 19.9 proposé reprend l'essentiel de la modification introduite par la FERC en adaptant celle-ci aux délais actuellement prévu aux <i>Tarifs et conditions</i>, pour la réalisation des études d'impact et d'avant-projet et en prévoyant la soumission d'un rapport à la Régie au lieu de la FERC. Le Transporteur ne propose pas d'appliquer la pénalité prévue à l'ordonnance 890, car celle-ci n'a aucun impact sur la disponibilité des ressources qui interviennent dans la réalisation des études d'impact.</p> <p>La proposition constitue une mesure incitative supplémentaire pour terminer les études d'impact et les études d'avant-projet dans les délais convenus. Elle accroît l'efficacité dans l'acquisition du service de transport.</p>	
Impact sur le régime réglementaire et la clientèle	
<p>Elle relève la transparence associée à la réalisation d'études pour les tiers. Par contre, la préparation des statistiques afférentes alourdit une activité pleinement maîtrisée par le Transporteur, contrairement à ce qui est observé dans plusieurs régions des États Unis, notamment en raison de l'encombrement de la liste de clients en attente d'études.</p>	

Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif *pro forma* de la FERC

Ordonnance 890: § 1340; ordonnance 890-A: § 464-486, 738-757; Ordonnance 890-B: § 88-101

Autres articles visés des *Tarifs et conditions*

Une modification similaire est proposée à l'article 32.5, quant aux études d'impact et d'avant-projet liées au service de transport en réseau intégré.

Article 23.1

Thème	Objet de la modification
Cession ou revente de capacité	Procédures de cession ou de transfert du service
Révision mise en place par l'ordonnance 890 La FERC a conclu dans l'ordonnance 890 que les méthodes existantes pour la revente de services de point à point n'étaient pas suffisantes pour permettre le développement du marché secondaire des services de transport de point à point. L'objectif de la FERC est que le développement d'un marché secondaire pour la capacité de transport constitue une solution de rechange valable au marché primaire, soit la vente des services de transport par le transporteur. Afin de faciliter le développement du marché secondaire, FERC supprime le prix plafond pour la revente par un client à un autre client pour une période expérimentale, soit jusqu'au 1 ^{er} octobre 2010, permettant ainsi aux revendeurs et acheteurs potentiels de négocier entre eux le prix de la revente. Selon FERC, cette approche permet d'allouer le service de transport au client qui le valorise le plus, donnant ainsi un signal de prix approprié pour faciliter de nouveaux investissements en transport afin de réduire la congestion sur les réseaux. La FERC limite toutefois le retrait du plafond à la revente à une période se terminant le 1 ^{er} octobre 2010, afin de pouvoir mieux évaluer les conséquences. D'autre part, FERC refuse d'appliquer aux affiliées du transporteur pour la revente des conditions différentes de celles qui s'appliquent à des tiers car cela ne ferait que limiter inutilement la fluidité du marché. FERC refuse également d'obliger les revendeurs à tenir des enchères électroniques pour la revente. Selon FERC, l'utilisation possible d'OASIS pour afficher la capacité à revendre suffit à renseigner les participants au marché sur les reventes possibles.	
Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i> 23.1 Procédures de cession ou de transfert du service : Un client du service de transport peut vendre, céder ou transférer tout ou partie de ses droits en vertu de sa convention de service, mais seulement à un autre client admissible (le cessionnaire). Le client du service de transport qui vend, cède ou transfère ses droits en vertu de sa convention de service est ci-après désigné comme étant le revendeur. Le prix versé au revendeur ne saurait excéder <u>le plus élevée des sommes-montants suivantes</u> : (i) le prix initial payé par le revendeur, (ii) le tarif maximum du Transporteur en vigueur au moment de la cession ou (iii) le coût d'opportunité du revendeur <u>plafonné au coût d'expansion du Transporteur; toutefois, pour un service fourni avant le 1^{er} octobre 2010, le prix versé au revendeur correspondra aux tarifs fixés dans la convention conclue entre le revendeur et le cessionnaire.</u> <u>Le cessionnaire doit conclure avec le Transporteur une convention de service régissant une nouvelle cession de service de transport avant la date de début du service faisant l'objet de la nouvelle cession. Le Transporteur facturera le revendeur, le cas échéant, selon les tarifs fixés dans la convention de service qu'il a conclue avec celui-ci ou dans le programme correspondant sur le site OASIS, et portera au crédit du revendeur le prix indiqué dans la convention de service conclue entre le cessionnaire et le Transporteur ou dans le programme correspondant sur le site OASIS; toutefois, ce crédit sera annulé en cas de non-paiement de la part du cessionnaire.</u> Si le cessionnaire ne demande pas de changement quant aux points de réception ou de livraison ni un changement quant aux autres termes et conditions énoncés à la convention de service initiale, le cessionnaire bénéficiera du même service que le revendeur et sa priorité de service sera la même que celle du revendeur. Un revendeur doit aviser le Transporteur dès que possible de toute cession ou de tout transfert de service mais, en tout état de cause, un avis doit être fourni avant qu'un service ne soit fourni au cessionnaire. Le cessionnaire sera assujéti à tous les termes et conditions des présentes. Si le cessionnaire demande un changement dans le service, la priorité de réservation du service sera établie par le Transporteur conformément à l'article 13.2.	
Description et justification de la modification Ces modifications permettent la suppression du prix maximum de revente des services de transport jusqu'au 1 ^{er} octobre 2010 (période expérimentale définie par la FERC). Un client peut d'ici là revendre son service de transport à un prix supérieur à son prix d'achat auprès du Transporteur. De plus, le Transporteur signera une	

nouvelle convention de service avec le client admissible et remboursera ou facturera le client original de l'écart de prix entre la vente originale et la revente.

Pendant la période expérimentale qui s'étend jusqu'au 1^{er} octobre 2010, FERC assujettit les transporteurs sous son autorité à des déclarations de renseignements supplémentaires sur la revente dans leurs rapports trimestriels.

Le développement du marché secondaire des services de transport contribue à mitiger le risque des acheteurs de transport, particulièrement ceux qui s'engagent pour une période de cinq (5) ans ou plus, en facilitant la revente au prix de marché si leurs besoins venaient à changer. De plus, la revente permet d'optimiser les capacités de transport requises par les clients, en leur permettant de racheter la capacité disponible au prix de marché, plutôt qu'en demandant un nouveau service de transport.

Le Transporteur estime devoir offrir au client du service de transport de point à point des conditions de marché comparables à celles dont ses affiliées bénéficient sur les réseaux tiers.

Impact sur le régime réglementaire et la clientèle

Le déplafonnement du prix de la revente, s'il permet d'atteindre l'objectif visé qui est de développer le marché secondaire de la capacité de transport, permet à la clientèle d'optimiser ses achats de services de transport en facilitant la revente de tout excédent possible au prix du marché. De même, tout client pourrait disposer d'une capacité disponible au prix de marché; le cessionnaire fait alors face à un coût potentiellement plus élevé, qu'il peut tout de même juger opportun eu égard aux conditions qui prévalent dans les marchés. Le Transporteur ne retire aucun bénéfice direct de la revente, mais celle-ci permet de stimuler l'utilisation du réseau par ceux qui y attribuent la plus grande valeur, une fin justifiée dans le contexte de son marché.

Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif *pro forma* de la FERC

Ordonnance 890: § 778-825; Ordonnance 890-A: § 376-433, 809

Autres articles visés des *Tarifs et conditions*

Les articles suivants des *Tarifs et conditions* sont également modifiés pour énoncer l'ensemble des règles relatives à la revente de service de transport : 23.2; 23.3 et l'appendice A-1.

Article 23.2

Thème	Objet de la modification
Cession ou revente de capacité	Limites en matière de cession ou de transfert de service
Révision mise en place par l'ordonnance 890 <p>La FERC a conclu dans l'ordonnance 890 que les méthodes existantes pour la revente de services de point à point n'étaient pas suffisantes pour permettre le développement du marché secondaire des services de transport de point à point. L'objectif de la FERC est que le développement d'un marché secondaire pour la capacité de transport constitue une solution de rechange valable au marché primaire, soit la vente des services de transport par le transporteur. Afin de faciliter le développement du marché secondaire, FERC supprime le prix plafond pour la revente par un client à un autre client pour une période expérimentale, soit jusqu'au 1^{er} octobre 2010, permettant ainsi aux revendeurs et acheteurs potentiels de négocier entre eux le prix de la revente. Selon FERC, cette approche permet d'allouer le service de transport au client qui le valorise le plus, donnant ainsi un signal de prix approprié pour faciliter de nouveaux investissements en transport afin de réduire la congestion sur les réseaux. La FERC limite toutefois le retrait du plafond à la revente à une période se terminant le 1^{er} octobre 2010, afin de pouvoir mieux évaluer les conséquences. D'autre part, FERC refuse d'appliquer aux affiliées du transporteur pour la revente des conditions différentes de celles qui s'appliquent à des tiers car cela ne ferait que limiter inutilement la fluidité du marché. FERC refuse également d'obliger les revendeurs à tenir des enchères électroniques pour la revente. Selon FERC, l'utilisation possible d'OASIS pour afficher la capacité à revendre suffit à renseigner les participants au marché sur les reventes possibles.</p>	
Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i>	
23.2 Limites en matière de cession ou de transfert de service : Si le cessionnaire demande un changement quant au(x) point(s) de réception ou de livraison ou à toute autre spécification énoncée à la convention de service initiale, le Transporteur consentira à ce changement, sous réserve des stipulations des présentes, à condition que le changement ne compromette pas l'exploitation ou la fiabilité du réseau de transport, des centrales de production ou des réseaux de distribution situés dans la zone de réglage du Transporteur. Le cessionnaire doit payer au Transporteur les frais d'exécution de toute étude d'impact sur le réseau nécessaire pour évaluer la capacité du réseau de transport à accepter le changement proposé et les coûts additionnels payables par le client qui découlent de ce changement. Le revendeur demeure responsable de l'exécution de toutes les obligations en vertu de la convention de service, sauf si les parties <u>le Transporteur et le revendeur</u> s'entendent spécifiquement sur d'autres conditions par le biais d'une modification apportée à la convention de service.	
Description et justification de la modification <p>Ces modifications permettent la suppression du prix maximum de revente des services de transport jusqu'au 1^{er} octobre 2010 (période expérimentale définie par la FERC). Un client peut d'ici là revendre son service de transport à un prix supérieur à son prix d'achat auprès du Transporteur. De plus, le Transporteur signera une nouvelle convention de service avec le client admissible et remboursera ou facturera le client original de l'écart de prix entre la vente originale et la revente.</p> <p>Pendant la période expérimentale qui s'étend jusqu'au 1^{er} octobre 2010, FERC assujettit les transporteurs sous son autorité à des déclarations de renseignements supplémentaires sur la revente dans leurs rapports trimestriels.</p> <p>L'ajout à l'article 23.2 vise à préciser que les parties qui y sont visées sont le Transporteur et le revendeur.</p> <p>Le développement du marché secondaire des services de transport contribue à mitiger le risque des acheteurs de transport, particulièrement ceux qui s'engagent pour une période de cinq (5) ans ou plus, en facilitant la</p>	

revente au prix de marché si leurs besoins venaient à changer. De plus, la revente permet d'optimiser les capacités de transport requises par les clients, en leur permettant de racheter la capacité disponible au prix de marché, plutôt qu'en demandant un nouveau service de transport.

Le Transporteur estime devoir offrir au client du service de transport de point à point des conditions de marché comparables à celles dont ses affiliées bénéficient sur les réseaux tiers.

Impact sur le régime réglementaire et la clientèle

Le déplafonnement du prix de la revente, s'il permet d'atteindre l'objectif visé qui est de développer le marché secondaire de la capacité de transport, permet à la clientèle d'optimiser ses achats de services de transport en facilitant la revente de tout excédent possible au prix du marché. De même, tout client pourrait disposer d'une capacité disponible au prix de marché; le cessionnaire fait face à un coût potentiellement plus élevé, qu'il peut tout de même juger opportun eu égard aux conditions qui prévalent dans les marchés. Le Transporteur ne retire aucun bénéfice direct de la revente, mais celle-ci permet de stimuler l'utilisation du réseau par ceux qui y attribuent la plus grande valeur, une fin justifiée dans le contexte de son marché.

Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif *pro forma* de la FERC

Ordonnance 890: § 778-825; Ordonnance 890-A: § 376-433, 809; Ordonnance 890-B: § 68-86

Autres articles visés des *Tarifs et conditions*

La fiche 23.1 contient une explication détaillée des modifications proposées aux activités de revente par les clients des services de transport achetés auprès du Transporteur. L'article 23.3 et l'appendice A-1 des *Tarifs et conditions* sont également modifiés pour énoncer l'ensemble des règles relatives à la revente de service de transport.

Article 23.3

Thème	Objet de la modification
Cession ou revente de capacité	Information sur la cession ou le transfert de service
Révision mise en place par l'ordonnance 890	
<p>La FERC a conclu dans l'ordonnance 890 que les méthodes existantes pour la revente de services de point à point n'étaient pas suffisantes pour permettre le développement du marché secondaire des services de transport de point à point. L'objectif de la FERC est que le développement d'un marché secondaire pour la capacité de transport constitue une solution de rechange valable au marché primaire, soit la vente des services de transport par le transporteur. Afin de faciliter le développement du marché secondaire, FERC supprime le prix plafond pour la revente par un client à un autre client pour une période expérimentale, soit jusqu'au 1^{er} octobre 2010, permettant ainsi aux revendeurs et acheteurs potentiels de négocier entre eux le prix de la revente. Selon FERC, cette approche permet d'allouer le service de transport au client qui le valorise le plus, donnant ainsi un signal de prix approprié pour faciliter de nouveaux investissements en transport afin de réduire la congestion sur les réseaux. La FERC limite toutefois le retrait du plafond à la revente à une période se terminant le 1^{er} octobre 2010, afin de pouvoir mieux évaluer les conséquences. D'autre part, FERC refuse d'appliquer aux affiliées du transporteur pour la revente des conditions différentes de celles qui s'appliquent à des tiers car cela ne ferait que limiter inutilement la fluidité du marché. FERC refuse également d'obliger les revendeurs à tenir des enchères électroniques pour la revente. Selon FERC, l'utilisation possible d'OASIS pour afficher la capacité à revendre suffit à renseigner les participants au marché sur les reventes possibles.</p>	
Proposition de modification aux Tarifs et conditions	
<p>23.3 Information sur la cession ou le transfert de service : Conformément à l'article 4, <u>toutes les ventes et les cessions de capacité doivent être effectuées par l'entremise du site OASIS du Transporteur, ou affichées sur celui-ci, au plus tard à la date de début du service faisant l'objet de la nouvelle cession, et elles sont assujetties à l'article 23.1.</u> Les revendeurs peuvent également se servir du site OASIS du Transporteur pour afficher la capacité de <u>transport-transfert</u> disponible pour la revente.</p>	
Description et justification de la modification	
<p>Ces modifications permettent la suppression du prix maximum de revente des services de transport jusqu'au 1^{er} octobre 2010 (période expérimentale définie par la FERC). Un client peut d'ici là revendre son service de transport à un prix supérieur à son prix d'achat auprès du Transporteur. De plus, le Transporteur signera une nouvelle convention de service avec le client admissible et remboursera ou facturera le client original de l'écart de prix entre la vente originale et la revente.</p>	
<p>Pendant la période expérimentale qui s'étend jusqu'au 1^{er} octobre 2010, FERC assujettit les transporteurs sous son autorité à des déclarations de renseignements supplémentaires sur la revente dans leurs rapports trimestriels.</p>	
<p>Cet article 23.3 prévoit l'utilisation d'OASIS pour la revente par le client de services de transport achetés auprès du Transporteur, soit pour offrir la capacité disponible à d'autres clients, soit pour afficher après le fait qu'une revente a eu lieu entre clients des services de transport. Le nouvel OASIS à être mis en service par le Transporteur disposera des modalités nécessaires à cette fin.</p>	
<p>Le développement du marché secondaire des services de transport contribue à mitiger le risque des acheteurs de transport, particulièrement ceux qui s'engagent pour une période de cinq (5) ans ou plus, en facilitant la revente au prix de marché si leurs besoins venaient à changer. De plus, la revente permet d'optimiser les capacités de transport requises par les clients, en leur permettant de racheter la capacité disponible au prix de marché, plutôt qu'en demandant un nouveau service de transport.</p>	
<p>Le Transporteur estime devoir offrir au client du service de transport de point à point des conditions de marché comparables à celles dont ses affiliées bénéficient sur les réseaux tiers.</p>	

Impact sur le régime réglementaire et la clientèle

Le déplafonnement du prix de la revente, s'il permet d'atteindre l'objectif visé qui est de développer le marché secondaire de la capacité de transport, permet à la clientèle d'optimiser ses achats de services de transport en facilitant la revente de tout excédent possible au prix du marché. De même, tout client pourrait disposer d'une capacité disponible au prix de marché; le cessionnaire fait face à un coût potentiellement plus élevé, qu'il peut tout de même juger opportun eu égard aux conditions qui prévalent dans les marchés. Le Transporteur ne retire aucun bénéfice direct de la revente, mais celle-ci permet de stimuler l'utilisation du réseau par ceux qui y attribuent la plus grande valeur, une fin justifiée dans le contexte de son marché.

Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif *pro forma* de la FERC

Ordonnance 890: § 778-825; Ordonnance 890-A: § 376-433, 809; Ordonnance 890-B: § 68-86

Autres articles visés des *Tarifs et conditions*

La fiche 23.1 contient une explication détaillée des modifications proposées aux activités de revente par les clients des services de transport achetés auprès du Transporteur. L'article 23.2 et l'appendice A-1 des *Tarifs et conditions* sont également modifiés pour énoncer l'ensemble des règles relatives à la revente de service de transport.

Article 27

Thème	Objet de la modification
Service ferme conditionnel et nouvelle répartition de la production	Rémunération du Transporteur
Révision mise en place par l'ordonnance 890	
Il s'agit d'un ajout au texte de l'article 27 visant à élargir le champ d'application d'une nouvelle répartition des ressources du Transporteur dans le cadre du service ferme conditionnel. Compte tenu que la FERC approuve l'offre des 2 options de service conditionnel et de nouvelle répartition des ressources du Transporteur comme solution de rechange ou en complément de la réalisation d'ajouts au réseau requis pour offrir le service de transport ferme, celle-ci modifie le texte de l'article 27 de façon à préciser que ces options sont offertes en complément aux ajouts au réseau pour le service de transport ferme.	
Proposition de modification aux Tarifs et conditions:	
27 Rémunération pour les coûts des ajouts au réseau et de la nouvelle répartition Dès qu'une étude d'impact sur le réseau qui est exécutée par le Transporteur en relation avec la fourniture d'un service de transport met en évidence la nécessité d'ajouts au réseau, le client du service de transport qui confirme sa demande de réaliser le projet est tenu de fournir les garanties financières demandées par le Transporteur et de payer les coûts y afférents conformément à l'Appendice J des présentes. Dès qu'une étude d'impact sur le réseau exécutée par le Transporteur met en évidence des contraintes de capacité qui peuvent être solutionnées de façon plus économique grâce à une nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur, plutôt que par des ajouts au réseau afin d'éliminer ces contraintes, le client du service de transport qui confirme sa demande de réaliser le projet est tenu au paiement des coûts de la nouvelle répartition conformément aux dispositions des présentes. L'estimé des frais relatifs aux ajouts au réseau qui seront facturés au client du service de transport en vertu des présentes seront précisés dans la Convention de service, ou à l'Entente de raccordement de centrale, selon le cas, avant le début du service.	
Description et justification de la modification:	
Les modifications à l'article 27 visent à élargir le champ d'application de la nouvelle répartition des ressources du Transporteur dans le cadre du service ferme conditionnel, en éliminant la référence à l'économie comme seule raison d'offrir la nouvelle répartition des ressources et en éliminant la stricte alternative de la nouvelle répartition des ressources aux ajouts au réseau, qui peuvent, dans certains cas, être un complément l'un à l'autre.	
Impact sur le régime réglementaire et la clientèle	
Pour la clientèle, les impacts sont essentiellement de deux ordres : pour le client qui demande le service de transport ferme conditionnel, celui-ci fait face à une limite dans le service qui lui est offert. Celui-ci doit donc déterminer au préalable quel sera l'impact sur sa capacité d'effectuer ses livraisons d'électricité et sur ses revenus s'il ne dispose pas d'un service ferme en tout temps. Pour les autres clients des services de point à point, l'offre du service de point à point ferme conditionnel par le Transporteur permettrait d'accroître la puissance transportée sur le réseau en réduisant les ajouts au réseau qui sont requis, ce qui pourrait se traduire par un impact à la baisse sur les tarifs de transport.	
Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif <i>pro forma</i> de la FERC	
Ordonnance 890: § 73-78, 812; Ordonnance 890-A: § 507-640; Ordonnance 890-B: § 116-155	
Autres articles visés des Tarifs et conditions	
La fiche 15.4 contient une explication détaillée des options de service ferme conditionnel et de nouvelle répartition.	

