TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT D'HYDRO-QUÉBEC

Hydro Québec TransÉnergie

TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT D'HYDRO-QUÉBEC

Décisions D-2007-08 et D-2007-34

I. CLAUSES COMMUNES RELATIVES AUX SERVICES 9

1 DÉFINITIONS 9

1.1 Acheteur d'électricité 9
1.2 Agent désigné 9
1.3 Ajouts au réseau 9
1.4 Capacité réservée 9
1.5 Charge en réseau 9
1.5.1 Charge locale 10
1.6 Client admissible 11
1.7 Client du réseau intégré 11
1.8 Client du service de transport 11
1.9 Clients de charge locale 11
1.10 Comité d'exploitation du réseau 12
1.10.1 Comité technique 12
1.11 Commission 12
1.12 Convention d'exploitation du réseau 12
1.13 Convention de service 13
1.14 Abrogé 13
1.15 Date du début du service 13
1.16 Délestage de charge 13
1.17 Demande 13
1.18 Demande complète 13
1.18.1 Distributeur 13
1.19 Dollar 14
1.19.1 Entente de raccordement 14
1.20 Étude d'avant-projet 14
1.21 Étude d'impact sur le réseau 14
1.22 Fournisseur 14
1.23 Groupe de transport régional (GTR) 14
1.24 Abrogé 15
1.25 Interruption 15
1.26 OASIS 15
1.27 Part du ratio de charge 15
1.28 Partie I 15
1.29 Partie II 15
1.30 Partie III 16
1.30.1 Partie IV 16
1.30.2 Partie V 16
1.31 Parties 16
1.32 Point(s) de livraison 16
1.33 Point(s) de réception 16
1.34 Abrogé 17
1.35 Pratiques usuelles des services publics 17
1.35.1 Producteur 17
1.36 Receveur 17
1.37 Réduction 17
1.38 Régie 18
1.39 Réseau de transport 18
1.40 Ressource en réseau 18
1.40.1 Ressource du Distributeur 18
1.41 Services complémentaires 19
1.42 Service de transport 19

1.43 Service de transport de point à point ... 19
1.44 Service de transport en réseau intégré ... 20
1.45 Service de transport ferme à court terme de point à point ... 20
1.46 Service de transport ferme à long terme de point à point ... 20
1.47 Service de transport ferme de point à point ... 20
1.48 Service de transport non ferme de point à point ... 20
1.48.1 Service de transport pour l'alimentation de la charge locale ... 20
1.48.2 Tarifs et conditions des services de transport ... 21
1.49 Transporteur ... 21
1.50 Vente à un tiers ... 21
1.51 Zone de réglage ... 21

2 PROCÉDURES D'ATTRIBUTION INITIALE ET DE RENOUVELLEMENT ... 22

2.1 Abrogé ... 22
2.2 Priorité de réservation pour les clients existants du service ferme ... 22

3 SERVICES COMPLÉMENTAIRES ... 23

3.1 Service de gestion du réseau ... 24
3.2 Service de réglage de tension ... 24
3.3 Service de réglage de fréquence : ... 24
3.4 Service de compensation d'écart de réception : ... 24
3.5 Service de compensation d'écart de livraison : ... 24
3.6 Réserve d'exploitation - Service de maintien de réserve tournante ... 24
3.7 Réserve d'exploitation - Service de maintien de réserve arrêtée ... 25
3.8 Services complémentaires associés à l'alimentation de la charge locale ... 25

4 SYSTÈME D'INFORMATION ET DE RÉSERVATION DE CAPACITÉ DE TRANSPORT (OASIS) ... 25

5 COMPÉTENCE ... 25

5.1 Droit applicable ... 25
5.2 Modification des présentes ... 26

6 RÉCIPROCITÉ ... 26

7 FACTURATION ET PAIEMENT ... 27

7.1 Procédure de facturation ... 27
7.2 Intérêt sur les soldes impayés ... 28
7.3 Défaut du client ... 28

8 COMPTABILITÉ POUR L'UTILISATION DU SERVICE DE TRANSPORT PAR LE PRODUCTEUR ET LE DISTRIBUTEUR 29

8.1 Revenus de transport ... 29
8.2 Coûts et revenus des études ... 29

9 DEMANDES RÉGLEMENTAIRES ... 30

10 RESPONSABILITÉ ... 30

10.1 Force majeure ... 30
10.2 Indemnisation ... 31

11 SOLVABILITÉ ET GESTION DU RISQUE DE NON-PAIEMENT ... 32

11.1 Solvabilité ... 32
11.2 Gestion du risque de non-paiement ... 32
11.3 Défaut du client du service de transport ... 33

