

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

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

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.

Finalement, 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.

Proposition de modification aux *Tarifs et conditions*

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; ce droit du client existant (ci-après le droit de préemption) est conditionnel à ce que le nouveau contrat ait 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. 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. À moins qu'elles n'aient été révoquées, Les conventions de service bénéficiant assujetties à d'un droit de préemption qui ont été conclues avant la date établie à l'article 44.2 ou qui sont associées à une demande de service de transport reçue avant cette date établie à l'article 44.2, à moins qu'elles ne soient révoquées, (ci-après les conventions de service en cours) dont le terme expire dans les cinq ans suivant cette date deviendront assujetties aux exigences relatives à la durée de cinq ans et au préavis d'un an à la date de leur

première reconduction, à la condition que le client existant ait fait savoir au Transporteur qu'il exercera son droit de préemption au moins 60 jours avant l'expiration de ce terme. À moins qu'elles n'aient été révoquées, les conventions de service en cours dont le terme expire plus de cinq ans suivant la date établie à l'article 44.2 seront assujetties à l'exigence relative à la durée de cinq ans et au préavis d'un an. 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. à condition que le client en avise le Transporteur par écrit et via OASIS au plus tard soixante (60) jours avant la fin du contrat.

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.

Les amendements clarifient l'intention du Transporteur et précisent l'existence du droit de préemption lorsque la demande concurrente émane d'un client existant du service de transport.

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 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	
<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>	
13.2 Priorité de <u>réservationservice</u> :	
<p>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.</p>	
<p>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 selon la date et de l'heure de la demande ou de la réservation.</u></p>	
<p>Si les demandes dépassent la capacité du réseau de transport, <u>l'alimentation de la charge en réseau et de la charge locale à partir des ressources désignées du client du réseau intégré et du Distributeur auront priorité sur les réservations de service de transport ferme à court terme de point à point et les demandes de service à plus long terme les demandes de service à plus long terme, ainsi que les ressources désignées par le Distributeur pour alimenter la charge locale, 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</p>	

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, en y faisant les adaptations nécessaires afin de tenir compte du fait qu'au Québec, le prix offert pour le service de transport de point à point est le même pour tous les clients et que le Distributeur obtient le service de transport pour l'alimentation de la charge locale en vertu de la Partie IV sans effectuer de « réservations ». De plus, les modifications proposées prévoient que le service de transport pour l'alimentation de la charge locale du Distributeur à partir de ressources désignées du Distributeur, ainsi que l'alimentation des charges désignées du client en réseau intégré à partir de ressources désignées, bénéficient d'une priorité d'accès supérieure au service de transport ferme à court terme de point à point et ce, de quelque durée que soient les désignations des ressources.

Les modifications apportées permettent 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 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 <u>réservationservice</u> : 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</u> réservations 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 préconfirmées et 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, <u>en y faisant les adaptations nécessaires pour tenir compte du fait qu'au Québec, le prix offert pour le service de transport de point à point est le même pour tous les clients et que le Distributeur obtient le service de transport pour l'alimentation de la charge locale en vertu de la Partie IV sans effectuer de « réservations ».</u></p> <p><u>Les modifications apportées permettent</u> 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	
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: § 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 (3) 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 ou (4) <u>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. [Le Transporteur propose par ailleurs de modifier cette disposition afin de tenir compte du fait qu'au Québec, le prix offert pour le service de transport de point à point est le même pour tous les clients.](#)

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 dès réception d'une demande écrite du client du service de transport pour déterminer si une nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur est réalisable tenant compte des conditions énoncées ci-après et, dans les cas qui le permettent, 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. Dans les cas qui permettent une nouvelle répartition, le Transporteur ne peut refuser déraisonnablement d'effectuer lui-même une nouvelle répartition ou de permettre au client du service de transport de prendre pre des dispositions pour qu'une nouvelle répartition soit effectuée à partir des ressources d'un tiers. Le Transporteur n'est tenu d'effectuer une nouvelle répartition qu'aux conditions suivantes : (i) les ressources sont disponibles à cette fin pour la durée du service demandé; (ii) le client a obtenu le consentement du propriétaire de la (les) ressource(s) en cause; (iii) le Transporteur a déterminé que la nouvelle répartition est techniquement faisable et n'est pas susceptible de compromettre la fiabilité et la stabilité du réseau; (iv) sauf dans les cas prévus à l'article 19.7, la répartition permet de fournir la totalité du service demandé sans effectuer d'ajouts au réseau; et (v) le client accepte de dédommager le Transporteur conformément à l'article 27.</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</u></p>	

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 pouvant entraîner une réduction du service.