Article 28.4

Thème	Objet de la modification
Service secondaire	Service secondaire - client en réseau intégré
Révision mise en place par l'ordonnance 890 La FERC a conclu dans l'ordonnance 890 que certaines précisions sur l'utilisation du service secondaire par un client du réseau intégré étaient nécessaires pour une meilleure application par les parties concernées des dispositions prévues.	
Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i> 28.4 Service secondaire : Le client du réseau intégré peut utiliser le réseau de transport du Transporteur pour livrer de l'énergie à ses charges en réseau à partir de ressources qui n'ont pas été désignées en tant que ressources en réseau. Cette énergie sera transportée, selon la disponibilité, sans frais additionnels. <u>Le service secondaire n'exigera pas la présentation d'une demande de service de transport en réseau intégré en vertu des présentes. Toutefois, toutes les autres exigences prévues à la Partie III des présentes (sauf celles qui sont liées aux tarifs de transport) s'appliqueront au service secondaire.</u> Les livraisons à partir de ressources autres que les ressources en réseau auront une priorité supérieure à celle de tout service de transport non ferme de point à point en vertu de la Partie II des présentes.	
Description et justification de la modification Cette modification précise que le client du service en réseau intégré n'a pas à soumettre une nouvelle demande de service au Transporteur lorsqu'il désire utiliser le service en réseau intégré pour l'utilisation de ressources non désignées. Elle précise également que les autres dispositions de la Partie III s'appliquent au service secondaire, sauf les tarifs. Cette précision est conforme à la pratique actuelle du Transporteur.	
Impact sur le régime réglementaire et la clientèle La proposition clarifie les droits et obligations du client du service de transport en réseau intégré.	
Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif <i>pro forma</i> de la FERC Ordonnance 890: § 1604, 1592 & suivantes	
Autres articles visés des <i>Tarifs et conditions</i> Par transposition à la Partie IV concernant le service de transport pour l'alimentation de la charge locale, une modification correspondante a été apportée à l'article 36.3.	

Article 28.6

Thème	Objet de la modification
Pénalités liées à l'exploitation : pénalités pour utilisation du réseau sans réservation ou au-delà de la capacité réservée	Restrictions relatives à l'utilisation du service pour le client en réseau intégré
Révision mise en place par l'ordonnance 890:	
La FERC indique dans l'ordonnance 890 que le transporteur doit préciser à l'article 28.6 quels frais et pénalités s'appliquent lorsque le client en réseau intégré utilise ce service ou qu'il utilise le service secondaire prévu à l'article 28.4 pour effectuer des ventes qui ne servent pas à alimenter sa charge en réseau intégré.	
Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i>:	
28.6 Restrictions relatives à l'utilisation du service : Le client du réseau intégré ne peut utiliser le service de transport en réseau intégré pour (i) vendre de la puissance et de l'énergie à des charges non désignées ou (ii) fournir directement ou indirectement un service de transport à un tiers. Tous les clients du réseau intégré qui utilisent le service de transport en réseau intégré doivent utiliser le service de transport de point à point prévu à la Partie II des présentes pour les ventes à un tiers nécessitant l'utilisation du réseau de transport du Transporteur. Advenant le cas où un client du réseau intégré utilise le service de transport en réseau intégré ou le service secondaire prévu à l'article 28.4 pour faciliter une vente de gros de ressources qui ne serviront pas à alimenter sa charge en réseau intégré, les dispositions de l'article 13.7 d) s'appliqueront.	
Description et justification de la modification:	
Le Transporteur propose un texte qui indique précisément les conditions qui s'appliquent lorsqu'un client du service en réseau intégré utilise le réseau du Transporteur pour effectuer des ventes qui ne servent pas à alimenter ses charges en réseau intégré. Ce sont alors les dispositions de l'article 13.7 d) qui s'appliquent, à savoir que le client doit réserver un service de point à point pour la totalité de ses livraisons qui ne servent pas à alimenter ses charges en réseau intégré et, advenant le cas où le client ne fait pas les réservations de point à point appropriées au préalable, celui-ci doit payer au Transporteur la pénalité de 50% en sus du tarif de transport de point à point applicable, soit 150% de celui-ci.	
Cet ajout précise les conditions applicables aux clients du service en réseau intégré lorsqu'il utilise le réseau du Transporteur pour alimenter des charges autres que ses charges en réseau.	
La nécessité de réservations précises favorise, de l'avis du Transporteur, l'utilisation efficiente de son réseau. Une plus grande précision de l'utilisation du réseau permet à un plus grand nombre de clients d'y accéder. Par surcroît, le Transporteur juge important de traiter, en termes exprès, toutes les catégories de clients équitablement.	
Impact sur le régime réglementaire et la clientèle:	
La proposition ne comporte pas d'impact réel sur le régime réglementaire.	
Outre les avantages pour la clientèle exposés ci-dessus, la proposition permet d'éviter les conflits d'interprétation lorsqu'un client du service en réseau intégré utilise le réseau du Transporteur à des fins autres que pour alimenter ses charges en réseau.	
Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif <i>pro forma</i> de la FERC	
Ordonnance 890: § 1340, 1592 & suivants	
Autres articles visés des <i>Tarifs et conditions</i>	
Par transposition à la Partie IV concernant le service de transport pour l'alimentation de la charge locale, une modification correspondante a été apportée à l'article 36.5.	

Article 29.2

Thème	Objet de la modification
Désignation des ressources en réseau, justification et suppression	Procédures de demande – Partie III
<p>Révision mise en place par l'ordonnance 890</p> <p>L'ordonnance 890 clarifie certains aspects concernant la désignation et la suppression de la désignation des ressources du client en réseau intégré via le système OASIS du Transporteur, le type d'ententes contractuelles qui sont éligibles en tant que ressources désignées et les responsabilités du transporteur concernant la validation des ressources désignées du client en réseau intégré. De plus, l'ordonnance 890 précise de façon spécifique les informations que doit fournir le client du service en réseau intégré selon qu'il s'agit de ressources en réseau ou de ressources hors réseau.</p> <p>L'ordonnance 890 précise également les conditions auxquelles doivent satisfaire les ressources du client, à savoir que le client doit fournir une attestation que ces ressources sont achetées ou possédées par le client en réseau intégré et que celles-ci n'incluent aucune ressource ou partie de ressource faisant l'objet d'un engagement pour vente à un tiers pour alimenter une charge non désignée ou ne pouvant servir à alimenter la charge en réseau du client sur une base non interruptible. Le transporteur doit également fournir une telle attestation lors de la désignation des ressources en réseau pour alimenter ses propres charges.</p> <p>Également, l'ordonnance 890 précise que la désignation de nouvelles ressources du client en réseau intégré, ainsi que la dé-désignation, permanente ou temporaire de ressources du client doit se faire via le système OASIS du Transporteur. Les mécanismes pour ce faire seront d'ailleurs intégrés aux pratiques commerciales de NAESB et au nouvel OASIS du Transporteur, lorsque celui-ci sera en fonction en 2009.</p> <p>L'ordonnance 890 prévoit également dans le cas de la désignation d'une ressource hors réseau que le transporteur doit vérifier que les ententes de transport de la ressource sur un réseau de transport tiers soient fermes, mais que le transporteur n'est pas responsable de vérifier que les centrales et les contrats d'achat d'électricité du client satisfont les exigences des articles 30.1 et 30.7 de l'OATT, puisque cela amènerait les transporteurs à devoir interpréter ces contrats et à accepter ou refuser la désignations de ressources du client en réseau intégré sur la base de ces interprétations. Selon la FERC, cette responsabilité lui revient.</p>	
<p>Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i>:</p> <p>29.2 Procédures de demande : Le client admissible qui demande un service en vertu de la Partie III des présentes doit présenter une demande, accompagnée d'un dépôt se rapprochant du prix d'un mois de service, au Transporteur le plus tôt possible avant le mois où le service doit commencer. À moins qu'elles ne soient assujetties aux procédures décrites à l'article 2, les demandes complètes de service de transport en réseau intégré se verront attribuer une priorité en fonction de la date et de l'heure de leur réception, la demande reçue le plus tôt ayant toute priorité. Les demandes doivent être soumises en inscrivant les renseignements énumérés ci-après sur le site OASIS du Transporteur. Cette méthode permettra d'obtenir un dossier horodaté pour établir la priorité de la demande.</p> <p>Une demande complète doit fournir tous les renseignements prévus aux décisions, ordonnances et règlements de la Régie, y compris, mais sans s'y limiter, ce qui suit :</p> <ul style="list-style-type: none">(i) l'identité, l'adresse, le numéro de téléphone et le numéro de télécopieur de la partie qui demande le service;(ii) une déclaration selon laquelle la partie qui demande le service est ou sera au début du service un client admissible en vertu des présentes;(iii) une description de la charge en réseau à chaque point de livraison. Cette description doit identifier et fournir séparément la meilleure estimation par le client admissible des charges totales à alimenter à chaque niveau de tension de transport, de même que des charges à alimenter à partir de chaque poste du Transporteur au même niveau de tension de transport. La description doit comprendre des prévisions sur dix (10) ans de la charge et des ressources nécessaires en été et en hiver à compter de la première année suivant le commencement prévu du service;	

(iv) le niveau et la localisation des charges interruptibles, s'il en est, comprises dans la charge en réseau. Cette information doit inclure les besoins de puissance estivale et hivernale de chaque charge interruptible (comme si elle n'était pas interruptible), la partie de la charge qui est susceptible d'interruption, les conditions auxquelles une interruption peut être mise en œuvre et les limites, s'il en est, applicables à la quantité et à la fréquence des interruptions. Le client admissible doit indiquer la quantité de charge de ses clients interruptibles (s'il en est) incluse dans les prévisions de charge sur 10 ans fournies en réponse au point (iii) ci-dessus;

(v) une description des ressources en réseau (actuelles et prévues sur 10 ans). Cette description doit, devant inclure ~~dans le cas de~~ pour chaque ressource en réseau :

- la taille du groupe et la puissance provenant de ce groupe qui doit être désignée en tant que ressource en réseau, ainsi que toute centrale pouvant servir à alimenter une ressource en réseau
- la puissance réactive (production et absorption) de tous les alternateurs
- les restrictions d'exploitation
- les périodes d'exploitation limitée, s'il en est, pendant toute l'année
- les programmes d'entretien
- le niveau de production minimum du groupe
- le niveau d'exploitation normal du groupe
- toute désignation de groupe dont la production doit être maintenue pour des raisons de fiabilité du réseau ou pour des raisons contractuelles
- la liste des moyens de gestion pour la nouvelle répartition
- les ententes régissant la vente et la livraison de puissance à un tiers à partir des installations de production situées dans la zone de réglage du Transporteur, lorsqu'une partie seulement de la production du groupe est désignée en tant que ressource en réseau;

~~la description de la puissance achetée qui est désignée comme ressource en réseau, y compris la source d'approvisionnement, la localisation de la zone de réglage, les ententes de transport et le(s) point(s) de réception au réseau de transport du Transporteur;~~ Cette description doit inclure pour chaque ressource hors réseau :

- l'identification de la ressource désignée comme ressource hors réseau
- la quantité de puissance à laquelle a droit le client
- l'identification de la zone de réglage d'où proviendra la puissance
- le(s) point(s) de livraison vers le réseau de transport du Transporteur
- les ententes de transport dans les réseaux de transport externes
- les restrictions d'exploitation, le cas échéant
 - les périodes d'exploitation limitée, s'il en est, pendant toute l'année
 - les programmes d'entretien
 - le niveau de production minimum du groupe
 - le niveau d'exploitation normal du groupe
 - toute désignation de groupe dont la production doit être maintenue pour des raisons de fiabilité du réseau ou pour des raisons contractuelles

• les coûts de production variables approximatifs (\$/MWh) aux fins des calculs relatifs à la nouvelle répartition;

(vi) une description du réseau de transport du client admissible

- les données sur l'écoulement de puissance et la stabilité, comme les composantes actives et réactives de la charge, les lignes, les transformateurs, les condensateurs et inductances shunt et le type de charge, y compris la capacité nominale normale et d'urgence de tous les équipements de transport dans un format d'écoulement de puissance compatible avec celui utilisé par le Transporteur
- les restrictions d'exploitation nécessaires à la fiabilité
- les instructions d'exploitation employées par les exploitants du réseau
- les restrictions contractuelles ou les engagements relatifs à l'utilisation du réseau de transport du client admissible, sauf les charges et ressources en réseau du client admissible
- la localisation des ressources en réseau décrites au point (v) ci-dessus
- des prévisions sur 10 ans des ajouts au réseau
- des cartes du réseau de transport comprenant les ajouts au réseau proposés
- les capacités nominales thermiques des interconnexions entre la zone de réglage du client admissible et les autres zones de contrôle; **et**

(vii) la date du début du service et la durée du service de transport en réseau intégré demandé. La durée minimale du service de transport en réseau intégré est d'un an; **et**

(viii) une déclaration signée par le représentant autorisé ou le mandataire du client du réseau intégré attestant

que toutes les ressources en réseau énumérées à l'article 29.2(v) satisfont aux conditions suivantes : (1) le client du réseau intégré possède la ressource, s'est engagé à acheter la production conformément à un contrat signé ou s'est engagé à acheter la production lorsque la signature d'un contrat est conditionnelle à la disponibilité du service de transport prévu à la Partie III des présentes; (2) les ressources en réseau n'incluent aucune des ressources, ou partie des ressources, qui font l'objet d'un engagement pour une vente à un tiers d'une charge non désignée ou qui ne peuvent autrement servir à alimenter la charge en réseau du client du réseau intégré sur une base non interruptible, sauf aux fins de remplir ses obligations en vertu d'un programme de partage des réserves.

À moins que les parties ne conviennent de délais différents, le Transporteur doit accuser réception de la demande dans les dix (10) jours suivant sa réception. Cet accusé de réception doit inclure une date à laquelle une réponse, y compris une convention de service, sera transmise au client admissible. Si une demande ne répond pas aux exigences formulées au présent article, le Transporteur doit en aviser le client admissible qui demande le service dans les quinze (15) jours suivant la réception de la demande et préciser les motifs de ce défaut. Dans la mesure du possible, le Transporteur tentera de corriger les insuffisances de la demande par des communications informelles avec le client admissible. Si ces efforts n'aboutissent pas, le Transporteur retournera la demande sans que le client admissible perde pour autant le droit de présenter une demande nouvelle ou révisée qui soit entièrement conforme aux exigences du présent article. Le client admissible se verra attribuer une nouvelle priorité conforme à la date de la demande nouvelle ou révisée. Le Transporteur traitera ces renseignements conformément au Code de conduite du Transporteur.

Description et justification de la modification

À l'exception de la section (ix) de l'article 29.2 de l'OATT découlant de l'ordonnance 890, le Transporteur propose d'introduire aux *Tarifs et conditions* les modifications apportées par la FERC à son OATT pour le service en réseau intégré concernant la désignation des ressources du client. Le Transporteur n'a actuellement aucun client en réseau intégré, toutefois, il propose de modifier la Partie IV des *Tarifs et conditions* concernant les ressources désignées de façon similaire aux modifications proposées pour la Partie III.

Les éléments apportés par la FERC à l'OATT permettent de préciser comment le client doit effectuer la désignation et la suppression de la désignation de ses ressources et elle demande aux transporteurs d'adapter leur OASIS en conséquence.

La proposition du Transporteur accroît la transparence et réduit par conséquent les occasions de discrimination. Les modifications accroissent la précision du calcul de la capacité de transfert disponible, qui reflétera notamment la désignation de ressources hors réseau et les suppressions temporaires.

Impact sur le régime réglementaire et la clientèle

L'application des modifications proposées aura pour effet de mieux informer l'ensemble de la clientèle du Transporteur concernant les ressources désignées pour alimenter les charges des clients en réseau intégré. La suppression temporaire de toute désignation de ressource en réseau offre plus de flexibilité au client. Concernant la validation des ressources désignées par les clients du Transporteur pour approvisionner les marchés au Québec, il s'agit déjà d'une responsabilité exercée par la Régie en vertu de l'article 72 de la Loi sur la Régie de l'énergie. Les modifications apportées par l'ordonnance 890 n'ont donc aucun effet à ce chapitre.

Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif *pro forma* de la FERC

Ordonnance 890: § 1474, 1432 & suivants; Ordonnance 890-A: § 821 & suivants; Ordonnance 890-B: § 162 & suivants.

Autres articles visés des *Tarifs et conditions*

Les articles suivants des *Tarifs et conditions* sont également modifiés pour énoncer l'ensemble des modifications aux règles applicables à la désignation des ressources du client en réseau intégré : 30.1, 30.2, 30.3 et 30.4; alors que les articles 37.1; 38.1; 38.2; 38.3 et 38.5 sont modifiés de façon similaire pour la désignation des ressources par le Distributeur.

Article 30.1

Thème	Objet de la modification
Désignation des ressources en réseau, justification et suppression	Désignation des ressources en réseau
Révision mise en place par l'ordonnance 890	
<p>Dans l'ordonnance 890-B, la FERC ajoute une précision à l'article 30.1, à l'effet qu'une ressource désignée peut servir à remplir les obligations d'un fournisseur du client en réseau intégré, même quand cette ressource peut servir à remplir les obligations du fournisseur en vertu d'un programme de partage de réserves avec un réseau voisin.</p>	
Proposition de modification aux Tarifs et conditions	
<p>30.1 Désignation des ressources en réseau : Les ressources en réseau comprennent toute la production possédée ou achetée par le client du réseau intégré qui est désignée comme devant alimenter la charge en réseau en vertu des présentes. Les ressources en réseau ne peuvent inclure les ressources, ou toute partie des ressources, qui font l'objet d'un engagement pour une vente à un tiers d'une charge non désignée ou qui ne peuvent autrement servir à alimenter la charge en réseau du client du réseau intégré sur une base non interrompible, <u>sauf aux fins de remplir ses obligations en vertu d'un programme de partage des réserves</u>. Les ressources possédées ou achetées qui alimentaient les charges du client du réseau intégré aux termes d'ententes fermes conclues jusqu'à la date du début du service, inclusivement, seront initialement désignées en tant que ressources en réseau tant que le client du réseau intégré ne modifiera pas leur désignation.</p>	
Description et justification de la modification	
<p>Le Transporteur apporte à l'article 30.1 une modification identique à celle proposée par la FERC.</p> <p>Cet élément précise qu'une ressource désignée peut également servir aux fins du partage des réserves avec un réseau voisin, ce qui réciproquement, permet également à une ressource désignée par un réseau voisin, de servir aux fins d'un programme de partage des réserves avec le Transporteur.</p>	
Impact sur le régime réglementaire et la clientèle	
<p>Ceci permet aux réseaux de partager des réserves entre eux de façon économique et fiable.</p>	
Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif <i>pro forma</i> de la FERC	
<p>Ordonnance 890-B: § 215</p>	
Autres articles visés des Tarifs et conditions	
<p>La fiche 29.2 contient une description détaillée des modifications proposées au processus de désignation des ressources du client en réseau intégré.</p>	

Article 30.2

Thème Désignation des ressources en réseau, justification et suppression	Objet de la modification Désignation de nouvelles ressources en réseau
Révision mise en place par l'ordonnance 890 L'article 30.2 précise la procédure de désignation d'une nouvelle ressource en réseau du client en réseau intégré.	
Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i> 30.2 Désignation de nouvelles ressources en réseau : Le client du réseau intégré peut désigner une nouvelle ressource en réseau en donnant au Transporteur un préavis en ce sens le plus tôt possible. La désignation d'une nouvelle ressource en réseau doit être faite <u>par l'entremise du site OASIS du Transporteur</u> au moyen d'une demande de modification du service dans le cadre d'une demande prévue à l'article 29. <u>Cette demande doit comprendre une déclaration attestant que la nouvelle ressource en réseau satisfait aux conditions suivantes : (1) le client du réseau intégré possède la ressource, s'est engagé à acheter la production conformément à un contrat signé ou s'est engagé à acheter la production lorsque la signature d'un contrat est conditionnelle à la disponibilité du service de transport prévu à la Partie III des présentes; (2) les ressources en réseau n'incluent aucune des ressources, ou partie des ressources, qui font l'objet d'un engagement pour une vente à un tiers d'une charge non désignée ou qui ne peuvent autrement servir à alimenter la charge en réseau du client du réseau intégré sur une base non interruptible, sauf aux fins de remplir ses obligations en vertu d'un programme de partage des réserves. La demande du client du réseau intégré sera considérée inadéquate si elle ne comprend pas cette déclaration, et le Transporteur prendra alors les mesures relatives aux demandes inadéquates qui sont énoncées à l'article 29.2 des présentes.</u>	
Description et justification de la modification L'article 30.2, qui s'applique au client qui reçoit déjà le service en réseau intégré pour la désignation d'une nouvelle ressource en réseau, complète l'article 29.2, lequel s'applique à la demande initiale du client en réseau intégré. Les éléments apportés par la FERC à l'OATT permettent de préciser comment le client doit effectuer la désignation de ses ressources et elle demande aux transporteurs d'adapter leur OASIS en conséquence.	
Impact sur le régime réglementaire et la clientèle L'application des modifications proposées aura pour effet de mieux informer l'ensemble de la clientèle du Transporteur concernant les ressources désignées pour alimenter les charges des clients en réseau intégré. Concernant la validation des ressources désignées par les clients du Transporteur pour approvisionner les marchés au Québec, il s'agit déjà d'une responsabilité exercée par la Régie en vertu de l'article 72 de la <u>Loi sur la Régie de l'énergie</u> . Les modifications apportées par l'ordonnance 890 n'ont donc aucun effet à ce chapitre.	
Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif <i>pro forma</i> de la FERC Ordonnance 890: § 1474, 1432 & suivants; Ordonnance 890-A: § 821 & suivants; Ordonnance 890-B: § 162 & suivants.	
Autres articles visés des <i>Tarifs et conditions</i> La fiche 29.2 contient une description détaillée des modifications proposées au processus de désignation des ressources du client en réseau intégré.	