12 PROCÉDURES DE TRAITEMENT DES PLAINTES ... 34

12.1 Procédure applicable : ... 34

12.2 Recours aux tribunaux compétents : ... *34*

12A RACCORDEMENT DE CENTRALES AU RÉSEAU DE TRANSPORT ET DE DISTRIBUTION ... 34

12A.1 Entente de raccordement : ... *34*
12A.2 Achat de services point à point ou remboursement : ... *35*
12A.3 Séquence des études d'impact : ... *39*
12A.4 Droit de maintien : ... *40*
12A.5 Étude exploratoire : ... *42*
12A.6 Clauses communes: ... *44*

II. SERVICE DE TRANSPORT DE POINT À POINT ... 45

PRÉAMBULE ... 45

13 NATURE DU SERVICE DE TRANSPORT FERME DE POINT À POINT ... 45

13.1 Durée ... *45*
13.2 Priorité de réservation ... *45*
13.3 Utilisation du service de transport ferme par le Producteur et le Distributeur ... *47*
13.4 Conventions de service ... *47*
13.5 Obligations du client du service de transport pour les frais reliés à des ajouts au réseau ou à une nouvelle répartition ... *47*
13.6 Réduction du service de transport ferme : ... *48*
13.7 Classification du service de transport ferme ... *49*
13.8 Programmation du service de transport ferme de point à point ... *52*

14 NATURE DU SERVICE DE TRANSPORT NON FERME DE POINT À POINT ... 53

14.1 Durée ... *53*
14.2 Priorité de réservation ... *53*
14.3 Utilisation du service de transport non ferme de point à point par le Producteur et le Distributeur ... *54*
14.4 Conventions de service ... *55*
14.5 Classification du service de transport non ferme de point à point ... *55*
14.6 Programmation du service de transport non ferme de point à point ... *57*
14.7 Réduction ou interruption du service ... *58*

15 DISPONIBILITÉ DU SERVICE ... 60

15.1 Conditions générales ... *60*
15.2 Détermination de la capacité de transport disponible ... *60*
15.3 Abrogé ... *61*
15.4 Obligation de fournir un service de transport exigeant l'expansion ou la modification du réseau de transport ... *61*
15.5 Report du service ... *61*
15.6 Abrogé ... *62*
15.7 Pertes de transport ... *62*

16 RESPONSABILITÉS DU CLIENT DU SERVICE DE TRANSPORT ... 62

16.1 Conditions à respecter par les clients du service de transport ... *62*
16.2 Responsabilité du client du service de transport pour les ententes avec un tiers ... *63*

17 PROCÉDURES POUR LES ARRANGEMENTS DU SERVICE DE TRANSPORT FERME DE POINT À POINT ... 64

17.1 Demande ... *64*
17.2 Demande complète ... *65*
17.3 Dépôt ... *66*
17.4 Avis de demande inadéquate ... *67*
17.5 Réponse à une demande complète ... *68*
17.6 Conclusion de la convention de service ... *68*
17.7 Prolongation pour le commencement du service ... *69*

18 PROCÉDURES POUR LES ARRANGEMENTS DU SERVICE DE TRANSPORT NON FERME DE POINT À POINT 70

18.1 Demande 70
18.2 Demande complète 70
18.3 Réservation du service de transport non ferme de point à point 72
18.4 Détermination de la capacité de transport disponible 72

19 PROCÉDURES D'ÉTUDES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES DEMANDES DE SERVICE DE TRANSPORT DE POINT À POINT 73

19.1 Avis de la nécessité d'une étude d'impact sur le réseau 73
19.2 Convention d'étude d'impact sur le réseau et remboursement des coûts 74
19.3 Procédures d'étude d'impact sur le réseau 75
19.4 Procédures d'étude d'avant-projet 77
19.5 Modifications de l'étude d'avant-projet 80
19.6 Diligence dans l'exécution des ajouts au réseau 80
19.7 Service provisoire partiel 80
19.8 Procédures expéditives pour les ajouts au réseau 81