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., en précisant les conditions d'ouverture à cette nouvelle répartition, soit : i) que la nouvelle répartition ne soit envisagée que si elle peut être faite à partir de ressources qui sont disponibles à cette fin pour la durée du service demandé; ii) que l'obligation d'obtenir le consentement du propriétaire de la ou des ressources à utiliser pour effectuer la nouvelle répartition incombe au client du service de transport qui demande la nouvelle répartition; iii) que la nouvelle répartition ne soit pas susceptible de compromettre la fiabilité et la stabilité du réseau et qu'elle soit techniquement faisable, compte tenu du fait que la topologie du réseau du Transporteur ne se prête pas facilement à une nouvelle répartition; iv) que la nouvelle répartition permette de fournir la totalité du service demandé comme une alternative à des

[ajouts au réseau \(sauf dans le cas où la nouvelle répartition est effectuée sur une base provisoire et partielle dans l'attente de la mise en service des ajouts au réseau en vertu de l'article 19.7 des Tarifs et conditions\); et v\) que le client ait accepté de dédommager le Transporteur conformément à l'article 27 des Tarifs et conditions, une condition qui est également reconnue à l'article 13.5.](#)

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. [Les conditions pour la nouvelle répartition des ressources, à la section \(b\) de l'article 15.4, sont également adaptées de l'ordonnance 890.](#)

L'offre du service ferme conditionnel [et de la nouvelle répartition des ressources](#) 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; [13.4](#); 13.5; 13.6; 14.7; 19.1; 19.3 et 27.

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 (2) lorsque requis par le client admissible,</u> les options concernant une nouvelle répartition <u>(à la demande d'un client admissible), y compris les coûts estimés d'une nouvelle répartition qui sont à la connaissance du Transporteur; (3) lorsque requis par le client admissible, 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 les ajouts supplémentaires au réseau qui sont requis afin de fournir le service exigé, ainsi que le coût estimé et l'échéancier des ajouts au réseau. 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 servir à une nouvelle répartition conformément à l'article 15.4 et (2) fournir une mesure de l'impact de chaque telle 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. 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, confirmer 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</u>	

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, [sujet aux conditions précisées à l'article 15.4](#).

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. [Les conditions pour la nouvelle répartition des ressources, à la section \(b\) de l'article 15.4 amendé, sont également adaptées de l'ordonnance 890.](#)

L'offre du service ferme conditionnel [et de la nouvelle répartition des ressources](#) 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 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	
<p>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.</p>	
Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i>:	
<p>27 Rémunération pour les coûts des ajouts au réseau et de la nouvelle répartition</p> <p>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 afférant 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, sujet aux conditions prévues à l'article 15.4, 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.</p>	
Description et justification de la modification:	
<p>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, sujet aux conditions précisées à l'article 15.4, 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.</p>	
Impact sur le régime réglementaire et la clientèle	
<p>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.</p>	
Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif <i>pro forma</i> de la FERC	
<p>Ordonnance 890: § 73-78, 812; Ordonnance 890-A: § 507-640; Ordonnance 890-B: § 116-155</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 30.2