Article 30.3

Thème	Objet de la modification
Désignation des ressources en réseau, justification et suppression	Suppression des ressources en réseau
<p>Révision mise en place par l'ordonnance 890:</p> <p>Dans l'ordonnance 890, la FERC précise que le client du service en réseau intégré peut soumettre concurremment une demande de suppression de désignation d'une ressource et désigner de nouveau cette même ressource à une date ultérieure. Lors de la suppression temporaire d'une ressource, la capacité de transfert disponible affichée sur OASIS doit être modifiée pour en tenir compte pendant la période considérée. La FERC a demandé aux transporteurs de développer, avec l'aide de NAESB, un protocole d'affaires pour développer une fonctionnalité à cette fin sur OASIS, en y incluant le traitement simultané de toute demande de service de transport qui est relié à la demande de suppression temporaire d'une ressource du client en réseau intégré et qui doit être traitée concurremment.</p>	
<p>Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i>:</p> <p>30.3 Suppression des ressources en réseau : Le client du réseau intégré peut mettre fin à tout moment à la désignation de tout ou partie d'une ressource de production en tant que ressource en réseau, mais il doit en aviser le Transporteur <u>par l'entremise du site OASIS</u> dès qu'il lui est raisonnablement possible de le faire, <u>mais au plus tard à l'expiration du délai de programmation du service de transport ferme pour la période de suppression. Les demandes de suppression de ressources en réseau doivent être soumises sur le site OASIS, et indiquer si elles visent une suppression indéfinie ou temporaire. Une demande de suppression indéfinie de ressources en réseau doit spécifier la date et l'heure de l'entrée en vigueur de la suppression ainsi que l'identité et la capacité des ressources ou de la partie des ressources qui doivent être supprimées indéfiniment. Une demande de suppression temporaire de ressources en réseau doit comprendre les renseignements suivants :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <u>(i) date et heure d'entrée en vigueur de la suppression temporaire;</u> <u>(ii) date et heure d'entrée en vigueur du rétablissement de la désignation, après la période de suppression temporaire;</u> <u>(iii) identité et capacité des ressources ou de la partie des ressources devant être supprimées temporairement;</u> <u>(iv) description des ressources et attestation du rétablissement de leur désignation, après la période de suppression temporaire, conformément à l'article 30.2; et</u> <u>(v) identification des demandes de service de transport connexes devant être évaluées en même temps que la demande de suppression temporaire afin que ces demandes de service et la demande de suppression puissent toutes faire l'objet d'une seule demande autorisée ou rejetée. L'évaluation des demandes de service de transport connexes doit prendre en compte la suppression des ressources en réseau visées en (iii) ainsi que toutes les demandes de service de transport concurrentes ayant une priorité supérieure.</u> <p><u>Dans le cadre d'une suppression temporaire, le client du réseau intégré peut seulement rétablir la désignation d'une ressource, ou d'une partie de ressource, qui était initialement désignée. Les demandes concernant la désignation d'une ressource différente et/ou d'une ressource dont la capacité a été augmentée seront considérées inadéquates et le Transporteur prendra alors les mesures relatives aux demandes inadéquates qui sont énoncées à l'article 29.2 des présentes.</u></p>	
<p>Description et justification de la modification:</p> <p>Le Transporteur apporte à l'article 30.3 une modification identique à celle proposée par la FERC. Cette modification proposée apporte plus de transparence et de flexibilité au client du service en réseau intégré dans la suppression temporaire d'une ressource.</p> <p>Conformément au souhait de la FERC, les fonctionnalités requises sont prévues dans les règles de NAESB et seront intégrées au nouvel OASIS en préparation du Transporteur . Ceci apportera une transparence et souplesse accrue au processus de désignation des ressources du client en réseau intégré, ainsi qu'une meilleure précision dans le calcul de la capacité de transfert disponible lorsque les ressources désignées sont hors réseau ou autrement affectent le calcul de cette capacité.</p>	

Impact sur le régime réglementaire et la clientèle

La clientèle bénéficiera d'une précision accrue dans l'affichage de la capacité de transfert disponible car la désignation et la suppression de la désignation des ressources du client en réseau intégré y seront prévues.

Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif *pro forma* de la FERC

Ordonnance 890: § 1539, 1432 & suivants; Ordonnance 890-A: § 821 & suivants; Ordonnance 890-B: § 162 & suivants.

Autres articles visés des *Tarifs et conditions*

La fiche 29.2 contient une description détaillée des modifications proposées au processus de désignation des ressources du client en réseau intégré.

Article 30.4

Thème	Objet de la modification
Désignation des ressources en réseau, justification et suppression	Exploitation des ressources en réseau
Révision mise en place par l'ordonnance 890	
<p>Cet article vise à préciser les limites du client en réseau intégré dans l'exploitation de ses ressources désignées, afin que le client effectue des réservations de point à point en vertu de la Partie II de l'OATT lorsque ses ventes excèdent la somme de sa charge en réseau désignée, plus les pertes et plus les ventes de puissance dans le cadre d'un programme de partage de réserve, ainsi que les ventes interruptibles à ses charges désignées. De plus, la FERC précise que le transporteur doit préciser dans son OATT les conditions qui s'appliquent lorsque le programme soumis par le client en réseau intégré excède la capacité d'une ressource désignée qui n'est pas reliée physiquement au réseau du transporteur. Dans le cas des <i>Tarifs et conditions</i>, le Transporteur propose que les dispositions de l'article 13.7 d) s'appliquent dans ce cas, à savoir que si le client livre plus sur le réseau que sa capacité réservée en service de point à point ferme, la capacité excédentaire sera facturée à 150% du tarif applicable.</p>	
Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i>	
<p>30.4 Exploitation des ressources en réseau : Le client du réseau intégré ne peut exploiter ses ressources en réseau désignées situées dans sa zone de réglage ou dans celle du Transporteur de manière à ce que la production de ces installations dépasse sa charge en réseau désignée <u>plus les ventes de service de transport non ferme réalisées en vertu de la Partie II des présentes, plus les pertes, plus les ventes de puissance réalisées dans le cadre d'un programme de partage des réserves, plus les ventes pouvant être interrompues sans pénalité qui alimentent des charges désignées du réseau intégré. Cette restriction ne s'appliquera pas aux changements apportés à l'exploitation des ressources en réseau d'un client du service de transport à la demande du Transporteur pour répondre à une urgence ou à une autre condition imprévue qui pourrait compromettre ou altérer la fiabilité du réseau de transport. Pour toutes les ressources en réseau qui ne sont pas reliées physiquement au réseau de transport du Transporteur, le client du réseau intégré ne peut programmer une livraison d'énergie qui dépasse la capacité de ces ressources, tel qu'il est stipulé dans la demande du client du réseau intégré en vertu de l'article 29, sauf si le client du réseau intégré peut assurer cette livraison à l'intérieur du réseau de transport du Transporteur en obtenant un service de transport de point à point ou en utilisant un service secondaire en vertu de l'article 28.4. Si le programme d'un client du réseau intégré au point de livraison pour une ressource en réseau qui n'est pas reliée physiquement au réseau de transport du Transporteur dépasse la capacité désignée pour cette ressource, à l'exclusion de l'énergie livrée au moyen d'un service secondaire ou d'un service de transport de point à point, les dispositions de l'article 13.7 d) s'appliqueront.</u></p>	
Description et justification de la modification	
<p>Le Transporteur apporte à l'article 30.4 des précisions identiques à celles apportées par la FERC à la définition des ventes excédant ses charges désignées et autres charges admissibles. De plus, le Transporteur précise les conditions qui s'appliquent dans le cas où un tel excédent subsiste.</p>	
<p>Les modifications proposées apportent une meilleure précision pour établir les ventes du client en réseau intégré pour lesquelles celui-ci doit effectuer des réservations de point à point, ainsi que des pénalités qui s'appliquent éventuellement.</p>	
Impact sur le régime réglementaire et la clientèle	
<p>Ces précisions apportent plus de clarté quant aux ventes du client en réseau intégré qui nécessitent des réservations de point à point et des conséquences qui s'appliquent si les réservations de point à point requises du client sont insuffisantes.</p>	

Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif *pro forma* de la FERC

Ordonnance 890: § 834, 1432 & suivants; Ordonnance 890-A: § 821 & suivants; Ordonnance 890-B: § 162 & suivants.

Autres articles visés des *Tarifs et conditions*

La fiche 29.2 contient une description détaillée des modifications proposées au processus de désignation des ressources du client en réseau intégré. La fiche 28.6 précise les restrictions relatives à l'utilisation du service de transport en réseau intégré.

Article 30.9

Thème	Objet de la modification
Crédits pour clients du service en réseau intégré propriétaires d'installations de transport	Installations de transport appartenant au client du service en réseau intégré
Révision mise en place par l'ordonnance 890	
La FERC a conclu dans l'ordonnance 890 que des précisions sur le crédit relatif aux ajouts aux installations d'un client en réseau intégré étaient nécessaires afin de préciser que le client aura droit un crédit seulement si le coût annuel de telles installations pouvait être inclus dans les revenus annuels du Transporteur si elles appartenaient à ce dernier.	
Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i>	
30.9 Installations de transport appartenant au client du réseau intégré : Le client du réseau intégré auquel appartiennent des installations de transport existantes qui sont intégrées au réseau de transport du Transporteur peut avoir droit à une rémunération versée au moyen d'un crédit sur les sommes qui lui sont facturées ou suivant toute autre méthode. Pour recevoir cette rémunération, le client du réseau intégré doit démontrer que ses installations de transport sont intégrées à la planification et à l'exploitation du Transporteur afin de desservir tous ses clients qui lui achètent de l'électricité ou un service de transport. Dans le cas des installations construites ajoutées par le client du réseau intégré après la date du début du service en vertu de la Partie III des présentes, le client du réseau intégré recevra un crédit pour ces installations de transport ajoutées lorsque si ces installations <u>sont intégrées à l'exploitation des installations du Transporteur; toutefois, les installations de transport du client du réseau intégré sont présumées intégrées si ces dernières, si elles appartenaient au Transporteur, pouvaient être incluses dans les revenus requis annuels de celui-ci indiqués à l'appendice H des présentes.</u> planifiées en commun et installées en collaboration avec le Transporteur. Le mode de calcul du crédit <u>en vertu du présent article</u> doit être déterminé dans la convention de service du client du réseau intégré ou dans une autre convention conclue entre les parties.	
Description et justification de la modification	
Cette modification précise que pour octroyer un crédit au client en réseau intégré pour des installations de transport qu'il construit sur son propre réseau, ces installations devraient être éligibles à faire partie des actifs du Transporteur si elles appartenaient à ce dernier.	
Impact sur le régime réglementaire et la clientèle	
La proposition n'a à l'heure actuelle pas d'impact sur le régime réglementaire. Elle offre toutefois plus de certitude quant aux droits du client en réseau intégré qui ajoute des installations de transport à son réseau.	
Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif <i>pro forma</i> de la FERC	
Ordonnance 890: § 729 & suivants; Ordonnance 890-A: § 334 & suivants; Ordonnance 890-B: § 46 & suivants.	
Autres articles visés des <i>Tarifs et conditions</i>	
Sans objet.	

Article 32.3

Thème	Objet de la modification
Nouvelle répartition de la production	Étude d'impact
Révision mise en place par l'ordonnance 890 <p>Lorsqu'une étude d'impact sur le réseau est requise pour le client du service en réseau intégré, l'offre de nouvelle répartition des ressources ou d'installation de dispositif automatique de réduction du service nécessite que ces options soient prises en compte dans l'étude effectuée par le Transporteur. L'article 32.3 précise les informations additionnelles doit contenir l'étude d'impact lorsque l'étude de ces 2 options est requise par le client du service en réseau intégré. Ces options offrent au client du service en réseau intégré un service comparable à celui accessible au Transporteur pour alimenter ses propres charges.</p> <p>Les modifications proposées par le Transporteur contiennent les différences suivantes par rapport à celles contenues dans l'ordonnance 890:</p> <ul style="list-style-type: none">- retrait de l'expression: « flowgate », puisque ce concept ne s'applique pas au réseau du Transporteur qui n'est pas synchronisé aux réseaux voisins;- retrait de l'expression: « Direct Assignment Facilities », puisque la notion d'installations d'attribution particulière a été abolie par la Régie dans sa décision D-2002-95 (Référence: D-2002-95, pp. 299-300).	
Proposition de modification aux Tarifs et conditions	
32.3 Procédures d'étude d'impact sur le réseau : Dès la réception d'une convention d'étude d'impact sur le réseau signée et des données techniques requises, le Transporteur agira avec diligence pour terminer l'étude d'impact sur le réseau dans un délai de cent vingt (120) jours, sauf dans le cas d'une étude qui nécessite un délai additionnel, lequel sera précisé au client. L'étude d'impact sur le réseau doit identifier (1) toutes les limitations contraintes du réseau <u>de façon spécifique pour chaque élément de transport, (2) et les options concernant une nouvelle répartition, (à la demande d'un client admissible), y compris, dans la mesure du possible, le coût estimé d'une nouvelle répartition, (3) les options concernant l'installation de dispositifs automatiques de réduction du service (à la demande d'un client admissible) et (4) ou les ajouts supplémentaires au réseau qui sont requis afin de pour</u> fournir le service exigé. <u>Lorsqu'un client demande l'étude des options concernant une nouvelle répartition, l'étude d'impact sur le réseau doit (1) identifier toutes les ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur qui peuvent contribuer à alléger considérablement les contraintes du réseau et (2) fournir une mesure de l'impact de chaque ressource sur les contraintes du réseau. Si le Transporteur est en possession de renseignements indiquant que des ressources à l'extérieur de sa zone de réglage pourraient pallier les contraintes du réseau, il doit les identifier dans son étude d'impact sur le réseau.</u> Advenant que le Transporteur ne puisse terminer l'étude d'impact sur le réseau requise dans le délai convenu, il doit en aviser le client admissible ainsi que donner une date approximative d'achèvement et expliquer les raisons pour lesquelles un délai additionnel est nécessaire afin de terminer les études exigées. Une copie de l'étude d'impact sur le réseau terminée et des documents de travail y afférents doit être mise à la disposition du client admissible <u>dès que l'étude d'impact sur le réseau est terminée</u> . Le Transporteur fera preuve de la même diligence pour exécuter l'étude d'impact sur le réseau pour un client admissible que pour exécuter ses propres études. Le Transporteur doit, dès l'achèvement de l'étude d'impact sur le réseau, aviser le client admissible si le réseau de transport sera adéquat pour accepter la demande de service, en tout ou en partie, ou si aucuns frais ne devront vraisemblablement être engagés pour des ajouts au réseau. Pour qu'une demande demeure une demande complète, dans les quarante-cinq (45) jours de la réception de l'étude d'impact sur le réseau, le client admissible doit signer une convention de service, ou amender la convention de service en vigueur, sous peine de voir la demande réputée résiliée et retirée. Avant l'expiration du délai de quarante-cinq (45) jours indiqué ci-dessus, le client admissible peut toutefois demander une extension de celui-ci jusqu'à un maximum de trois cent soixante-cinq (365) jours, s'il ne peut respecter ce délais de quarante-cinq (45) en raison de délais dus à la délivrance d'une autorisation gouvernementale nécessaire à la réalisation de son projet et s'il a démontré par écrit au Transporteur qu'il effectue toutes les démarches raisonnablement nécessaires à l'obtention d'une telle autorisation. L'extension ainsi obtenue sera prise en compte pour établir la date de service prévue.	

Description et justification de la modification

Le texte proposé précise les informations additionnelles que contiendra l'étude d'impact lorsque le client du service en réseau intégré demande que les options de réduction automatique de service ou de nouvelle répartition des ressources soient examinées comme solution de rechange à des ajouts au réseau.

Il permet de fournir un service comparable au client en réseau intégré et au client du service de transport de point à point.

Impact sur le régime réglementaire et la clientèle

Le texte proposé clarifie les droits du client du service de transport en réseau intégré et prévoit que les renseignements fournis à ce dernier doivent être similaires à ceux fournis au client du service de transport de point à point.

Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif *pro forma* de la FERC

Ordonnance 890-A: § 542.

Autres articles visés des *Tarifs et conditions*

Le texte proposé est également reflété à l'article 40.3, qui vise les renseignements fournis au Distributeur dans le cadre d'une étude d'impact.

Article 32.5

Thème Acquisition du service de transport : délais pour études d'impact, prolongation pour commencement du service et priorité des réservations	Objet de la modification Non-respect du délai d'exécution des études
Révision mise en place par l'ordonnance 890 L'ordonnance 890 impose une obligation de rapport à la FERC et de pénalités lors d'un dépassement systématique du délai pour réaliser les études d'impact et d'avant-projet. L'article 32.5 se réfère à l'article 19.9, lequel s'applique à la partie II de l'OATT (service de point à point), alors que l'article 32.5 s'applique à la partie III (service en réseau intégré).	
Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i> <u>32.5 Non-respect du délai d'exécution des études : L'article 19.9 définit les exigences liées au non-respect du délai pour l'exécution fondée sur la diligence raisonnable des études d'impact sur le réseau et des études d'avant-projet prévues à la Partie II des présentes. Ces exigences s'appliquent également au service prévu à la Partie III des présentes.</u>	
Description et justification de la modification L'article 32.5 prévoit que l'obligation de rapport à la Régie prévue à l'article 19.9 pour les études effectuées pour le service de point à point s'applique également à celles effectuées pour le service en réseau intégré. La proposition constitue une mesure incitative supplémentaire pour terminer les études d'impact et les études d'avant-projet dans les délais convenus. Elle accroît l'efficacité dans l'acquisition du service de transport.	
Impact sur le régime réglementaire et la clientèle Elle relève la transparence associée à la réalisation d'études pour les tiers. Par contre, la préparation des statistiques afférentes alourdit une activité pleinement maîtrisée par le Transporteur, contrairement à ce qui est observé dans plusieurs régions des États Unis, notamment en raison de l'encombrement de la liste de clients en attente d'études.	
Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif <i>pro forma</i> de la FERC Ordonnance 890: § 840, 1340.	
Autres articles visés des <i>Tarifs et conditions</i> Une modification similaire est proposée à l'article 19.9, quant aux études d'impact et d'avant-projet liées au service de transport de point à point.	