20 PROCÉDURES EN CAS D'INCAPACITÉ DU TRANSPORTEUR DE TERMINER LES AJOUTS AU RÉSEAU DE TRANSPORT POUR LE SERVICE DE TRANSPORT DE POINT À POINT 82

20.1 Retards dans la construction des ajouts au réseau 82
20.2 Solutions de rechange aux ajouts au réseau initialement prévus 83
20.3 Obligation de remboursement en cas d'ajouts au réseau non terminés 84

21 STIPULATIONS CONCERNANT LA CONSTRUCTION ET LES SERVICES DE TRANSPORT SUR LES RÉSEAUX D'AUTRES SERVICES PUBLICS 84

21.1 Responsabilité concernant les additions au réseau de tiers 84
21.2 Coordination des additions au réseau de tiers 85

22 CHANGEMENTS DANS LES CARACTÉRISTIQUES DE SERVICE 86

22.1 Modifications sur une base non ferme 86
22.2 Modifications sur une base ferme 87

23 VENTE OU CESSION DU SERVICE DE TRANSPORT 88

23.1 Procédures de cession ou de transfert du service 88
23.2 Limites en matière de cession ou de transfert de service 89
23.3 Information sur la cession ou le transfert de service 90

24 MESURAGE ET CORRECTION DU FACTEUR DE PUISSANCE AU(X) POINT(S) DE RÉCEPTION ET DE LIVRAISON ... 90

24.1 Obligations du client du service de transport 90
24.2 Accès du Transporteur aux données du compteur 91
24.3 Facteur de puissance 91

25 RÉMUNÉRATION DU SERVICE DE TRANSPORT 91

26 RÉCUPÉRATION DES COÛTS NON RECOUVRABLES 92

27 RÉMUNÉRATION POUR LES COÛTS DES AJOUTS AU RÉSEAU ET DE LA NOUVELLE RÉPARTITION 92

III. SERVICE DE TRANSPORT EN RÉSEAU INTÉGRÉ 94

PRÉAMBULE 94

28 NATURE DU SERVICE DE TRANSPORT EN RÉSEAU INTÉGRÉ 94

28.1 Étendue du service 94
28.2 Responsabilités du Transporteur 95
28.3 Service de transport en réseau intégré 95

28.4 Service secondaire ... 96
28.5 Pertes de transport ... 96
28.6 Restrictions relatives à l'utilisation du service ... 96

29 COMMENCEMENT DU SERVICE ... 97

29.1 Condition préalable à la réception du service ... 97
29.2 Procédures de demande ... 97
29.3 Dispositions techniques à prendre avant le début du service ... 101
29.4 Installations du client du réseau intégré ... 102
29.5 Dépôt de la convention de service ... 103

30 RESSOURCES EN RÉSEAU ... 103

30.1 Désignation des ressources en réseau ... 103
30.2 Désignation de nouvelles ressources en réseau ... 104
30.3 Suppression des ressources en réseau ... 104
30.4 Exploitation des ressources en réseau ... 104
30.5 Obligation de nouvelle répartition du client du réseau intégré ... 104
30.6 Ententes de transport visant les ressources en réseau non reliées physiquement au réseau du Transporteur ... 105
30.7 Restrictions visant la désignation de ressources en réseau ... 105
30.8 Utilisation de la capacité d'interface par le client du réseau intégré ... 106
30.9 Installations de transport appartenant au client du réseau intégré ... 106

31 DÉSIGNATION DE LA CHARGE EN RÉSEAU ... 107

31.1 Charge en réseau ... 107
31.2 Nouvelles charges en réseau raccordées au réseau du Transporteur ... 107
31.3 Charge en réseau non reliée physiquement au réseau du Transporteur ... 108
31.4 Nouveaux points d'interconnexion ... 108
31.5 Changements dans les demandes de service ... 109
31.6 Mise à jour annuelle des renseignements sur la charge et les ressources ... 109

32 PROCÉDURES D'ÉTUDES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES DEMANDES DE SERVICE DE TRANSPORT EN RÉSEAU INTÉGRÉ ... 110

32.1 Avis de la nécessité d'une étude d'impact sur le réseau ... 110
32.2 Convention d'étude d'impact sur le réseau et remboursement des coûts ... 111
32.3 Procédures d'étude d'impact sur le réseau ... 112
32.4 Procédures d'étude d'avant-projet ... 114