Thème	Objet de la modification
Désignation des ressources en réseau, justification et suppression	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 avispréavis en ce sens le plus tôt possible au moyen d'une demande de modification du service dans le cadre d'une demande prévue à l'article 29 et le Transporteur affiche cette nouvelle désignation sur son site OASIS. Dans le cas d'une ressource utilisant un chemin affiché sur le site OASIS du Transporteur,La la désignation d'une nouvelle ressource en réseau doit être faite par l'entremise du de ce site OASIS du Transporteur par le client du service en réseau intégré au moyen d'une demande de modification du service dans le cadre d'une demande prévue à l'article 29. 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.	
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. Le Transporteur fait toutefois les adaptations nécessaires afin de tenir compte du fait que son site OASIS n'affiche que les installations physiques de transport sur son réseau qui constituent des « chemins » et que la désignation d'une nouvelle ressource ne peut donc pas toujours s'effectuer par l'entremise du site OASIS.	
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 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 <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 *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 30.3

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 par écrit par l'entremise du site OASIS dès qu'il lui est raisonnablement possible de le faire. Dans le cas d'une ressource utilisant un chemin affiché sur le site OASIS du Transporteur, il doit le faire par l'entremise de ce site, mais au plus tard à l'expiration du délai de programmation du service de transport ferme pour la période de suppression. Dans le cas d'une ressource n'utilisant pas un chemin affiché sur OASIS, l'information indiquée ci-dessous sera affichée sur le site OASIS par le Transporteur. Les demandes de suppressions 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 :</p> <p>(i) date et heure d'entrée en vigueur de la suppression temporaire;</p> <p>(ii) date et heure d'entrée en vigueur du rétablissement de la désignation, après la période de suppression temporaire;</p> <p>(iii) identité et capacité des ressources ou de la partie des ressources devant être supprimées temporairement;</p> <p>(iv) description des ressources et attestation du rétablissement de leur désignation, après la période de suppression temporaire, conformément à l'article 30.2; et</p> <p>(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 être examinées 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. Advenant le rejet des demandes de service de transport connexes, le client du réseau intégré sera réputé ne pas avoir supprimé de ressources.</p> <p>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 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.</p>	
<p>Description et justification de la modification:</p> <p>Le Transporteur apporte à l'article 30.3 une modification <u>similaire identique</u> à celle proposée par la FERC, <u>tout en faisant les adaptations nécessaires afin de tenir compte du fait que le site OASIS du Transporteur n'affiche que les installations physiques de transport sur son réseau qui constituent des « chemins » et que la suppression d'une ressource ne peut donc pas toujours s'effectuer par l'entremise du site OASIS.</u> Cette</p>	

modification proposée apporte plus de transparence et de flexibilité au client du service en réseau intégré dans la suppression temporaire d'une ressource.

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.

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; [Ordonnance 890-C § 11 & suivants](#); [Ordonnance 890-D § 3 et 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 non fermes réalisées en vertu d'un service de transport non ferme réalisées en vertu de sous la Partie II des présentes</u>, 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 afin d'alimenter 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 <u>pleinement</u> 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 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 <i>Tarifs et conditions</i>	
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;</u> (2) <u>lorsque requis par le client admissible, et les options concernant une nouvelle répartition (à la demande d'un client admissible), y compris, dans la mesure du possible, les coûts estimés d'une nouvelle répartition qui sont à la connaissance du Transporteur;</u> (3) <u>lorsque requis par le client admissible, les options concernant l'installation de dispositifs automatiques de réduction du service; (à la demande d'un client admissible) et</u> (4) ou les ajouts <u>supplémentaires</u> au réseau <u>qui sont requis afin de</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 servir à une nouvelle répartition conformément à l'article 15.4; et (2) fournir une mesure de l'impact de chaque telle 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 délai 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, [sujet aux conditions précisées à l'article 15.4](#).

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 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 <i>Tarifs et conditions</i>:</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 inclure dans le cas de chaque ressource - Cette description doit inclure pour chaque ressource en réseau :</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 désignées du Distributeur n'incluent aucune des ressources, ou partie des ressources, faisant 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 en y faisant les adaptations nécessaires afin de tenir compte du fait que le Distributeur ne possède pas les ressources désignées pour l'alimentation de la charge locale. L'attestation requise du Distributeur est donc adaptée à la situation particulière de ce dernier.

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, avec les adaptations nécessaires.