Article 35.2 et Appendice C

Thème	Objet de la modification
Divers	Nouvelle dénomination de la NERC
Révision mise en place par l'ordonnance 890	
Remplacer le mot "Council" dans la dénomination sociale du NERC par "Corporation" (North American Electric Reliability Corporation) qui est le nouveau nom de l'organisme.	
Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i>:	
<p>35.2 Convention d'exploitation du réseau : Les termes et conditions suivant lesquels le client du réseau intégré exploite ses installations et les questions techniques et opérationnelles associées à la mise en oeuvre de la Partie III des présentes sont précisés dans la convention d'exploitation du réseau. La convention d'exploitation du réseau prévoit que les parties (i) exploitent et entretiennent l'équipement nécessaire à l'intégration du client du réseau intégré au réseau de transport du Transporteur (y compris, sans s'y limiter, les terminaux éloignés, équipements de mesurage, de communication et de relais), (ii) se transfèrent des données (y compris, sans s'y limiter, les taux calorifiques et les caractéristiques opérationnelles des ressources en réseau, les programmes de production des groupes extérieurs au réseau de transport du Transporteur, les programmes d'échanges, la production des groupes visée par une nouvelle répartition requise en vertu de l'article 33, les programmes de tension, les facteurs de perte et d'autres données en temps réel, (iii) utilisent les logiciels requis pour les liaisons de données et la répartition des contraintes, (iv) échangent les données sur les prévisions de charges et de ressources qui sont nécessaires à la planification à long terme et (v) règlent les autres questions techniques et opérationnelles pouvant être requises pour la mise en oeuvre de la Partie III des présentes, y compris les protocoles de programmation. La convention d'exploitation du réseau établira que le client du réseau intégré doit (i) soit exploiter une zone de réglage en vertu des lignes directrices applicables due la North American Electric Reliability Council Corporation (NERC) et du Northeast Power Coordinating Council (NPCC), (ii) soit satisfaire aux exigences de sa zone de réglage, y compris tous les services complémentaires nécessaires, en passant un contrat à cet égard avec le Transporteur, (iii) soit satisfaire aux exigences de sa zone de réglage, y compris tous les services complémentaires nécessaires, en passant un contrat à cet égard avec une autre entité, conformément aux pratiques usuelles des services publics, qui satisfasse aux exigences du NERC et du NPCC. Le Transporteur ne peut refuser déraisonnablement d'accepter des ententes contractuelles avec une autre entité à l'égard des services complémentaires. La convention d'exploitation du réseau est jointe en appendice G.</p>	
Appendice C	
<p>...</p> <p>2. Les lignes directrices et les principes suivants sont suivis pour évaluer la capacité de transfert disponible :</p> <p>(a) les pratiques usuelles des services publics;</p> <p>(b) les critères et lignes directrices du Northeast Power Coordinating Council (NPCC), du de la North American Electric Reliability Corporation (NERC) et du North American Energy Standards Board (NAESB);</p> <p>(c) les critères et directives applicables du Transporteur. Les principes et les composantes spécifiques utilisés dans le calcul des capacités de transfert totales (TTC) et les capacités de transfert disponibles (ATC) sont décrits sur le site OASIS du Transporteur.</p>	
Description et justification de la modification	
Le 1 ^{er} janvier 2007, la dénomination du North American Electric Reliability Council (NERC) a été changée pour celle de North American Electric Reliability Corporation (NERC).	
Impact sur le régime réglementaire et la clientèle	
Aucun	

Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif *pro forma* de la FERC

Sans objet.

Autres articles visés des *Tarifs et conditions*

Sans objet.

Article 36.3

Thème	Objet de la modification
Service secondaire	Service secondaire pour l'alimentation de la charge locale
Révision mise en place par l'ordonnance 890	
<p>L'OATT de la FERC ne contient pas d'équivalent à la Partie IV des <i>Tarifs et conditions</i> concernant l'alimentation de la charge locale par le transporteur. Celle-ci a toutefois conclu dans l'ordonnance 890 que certaines précisions sur l'utilisation du service secondaire par un client du réseau intégré étaient nécessaires pour une meilleure application des dispositions prévues par les parties concernées.</p>	
Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i>:	
<p>36.3 Service secondaire : Le Distributeur peut utiliser le réseau de transport du Transporteur pour livrer de l'énergie à ses charges à partir de ressources qui n'ont pas été désignées en tant que ressources du Distributeur. Cette énergie sera transportée, selon la disponibilité, sans frais additionnels. <u>Toutes les autres exigences prévues à la Partie IV des présentes (sauf celles qui sont liées aux tarifs de transport) s'appliquent au service secondaire.</u> Les livraisons à partir de ressources autres que les ressources désignées auront une priorité supérieure à celle de tout service de transport non ferme de point à point en vertu de la Partie II des présentes.</p>	
Description et justification de la modification	
<p>La Partie IV ne requérant pas que le Distributeur soumette une demande pour obtenir le service de transport pour l'alimentation de la charge locale, la première phrase ajoutée à l'article 28.4 n'est pas transposée à l'article 36.3. Toutefois, la phrase précisant que les autres dispositions de la Partie IV s'appliquent au service secondaire, sauf les tarifs, est ajoutée à l'article 36.3 pour plus de clarté.</p> <p>Cette précision est conforme à la pratique actuelle du Transporteur.</p>	
Impact sur le régime réglementaire et la clientèle	
<p>La proposition clarifie les droits et obligations du Distributeur pour ce qui concerne l'alimentation de la charge locale.</p>	
Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif <i>pro forma</i> de la FERC	
<p>Sans objet.</p>	
Autres articles visés des <i>Tarifs et conditions</i>	
<p>Les modifications proposées à l'article 36.3 de la Partie IV reflètent celles intégrées à l'article 28.4 de la Partie III.</p>	

Article 36.5

Thème	Objet de la modification
Pénalités liées à l'exploitation : pénalités pour utilisation du réseau sans réservation ou au-delà de la capacité réservée	Restrictions relatives à l'utilisation du service pour l'alimentation de la charge locale
Révision mise en place par l'ordonnance 890	
<p>L'OATT de la FERC ne contient pas d'équivalent à la Partie IV des <i>Tarifs et conditions</i> concernant l'alimentation de la charge locale par le transporteur. Celle-ci a toutefois conclu dans l'ordonnance 890 que le transporteur doit préciser à l'article 28.6 quels frais et pénalités s'appliquent lorsque le client en réseau intégré utilise ce service ou qu'il utilise le service secondaire prévu à l'article 28.4 pour effectuer des ventes qui ne servent pas à alimenter sa charge en réseau intégré.</p>	
Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i>	
<p>36.5 Restrictions relatives à l'utilisation du service : Le Distributeur ne peut utiliser le service de transport d'alimentation de la charge locale pour (i) vendre de la puissance et de l'énergie à des charges non désignées ou (ii) fournir directement ou indirectement un service de transport à un tiers. Le Distributeur doit utiliser le service de transport de point à point prévu à la Partie II des présentes pour les ventes à un tiers nécessitant l'utilisation du réseau de transport du Transporteur. Advenant le cas où le Distributeur utilise le service de transport d'alimentation de la charge locale ou le service secondaire prévu à l'article 36.3 pour faciliter une vente de gros de ressources qui ne serviront pas à alimenter une charge locale, les dispositions de l'article 13.7 d) s'appliqueront.</p>	
Description et justification de la modification	
<p>De façon similaire aux dispositions prévues pour le client en réseau intégré, le Transporteur propose un texte qui indique précisément les conditions qui s'appliquent lorsque le Distributeur utilise le réseau du Transporteur pour effectuer des ventes qui ne servent pas à alimenter la charge locale. Ce sont alors les dispositions de l'article 13.7 d) qui s'appliquent, à savoir que le Distributeur doit réserver un service de point à point pour la totalité de ses livraisons qui ne servent pas à alimenter la charge locale et, advenant le cas où le Distributeur ne fait pas les réservations de point à point appropriées au préalable, celui-ci doit payer au Transporteur la pénalité de 50% en sus du tarif de transport de point à point applicable, soit 150% de celui-ci.</p> <p>Cet ajout, qui précise les conditions applicables au Distributeur lorsqu'il utilise le réseau du Transporteur pour alimenter des charges autres que ses charges en réseau, est conforme à la pratique actuelle du Transporteur.</p> <p>La nécessité de réservations précises favorise, de l'avis du Transporteur, l'utilisation efficiente de son réseau. Une plus grande précision de l'utilisation du réseau permet à un plus grand nombre de clients d'y accéder. Par surcroît, le Transporteur juge important de traiter, en termes exprès, toutes les catégories de clients équitablement.</p>	
Impact sur le régime réglementaire et la clientèle:	
<p>La proposition ne comporte pas d'impact sur le régime réglementaire.</p> <p>Outre les avantages pour la clientèle exposés ci-dessus, la proposition permet d'éviter les conflits d'interprétation lorsque le Distributeur utilise le réseau du Transporteur à des fins autres que pour alimenter ses charges en réseau.</p>	
Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif <i>pro forma</i> de la FERC	
Sans objet.	
Autres articles visés des <i>Tarifs et conditions</i>	
Les modifications proposées à l'article 36.5 de la Partie IV reflètent celles intégrées à l'article 28.6 de la Partie III.	

Article 37.1

Thème	Objet de la modification
Désignation des ressources en réseau, justification et suppression	Information requise annuellement du Distributeur
<p>Révision mise en place par l'ordonnance 890:</p> <p>L'ordonnance 890 clarifie certains aspects concernant la désignation et la suppression de la désignation des ressources du client en réseau intégré via le système OASIS du Transporteur, le type d'ententes contractuelles qui sont éligibles en tant que ressources désignées et les responsabilités du transporteur concernant la validation des ressources désignées du client en réseau intégré. L'ordonnance 890 précise également les conditions auxquelles doivent satisfaire les ressources du client, à savoir que le client doit fournir une attestation que ces ressources sont achetées ou possédées par le client en réseau intégré et que celles-ci n'incluent aucune ressource ou partie de ressource faisant l'objet d'un engagement pour vente à un tiers pour alimenter une charge non désignée ou ne pouvant servir à alimenter la charge en réseau du client sur une base non interruptible. Le transporteur doit également fournir une telle attestation lors de la désignation des ressources en réseau pour alimenter ses propres charges. Également, l'ordonnance 890 précise que la désignation de nouvelles ressources du client en réseau intégré, ainsi que la suppression de la désignation, permanente ou temporaire de ressources du client doit se faire via le système OASIS du Transporteur. Les mécanismes pour se faire seront d'ailleurs intégrés aux pratiques commerciales de NAESB et au nouvel OASIS du Transporteur, lorsque celui-ci sera en fonction en 2009.</p> <p>L'OATT de la FERC ne contient pas de Partie IV pour l'alimentation de la charge locale. La FERC rappelle toutefois dans son ordonnance 890 que tous les clients, incluant le transporteur pour l'alimentation de la charge locale, sont sujets à ces exigences pour la désignation et la suppression de désignation des ressources en réseau, tel qu'indiqué à l'article 28.2 de l'OATT.</p>	
<p>Proposition de modification aux Tarifs et conditions:</p> <p>37 Conditions préalables à la prestation du service par le Transporteur</p> <p>37.1 Information requise annuellement du Distributeur : Le Distributeur doit fournir annuellement, ou faire fournir, tous les renseignements prévus aux décisions, ordonnances, règlements de la Régie, y compris, mais sans s'y limiter, ce qui suit :</p> <p>(i) une description de la charge à chaque point de livraison. Cette description doit identifier et fournir séparément la meilleure estimation par le Distributeur des charges totales à alimenter à chaque niveau de tension de transport, de même que des charges à alimenter à partir de chaque poste du Transporteur au même niveau de tension de transport. La description doit comprendre des prévisions sur dix (10) ans de la charge et des ressources nécessaires à la pointe coïncidente et non coïncidente, en été et en hiver;</p> <p>(ii) le niveau et la localisation des charges interruptibles, s'il en est, comprises dans la charge locale. Cette information doit inclure les besoins de puissance estivale et hivernale de chaque charge interruptible (comme si elle n'était pas interruptible), la partie de la charge qui est susceptible d'interruption, les conditions auxquelles une interruption peut être mise en oeuvre et les limites, s'il en est, applicables à la quantité et à la fréquence des interruptions. Le Distributeur doit indiquer la quantité de charge de ses clients interruptibles (s'il en est) incluse dans les prévisions de charge sur 10 ans fournies en réponse au point (i) ci-dessus;</p> <p>(iii) une description des ressources du Distributeur (actuelles et prévues sur 10 ans), devant <u>Cette description doit</u> inclure dans le cas de <u>pour</u> chaque ressource <u>en réseau</u> :</p> <ul style="list-style-type: none">- la taille du groupe et la puissance provenant de ce groupe qui doit être désignée en tant que ressource du Distributeur, incluant les centrales servant à la livraison de l'électricité patrimoniale et celles qui alimentent toute autre ressource du Distributeur et qui sont situées dans la zone de réglage du Transporteur;- la puissance réactive (production et absorption) de tous les alternateurs;- les restrictions d'exploitation;- les périodes d'exploitation limitée, s'il en est, pendant toute l'année;- les programmes d'entretien;- le niveau de production minimum du groupe;- le niveau d'exploitation normal du groupe;	

- toute désignation de groupe dont la production doit être maintenue pour des raisons de fiabilité du réseau ou pour des raisons contractuelles;

- la liste des moyens de gestion pour la nouvelle répartition;

- la description de la puissance achetée qui est désignée comme ressource du Distributeur, y compris la source d'approvisionnement, la localisation de la zone de réglage, les ententes de transport et le(s) point(s) de réception au réseau de transport du Transporteur;

(iv) l'utilisation prévue de chacune des interconnexions du réseau du Transporteur avec les réseaux voisins (actuelles et prévues sur 10 ans), en MW et en MWh, en période de pointe et hors pointe, pour chacune des années visées; et

(v) une déclaration signée par le représentant autorisé ou le mandataire du Distributeur attestant que toutes les ressources du Distributeur énumérées à l'article 37.1(iii) satisfont aux conditions suivantes : (1) le Distributeur possède la ressource, s'est engagé à acheter la production pour les quantités approuvées par la Régie, ou conformément à un contrat signé, ou s'est engagé à acheter la production lorsque la signature d'un contrat est conditionnelle à la disponibilité du service de transport prévu à la Partie IV des présentes; (2) les ressources du Distributeur n'incluent aucune des ressources, ou partie des ressources, qui font l'objet d'un engagement pour une vente à un tiers d'une charge non désignée ou qui ne peuvent autrement servir à alimenter la charge locale du Distributeur sur une base non interruptible, sauf aux fins de remplir ses obligations en vertu d'un programme de partage des réserves.

Description et justification de la modification

Au sujet de la désignation et de la suppression de désignation des ressources en réseau du Distributeur, le Transporteur propose d'apporter, à la Partie IV des *Tarifs et conditions* concernant le service d'alimentation de la charge locale, des modifications similaires à celles apportées par la FERC à son OATT pour la Partie III concernant le service en réseau intégré.

Les éléments apportés par la FERC à l'OATT permettent de préciser comment le client en réseau intégré doit effectuer la désignation de ses ressources et la supprimer ou y mettre fin et elle demande aux transporteurs d'adapter leur OASIS en conséquence. Le Distributeur sera assujéti à des dispositions similaires concernant les ressources servant à alimenter la charge locale.

La proposition du Transporteur accroît la transparence et réduit par conséquent les occasions de discrimination. Les modifications accroissent la précision du calcul de la capacité de transfert disponible, qui reflétera notamment la désignation de ressources hors réseau et les suppressions temporaires.

Impact sur le régime réglementaire et la clientèle:

La modification proposée aura pour effet de mieux informer l'ensemble de la clientèle du Transporteur concernant les ressources désignées par le Distributeur pour alimenter la charge locale via les interconnexions affichées sur OASIS. La suppression temporaire de toute désignation de ressource en réseau offre plus de flexibilité au Distributeur. Concernant la validation des ressources désignées par les clients du Transporteur pour approvisionner les marchés au Québec, il s'agit déjà d'une responsabilité exercée par la Régie en vertu de l'article 72 de la Loi sur la Régie de l'énergie. Les modifications apportées par l'ordonnance 890 n'ont donc aucun effet à ce chapitre.

Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif *pro forma* de la FERC

Sans objet.

Autres articles visés des *Tarifs et conditions*

Les articles suivants sont également modifiés concernant les règles applicables à la désignation des ressources du Distributeur : 38.1; 38.2; 38.3 et 38.5.

Article 38.1

Thème Désignation des ressources, justification et suppression	Objet de la modification Désignation des ressources du Distributeur
Révision mise en place par l'ordonnance 890 Dans l'ordonnance 890-B, la FERC ajoute une précision à l'article 30.1, à l'effet qu'une ressource désignée peut servir à remplir les obligations d'un fournisseur du client en réseau intégré, même quand cette ressource peut servir à remplir les obligations du fournisseur en vertu d'un programme de partage de réserves avec un réseau voisin. Le Transporteur propose d'ajouter une modification similaire à l'article 38.1 concernant les ressources du Distributeur pour alimenter la charge locale.	
Proposition de modification aux Tarifs et conditions 38.1 Désignation des ressources du Distributeur : Les ressources du Distributeur comprennent toute la production achetée par le Distributeur qui est désignée comme devant alimenter la charge locale en vertu des présentes. Les ressources du Distributeur ne peuvent inclure les ressources, ou toute partie des ressources, qui font l'objet d'un engagement pour une vente à un tiers d'une charge autre que la charge locale ou qui ne peuvent autrement servir à alimenter la charge locale du Distributeur sur une base non interruptible, <u>sauf aux fins de remplir ses obligations en vertu d'un programme de partage des réserves</u> . Les centrales pouvant servir à alimenter la charge locale du Distributeur en date du 1 ^{er} janvier 2001 font partie des ressources du Distributeur tant que le Distributeur ne fournira pas un avis écrit à l'effet contraire au Transporteur. .	
Description et justification de la modification Le Transporteur apporte à l'article 38.1 une modification identique à celle proposée par la FERC pour l'article 30.1. Cet élément précise qu'une ressource désignée peut également servir aux fins du partage des réserves avec un réseau voisin, ce qui réciproquement, permet également à une ressource désignée par un réseau voisin, de servir aux fins d'un programme de partage des réserves avec le transporteur.	
Impact sur le régime réglementaire et la clientèle Ceci permet aux réseaux de partager des réserves entre eux de façon économique et fiable.	
Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif <i>pro forma</i> de la FERC Sans objet.	
Autres articles visés des Tarifs et conditions La fiche 37.1 contient une description détaillée des modifications proposées au processus de désignation des ressources du Distributeur.	