33 DÉLESTAGE DE CHARGE ET RÉDUCTIONS ... 116

33.1 Procédures ... 116
33.2 Contraintes de transport ... 117
33.3 Responsabilité des coûts occasionnés pour pallier les contraintes de transport ... 117
33.4 Réductions des livraisons programmées ... 118
33.5 Attribution des réductions ... 118
33.6 Délestage de charge ... 119
33.7 Fiabilité du système ... 119

34 PRIX ET FRAIS ... 120

34.1 Prix requis mensuel ... 120
34.2 Détermination de la charge annuelle du client du service de transport en réseau intégré ... 121
34.3 Détermination de la charge annuelle du réseau de transport du Transporteur ... 121
34.4 Frais de nouvelle répartition ... 121
34.5 Récupération des coûts non recouvrables ... 122

35 ENTENTES D'EXPLOITATION ... 122

35.1 Exploitation en vertu de la convention d'exploitation du réseau ... 122

35.2 Convention d'exploitation du réseau ... 122
35.3 Comité d'exploitation du réseau ... 124

IV. SERVICE DE TRANSPORT POUR L'ALIMENTATION DE LA CHARGE LOCALE ... 125

PRÉAMBULE ... 125

36 NATURE DU SERVICE DE TRANSPORT POUR L'ALIMENTATION DE LA CHARGE LOCALE ... 125

36.1 Étendue du service ... 125
36.2 Responsabilités du Transporteur ... 126
36.3 Service secondaire ... 126
36.4 Pertes de transport ... 127
36.5 Restrictions relatives à l'utilisation du service ... 127

37 CONDITIONS PRÉALABLES À LA PRESTATION DU SERVICE PAR LE TRANSPORTEUR ... 128

37.1 Information requise annuellement du Distributeur ... 128
37.2 Installations du Distributeur ... 129

38 RESSOURCES DU DISTRIBUTEUR ... 130

38.1 Désignation des ressources du Distributeur ... 130
38.2 Désignation de nouvelles ressources du Distributeur ... 131
38.3 Suppression des ressources du Distributeur ... 131
38.4 Changements dans les demandes de service ... 131
38.5 Exploitation des ressources du Distributeur ... 132
38.6 Obligation de nouvelle répartition du Distributeur ... 132
38.7 Ententes de transport visant les ressources non reliées physiquement au réseau du Transporteur ... 132
38.8 Restrictions visant la désignation de ressources ... 133

39 DÉSIGNATION DE LA CHARGE LOCALE ... 133

39.1 Charge locale ... 133
39.2 Nouvelles charges raccordées au réseau du Transporteur ... 134
39.3 Charge non reliée physiquement au réseau du Transporteur ... 135
39.4 Mise à jour annuelle des renseignements sur la charge et les ressources ... 136

40 PROCÉDURES D'ÉTUDES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES DEMANDES DE SERVICE DE TRANSPORT POUR L'ALIMENTATION DE LA CHARGE LOCALE ... 136

40.1 Avis de la nécessité d'une étude d'impact sur le réseau ... 136
40.2 Coûts des études d'impact pour alimenter la charge locale ... 137
40.3 Procédures d'étude d'impact sur le réseau ... 138
40.4 Réalisation des ajouts au réseau ... 139
40.5 Appels d'offres du Distributeur pour l'achat d'électricité ... 139

41 DÉLESTAGE DE CHARGE ET RÉDUCTIONS ... 140

41.1 Procédures ... 140
41.2 Contraintes de transport ... 140
41.3 Responsabilité des coûts occasionnés pour pallier les contraintes de transport ... 141
41.4 Réductions des livraisons programmées ... 142
41.5 Attribution des réductions ... 142
41.6 Délestage de charge et rejet de production ... 142
41.7 Fiabilité du système ... 143

42 PRIX ET FRAIS ... 144

42.1 Prix requis mensuel ... 145
42.2 Récupération des coûts non recouvrables ... 145

43 ENTENTES D'EXPLOITATION ... 145

43.1 Exploitation en vertu de la convention d'exploitation du réseau ... 145
43.2 Convention d'exploitation du réseau ... 145
43.3 Comité technique ... 147

V. ENTRÉE EN VIGUEUR ... 149
44.1 Remplace le texte antérieur des Tarifs et conditions ... 149
44.2 Entrée en vigueur des tarifs ... 149