La proposition du Transporteur sur le thème de la désignation des ressources du Distributeur, aux articles 37.1, 38.2, 38.3 et 38.5 des Tarifs et conditions 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 <i>Tarifs et conditions</i> 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 <u>désignées</u> 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. <u>L'amendement précise que les centrales qui pouvaient servir à alimenter la charge locale du Distributeur en date du 1^{er} janvier 2001 font partie des ressources désignées du Distributeur par le seul effet des Tarifs et conditions.</u> 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 <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 38.2

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 avispréavis écrit en ce sens le plus tôt possible et le Transporteur affiche cette nouvelle désignation sur son site OASIS . Dans le cas d'une ressource utilisant un chemin affiché sur le site OASIS du Transporteur, la désignation d'une nouvelle ressource du Distributeur doit être faite par l'entremise de ce site par le Distributeur du site OASIS du Transporteur au moyen d'une demande de modification du service. Cette demande La nouvelle désignation 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 nouvelle désignation 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. Une Entente de raccordement conclue entre le Transporteur et tout propriétaire d'une nouvelle ressource désignée ou d'une nouvelle centrale pouvant alimenter une ressource désignée par le Distributeur est requise avant que le Transporteur puisse procéder aux ajouts au réseau requis pour intégrer cette nouvelle ressource.	
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. Tout comme à l'article 30.2 concernant la désignation de nouvelles ressources par le client de service en réseau intégré, les modifications proposées à l'article 38.2 tiennent compte du fait que le site OASIS du Transporteur n'affiche que les installations physiques de transport sur son réseau qui constituent des « chemins » et que la désignation d'une nouvelle ressource du Distributeur ne peut donc pas toujours s'effectuer par l'entremise du site OASIS. Le Transporteur fait également les adaptations nécessaires afin de tenir compte du fait que le Distributeur ne possède pas les ressources désignées pour l'alimentation de la charge locale. L'attestation requise du Distributeur est donc adaptée à sa situation particulière.	

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 *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 38.3

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 aviser le Transporteur par écrit dès qu'il lui est raisonnablement possible de le faire. <u>Dans le cas d'une ressource utilisant un chemin affiché sur le site OASIS du Transporteur, le Distributeur doit le faire par l'entremise de ce site mais au plus tard à l'expiration du délai de programmation du service de transport ferme pour la période de suppression. Dans le cas d'une ressource n'utilisant pas un chemin affiché sur le site OASIS, l'information ci-dessous sera affichée sur le site OASIS par le Transporteur. Les demandes de suppressions 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 ou des désignations de ressources connexes devant être évaluées en même temps que la demande de suppression temporaire afin que ces demandes de service ou désignations de ressources et la demande de suppression puissent être examinées toutes faire l'objet d'une seule demande autorisée ou rejetée. L'évaluation des demandes de service de transport ou désignations de ressources 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. Advenant le rejet des demandes de service de transport ou désignations de ressources connexes, le Distributeur sera réputé ne pas avoir supprimé de ressources.</u> <p><u>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 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>	

Description et justification de la modification

Le Transporteur apporte à l'article 38.3 une modification similaire identique à celle proposée par la FERC à l'article 30.3 de son OATT pour les clients du service en réseau intégré, tout en faisant les adaptations nécessaires afin de tenir compte du fait que le site OASIS du Transporteur n'affiche que les installations physiques de transport qui constituent des « chemins » et que la suppression d'une ressource ne peut donc pas toujours s'effectuer par l'entremise du site OASIS. La modification proposée apporte plus de transparence et de flexibilité au Distributeur dans la suppression temporaire de la désignation d'une ressource.

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 <u>ces installations dépasse sa charge locale désignée 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 afin d'alimenter 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 <u>pleinement</u> 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 que 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 : (1) <u>toutes les contraintes du réseau de façon spécifique pour chaque élément de transport;</u> (2) <u>lorsque requis par le Distributeur, les options concernant une nouvelle répartition (à la demande du Distributeur), y compris, dans la mesure du possible, les coûts estimés d'une nouvelle répartition qui sont à la connaissance du Transporteur;</u> (3) <u>lorsque requis par le Distributeur, les options concernant l'installation de dispositifs automatiques de réduction du service; (à la demande du Distributeur)</u> et (4) <u>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 servir à une nouvelle répartition, conformément à l'article 15.4; et (2) fournir une mesure de l'impact de chaque telle 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. 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.</u></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, <u>suivant aux conditions précisées à l'article 15.4.</u></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.