Article 38.2

Thème	Objet de la modification
Désignation des ressources, justification et suppression	Désignation de nouvelles ressources du Distributeur
Révision mise en place par l'ordonnance 890	
Les modifications apportées à l'article 30.2 de l'OATT précisent la procédure de désignation d'une nouvelle ressource du client en réseau intégré. Le Transporteur propose d'ajouter une modification similaire à l'article 38.2 concernant les ressources du Distributeur pour alimenter la charge locale, en y faisant l'ajout suivant: ...s'est engagé à acheter la production pour les quantités approuvées par la Régie..	
Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i>	
38.2 Désignation de nouvelles ressources du Distributeur : Le Distributeur peut désigner une nouvelle ressource en donnant au Transporteur un préavis écrit en ce sens le plus tôt possible. <u>La désignation d'une nouvelle ressource du Distributeur doit être faite par l'entremise du site OASIS du Transporteur au moyen d'une demande de modification du service. Cette demande doit comprendre une déclaration attestant que la nouvelle ressource du Distributeur satisfait aux conditions suivantes : (1) le Distributeur possède la ressource, s'est engagé à acheter la production pour les quantités approuvées par la Régie, ou conformément à un contrat signé, ou s'est engagé à acheter la production lorsque la signature d'un contrat est conditionnelle à la disponibilité du service de transport prévu à la Partie IV des présentes; (2) les ressources du Distributeur n'incluent aucune des ressources, ou partie des ressources, qui font l'objet d'un engagement pour une vente à un tiers d'une charge non désignée ou qui ne peuvent autrement servir à alimenter la charge locale du Distributeur sur une base non interruptible, sauf aux fins de remplir ses obligations en vertu d'un programme de partage des réserves. La demande du Distributeur sera considérée inadéquate si elle ne comprend pas cette déclaration et le Transporteur prendra alors les mesures relatives aux demandes inadéquates qui sont énoncées à l'article 29.2 des présentes.</u>	
Description et justification de la modification	
L'article 38.2 qui s'applique au Distributeur pour l'alimentation de la charge locale précise les conditions pour la désignation d'une nouvelle ressource du Distributeur via le système OASIS du Transporteur. Le but de la paraphrase ajoutée au texte de l'OATT de la FERC sert à préciser le caractère de ressource désignée du Distributeur pour tout achat approuvé par la Régie dans son Plan d'approvisionnement, que celui-ci fasse l'objet ou non d'un contrat signé. À titre d'exemple, lorsque les programmes de partage de réserve du Distributeur avec les réseaux voisins font partie du Plan d'approvisionnement de ce dernier et qu'ils sont affichés dûment sur OASIS, le Transporteur doit considérer ceux-ci comme des ressources désignées, sans que cela ne doive obligatoirement avoir fait l'objet d'un contrat du Distributeur.	
Les modifications proposées aux <i>Tarifs et conditions</i> permettent de préciser comment le Distributeur doit effectuer la désignation de ses ressources de façon transparente et similaire au client du service en réseau intégré, tout en respectant les prérogatives de la Régie concernant le Plan d'approvisionnement du Distributeur.	
Impact sur le régime réglementaire et la clientèle	
L'application des modifications proposées aura pour effet de mieux informer l'ensemble de la clientèle du Transporteur concernant les ressources désignées pour alimenter les charges du Distributeur via les interconnexions affichées sur OASIS. Le Distributeur de son côté, fait approuver son Plan d'approvisionnement par la Régie et peut fournir au Transporteur l'attestation demandée.	
Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif <i>pro forma</i> de la FERC	
Sans objet.	
Autres articles visés des <i>Tarifs et conditions</i>	
La fiche 37.1 contient une description détaillée des modifications proposées au processus de désignation des ressources du Distributeur.	

Article 38.3

Thème	Objet de la modification
Désignation des ressources en réseau, justification et suppression	Suppression des ressources du Distributeur
Révision mise en place par l'ordonnance 890	
<p>Dans l'ordonnance 890, la FERC précise que le client du service en réseau intégré peut soumettre concurremment une demande de suppression de désignation d'une ressource et désigner de nouveau cette même ressource à une date ultérieure. Lors de la suppression temporaire d'une désignation, la capacité de transfert disponible affichée sur OASIS doit être modifiée pour en tenir compte pendant la période considérée. La FERC a demandé aux transporteurs de développer, avec l'aide de NAESB, un protocole d'affaires pour développer une fonctionnalité à cette fin sur OASIS, en y incluant le traitement simultané de toute demande de service de transport qui est relié à la demande de suppression temporaire de la désignation d'une ressource du client en réseau intégré et qui doit être traité concurremment.</p> <p>Le Transporteur propose d'appliquer des dispositions similaires au Distributeur pour l'alimentation de la charge locale.</p>	
Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i>:	
<p>38.3 Suppression des ressources du Distributeur : Le Distributeur peut mettre fin à tout moment à la désignation de tout ou d'une partie d'une ressource, mais il doit en <u>avisant/avisé</u> le Transporteur <u>par l'entremise du site OASIS par écrit</u> dès qu'il lui est raisonnablement possible de le faire, <u>mais au plus tard à l'expiration du délai de programmation du service de transport ferme pour la période de suppression. Les demandes de suppression de ressources du Distributeur doivent être soumises sur le site OASIS, et indiquer si elles visent une suppression indéfinie ou temporaire. Une demande de suppression indéfinie de ressources du Distributeur doit spécifier la date et l'heure de l'entrée en vigueur de la suppression ainsi que l'identité et la capacité des ressources ou de la partie des ressources qui doivent être supprimées indéfiniment. Une demande de suppression temporaire de ressources du Distributeur doit comprendre les renseignements suivants :</u></p> <ul style="list-style-type: none"><u>(i) date et heure d'entrée en vigueur de la suppression temporaire;</u><u>(ii) date et heure d'entrée en vigueur du rétablissement de la désignation, après la période de suppression temporaire;</u><u>(iii) identité et capacité des ressources ou de la partie des ressources devant être supprimées temporairement;</u><u>(iv) description des ressources et attestation du rétablissement de leur désignation, après la période de suppression temporaire, conformément à l'article 38.2; et</u><u>(v) identification des demandes de service de transport connexes devant être évaluées en même temps que la demande de suppression temporaire afin que ces demandes de service et la demande de suppression puissent toutes faire l'objet d'une seule demande autorisée ou rejetée. L'évaluation des demandes de service de transport connexes doit prendre en compte la suppression des ressources du Distributeur visées en (iii) ainsi que toutes les demandes de service de transport concurrentes ayant une priorité supérieure. Dans le cadre d'une suppression temporaire, le Distributeur peut seulement rétablir la désignation d'une ressource, ou d'une partie de celle-ci, qui était initialement désignée. Les demandes concernant la désignation d'une ressource différente et/ou d'une ressource dont la capacité a été augmentée seront considérées inadéquates et le Transporteur prendra alors les mesures relatives aux demandes inadéquates qui sont énoncées à l'article 29.2 des présentes.</u>	
Description et justification de la modification	
<p>Le Transporteur apporte à l'article 38.3 une modification identique à celle proposée par la FERC à l'article 30.3 de son OATT pour les clients du service en réseau intégré. La modification proposée apporte plus de transparence et de flexibilité au Distributeur dans la suppression temporaire de la désignation d'une ressource.</p>	

Conformément au souhait de la FERC, les fonctionnalités requises sont prévues dans les règles de NAESB et seront intégrées au nouvel OASIS en préparation du Transporteur. Ceci apportera une transparence et souplesse accrues au processus de désignation des ressources du Distributeur, ainsi qu'une meilleure précision dans le calcul de la capacité de transfert disponible lorsque les ressources désignées sont hors réseau ou autrement affectent le calcul de cette capacité.

Impact sur le régime réglementaire et la clientèle

La clientèle bénéficiera d'une précision accrue dans l'affichage de la capacité de transfert disponible sur les interconnexions, car la suppression de la désignation des ressources du Distributeur y sera prévue.

Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif *pro forma* de la FERC

Sans objet.

Autres articles visés des *Tarifs et conditions*

La fiche 37.1 contient une description détaillée des modifications proposées au processus de désignation des ressources du Distributeur.

Article 38.5

Thème	Objet de la modification
Désignation des ressources en réseau, justification et suppression	Exploitation des ressources du Distributeur
Révision mise en place par l'ordonnance 890	
<p>L'article 30.4 vise à préciser les limites du client en réseau intégré dans l'exploitation de ses ressources désignées, afin que le client effectue des réservations de point à point en vertu de la Partie II de l'OATT lorsque ses ventes excèdent la somme de sa charge en réseau désignée, plus les pertes et plus les ventes de puissance dans le cadre d'un programme de partage de réserve, ainsi que les ventes interruptibles à ses charges désignées. De plus, la FERC précise que le transporteur doit préciser dans son OATT les conditions qui s'appliquent lorsque le programme soumis par le client en réseau intégré excède la capacité d'une ressource désignée qui n'est pas reliée physiquement au réseau du transporteur. Dans le cas des <i>Tarifs et conditions</i>, le Transporteur propose que les dispositions de l'article 13.7 d) s'appliquent dans ce cas, à savoir que si le client livre plus sur le réseau que sa capacité réservée en service de point à point ferme, la capacité excédentaire sera facturée à 150% du tarif applicable.</p> <p>Le Transporteur propose d'appliquer des dispositions similaires au Distributeur pour l'alimentation de la charge locale.</p>	
Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i>	
<p>38.5 Exploitation des ressources du Distributeur : Le Distributeur ne peut pas s'approvisionner de ses ressources désignées situées dans la zone de réglage du Transporteur de manière à ce que la production de ses installations dépasse sa charge locale désignée plus les pertes, <u>plus les ventes de puissance réalisées dans le cadre d'un programme de partage des réserves, plus les ventes pouvant être interrompues sans pénalité qui alimentent des charges désignées de la charge locale</u>, à moins qu'il n'ait conclu avec le Transporteur à cet effet une Convention de service <u>de transport</u> point à point en vertu de la Partie II des présentes. <u>Pour toutes les ressources du Distributeur qui ne sont pas reliées physiquement au réseau de transport du Transporteur, le Distributeur ne peut programmer une livraison d'énergie qui dépasse la capacité de ces ressources, sauf si le Distributeur peut assurer cette livraison à l'intérieur du réseau de transport du Transporteur en obtenant un service de transport de point à point ou en utilisant un service secondaire en vertu de l'article 36.3. Si le programme du Distributeur au point de livraison pour une ressource du Distributeur qui n'est pas reliée physiquement au réseau de transport du Transporteur dépasse la capacité désignée pour cette ressource, à l'exclusion de l'énergie livrée au moyen d'un service secondaire ou d'un service de transport de point à point, les dispositions de l'article 13.7 d) s'appliqueront.</u></p>	
Description et justification de la modification	
<p>Le Transporteur apporte à l'article 38.5 des précisions identiques à celles apportées par la FERC à l'article 30.4 concernant la définition des ventes excédant ses charges désignées et autres charges admissibles. De plus, le Transporteur précise les conditions qui s'appliquent dans le cas où un tel excédent subsiste et que le Distributeur doit utiliser les services de point à point pour disposer d'un excédent sans avoir effectué les réservations requises.</p> <p>Les modifications proposées apportent une meilleure précision pour établir les ventes du Distributeur pour lesquelles celui-ci doit effectuer des réservations de point à point, ainsi que des pénalités qui s'appliquent éventuellement.</p>	
Impact sur le régime réglementaire et la clientèle	
<p>Ces précisions apportent plus de clarté quant aux ventes du Distributeur qui nécessitent des réservations de point à point et des conséquences qui s'appliquent si les réservations de point à point requises sont insuffisantes.</p>	

Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif *pro forma* de la FERC

Sans objet.

Autres articles visés des *Tarifs et conditions*

La fiche 37.1 contient une description détaillée des modifications proposées au processus de désignation des ressources du Distributeur. La fiche 36.5 précise les restrictions relatives à l'utilisation du service de transport pour l'alimentation de la charge locale.

Article 40.3

Thème	Objet de la modification
Nouvelle répartition de la production	Étude d'impact
Révision mise en place par l'ordonnance 890 <p>Lorsqu'une étude d'impact sur le réseau est requise pour le Distributeur, l'offre des options de nouvelle répartition des ressources ou d'installation de dispositif automatique de réduction du service nécessite que ces options soient prises en compte dans l'étude effectuée par le Transporteur. L'article 40.3 précise les informations additionnelles doit contenir l'étude d'impact lorsque l'étude de ces 2 options est requise par le Distributeur pour le service d'alimentation de la charge locale.</p> <p>Les modifications proposées par le Transporteur contiennent les différences suivantes par rapport à celles contenues dans l'ordonnance 890: la Partie IV est propre aux <i>Tarifs et conditions</i> et elle n'existe pas dans l'OATT de la FERC.</p>	
Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i> <p>40.3 Procédures d'étude d'impact sur le réseau : Dès que le Transporteur a établi la nécessité d'une étude d'impact sur le réseau, celui-ci agira avec diligence pour terminer l'étude d'impact sur le réseau dans un délai raisonnable. L'étude d'impact sur le réseau doit identifier <u>(1) toutes les contraintes du réseau de façon spécifique pour chaque élément de transport, (2) les options concernant une nouvelle répartition (à la demande du Distributeur), y compris, dans la mesure du possible, le coût estimé d'une nouvelle répartition, (3) les options concernant l'installation de dispositifs automatiques de réduction du service (à la demande du Distributeur) et (4) les ajouts supplémentaires au réseau qui sont requis pour fournir le service exigé. Lorsque le Distributeur demande l'étude des options concernant une nouvelle répartition, l'étude d'impact sur le réseau doit (1) identifier toutes les ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur qui peuvent contribuer à alléger considérablement les contraintes du réseau et (2) fournir une mesure de l'impact de chaque ressource sur les contraintes du réseau. Si le Transporteur est en possession de renseignements lui indiquant que des ressources à l'extérieur de sa zone de réglage pourraient pallier les contraintes du réseau, il doit les identifier dans son étude d'impact sur le réseau. toutes les limitations du réseau et les options concernant une nouvelle répartition, ou les ajouts au réseau requis afin de fournir le service exigé.</u> Advenant que le Transporteur ne puisse terminer l'étude d'impact sur le réseau requise dans le délai prévu, il doit en aviser le Distributeur et donner une date approximative d'achèvement. Une copie de l'étude d'impact sur le réseau terminée et des documents de travail y afférents doit être mise à la disposition du Distributeur <u>dès que l'étude d'impact sur le réseau est terminée.</u> Le Transporteur fera preuve de la même diligence pour exécuter l'étude d'impact sur le réseau pour le Distributeur que pour exécuter ses propres études. Le Transporteur doit, dès l'achèvement de l'étude d'impact sur le réseau, aviser le Distributeur si le réseau de transport sera adéquat pour accepter la demande de service, en tout ou en partie, ou si des frais devront vraisemblablement être engagés pour des ajouts au réseau. Dans les quarante-cinq (45) jours de l'achèvement de l'étude d'impact sur le réseau, le Distributeur doit confirmer par écrit au Transporteur s'il maintient la demande de service ayant fait l'objet de l'étude d'impact, afin que le Transporteur puisse débiter dans les plus brefs délais possibles la réalisation des ajouts au réseau qui sont requis.</p>	
Description et justification de la modification <p>Le texte proposé précise les informations additionnelles que contiendra l'étude d'impact lorsque le Distributeur demande que les options de réduction automatique de service ou de nouvelle répartition des ressources soient examinées comme solution de rechange à des ajouts au réseau.</p> <p>Il permet de fournir un service comparable au client en réseau intégré, au Distributeur et au client du service de transport de point à point.</p>	

Impact sur le régime réglementaire et la clientèle

Le texte proposé clarifie les droits du Distributeur et prévoit que les renseignements fournis à ce dernier doivent être similaires à ceux fournis au client du service de transport de point à point et au client du service de transport en réseau intégré.

Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif *pro forma* de la FERC

Sans objet.

Autres articles visés des *Tarifs et conditions*

Le texte proposé est également reflété à l'article 32.3, qui vise les renseignements fournis au client du service de transport en réseau intégré dans le cadre d'une étude d'impact.

Annexe 2

Thème	Objet de la modification
Autres services complémentaires	Service de réglage de tension
Révision mise en place par l'ordonnance 890	
<p>Suite au commentaire de certains intervenants, la FERC a accepté que certaines ressources autres que la production, notamment certaines charges modulables, ou des installations disposant d'une surcapacité de puissance réactive, puissent fournir certains services complémentaires si elles en sont capables. La FERC a donc modifié les services complémentaires prévus à l'OATT afin de prévoir cette éventualité.</p>	
Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i>	
ANNEXE 2	
Service de réglage de tension	
<p>Afin de maintenir la tension sur les installations de transport du Transporteur dans des limites acceptables, les installations de production, ainsi que les ressources autres que la production qui peuvent assurer ce service, (dans la zone de réglage où les installations de transport du Transporteur sont situées) produisent ou absorbent de la puissance réactive. Ainsi, une quantité de puissance réactive doit être produite ou absorbée par les installations de production ou d'autres ressources pour chaque réservation sur les installations de transport du Transporteur. Le niveau de puissance réactive requis est fonction du support de puissance réactive nécessaire pour maintenir les tensions de transport dans des limites qui sont généralement acceptées dans la région et auxquelles le Transporteur adhère de façon constante.</p>	
<p>Le service de réglage de tension à partir des équipements de production ou d'autres ressources est fourni directement par le Transporteur. Le client d'un service de transport est tenu d'acheter ce service auprès du Transporteur. Les frais de ce service sont applicables à la capacité réservée en fonction des tarifs énoncés ci-après:</p>	
<p>Livraison annuelle: 0,35\$/kW-an pour chaque kW réservé Livraison mensuelle: 0,03\$/kW-mois pour chaque kW réservé Livraison hebdomadaire: 6,73\$/MW-semaine pour chaque MW réservé Livraison quotidienne - service ferme: 1,35\$/MW-jour pour chaque MW réservé Livraison quotidienne - service non ferme: 0,96\$/MW-jour pour chaque MW réservé Livraison horaire: 0,04\$/MW-heure pour chaque MW réservé</p>	
Description et justification de la modification	
<p>Si une ressource autre que la production peut fournir le service complémentaire de réglage de tension, le Transporteur en évaluera la capacité, conformément à la modification proposée.</p>	
<p>De l'avis du Transporteur, il est équitable de traiter les autres ressources de manière comparable aux sources de production, lorsque celles-là peuvent offrir les services complémentaires visés.</p>	
Impact sur le régime réglementaire et la clientèle	
<p>Le Transporteur obtient actuellement le service de réglage de tension de centrales situées sur le réseau. La possibilité de l'acquérir auprès d'autres ressources accroît sa flexibilité pour l'approvisionnement, de manière comparable aux conditions dans d'autres réseaux. De plus, cette modification offre au client une flexibilité additionnelle pour obtenir le service complémentaire de réglage de tension, comparable à celle qui est offerte dans d'autres réseaux.</p>	
Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif <i>pro forma</i> de la FERC	
<p>Ordonnance 890 : § 888.</p>	
Autres articles visés des <i>Tarifs et conditions</i>	
<p>L'article 3, ainsi que les annexes 3, 6 et 7 sont également modifiés relativement aux services complémentaires prévus aux <i>Tarifs et conditions</i>. Le détail des explications à ce sujet se retrouve sur les fiches correspondantes.</p>	

Annexe 3

Thème	Objet de la modification
Autres services complémentaires	Service de réglage de fréquence
<p>Révision mise en place par l'ordonnance 890</p> <p>Suite au commentaire de certains intervenants, la FERC a accepté que certaines ressources autres que la production, notamment certaines charges modulables, ou des installations disposant d'une surcapacité de puissance réactive, puissent fournir certains services complémentaires si elles en sont capables. La FERC a donc modifié les services complémentaires prévus à l'OATT afin de prévoir cette éventualité.</p>	
<p>Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i></p> <p>ANNEXE 3 Service de réglage de fréquence</p> <p>Le service de régulation et de réglage de fréquence est nécessaire au maintien permanent de l'équilibre entre l'offre (production et échange) et la demande, et au maintien de la fréquence du réseau à soixante cycles par seconde (60 Hz). <u>On assure</u> Le service de réglage de fréquence est réalisé en utilisant une production en réseau dont la puissance est augmentée ou diminuée au besoin (principalement au moyen d'appareils de régulation automatique de la production, le régulateur fréquence-puissance) <u>ou en recourant à des ressources autres que la production qui peuvent assurer ce service</u> pour suivre continuellement les fluctuations de charge. L'obligation de maintenir cet équilibre entre les ressources et la charge incombe au Transporteur. Le Transporteur doit fournir ce service lorsque le service de transport est utilisé pour alimenter une charge dans sa zone de réglage. Le client d'un service de transport peut soit acheter ce service auprès du Transporteur ou conclure des ententes de rechange comparables pour la fourniture de ce service par des installations situées dans la zone de réglage, pour exécuter son obligation en matière de service de réglage de fréquence. Les frais de ce service sont applicables à la capacité réservée en fonction des tarifs énoncés ci-après:</p> <p>Livraison annuelle: 0,35\$/kW-an pour chaque kW réservé Livraison mensuelle: 0,03\$/kW-mois pour chaque kW réservé Livraison hebdomadaire: 6,73\$/MW-semaine pour chaque MW réservé Livraison quotidienne – service ferme: 1,35\$/MW-jour pour chaque MW réservé Livraison quotidienne – service non ferme: 0,96\$/MW-jour pour chaque MW réservé Livraison horaire: 0,04\$/MW-heure pour chaque MW réservé.</p>	
<p>Description et justification de la modification</p> <p>Advenant qu'un client propose d'utiliser une ressource autre que de production pour fournir lui-même le service complémentaire de réglage de fréquence, le Transporteur en évaluera la capacité, conformément à la modification proposée.</p> <p>De l'avis du Transporteur, il est équitable de traiter les autres ressources de manière comparable aux sources de production, lorsque celles-là peuvent offrir les services complémentaires visés.</p>	
<p>Impact sur le régime réglementaire et la clientèle</p> <p>Le Transporteur obtient actuellement le service de réglage de fréquence de centrales situées sur le réseau. La possibilité de l'acquérir auprès d'autres ressources accroît sa flexibilité pour l'approvisionnement, de manière comparable aux conditions dans d'autres réseaux. De plus, cette modification offre au client une flexibilité additionnelle pour obtenir le service complémentaire de réglage de fréquence, comparable à celle qui est offerte dans d'autres réseaux.</p>	
<p>Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif <i>pro forma</i> de la FERC</p> <p>Ordonnance 890 : § 888.</p>	
<p>Autres articles visés des <i>Tarifs et conditions</i></p> <p>L'article 3, ainsi que les annexes 2, 6 et 7 sont également modifiés relativement aux services complémentaires prévus aux <i>Tarifs et conditions</i>. Le détail des explications à ce sujet se retrouve sur les fiches correspondantes.</p>	