ANNEXE 1 ... 150
Service de gestion du réseau ... 150

ANNEXE 2 ... 151
Service de réglage de tension ... 151

ANNEXE 3 ... 153
Service de réglage de fréquence ... 153

ANNEXE 4 ... 155
Service de compensation d'écart de réception ... 155

ANNEXE 5 ... 157
Service de compensation d'écart de livraison ... 157

ANNEXE 6 ... 159
Réserve d'exploitation - Service de maintien de réserve tournante ... 159

ANNEXE 7 ... 160
Réserve d'exploitation - Service de maintien de réserve arrêtée ... 160

ANNEXE 8 ... 161
Services complémentaires associés à l'alimentation de la charge locale ... 161

ANNEXE 9 ... 163
Service de transport ferme à long et à court terme de point à point ... 163

ANNEXE 10 ... 164
Service de transport non ferme de point à point ... 164

APPENDICE A ... 166
Formule de convention de service pour le service de transport ferme à long terme de point à point ... 166

APPENDICE B ... 170
Formule de convention de service parapluie pour le service de transport ferme ou non ferme de point à point à court terme ... 170

APPENDICE C ... 172
Méthodologie pour évaluer la capacité de transport disponible ... 172

APPENDICE D ... 175
Méthodologie pour exécuter une étude d'impact sur le réseau ... 175

APPENDICE E ... 179
Index des clients du service de transport de point à point ... 179

APPENDICE F ... 180
Convention de service pour le service de transport en réseau intégré ... 180

APPENDICE G ... 184
Convention d'exploitation du réseau ... 184

APPENDICE H ... 198
Revenus annuels requis de transport aux fins du service de transport pour l'alimentation de la charge locale et du service de transport en réseau intégré ... 198

APPENDICE I ... 199
Index des clients du service de transport en réseau intégré ... 199

APPENDICE J 200
Politique du Transporteur relative aux ajouts au réseau de transport 200

I. CLAUSES COMMUNES RELATIVES AUX SERVICES

1 Définitions

1.1 Acheteur d'électricité : L'entité qui achète la puissance et l'énergie devant être transportées en vertu des présentes.

1.2 Agent désigné : Toute entité qui prend des actions ou des responsabilités pour le compte du Transporteur, d'un client admissible ou du client du service de transport, conformément aux présentes.

1.3 Ajouts au réseau : Les modifications ou additions aux installations reliées au transport qui s'intègrent au réseau de transport global du Transporteur, réalisées pour répondre à la demande des clients du service de transport en vertu de la Partie II, de la Partie III ou à la demande du Distributeur en vertu de la Partie IV des présentes.

1.4 Capacité réservée : La puissance et l'énergie maximales que le Transporteur accepte de transporter pour le client du service de transport au moyen du réseau de transport du Transporteur entre le(s) point(s) de réception et le(s) point(s) de livraison en vertu de la Partie II des présentes. La capacité réservée est exprimée en mégawatts, sans fractionnement, sur une base de soixante (60) minutes d'intervalle (à compter du début de chaque heure).

1.5 Charge en réseau : La charge qu'un client du réseau intégré désigne aux fins du service de transport en

réseau intégré prévu à la Partie III des présentes. La charge en réseau du client du réseau intégré comprend toute la charge alimentée par la production des ressources en réseau désignées par le client du réseau intégré. Un client du réseau intégré peut décider de désigner moins que sa charge totale à titre de charge en réseau, mais il ne peut désigner une partie seulement de la charge à un point de livraison spécifique. Si le client admissible a choisi de ne pas désigner une charge donnée à des points de livraison spécifiques en tant que charge en réseau, il lui incombe de prendre des arrangements distincts aux termes de la Partie II des présentes pour tout service de transport de point à point pouvant être nécessaire à l'égard de cette charge non désignée.

1.5.1 Charge locale : La charge au Québec que le Distributeur désigne aux fins de l'alimentation de la charge locale, conformément à la Partie IV des présentes. Aux fins des présentes, la charge locale du Distributeur n'inclut pas la charge des réseaux autonomes d'Hydro-Québec. Le Distributeur peut désigner moins que sa charge totale à titre de charge locale, mais il ne peut désigner une partie seulement de la charge à un point de livraison spécifique. Si le Distributeur a choisi de ne pas désigner une charge donnée à des points de livraison spécifiques en tant que charge locale, il lui incombe de prendre des

arrangements distincts aux termes de la Partie II des présentes pour tout service de transport de point à point pouvant être nécessaire à l'égard de cette charge non désignée.