Appendice A

Thème	Objet de la modification
Formule de convention de service pour le service de transport ferme à long terme de point à point	Convention de service
Révision mise en place par l'ordonnance 890	
<p>Les dispositions relatives au service conditionnel ferme prévues à l'article 15.4 prévoient que le service de transport peut être réduit avant un autre service de transport ferme pendant un certain nombre d'heures par année ou dans certaines conditions de réseau. Ces dispositions doivent être prévues à la convention de service signée que l'on retrouve à l'Appendice A.</p> <p>De même, selon l'ordonnance 890, l'Appendice L prévoit que des conditions de crédit consenties au client doivent être maintenues pendant toute la durée de la convention de service et peuvent être révisées au besoin par le Transporteur. Ces dispositions doivent être prévues à la convention de service signée que l'on retrouve à l'Appendice A.</p>	
Proposition de modification aux <i>Tarifs et conditions</i>:	
<p>Insérer, à la suite du paragraphe 8.7 de la Page 4 de 5 de l'Appendice A, les paragraphes 9.0 et 10.0 suivants :</p>	
<p>9.0 Les conditions de crédit applicables au présent service de transport sont les suivantes (celles-ci sont sujettes à révision conformément aux dispositions prévues aux <i>Tarifs et conditions</i>) :</p> <p>_____</p> <p>_____</p>	
<p>10.0 S'il y a lieu, les options de réduction conditionnelle (nombre d'heures d'interruption par année ou conditions de réseau), pour la période initiale de deux ans sont les suivantes (celles-ci sont sujettes à révision conformément aux dispositions prévues aux <i>Tarifs et conditions</i>) :</p> <p>_____</p> <p>_____</p>	
Description et justification de la modification:	
<p>Les modifications proposées ont pour but d'adapter la formule de convention de service ferme à long terme de point à point, afin que les conditions de crédit et les options de réduction conditionnelles y soient inscrites.</p>	
Impact sur le régime réglementaire et la clientèle	
<p>Les modifications proposées permettent de donner suite aux dispositions des <i>Tarifs et conditions</i> concernant les conditions de crédit et les options de réduction conditionnelle, procurant ainsi une plus grande clarté aux dispositions convenues avec le client.</p>	
Références aux dispositions pertinentes des ordonnances et du tarif <i>pro forma</i> de la FERC	
<p>Ordonnance 890-B: Appendix B Pro Forma Open Access Transmission Tariff.</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, alors que la fiche Appendice L contient l'explication détaillée des conditions de crédit offertes par le Transporteur.</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 <i>Tarifs et conditions</i>	
<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</u>	
<u>(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 négociés 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>	

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 Les conditions de crédit applicables au présent service de transport sont les suivantes (celles-ci sont sujettes à révision conformément aux dispositions prévues aux *Tarifs et conditions*) :

10.0 S'il y a lieu, les options de réduction conditionnelle (nombre d'heures d'interruption par année ou conditions de réseau) pour la période initiale de deux ans sont les suivantes (celles-ci sont sujettes à révision conformément aux dispositions prévues aux *Tarifs et conditions*) :

11.0 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.

[Les modifications concernant les conditions rattachées au service conditionnel ferme, ainsi que les conditions de crédit consenties au client sont prévues à l'Appendice A-1 pour les raisons décrites à la fiche relative à l'Appendice A.](#)

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-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>Pour les interconnexions où la capacité de transfert ferme est coordonnée entre le réseau du Transporteur et un réseau voisin, cette capacité correspond à la moins élevée des valeurs de capacités suivantes : (1) la capacité de réception (ou de livraison) ferme avant prise en compte des ETC du réseau voisin, et (2) la capacité de réception (ou de livraison) ferme avant prise en compte des ETC du Transporteur.</u> <u>La capacité de transfert non ferme offerte par le Transporteur est la valeur maximale disponible sur l'horizon considéré.</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</u>	

prévue être disponible à chacune des heures de l'horizon considéré.