Annexe 6

Thème	Objet de la modification
Autres services complémentaires	Service de maintien de réserve tournante
<p>Révision mise en place par l'ordonnance 890</p> <p>Suite au commentaire de certains intervenants, la FERC a accepté que certaines ressources autres que la production, notamment certaines charges modulables, ou des installations disposant d'une surcapacité de puissance réactive, puissent fournir certains services complémentaires si elles en sont capables. La FERC a donc modifié les services complémentaires prévus à l'OATT afin de prévoir cette éventualité.</p>	
<p>Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i></p> <p>ANNEXE 6 Réserve d'exploitation - Service de maintien de réserve tournante</p> <p>Le service de maintien de la réserve tournante est nécessaire pour assurer la continuité du service de transport lors d'incident de première contingence sur le réseau. Le service de maintien de la réserve tournante sur le réseau est fourni par les groupes turbine-alternateurs distribués sur le réseau et qui sont exploités en-deçà de la puissance maximale, <u>ainsi que par les ressources autres que la production qui peuvent assurer ce service</u>. Le Transporteur doit offrir ce service lorsque le service de transport est utilisé pour alimenter une charge dans sa zone de réglage. Le client d'un service de transport peut soit acheter ce service auprès du Transporteur ou conclure des ententes de rechange comparables pour la fourniture de ce service par des installations situées dans la zone de réglage du Transporteur pour exécuter son obligation en matière de service de maintien de la réserve tournante. Les frais de ce service sont applicables à la capacité réservée en fonction des tarifs énoncés ci-après :</p> <p>Livraison annuelle: 1,31\$/kW-an pour chaque kW réservé Livraison mensuelle: 0,11\$/kW-mois pour chaque kW réservé Livraison hebdomadaire: 25,19\$/MW-semaine pour chaque MW réservé Livraison quotidienne – service ferme: 5,04\$/MW-jour pour chaque MW réservé Livraison quotidienne – service non ferme: 3,59\$/MW-jour pour chaque MW réservé Livraison horaire: 0,15\$/MW-heure pour chaque MW réservé</p>	
<p>Description et justification de la modification</p> <p>Advenant qu'un client propose d'utiliser une ressource autre que de production pour fournir lui-même le service complémentaire de maintien de réserve tournante, le Transporteur en évaluera la capacité, conformément à la modification proposée.</p> <p>De l'avis du Transporteur, il est équitable de traiter les autres ressources de manière comparable aux sources de production, lorsque celles-là peuvent offrir les services complémentaires visés.</p>	
<p>Impact sur le régime réglementaire et la clientèle</p> <p>Le Transporteur obtient actuellement le service de maintien de réserve tournante de centrales situées sur le réseau. La possibilité de l'acquérir auprès d'autres ressources accroît sa flexibilité pour l'approvisionnement, de manière comparable aux conditions dans d'autres réseaux. De plus, cette modification offre au client une flexibilité additionnelle pour obtenir le service complémentaire de réserve tournante, comparable à celle qui est offerte dans d'autres réseaux.</p>	
<p>Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif <i>pro forma</i> de la FERC</p> <p>Ordonnance 890 : § 888.</p>	
<p>Autres articles visés des <i>Tarifs et conditions</i></p> <p>L'article 3, ainsi que les annexes 2, 3 et 7 sont également modifiés relativement aux services complémentaires prévus aux <i>Tarifs et conditions</i>. Le détail des explications à ce sujet se retrouve sur les fiches correspondantes.</p>	

Annexe 7

Thème	Objet de la modification
Autres services complémentaires	Service de maintien de réserve arrêtée
Révision mise en place par l'ordonnance 890	
<p>Suite au commentaire de certains intervenants, la FERC a accepté que certaines ressources autres que la production, notamment certaines charges modulables, ou des installations disposant d'une surcapacité de puissance réactive, puissent fournir certains services complémentaires si elles en sont capables. La FERC a donc modifié les services complémentaires prévus à l'OATT afin de prévoir cette éventualité.</p>	
Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i>	
<p>ANNEXE 7 Réserve d'exploitation - Service de maintien de réserve arrêtée Le service de maintien de réserve arrêtée est nécessaire pour desservir une charge en cas d'incident sur le réseau. Il n'est toutefois pas disponible immédiatement pour desservir une charge, mais plutôt dans un délai très court. Le service de maintien de réserve arrêtée peut être fourni par les groupes turbine-alternateurs qui sont en réseau mais sans charge, au moyen de la production qui peut être obtenue rapidement ou au moyen d'une charge interruptible, <u>ou par les ressources autres que la production qui peuvent assurer ce service</u>. Le Transporteur doit offrir ce service lorsque le service de transport est utilisé pour alimenter une charge dans sa zone de réglage. Le client d'un service de transport peut soit acheter ce service auprès du Transporteur ou conclure des ententes de rechange comparables pour la fourniture de ce service par des installations situées dans la zone de réglage du Transporteur pour exécuter son obligation en matière de service de réserve supplémentaire. Les frais de ce service sont applicables à la capacité réservée en fonction des tarifs énoncés ci-après :</p> <p>Livraison annuelle: 0,65\$/kW-an pour chaque kW réservé Livraison mensuelle: 0,05\$/kW-mois pour chaque kW réservé Livraison hebdomadaire: 12,50\$/MW-semaine pour chaque MW réservé Livraison quotidienne – service ferme: 2,50\$/MW-jour pour chaque MW réservé Livraison quotidienne – service non ferme: 1,78\$/MW-jour pour chaque MW réservé Livraison horaire: 0,07\$/MW-heure pour chaque MW réservé.</p>	
Description et justification de la modification	
<p>Advenant qu'un client propose d'utiliser une ressource autre que de production pour fournir lui-même le service complémentaire de maintien de réserve arrêtée, le Transporteur en évaluera la capacité, conformément à la modification proposée.</p> <p>De l'avis du Transporteur, il est équitable de traiter les autres ressources de manière comparable aux sources de production, lorsque celles-là peuvent offrir les services complémentaires visés.</p>	
Impact sur le régime réglementaire et la clientèle	
<p>Le Transporteur obtient actuellement le service de maintien de réserve arrêtée de centrales situées sur le réseau. La possibilité de l'acquérir auprès d'autres ressources accroît sa flexibilité pour l'approvisionnement, de manière comparable aux conditions dans d'autres réseaux. De plus, cette modification offre au client une flexibilité additionnelle pour obtenir le service complémentaire de réserve arrêtée, comparable à celle qui est offerte dans d'autres réseaux.</p>	
Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif <i>pro forma</i> de la FERC	
<p>Ordonnance 890 : § 888.</p>	
Autres articles visés des <i>Tarifs et conditions</i>	
<p>L'article 3, ainsi que les annexes 2, 3 et 6 sont également modifiés relativement aux services complémentaires prévus aux <i>Tarifs et conditions</i>. Le détail des explications à ce sujet se retrouve sur les fiches correspondantes.</p>	

Appendice A-1

Thème	Objet de la modification
Cession ou revente de capacité	Formule de convention de service pour la revente, la cession ou le transfert du service de transport de point à point
Révision mise en place par l'ordonnance 890	
<p>La FERC a conclu dans l'ordonnance 890 que les méthodes existantes pour la revente de services de point à point n'étaient pas suffisantes pour permettre le développement du marché secondaire des services de transport de point à point. L'objectif de la FERC est que le développement d'un marché secondaire pour la capacité de transport constitue une solution de rechange valable au marché primaire, soit la vente des services de transport par le transporteur. Afin de faciliter le développement du marché secondaire, FERC supprime le prix plafond pour la revente par un client à un autre client pour une période expérimentale, soit jusqu'au 1^{er} octobre 2010, permettant ainsi aux revendeurs et acheteurs potentiels de négocier entre eux le prix de la revente. Selon FERC, cette approche permet d'allouer le service de transport au client qui le valorise le plus, donnant ainsi un signal de prix approprié pour faciliter de nouveaux investissements en transport afin de réduire la congestion sur les réseaux. La FERC limite toutefois le retrait du plafond à la revente à une période se terminant le 1^{er} octobre 2010, afin de pouvoir mieux évaluer les conséquences. D'autre part, FERC refuse d'appliquer aux affiliées du transporteur pour la revente des conditions différentes de celles qui s'appliquent à des tiers car cela ne ferait que limiter inutilement la fluidité du marché. FERC refuse également d'obliger les revendeurs à tenir des enchères électroniques pour la revente. Selon FERC, l'utilisation possible d'OASIS pour afficher la capacité à revendre suffit à renseigner les participants au marché sur les reventes possibles.</p>	
Proposition de modification aux Tarifs et conditions	
<u>Page 1 de 4</u>	
<u>APPENDICE A-1</u>	
<u>Formule de convention de service pour la revente, la cession ou le transfert du service de transport de point à point</u>	
<u>1.0 La présente convention de service, en date du _____, est conclue entre _____ (le Transporteur), et _____ (le cessionnaire).</u>	
<u>2.0 Le Transporteur a établi que le cessionnaire est un client admissible aux termes des Tarifs et conditions des services de transport en vertu desquels ont été initialement obtenus les droits de service de transport devant être transférés.</u>	
<u>3.0 Les termes et conditions de la transaction conclue dans le cadre de la présente convention de service seront assujettis aux termes et conditions de la Partie II des Tarifs et conditions des services de transport du Transporteur, à l'exception des termes et conditions négociées par le revendeur de la capacité de transport cédée (en vertu de l'article 23.1 des Tarifs et conditions des services de transport) et par le cessionnaire, et devront comprendre : les dates de début et de fin du contrat, la quantité de puissance ou d'énergie cédée ainsi que les points de réception et de livraison. Les changements demandés par le cessionnaire quant aux points de réception et de livraison du revendeur seront assujettis aux dispositions de l'article 23.2 des Tarifs et conditions des services de transport.</u>	
<u>4.0 Le Transporteur portera au crédit du revendeur le prix indiqué dans la convention de service du cessionnaire ou dans le programme correspondant sur le site OASIS.</u>	
<u>5.0 Les avis et demandes que s'adressent les parties relativement à la présente convention de service doivent être remis au représentant de la partie destinataire, comme il est indiqué ci-dessous.</u>	
<u>Page 2 de 4</u>	
<u>Le Transporteur :</u>	
<hr/>	

Le cessionnaire :

6.0 Les Tarifs et conditions des services de transport sont intégrés aux présentes et en font partie intégrante.

EN FOI DE QUOI, les parties ont signé la présente convention de service par l'intermédiaire de leurs représentants autorisés respectifs.

Le Transporteur :

Par :

Nom

Titre

Date

Le cessionnaire :

Par :

Nom

Titre

Date

Page 3 de 4

Spécifications relatives à la revente, à la cession ou au transfert du service de transport ferme à long terme de point à point

1.0 Durée de la transaction : _____

Date du début :

Date de la fin :

2.0 Description de la puissance et de l'énergie qui doivent être transportées par le Transporteur, y compris la zone de réglage d'électricité d'où la transaction origine.

3.0 Point(s) de réception : _____

Fournisseur : _____

4.0 Point(s) de livraison : _____

Receveur : _____

5.0 Quantité maximale de puissance cédée :

6.0 Désignation de la (des) partie(s) assujettie(s) à une obligation de service réciproque :

7.0 Nom(s) du(des) réseau(x) intervenant(s) fournissant un service de transport :

Page 4 de 4

8.0 Le service prévu par la présente convention peut être assujetti à une combinaison des prix détaillés ci-dessous. (Les prix appropriés pour les transactions individuelles seront déterminés selon les Tarifs et conditions des services de transport.)

8.1 Prix de transport : _____

8.2 Prix des études d'impact sur le réseau et des études d'avant-projet :

8.3 Prix des services complémentaires : _____

9.0 Nom du revendeur de la capacité de transport cédée :

Description et justification de la modification

Ces modifications permettent la suppression du prix maximum de revente des services de transport jusqu'au 1^{er} octobre 2010 (période expérimentale définie par la FERC). Un client peut d'ici là revendre son service de transport à un prix supérieur à son prix d'achat auprès du Transporteur. De plus, le Transporteur signera une nouvelle convention de service avec le client admissible et remboursera ou facturera le client original de l'écart de prix entre la vente originale et la revente.

Pendant la période expérimentale qui s'étend jusqu'au 1^{er} octobre 2010, FERC assujettit les transporteurs sous son autorité à des déclarations de renseignements supplémentaires sur la revente dans leurs rapports trimestriels.

Le texte proposé pour l'appendice A-1 des *Tarifs et conditions* est adapté de texte de l'ordonnance 890 de la FERC en y retirant l'article 8.3 qui fait référence aux Installations d'attribution particulière. L'article 8.4 proposé par la FERC devient ainsi l'article 8.3. Cette adaptation est conforme aux *Tarifs et conditions* approuvés par la Régie qui, dans sa décision D-2002-95, a ordonné le retrait de la notion d'installations d'attribution particulière qui n'est pas pertinente au Québec.

Le développement du marché secondaire des services de transport contribue à mitiger le risque des acheteurs de transport, particulièrement ceux qui s'engagent pour une période de cinq (5) ans ou plus, en facilitant la revente au prix de marché si leurs besoins venaient à changer. De plus, la revente permet d'optimiser les capacités de transport requises par les clients, en leur permettant de racheter la capacité disponible au prix de marché, plutôt qu'en demandant un nouveau service de transport.

Le Transporteur estime devoir offrir au client du service de transport de point à point des conditions de marché comparables à celles dont ses affiliées bénéficient sur les réseaux tiers.

Impact sur le régime réglementaire et la clientèle

Le dé plafonnement du prix de la revente, s'il permet d'atteindre l'objectif visé qui est de développer le marché secondaire de la capacité de transport, permet à la clientèle d'optimiser ses achats de services de transport en facilitant la revente de tout excédent possible au prix du marché. De même, tout client pourrait disposer d'une capacité disponible au prix de marché; le cessionnaire fait face à un coût potentiellement plus élevé, qu'il peut tout de même juger opportun eu égard aux conditions qui prévalent dans les marchés. Le Transporteur ne retire aucun bénéfice direct de la revente, mais celle-ci permet de stimuler l'utilisation du réseau par ceux qui y attribuent la plus grande valeur, une fin justifiée dans le contexte de son marché.

Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif *pro forma* de la FERC

Ordonnance 890 : § 816.

Autres articles visés des *Tarifs et conditions*

La fiche 23.1 contient une explication détaillée des modifications proposées aux activités de revente par les clients des services de transport achetés auprès du Transporteur. Les articles 23.2 et 23.3 des *Tarifs et conditions* sont également modifiés pour énoncer l'ensemble des règles relatives à la revente de service de transport.

Appendice C (exemple)

<p>Thème</p> <p>Uniformité et transparence pour le calcul de la capacité de transfert disponible</p>	<p>Objet de la modification</p> <p>Remplacer le mot «transport» par le mot «transfert»</p>
<p>Révision mise en place par l'ordonnance 890</p> <p>Remplacer le mot «transport» par le mot «transfert» dans les expressions «capacité de transfert» et «transfert» de cette puissance. Le Transporteur adapte la Partie IV des <i>Tarifs et conditions</i> de façon similaire.</p>	
<p>Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i> (exemple)</p> <p>APPENDICE C</p> <p>Méthodologie pour évaluer la capacité de transport<u>transfert</u> disponible</p>	
<p>Description et justification de la modification</p> <p>La notion de capacité de transfert plutôt que capacité de transport est proposée aux fins de calcul des disponibilités de transport des réseaux. La modification vise à distinguer entre deux concepts, capacité de transport et capacité de transfert, pour utiliser celui qui correspond aux besoins recherchés dans l'OATT. La capacité de transport est propre à un équipement spécifique de transport. La capacité de transfert tient compte des conditions du réseaux dans son ensemble ainsi que du parcours suivi par l'énergie transférée de sa source à sa destination finale. Cette nuance est particulièrement importante dans le cas des réseaux complexes et synchrones où plusieurs transporteurs sont présents. La capacité de transport est la capacité physique de l'équipement de transport indépendamment des conditions de réseaux qui seront déterminantes pour constater la quantité d'énergie pouvant être transférée du point A au point B. La capacité de transport est établie par la fiche signalétique de l'équipement de transport, la capacité de transfert est déterminée par l'opérateur du réseau en temps réel et par le planificateur de l'exploitation du réseau en temps prévisionnel.</p>	
<p>Impact sur le régime réglementaire et la clientèle</p> <p>Ce changement de nature sémantique a peu d'impact au Québec, car les interconnexions permettant les transferts d'énergie avec les réseaux voisins sont majoritairement radiales et asynchrones et possédées et gérées par une seul transporteur. En pratique, les capacités de transfert des interconnexions du transporteur sont donc généralement égales aux capacités de transport des chemins utilisés pour le transport de l'énergie. Les valeurs affichées sur OASIS représentent donc les capacités de transfert du Transporteur, qu'on appelait antérieurement capacité de transport.</p>	
<p>Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif <i>pro forma</i> de la FERC</p>	
<p>Autres articles visés des <i>Tarifs et conditions</i></p> <p>La proposition suscite le remplacement du terme transport par le terme transfert dans les articles 1.47 et 4; le préambule de la partie II; les articles 13.2, 13.7, 14.2, 15.2, 17.2, 17.5. 18.4, 19.7, 36.2, 38.7 et 39.3; les appendices C et D.</p>	

Appendice C-1

Thème	Objet de la modification
Uniformité et transparence pour le calcul de la capacité de transfert disponible	Méthodologie de calcul de la capacité de transfert disponible
Révision mise en place par l'ordonnance 890 La FERC demande aux transporteurs plus de détail et de cohérence dans les composantes du calcul de la capacité de transfert disponible (<i>available transfer capability</i> , ou ATC), de certaines données utilisées et des hypothèses de modélisation. De plus, la FERC demande l'affichage d'algorithmes reliés au calcul de l'ATC.	
Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i> <u>APPENDICE C-1</u> <u>Méthodologie pour évaluer la capacité de transfert disponible</u> <u>Le présent appendice C-1 remplace l'appendice C à compter de la date prévue à cet effet à l'article 44.2.</u> <u>Le Transporteur offre les services de transport de point à point sur ses interconnexions avec les réseaux voisins. Le site OASIS du Transporteur affiche les données relatives aux capacités de transfert des interconnexions pour des périodes futures données. Chacune des interconnexions y est indiquée comme un chemin relié au point HQT qui représente l'ensemble des points de réception sur le réseau du Transporteur, sauf les interconnexions elles-mêmes.</u> <u>Les lignes directrices et les principes suivants sont suivis pour évaluer la capacité de transfert disponible ("Available Transfer Capability" - ATC) :</u> <u>(a) les pratiques usuelles des services publics;</u> <u>(b) les critères et les lignes directrices du Northeast Power Coordinating Council (NPCC), de la North American Electric Reliability Corporation (NERC) et du North American Energy Standards Board (NAESB);</u> <u>(c) les critères et directives applicables du Transporteur.</u> <u>La capacité de transfert disponible est la portion de la capacité de transfert totale ("Total Transfer Capability" - TTC) qui n'est pas utilisée après avoir tenu compte de la marge de fiabilité du réseau ("Transmission Reliability Margin" - TRM) et des exigences pour :</u> <u>(a) satisfaire aux obligations du service de transport existant pour la livraison des ressources aux clients de charge locale;</u> <u>(b) satisfaire aux obligations des contrats existants en vertu desquels le service de transport est fourni;</u> <u>(c) satisfaire aux obligations des demandes de service de transport acceptées.</u> <u>La capacité de transfert ferme offerte par le Transporteur pour les horizons annuel et mensuel comprend une provision de 5% de la durée pour tenir compte de l'entretien planifié des équipements et d'autres événements prévus pouvant occasionnellement réduire l'offre de capacité de transfert ferme.</u> <u>La capacité de transfert ferme offerte par le Transporteur pour les horizons hebdomadaire et journalier est prévue être disponible à chacune des heures de l'horizon considéré.</u> <u>La capacité de transfert non ferme offerte par le Transporteur est la valeur maximale disponible sur l'horizon considéré.</u> 1. <u>Équations de base pour le calcul de la capacité de transfert:</u> <u>Horizon prévisionnel</u>	

$$ATC_{ferme} = TTC - ETC_{ferme} - CBM - TRM_{ferme} + PBR$$

$$ATC_{non\ ferme} = TTC - ETC_{ferme} - ETC_{non\ ferme} - CBM - TRM_{non\ ferme} + CF + PBR$$

$$ETC_{ferme} = QCRD + QCRND_{ferme} + NITS_{ferme} + PTP_{ferme} + ROR + GF_{ferme} + OS_{ferme}$$

$$ETC_{non\ ferme} = QCRND_{non\ ferme} + NITS_{non\ ferme} + PTP_{non\ ferme} + GF_{non\ ferme} + OS_{non\ ferme}$$

Horizon temps réel

$$ATC_{ferme} = TTC - ETC_{ferme} - CBM - TRM_{ferme} + PBR$$

$$ATC_{non\ ferme} = TTC - ETC_{ferme} - ETC_{non\ ferme} - CBM - TRM_{non\ ferme} + CF + PBNS + PBR$$

$$ETC_{ferme} = QCRD + QCRND_{ferme} + NITS_{ferme} + PTP_{ferme} + GF_{ferme} + OS_{ferme}$$

$$ETC_{non\ ferme} = QCRND_{non\ ferme} + NITS_{non\ ferme} + PTP_{non\ ferme} + GF_{non\ ferme} + OS_{non\ ferme}$$

Où:

ATC: "Available Transfer Capability" Capacité de transfert disponible.