1.6 Client admissible : (i) Un service public d'électricité, y compris le Producteur et le Distributeur, un organisme gouvernemental de revente d'électricité ou toute personne qui produit ou achète de l'électricité en vue de la vente ou la revente et (ii) tout client au détail choisissant séparément le service de transport conformément à un programme d'accès au détail établi conformément aux dispositions de l'article 167 de la Loi sur la Régie de l'énergie.

1.7 Client du réseau intégré : Une entité qui reçoit un service de transport conformément aux modalités du service de transport en réseau intégré du Transporteur au sens de la Partie III des présentes.

1.8 Client du service de transport : Tout client admissible (ou son agent désigné) qui conclut une convention de service en vertu de la Partie II ou de la Partie III des présentes. Pour les fins de la Partie IV, le Distributeur est le client du service de transport.

1.9 Clients de charge locale : Les clients de détail et de gros de l'électricité du Distributeur au nom duquel le Transporteur construit, ou autrement met en service et exploite son réseau, sous réserve des autorisations nécessaires pour ce faire, dont celles à obtenir de la

Régie, le cas échéant, afin de répondre de façon fiable aux besoins en électricité de ces clients, selon les conditions prévues à la Partie IV des présentes.

1.10 Comité d'exploitation du réseau : Un groupe formé de représentants du(des) client(s) du réseau intégré et du Transporteur et établi pour coordonner les critères d'exploitation et autres facteurs techniques nécessaires à la mise en œuvre du service de transport en réseau intégré prévu à la Partie III des présentes.

1.10.1 Comité technique : Un groupe formé de représentants du Distributeur et du Transporteur et établi pour coordonner les critères d'exploitation et autres facteurs techniques nécessaires à la mise en œuvre du service de transport pour l'alimentation de la charge locale prévu à la Partie IV des présentes.

1.11 Commission : La Federal Energy Regulatory Commission (des États-Unis), selon le Federal Power Act, 16 U.S.C.

1.12 Convention d'exploitation du réseau : La convention que l'on retrouve à l'Appendice G des présentes et qui renferme les termes et conditions suivant lesquels le client du service de transport doit exploiter ses installations et les questions techniques et opérationnelles associées à la mise en oeuvre du service de transport prévu aux Parties II et III des présentes. Cette convention s'applique également au service d'alimentation de la charge locale en vertu de la Partie IV des présentes.

1.13 Convention de service : La convention initiale, ainsi que les modifications ou annexes y afférentes, conclue entre le client du service de transport et le Transporteur pour le service fourni en vertu des Parties II et III des présentes.

1.14 Abrogé

1.15 Date du début du service : La date à laquelle le Transporteur commence à fournir le service aux conditions d'une convention de service dûment signée, ou la date à laquelle le Transporteur commence à fournir le service conformément à l'article 29.1 des présentes.

1.16 Délestage de charge : La diminution systématique de la demande du réseau par une baisse temporaire de la charge en réponse à une insuffisance de la capacité du réseau de transport ou d'une partie de celui-ci, à l'instabilité du réseau ou à des considérations de réglage de tension aux termes des parties III et IV des présentes.

1.17 Demande : Une demande faite par un client admissible en vue d'obtenir un service de transport conformément aux présentes.

1.18 Demande complète : Une demande qui répond à toutes les exigences d'information et autres exigences des présentes, y compris tout dépôt exigé.

1.18.1 Distributeur : Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité.

1.19 Dollar : La monnaie ayant cours légal au Canada.

1.19.1 Entente de raccordement : L'entente intervenue entre le Transporteur et le propriétaire d'un équipement de production raccordé au réseau de transport ou de distribution d'Hydro-Québec.

1.20 Étude d'avant-projet : Une étude d'ingénierie menée par le Transporteur pour établir les ajouts à apporter à son réseau de transport, y compris le coût et la date d'achèvement prévue de ces ajouts, qui seront nécessaires pour fournir le service de transport requis.

1.21 Étude d'impact sur le réseau : Une évaluation par le Transporteur (i) du caractère adéquat du réseau de transport pour satisfaire à une demande de service de transport de point à point, de service de transport en réseau intégré et de service de transport pour l'alimentation de la charge locale et (ii) de la nécessité d'engager des frais supplémentaires pour fournir un service de transport. Lors d'une demande de raccordement de centrale, cette étude porte le nom d'étude d'intégration.