La capacité de transfert non ferme offerte par le Transporteur est la valeur maximale disponible sur l'horizon considéré.

1. Équations de base pour le calcul de la capacité de transfert:

Horizon prévisionnel

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

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

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

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

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 de ressource inscrite sur le site OASIS et désignée par le Distributeur ~~en ressource désignée~~ pour alimenter la charge locale du Québec.

QCRND_{ferme}: "Québec Ressource non désignée" Capacité de ressource inscrite sur le site OASIS mais non désignée réservée par le Distributeur ~~en ressource non désignée~~ pour alimenter la charge locale du Québec.

QCRND_{non\ ferme}: "Québec Ressource non désignée" Capacité de ressource inscrite sur le site OASIS réservée par le Producteur ~~en ressource non désignée~~ pour alimenter la charge locale du Québec qui n'a pas été désignée par le Distributeur.

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

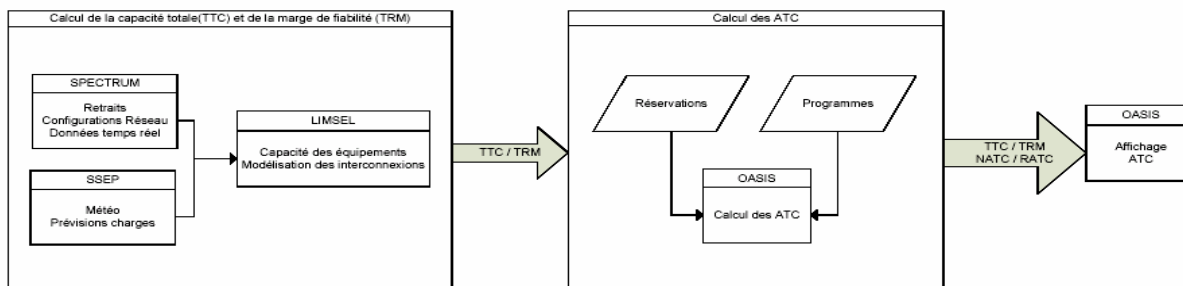
PTP: "Point To Point" Capacité réservée pour les services de transport point à point confirmés.

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 réévaluées 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 :

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 PPC varie en fonction de la quantité de production synchronisée au réseau du Transporteur. Plus la production synchronisée est élevée, plus la limite PPC 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 PPC est la plus contraignante. La TTC en réception établie par le Transporteur pour chaque interconnexion tient compte de la limite PPC.

Chemins concourants:

Certaines 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, à laquelle s'ajoutent les capacités requises pour l'alimentation de la charge locale qui sont inscrites sur OASIS.

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 inscriptions réservations de service point à point désignées par le terme QCRD et QCRND.

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.

Pour les interconnexions où la capacité de transfert ferme est coordonnée entre le réseau du Transporteur et un réseau voisin, la définition de la TRM correspond à la plus élevée des deux valeurs suivantes : (1) la TRM du réseau voisin, et (2) la TRM du Transporteur.

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.

Pour les interconnexions où la capacité de transfert ferme est coordonnée entre le réseau du Transporteur et un réseau voisin, le calcul de la TRM pour ces interconnexions correspond à la différence entre les capacités totales de transfert (TTC) du Transporteur et les capacités de transfert fermes avant prise en compte des ETC sur le réseau voisin.

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. L'appendice C-1 est amendé afin de refléter le fait que le service de transport pour l'alimentation de la charge locale du Distributeur s'effectue en vertu de la Partie IV et s'obtient sans effectuer de « réservations ». Les amendements portent également sur la coordination des ATC.

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. Ordonnance 890-C § 3-10.

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, 19^e étage</u> <u>Montréal (Québec) H5B 1H7</u> <u>Téléphone: 514-879-6223 / Fax: 514-879-4685</u> <u>Courriel : Lalande.Marie-Claude@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 limiterlimitée 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 toute autre entente, incluant, sans limiterlimitée 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 limiterlimitée la portée de ce qui précède, la désignation de 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.