TTC: "Total Transfer Capability" Capacité de transfert totale telle que définie à la section 3a.

ETC: "Existing Transmission Commitments" Quantité de services de transport déjà engagés telle que définie à la section 3b.

CBM: "Capacity Benefit Margin" Marge bénéficiaire de capacité telle que définie dans la section 3e.

TRM: "Transmission Reliability Margin" Marge de fiabilité du réseau telle que définie à la section 3d.

CF: "Counterflows" Programmes sur le (les) chemin(s) inverse(s) impliqués.

PBNS: "Postbacks – Non Scheduled" Portion de l'ETC non programmée réofferte en capacité non ferme

PBR: "Postbacks – Redirects" Portion de la PTP_{ferme} déplacée par un client vers un autre chemin et réofferte sur le chemin d'origine.

QCRD: "Québec Ressource Désignée" Capacité réservée par le Distributeur en ressource désignée pour la charge locale du Québec.

QCRND_{ferme}: "Québec Ressource non désignée" Capacité réservée par le Distributeur en ressource non désignée pour la charge locale du Québec.

QCRND_{non ferme}: "Québec Ressource non désignée" Capacité réservée par le Producteur en ressource non désignée pour la charge locale du Québec.

NITS: "Network Integration Service" Capacité réservée pour le service en réseau intégré.

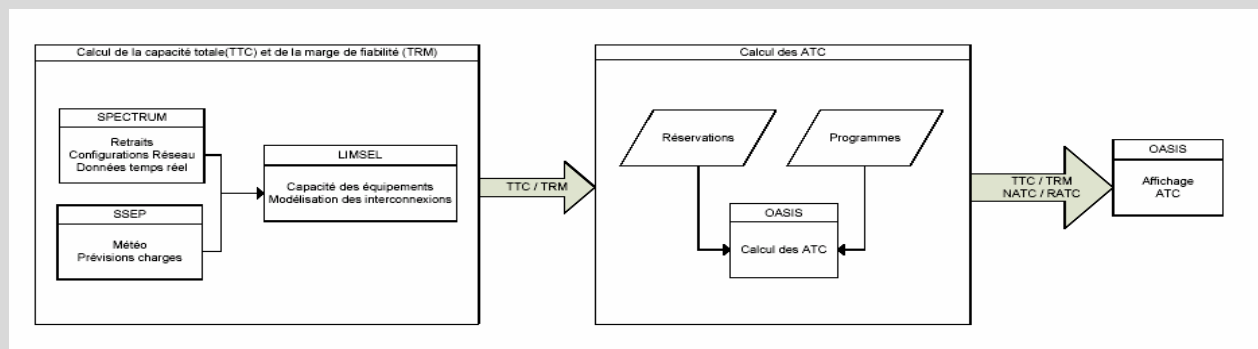
PTP: "Point To Point" Capacité réservée pour les services de transport point à point confirmés.

ROR: "Roll-over Rights" Capacité réservée pour les droits de renouvellement associés aux services de transport long terme ferme.

GF: "Grandfathered" Capacité réservée en vertu de droits acquis.

OS: "Other Services" Capacité réservée en vertu d'autres types de services de transport.

2. Étapes de calcul de la capacité de transfert



3. Composantes de la capacité de transfert

a. Capacité de transfert totale (TTC):

i) La TTC est la quantité de puissance qui peut être transférée sur une interconnexion de façon à ce que, suite à un évènement, la stabilité du réseau de transport soit maintenue et de façon à ce que les limites de tension et de capacité thermique soient respectées, conformément aux règles et pratiques du Transporteur et aux lignes directrices du NPCC et de la NERC. Les TTC sont évaluées à la frontière des installations du Transporteur.

Les TTC anticipées sur un chemin sont toujours égales ou inférieures à la capacité de transfert de référence de ce chemin (TTC_{réf}: valeur maximale de la TTC démontrée comme réalisable et sécuritaire).

ii) Pour évaluer la TTC, le Transporteur détermine par simulations informatiques en temps différé les limites d'exploitation de son réseau de transport selon une série spécifique de conditions d'exploitation. Une limite d'exploitation est alors établie pour chacune des conditions d'exploitation envisagées. Par la suite, les conditions d'exploitation présumées durant la période d'analyse sont confrontées aux limites préalablement établies.

Les TTC spécifiques à une période donnée sont calculées selon les conditions d'exploitation du réseau anticipées pour cette période.

Les TTC_{réf} sont coordonnés avec le réseau voisin lors de la conception des installations et réévalués annuellement en exploitation.

La capacité de transfert d'un réseau voisin affecte les quantités de puissance pouvant être transférées par les interconnexions. À l'exception des équipements des interconnexions dont la propriété est partagée entre le Transporteur et le transporteur du réseau voisin, les paramètres externes au Transporteur (retraits d'équipements, conditions d'exploitation et limites de réseau) qui influencent les capacités de transfert des réseaux voisins peuvent être considérés dans le calcul des TTC du Transporteur.

iii) Afin de calculer les TTC, le Transporteur utilise les données suivantes:

- Prévision des charges régionales;
- Prévisions de température de l'air ambiant;
- Plan de production des ressources désignées pour l'alimentation de la charge locale;
- Plan des retraits approuvés.

Pour les dix prochains jours, la prévision des besoins québécois horaires en puissance est établie à partir d'une combinaison de modèles qui tiennent compte des données horaires climatiques. Cette prévision est mise à jour aux 5 minutes selon les derniers écarts observés. Elle est également mise à jour aux 20 minutes en fonction de toute nouvelle information pertinente. La prévision de la charge des sous-réseaux est établie à l'aide d'un modèle linéaire qui met en relation la puissance horaire de chaque sous-réseau avec la prévision des besoins québécois horaires en puissance. Cette prévision de la charge des sous-réseaux est mise à jour aux 20 minutes, immédiatement après le calcul de la prévision des besoins québécois horaires en puissance.

Au-delà de dix jours, une prévision à plus long terme, révisée de deux à quatre fois par année, est utilisée. Cette prévision établit les besoins québécois horaires et les pointes de demande hebdomadaires correspondants aux prévisions mensuelles du Distributeur pour l'année courante et pour l'année suivante.

Lors de retraits de certains équipements de transport dans les réseaux d'interconnexion, la quantité de production localement disponible influence les TTC. Dans ce cas, comme il s'agit de production hydraulique au fil de l'eau, des hypothèses basées sur l'hydraulicité moyenne sont utilisées.

Seuls les indisponibilités réelles et les retraits d'équipements de transport planifiés à long terme ou approuvés à court terme, sont considérés dans le calcul des TTC.

iv) Les facteurs suivants influencent les capacités de transfert du transporteur.

v) Capacités de transfert des réseaux d'interconnexion:

Les réseaux d'interconnexion sont des réseaux de transport régionaux exploités à des tensions de 120 kV, 230 kV ou 315 kV. Ces réseaux alimentent les interconnexions et peuvent également desservir des postes de charge. Les capacités de transfert de ces réseaux peuvent être limitées par des contraintes thermiques des équipements de transport qui les composent (transformateurs, lignes de transport). Ces capacités peuvent également être limitées par des contraintes de basse tension d'exploitation à certains postes internes ou par des contraintes de stabilité des centrales internes.

Caractéristiques électriques des équipements d'interconnexion:

Les équipements du réseau du Transporteur sont conçus pour être utilisés en respectant des caractéristiques

électriques et mécaniques précises. En particulier, les capacités thermiques des équipements d'interconnexion varient en fonction de la température de l'air ambiant. Pour la majorité des équipements d'interconnexion, une augmentation de la température cause une diminution de leur capacité.

Retrait des équipements pour l'entretien des installations:

Pour assurer l'entretien des installations, les équipements du réseau du Transporteur doivent être retirés de l'exploitation de façon occasionnelle. Ces retraits ont pour effet de réduire les capacités de transfert des interconnexions.

Charges raccordées aux réseaux d'interconnexion:

Certains réseaux d'interconnexion alimentent des postes de charge. En livraison vers le réseau voisin, l'effet de ces charges internes est intégré dans le calcul de la TTC.

Pour certaines interconnexions, le transfert d'énergie est réalisé par le transfert d'un bloc de charge d'un réseau voisin au réseau du Transporteur. Dans ce cas, la capacité de transfert considère le niveau maximal, **annuel ou saisonnier**, de la charge des postes transférés.

Production raccordée aux réseaux d'interconnexion:

Certains réseaux d'interconnexion sont partiellement alimentés par des centrales locales. En réception du réseau voisin, l'effet de ces productions internes est intégré dans le calcul de la TTC.

Pour certaines interconnexions, le transfert d'énergie est réalisé par le transfert de groupes turbine-alternateurs d'un réseau à l'autre. Dans ce cas, la capacité de transfert considère la puissance installée des groupes turbine-alternateurs transférés, mais ne considère pas la production effectivement disponible de sorte que la TTC calculée pour une période donnée peut être supérieure à la production pouvant être transférée pendant cette période.

Pour les interconnexions où des groupes turbine-alternateurs doivent être isolés sur le réseau voisin, une entente préalable avec le Producteur, exploitant des groupe turbine-alternateurs, est requise pour chaque demande de réservation d'un service de transport par ces interconnexions et ce, à sa discrétion.

Limite de perte de charge en première contingence (PCPC):

Le déclenchement d'une interconnexion exploitée en mode livraison est équivalent à une perte de charge sur le réseau du Transporteur et engendre une augmentation de la fréquence. Afin de sauvegarder l'intégrité du réseau du Transporteur et la continuité de service, la quantité de charges (MW) pouvant être déclenchée suite à un événement de simple incidence est limitée par l'opérateur du réseau. Cette limite appelée PCPC varie en fonction de la quantité de production synchronisée au réseau du Transporteur et de la localisation de l'interconnexion. Plus la production synchronisée est élevée, plus la limite PCPC est élevée. Généralement, la production synchronisée au réseau augmente avec les livraisons, diminue avec les réceptions et suit l'évolution de la charge. C'est à faible charge et en réception maximale que la limite PCPC est la plus contraignante. La TTC en livraison établie par le Transporteur pour chaque interconnexion tient compte de la limite PCPC.

Limite de perte de production en première contingence (PPPC):

Le déclenchement d'une interconnexion exploitée en mode réception est équivalent à une perte de production sur le réseau du Transporteur et engendre une diminution de la fréquence. Afin de sauvegarder l'intégrité du réseau du Transporteur, la quantité de production (MW) pouvant être déclenchée suite à un événement de simple incidence est limitée par l'opérateur du réseau. Cette limite appelée PPPC varie en fonction de la quantité de production synchronisée au réseau du Transporteur. Plus la production synchronisée est élevée, plus la limite PPPC est élevée. Généralement, la production synchronisée au réseau augmente avec les livraisons, diminue avec les réceptions et suit l'évolution de la charge. C'est à faible charge et en réception maximale que la limite PPPC est la plus contraignante. La TTC en réception établie par le Transporteur pour chaque interconnexion tient compte de la limite PPPC.

Chemins concourants:

Certains portions du réseau du Transporteur peuvent alimenter plusieurs interconnexions. La capacité de **transfert** sur ces portions de réseau peut être inférieure à la somme des capacités individuelles de **transfert de**

chacune de ces interconnexions. Les services de transport engagés sur de tels chemins concourants sont intégrés dans le calcul de l'ATC.

Capacité simultanée de réception:

La capacité totale de réception de la zone de réglage du Québec varie en fonction du bilan entre la charge du réseau, les livraisons vers les réseaux voisins et la production minimale à maintenir sur le réseau. Cette contrainte qui pourrait affecter la valeur des TTC en réception est très rarement limitative.

b. Quantité de services de transport déjà engagés (ETC):

i) L'ETC est la quantité totale de puissance qui est déjà réservée sur un chemin.

ii) Comme le Transporteur offre les services de transport point à point sur ses interconnexions avec les réseaux voisins, l'ETC reliée aux besoins de la charge locale y est représentée directement par des réservations de service point à point désignées par le terme QCRD.

iii) Les demandes de réservations de services point à point (PTP) sont incluses dans l'ETC dès qu'elles obtiennent l'état "confirmé" ou, dans le cas des réservations de service point à point long terme, dès que la convention de service est signée.

iv) Les droits de renouvellement associés aux réservations de service point à point long terme (ROR) sont présumés exercés par le client jusqu'à leur expiration ou jusqu'à leur supplantation par une autre demande concurrente selon les dispositions de l'article 2.2 de la Partie I des présentes.

v) Sur l'horizon temps réel, si aucun programme n'est reçu en association à une réservation existante, la capacité de transfert disponible pour les services point à point non ferme est augmentée de la quantité réservée mais non programmée.

c. Capacité d'interface disponible ("Available Flowgate Capability" - AFC):

L'AFC est utilisée plutôt que l'ATC pour évaluer la capacité de transfert entre les réseaux de différents transporteurs lorsque des équipements de transport dans l'un des réseaux impliqués sont affectés par les transits dans les autres réseaux. Comme le réseau de transport du Transporteur n'est pas sujet à des écoulements de puissance fortuits en provenance des réseaux voisins car il leur est relié uniquement par des interconnexions contrôlables, le concept d'interface ne lui est pas pertinent.

d. Marge de fiabilité du réseau (TRM):

i) Définition de la TRM

La TRM quantifie les imprécisions associées au calcul des capacités de transfert anticipées. Ces imprécisions sont dues à la variabilité de certains paramètres qui influencent le calcul de la TTC. Ces facteurs sont la charge en réseau, la température de l'air ambiant, la tension d'exploitation du réseau d'interconnexion, la production interne au réseau d'interconnexion et la quantité de production synchronisée à l'ensemble du réseau. Sur certaines interconnexions, la TRM comprend également des aléas pour la défaillance inopinée d'équipements de transport, une réserve pour tenir compte de modifications aux configurations de réseau qui pourraient être requises en fonction des demandes de service de transport et certains paramètres externes au Transporteur (retraits d'équipements, conditions d'exploitation et limites de réseau) qui influencent les capacités de transfert des réseaux voisins.

ii) Méthodologie de calcul de la TRM

En général, les TRM sont basées sur l'historique des écarts prévisionnels. Sur les interconnexions où les demandes de service de transport peuvent entraîner des changements de configuration de réseau, les TRM sont des valeurs fixes établies en fonction des configurations possibles.

iii) Bases de données utilisées pour le calcul de la TRM

Les bases de données des TTC sont également utilisées pour le calcul des TRM.

iv) Conditions d'utilisation de la TRM

Les TRM sont utilisées dans le calcul des capacités de transfert ferme disponibles seulement. Les TRM sont généralement nulles pour le calcul des capacités de transfert non-ferme disponibles.

e. Marge bénéficiaire de capacité ("Capacity Benefit Margin" - CBM)

La CBM est une capacité de transfert ferme en importation qui est réservée afin de disposer d'une capacité d'importation en situation d'urgence. Actuellement, le Transporteur n'utilise pas de CBM dans le calcul des capacités de transfert disponibles.

Description et justification de la modification

En conformité avec l'ordonnance 890 de la FERC, il devient indispensable de préciser l'appendice C, afin de préciser le détail des calculs de capacité de transfert disponible des interconnexions. Le nouvel appendice C-1 enrichit l'appendice C actuel. Le Transporteur estime que la transparence pour le calcul de la capacité de transfert disponible est un objectif pertinent dans le contexte de son marché. Cette mise à jour sera reflétée dans le nouveau système OASIS du Transporteur qui sera mis en service en 2009.

Impact sur le régime réglementaire et la clientèle

La transparence qui résulte de l'ajout d'une méthodologie plus détaillée pour évaluer la capacité de transfert disponible constitue un net avantage pour la clientèle. Elle favorise une meilleure compréhension de cette méthodologie par les utilisateurs du site OASIS.

Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif *pro forma* de la FERC

Ordonnance 890 : § 207.

Autres articles visés des *Tarifs et conditions*

Sans objet.

Appendice L

Thème	Objet de la modification
Solvabilité	Procédures de vérification de la solvabilité
<p>Révision mise en place par l'ordonnance 890</p> <p>Dans son ordonnance 890, la FERC exige que tout transporteur doit publier les procédures de vérification de la solvabilité applicables aux clients des services de transport. Ces procédures constituent le nouvel appendice L de l'OATT de la FERC.</p> <p>Le nouvel appendice L doit traiter au moins des thèmes suivants :</p> <ol style="list-style-type: none">1. Information financière requise de la part des clients2. Détermination de la limite de crédit non garantie (<i>unsecured credit</i>) et des garanties tangibles requises (<i>secured credit</i>)3. Liste des garanties tangibles acceptables4. Processus pour aviser les clients dans un délai raisonnable des changements apportés dans les exigences de crédit5. Processus de demande de réévaluation de crédit par les clients6. Processus par lequel les clients informent le Transporteur des changements de leur situation financière	
<p>Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i></p>	
<p><u>APPENDICE L</u></p> <p><u>Procédures de vérification de la solvabilité</u></p> <p><u>1. INFORMATIONS GÉNÉRALES</u></p> <p><u>Pour cet appendice L, un Client signifie un Client du réseau intégré, un Client du service de transport ou toute contrepartie à une Entente de raccordement en vertu de l'Article 12A. La solvabilité d'un Client doit être évaluée avant l'exécution de tout service par le Transporteur. Une révision de la solvabilité doit être effectuée par le Transporteur, au moins annuellement, pour chaque Client ou sur demande du Client, si la demande est jugée raisonnable par le Transporteur. Les informations requises en vertu de cet appendice L doivent être envoyées à :</u></p> <p><u>Hydro-Québec TransÉnergie</u> <u>Direction Commercialisation et affaires réglementaires</u> <u>Informations sur la Solvabilité</u> <u>Complexe Desjardins, Tour Est, 9^e étage</u> <u>Montréal (Québec) H5B 1H7</u> <u>Téléphone: 514-289-3154 / Fax: 514-289-5417</u> <u>Courriel : xxx@hydro.qc.ca</u></p> <p><u>Sur réception des informations relatives au Client, le Transporteur s'assurera que le dossier est complet et avisera le Client si des informations additionnelles sont requises. Pour les Clients dont la demande ne nécessite pas d'ajout au réseau, suite à l'évaluation de la solvabilité du Client, le Transporteur fera parvenir au Client une offre de crédit. L'offre de crédit détaillera les conditions de crédit établies pour le Client et confirmera s'il doit fournir ou non des garanties tangibles en vertu de l'Article 5 de cet appendice L. L'offre de crédit doit être signée par le Client et sa maison-mère ou la société affiliée autorisée par le Transporteur à émettre un cautionnement à titre de garant pour le Client (« Garant »), si applicable, et par le Transporteur. Les Clients dont le besoin requiert des ajouts au réseau doivent se référer à l'Article 11 de cet appendice L.</u></p> <p><u>2. INFORMATIONS FINANCIÈRES</u></p> <p><u>Afin d'obtenir une limite de crédit non garantie, le Client doit, sans limitation, fournir au Transporteur les documents suivants :</u></p>	

- Les plus récents rapports de notation des agences *Moody's*, *Standard & Poor's* ("S&P"), et/ou *Dominion Bond Rating Service Ltd* ("DBRS") relativement au Client ou à son Garant, si applicable;
- Les états financiers consolidés vérifiés par un vérificateur indépendant enregistré mondialement pour les trois (3) dernières années financières, ou depuis le début des activités si cette période est inférieure à trois (3) années, pour le Client ou son Garant, si applicable;
- Les états financiers consolidés non-vérifiés pour les plus récents trimestres ainsi que les résultats trimestriels comparables de l'année précédente, pour le Client ou son Garant, si applicable;
- Toute information exigée par le Transporteur pour permettre l'étude de la solvabilité du Client ou de son Garant, si applicable.

3. CONDITIONS DE CRÉDIT

Pour être éligible pour une limite de crédit non garantie, le Client doit satisfaire au minimum les critères suivants, selon les informations fournies en vertu de l'Article 2 de cet [appendice L](#):

a) Le Client doit avoir et maintenir une notation de crédit, pour sa dette à long terme senior non garantie ni subordonnée, d'au moins :

- Baa3 par *Moody's* et/ou;
- BBB- par *S&P* et/ou;
- BBB (low) par *DBRS*.

Dans l'éventualité où la notation de crédit octroyée par *Moody's*, *S&P* et *DBRS* est de différents niveaux, la plus faible des notations doit s'appliquer. Si le Client ou son Garant, selon le cas, n'a pas de notation de crédit à long terme senior non garantie ni subordonnée, la notation de crédit à long terme d'émetteur sera considérée.

b) Si le crédit du Client repose sur la solvabilité d'un Garant, ce dernier devra rencontrer au minimum les critères définis au point (a) ci-dessus et fournir les informations mentionnées à l'Article 2 de cet [appendice L](#). Le Garant devra également fournir une garantie corporative écrite confirmant qu'il cautionne, de façon inconditionnelle, toutes les obligations financières du Client pour tout service rendu par le Transporteur. La garantie corporative doit être à la satisfaction du Transporteur en tout temps;

c) Les notations de crédit émises par les agences de notations doivent refléter la qualité intrinsèque de la situation d'affaires, de crédit et financière du Client ou de son Garant, selon le cas, sans prendre en considération tout support implicite de sociétés affiliées ou parentes, lequel support ne serait pas contractuel, (ci-après « Support Implicite »); excluant des actifs et de l'équité (i.e. l'avoir des actionnaires), tout actif reflétant, à la discrétion du Transporteur, de l'assistance financière à des sociétés affiliées ou parentes non détenues et contrôlées par le Client ou son Garant, selon le cas, (ci-après « Assistance Financière »); mais prenant en considération toute condition d'affaires, réglementaire ou financière, tous risques, événements ou effets adverses, en cours, à venir ou prévisibles concernant toute société affiliée ou parente, affectant ou pouvant affecter de façon adverse la situation financière du Client ou du Garant, selon le cas, (ci-après « Risques Contingents »), (la combinaison de ces éléments est ci-après référée comme étant la « Qualité de Crédit Intrinsèque »). Autrement, le Transporteur peut, à sa discrétion, tenter d'évaluer la Qualité de Crédit Intrinsèque du Client ou de son Garant, selon le cas, excluant le bénéfice, le cas échéant, de tout Support Implicite, déduisant toute Assistance Financière des actifs et de l'équité, et prenant en considération tous Risques Contingents, et privilégier cette évaluation aux notations des agences de crédit;

d) Aucun changement ou effet ne doit être en cours, en attente ou se poursuivre, lequel pourrait avoir un effet adverse significatif sur la situation financière du Client ou du Garant, si applicable.

4. LIMITES DE CRÉDIT

Si le Client ou son Garant, si applicable, rencontre les conditions de crédit définies à l'Article 3 de cet [appendice L](#), le Client pourrait recevoir une limite de crédit non garantie (ci-après « Limite de Crédit ») d'un montant pouvant atteindre jusqu'à trois (3) mois de frais de Service de transport, en fonction des besoins exprimés par le Client. Toutefois, le Transporteur se réserve le droit de limiter le montant de la Limite de Crédit autorisée au Client. La Limite de Crédit ne doit en aucun temps excéder la limite de crédit maximale non garantie, établie à

l'interne et approuvée de temps à autre par le Conseil d'Administration d'Hydro-Québec, selon le niveau de risque du Client ou de son Garant, si applicable. Si le Client a des besoins de crédit au-delà de la Limite de Crédit approuvée par le Transporteur, le Client devra fournir des garanties tangibles, conformément à l'Article 5 ci-après, d'un montant équivalent à au moins 133% de l'excédent des besoins de crédit.

Le Transporteur doit réviser les Limites de Crédit périodiquement, au moins annuellement, pour refléter les besoins du Client, et suite à un évènement ou un changement dans la situation financière du Client ou de son Garant, si applicable, résultant ou non d'une décote de la notation de crédit. Tout changement au montant de la Limite de Crédit doit être communiqué par écrit au Client et son Garant, si applicable, et cet avis écrit devrait modifier conséquemment les termes et conditions de l'offre de crédit et prendra effet cinq (5) jours ouvrables suivant la réception d'un tel avis écrit par le Client.

5. GARANTIES TANGIBLES

Un Client qui ne rencontre pas les conditions de crédit définies à l'Article 3 de cet appendice L ou qui décide de fournir d'autres types de garanties pour établir sa solvabilité ou qui requiert du crédit au-delà de sa Limite de Crédit autorisée devra se conformer en prenant l'une des actions suivantes :

(a) Fournir des garanties

Pour le Service de transport à court terme de point à point, le Client doit fournir des garanties, d'un des types décrits ci-après, d'un montant équivalent à 133% de trois (3) mois de frais de Service de transport ou à 133% de l'excédent des besoins de crédit du Client, selon le cas. La garantie doit être fournie au moins cinq (5) jours ouvrables avant le début du Service de transport ou au moment de la demande pour du Service de transport.

Pour le Service de transport à long terme de point à point, le Transporteur peut exiger du Client qu'il fournisse une garantie additionnelle, pour un montant raisonnable, déterminé proportionnellement à la valeur du Service de transport demandé par le Client.

(b) Prépayer le service

Le Client doit payer la totalité des frais du Service de transport ou 133% de l'excédent des besoins de crédit, selon le cas, au moins cinq (5) jours ouvrables avant le début du Service de transport ou au moment de la demande pour du Service de transport.

Les garanties émises au Transporteur conformément à l'Article 5(a) ci-dessus devraient être sous forme de (conjointement définies comme « Garanties Tangibles ») :

- (i) Une lettre de crédit inconditionnelle et irrévocable *standby*, qui doit être et demeurer à la satisfaction du Transporteur, incluant, sans limitation la portée de ce qui précède, toute banque émettrice, notificatrice ou confirmatrice impliquée, selon le cas, ou ;
- (ii) Un dépôt comptant, ou ;
- (iii) Une forme alternative de garantie acceptable pour le Transporteur.

Les Garanties Tangibles doivent demeurer à la satisfaction du Transporteur ; sinon, le Transporteur peut exiger des Garanties Tangibles additionnelles ou alternatives de la part du Client. Le Client aura alors trois (3) jours ouvrables suivant l'avis du Transporteur pour fournir une Garantie Tangible à la satisfaction du Transporteur.

6. DIFFÉRENDS RELATIFS À L'ÉTUDE DE SOLVABILITÉ

Si un Client est en désaccord avec la façon dont le Transporteur a évalué sa solvabilité, le Client pourra soumettre une demande écrite au Transporteur dans le but de faire réévaluer sa solvabilité. Une telle demande devra être appuyée par de nouvelles informations qui justifient la réévaluation de la solvabilité du Client. Le Transporteur révisera la demande et les nouvelles informations et répondra à la demande dans un délai de dix (10) jours ouvrables.

7. CHANGEMENTS DE LA SOLVABILITÉ ET/OU DES EXIGENCES DE GARANTIES TANGIBLES

Lorsque le Transporteur détermine que la solvabilité et/ou les exigences de Garanties Tangibles, ou les deux, d'un Client ou son Garant, selon le cas, ont changé, le Transporteur doit confirmer par écrit les nouvelles conditions de crédit applicables au Client et son Garant, selon le cas. Cet avis écrit modifiera conséquemment

les termes et conditions de l'offre de crédit et deviendra effectif cinq (5) jours ouvrables suivant la réception de l'avis écrit par le Client. Nonobstant ce qui précède, tout dépassement de Limite de Crédit ou de Garanties Tangibles insuffisantes, résultant ou non de ces nouvelles conditions de crédit, devraient être remédiés dans les trois (3) jours ouvrables suivant la réception de l'avis écrit.

8. RÉVISION FINANCIÈRE CONTINUE

Chaque Client qui se qualifie en vertu de l'Article 3 de cet appendice L doit fournir ou rendre accessible par internet, sans frais, et dans les délais prévus dans leur offre de crédit respectif, ou sur demande du Transporteur, les informations suivantes:

- Les plus récents rapports de notation des agences de crédit relativement au Client ou à son Garant, selon le cas ;
- Les plus récents états financiers consolidés vérifiés par un vérificateur indépendant enregistré mondialement pour le Client ou son Garant, selon le cas;
- Les états financiers consolidés non-vérifiés pour les plus récents trimestres ainsi que les résultats trimestriels comparables de l'année précédente, pour le Client ou son Garant, selon le cas;

9. CHANGEMENTS AUX PROCÉDURES DE VÉRIFICATION DE LA SOLVABILITÉ

Si le Transporteur a l'intention de modifier cet appendice L, la procédure suivante devra être suivie :

(a) Avis au Client

Les Clients seront avisés par courriel et par courrier recommandé qu'un amendement à l'appendice L a été déposé à la Régie. L'avis devra inclure les modifications proposées à l'appendice L, la date effective prévue des changements et le délai pour se conformer aux nouvelles exigences de crédit.

(b) Responsabilité du Client

Le Client doit prendre les mesures nécessaires pour se conformer aux nouvelles exigences de crédit à la date effective des changements ou dûment aviser le Transporteur de son incapacité à se conformer aux nouvelles exigences de crédit.

10 DÉFAUT DU CLIENT

Tout manquement ou omission par le Client de respecter les conditions de crédit du Transporteur, de fournir les informations requises ou de fournir et maintenir en vigueur les Garanties Tangibles en vertu de cet appendice L ou de tout autre entente, incluant, sans limitation ce qui précède, l'offre de crédit, l'Entente de raccordement ou toute convention de service, si applicable « Ententes Additionnelles », constitue un défaut. Dans l'éventualité où un Client est en défaut en vertu de cet appendice L, de l'Article 7.3, ou tout autre Entente Additionnelle, le Transporteur fera parvenir un avis écrit au Client. Si le défaut n'est pas corrigé dans les trois (3) jours ouvrables suivant l'avis, le Transporteur pourra désigner une date à laquelle il entend mettre fin à toutes les ententes liant les Parties. Le Transporteur devra alors calculer toutes les sommes qui lui sont dues, incluant le remboursement de tous les montants déboursés ou encourus ainsi que les intérêts sur les sommes impayées, calculés conformément à l'Article 7.2 et aviser le Client du montant net alors dû.

11. AJOUTS AU RÉSEAU

En plus des termes et conditions de cet appendice L, le Transporteur définit des conditions de crédit particulières applicables aux Clients suivants, dont le besoin nécessite des Ajouts au réseau :

- Client du service de transport pour le service de transport ferme à long terme de point à point nécessitant des Ajouts au réseau;
- Toute contrepartie à une Entente de raccordement, conformément à l'Article 12A.

11.1 Informations Générales

Les Clients dont le besoin nécessite des Ajouts au réseau doivent fournir les informations financières conformément à l'Article 2 de cet appendice L. Suite à l'évaluation de la solvabilité du Client dont le besoin nécessite des Ajouts au réseau, le Transporteur confirmera s'il doit fournir ou non des Garanties Tangibles en vertu de l'Article 11.3 ci après. Les conditions de crédit établies pour le Client dont le besoin nécessite des Ajouts au réseau seront définies dans la convention de service pour le service de transport ferme à long terme

de point à point ou dans l'Entente de raccordement, selon le cas.

11.2 Limites de Crédit

Si le Client dont le besoin nécessite des Ajouts au réseau ou son Garant, si applicable, rencontre les conditions de crédit définies à l'Article 3 de cet appendice L, le Client pourrait recevoir une Limite de Crédit d'un montant pouvant atteindre la totalité des coûts estimés qui seront engendrés par le Transporteur pour les Ajouts au réseau. Toutefois, le Transporteur se réserve le droit de limiter le montant de la Limite de Crédit autorisée au Client dont le besoin nécessite des Ajouts au réseau. La Limite de Crédit ne doit en aucun temps excéder la limite de crédit maximale non garantie, établie à l'interne et approuvée de temps à autre par le Conseil d'Administration d'Hydro-Québec, selon le niveau de risque du Client ou de son Garant, si applicable.

Le Transporteur doit réviser les Limites de Crédit périodiquement, au moins annuellement, pour refléter le profil de risque du Client dont le besoin nécessite des Ajouts au réseau ou le profil de risque de son Garant, si applicable, et suite à un événement ou un changement dans la situation financière du Client ou de son Garant, si applicable, résultant ou non d'une décote de la notation de crédit. Tout changement au montant de la Limite de Crédit doit être communiqué par écrit au Client et son Garant, si applicable, et cet avis écrit devrait modifier conséquemment les termes et conditions de la convention de service pour le service de transport ferme à long terme de point à point ou de l'Entente de raccordement, selon le cas, et prendra effet cinq (5) jours ouvrables suivant la réception d'un tel avis écrit par le Client.

11.3 Garanties Tangibles

Un Client dont le besoin nécessite des Ajouts au réseau qui ne rencontre pas les conditions de crédit définies à l'Article 3 de cet appendice L ou qui décide de fournir d'autres types de garanties pour établir sa solvabilité ou qui requiert du crédit au-delà de sa Limite de Crédit autorisée devra fournir une lettre de crédit inconditionnelle et irrévocable *standby* afin de garantir les coûts estimés qui seront engendrés par le Transporteur pour les Ajouts au réseau. La lettre de crédit devra être et demeurer à la satisfaction du Transporteur en tout temps, incluant, sans limitation la portée de ce qui précède, toute banque émettrice, notificatrice ou confirmatrice impliquée, selon le cas.

Les Garanties Tangibles doivent demeurer à la satisfaction du Transporteur; sinon, le Transporteur peut exiger des Garanties Tangibles additionnelles ou alternatives de la part du Client dont le besoin nécessite des Ajouts au réseau. Le Client aura alors trois (3) jours ouvrables suivant l'avis du Transporteur pour fournir des Garanties Tangibles à la satisfaction du Transporteur.

11.4 Changements de la Situation Financière du Client

Lorsque le Transporteur détermine que la solvabilité et/ou les exigences de Garanties Tangibles, ou les deux, d'un Client dont le besoin nécessite des Ajouts au réseau ou de son Garant, selon le cas, ont changé, le Transporteur doit confirmer par écrit les nouvelles conditions de crédit applicables au Client et à son Garant, si applicable. Cet avis écrit modifiera conséquemment les termes et conditions de la convention de service pour le service de transport ferme à long terme de point à point ou de l'Entente de raccordement, selon le cas, et prendra effet cinq (5) jours ouvrables suivant la réception d'un tel avis écrit par le Client. Nonobstant ce qui précède, tout dépassement de Limite de Crédit ou de Garanties Tangibles insuffisantes, résultant ou non de ces nouvelles conditions de crédit, devraient être remédiés dans les trois (3) jours ouvrables suivant la réception de l'avis écrit.

12. DIVISIONS D'HYDRO-QUÉBEC

Le Distributeur et le Producteur, tout comme le Transporteur, sont des divisions d'Hydro-Québec. Pour cette raison, le Distributeur et le Producteur ne sont pas assujettis à cet appendice L.

Description et justification de la modification

Au cours de 2008, le Transporteur, avec la collaboration de la vice-présidence Comptabilité et contrôle d'Hydro-Québec, a passé en revue et uniformisé les pratiques d'affaires du Transporteur en matières de gestion des risques et d'exigences de crédit.

Les procédures de vérification de la solvabilité proposées dans l'appendice L respectent les exigences de l'ordonnance 890 et sont adaptées aux particularités du réseau d'Hydro-Québec, en particulier les ajouts au

réseau dont les coûts sont assumés par le Transporteur. Elles traitent des modalités applicables aux services de transport de point à point qui ne requièrent pas d'ajouts au réseau, et aussi des garanties financières exigées lorsque des ajouts au réseau sont requis (par exemple, lors des raccordements de centrales ou lors de la construction de nouvelles interconnexions). Le coût de ces ajouts peut entraîner des besoins de crédit importants qui excèdent la limite de crédit non garantie et requièrent ainsi la fourniture par le client de garanties tangibles.

La solvabilité d'un client doit être évaluée avant l'exécution de tout service par le Transporteur. De plus, les besoins en matière de crédit sont évalués en fonction des services demandés par le client (transactions de court terme, transactions de long terme, ajouts au réseau, etc.). Les besoins en matière de crédit peuvent être satisfaits par une limite de crédit non garantie ou par des garanties tangibles, ou les deux à la fois.

Une limite de crédit non garantie peut être accordée sur la base de la notation d'un client ou de son garant. Des critères ont été établis pour encadrer l'attribution de cette limite de crédit non garantie et le montant maximal de celle-ci.

Si un client ne rencontre pas les conditions requises pour l'attribution d'une limite de crédit non garantie, ou s'il requiert du crédit au-delà de sa limite de crédit autorisée, il peut fournir des garanties tangibles acceptables pour le Transporteur, par exemple sous la forme de lettres de crédit de soutien irrévocables

Les procédures contribuent à diminuer le risque de mauvaises créances, ce qui avantage à la fois le Transporteur et sa clientèle. Des procédures plus claires, détaillées et transparentes favorisent l'accès au service de transport et réduisent le risque de discrimination induite à l'égard des clients.

Impact sur le régime réglementaire et la clientèle

L'impact de cette proposition est décrit au paragraphe précédent.

Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif *pro forma* de la FERC

Ordonnance 890 : § 1656.

Autres articles visés des *Tarifs et conditions*

L'article 11 comporte un renvoi à l'Appendice L.

Partie V

Thème	Objet de la modification
Sans objet	Entrée en vigueur
Révision mise en place par l'ordonnance 890 La Partie V n'existe pas dans l'OATT de la FERC.	
Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i> V. ENTRÉE EN VIGUEUR 44.1 Remplace le texte antérieur des <i>Tarifs et conditions</i> : Le présent texte des <i>Tarifs et conditions des services de transport</i> remplace le texte des <i>Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec</i> approuvé par la Régie dans ses décisions D-2009-015 et D-2009-023 . 44.2 Entrée en vigueur des tarifs: Le présent texte des <i>Tarifs et conditions des services de transport</i> entre en vigueur le xx xxxx 2009, à l'exception des annexes 1 à 7, 9, 10 et de l'appendice H, ainsi que des articles 15.7 et 28.5 qui entrent en vigueur le 1 ^{er} janvier 2009 et de l'appendice C-1, qui entre en vigueur à la date de mise en service du nouveau système OASIS du Transporteur, en remplacement de l'appendice C qui est aboli à compter de cette date.	
Description et justification de la modification La partie V précise la date de mise en vigueur des <i>Tarifs et conditions</i> et établit la date de remplacement de l'Appendice C par le nouvel Appendice C-1, en coordination avec la mise en service du nouvel OASIS du Transporteur.	
Impact sur le régime réglementaire et la clientèle Seule la Régie peut statuer sur la date de mise en vigueur des <i>Tarifs et conditions</i> .	
Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif <i>pro forma</i> de la FERC Sans objet.	
Autres articles visés des <i>Tarifs et conditions</i> La partie V vise l'ensemble des <i>Tarifs et conditions</i> .	