1.22 Fournisseur : L'entité qui fournit au(x) point(s) de réception la puissance et l'énergie à transporter.

1.23 Groupe de transport régional (GTR) : Un organisme, qui regroupe sur une base volontaire, des propriétaires, des utilisateurs de transport et d'autres entités, pour coordonner de façon efficace la planification du

transport (et son expansion), son exploitation et son utilisation à l'échelle régionale (et interrégionale).

1.24 Abrogé

1.25 Interruption : Une diminution du service de transport non ferme, pour des raisons économiques, conformément à l'article 14.7.

1.26 OASIS : Le système d'information et de réservation prévu à la partie 37 des règlements de la Commission, 18 C.F.R. (1996), (ci-après «partie 37 des règlements de la Commission») et conforme aux décisions, ordonnances et règlements de la Régie.

1.27 Part du ratio de charge : Rapport entre, d'une part, la charge annuelle du client du service de transport en réseau intégré et, d'autre part, la charge annuelle du réseau de transport, calculées toutes deux conformément aux dispositions des articles 34.2 et 34.3 portant sur le service de transport en réseau intégré prévu à la Partie III des présentes.

1.28 Partie I : Les définitions propres aux présentes et les clauses communes relatives aux services présentées aux articles 2 à 12.

1.29 Partie II : Les articles 13 à 27 des présentes se rapportant au service de transport de point à point, de même que les clauses communes relatives aux services applicables de la Partie I et les annexes et appendices pertinents.

1.30 Partie III : Les articles 28 à 35 des présentes se rapportant au service de transport en réseau intégré, de même que les clauses communes relatives aux services applicables de la Partie I et les annexes et appendices pertinents.

1.30.1 Partie IV : Les articles 36 à 43 des présentes se rapportant au service de transport pour l'alimentation de la charge locale, de même que les clauses communes relatives aux services applicables de la Partie I et les annexes et appendices pertinents.

1.30.2 Partie V : L'article 44 précisant les modalités d'entrée en vigueur des présentes.

1.31 Parties : Le Transporteur et le client du service de transport qui reçoit le service en vertu des présentes. Pour les fins de la Partie IV, les Parties sont le Transporteur et le Distributeur.

1.32 Point(s) de livraison : Le(s) point(s) sur le réseau de transport du Transporteur où la puissance et l'énergie transmises par le Transporteur seront mises à la disposition du receveur conformément à la Partie II des présentes. Le(s) point(s) de livraison sera(seront) précisé(s) dans la convention de service.

1.33 Point(s) de réception : Le(s) point(s) d'interconnexion sur le réseau de transport du Transporteur où la puissance et l'énergie seront mises à la disposition du Transporteur par le fournisseur en vertu de la Partie II des présentes. Le point HQT, tel que défini aux

articles 13.7 et 14.5 des présentes, peut être désigné comme un point de réception. Le(s) point(s) de réception sera(seront) précisé(s) dans la convention de service.

1.34 Abrogé

1.35 Pratiques usuelles des services publics : Les pratiques, méthodes et actes utilisés ou approuvés par une grande partie des services publics d'électricité pendant la période en cause, ou les pratiques, méthodes et actes qui, dans l'exercice d'un jugement raisonnable à la lumière des faits connus au moment où la décision a été prise, auraient pu permettre d'atteindre le résultat souhaité à un coût raisonnable en accord avec les pratiques usuelles en matière de commerce, de fiabilité, de sécurité et de rapidité. Les pratiques usuelles des services publics ne visent pas à se limiter exclusivement aux pratiques, méthodes ou actes optimaux, mais visent plutôt les pratiques, méthodes ou actes qui sont généralement acceptés dans la région.

1.35.1 Producteur : Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité.

1.36 Receveur : L'entité qui reçoit au(x) point(s) de livraison la puissance et l'énergie transmises par le Transporteur.

1.37 Réduction : Une diminution du service de transport ferme ou non ferme, en réponse à une insuffisance de capacité de transport résultant des conditions de

fiabilité du réseau, ou lorsqu'une interconnexion dont la capacité de transfert est affichée sur OASIS devient indisponible ou limitée.

1.38 Régie : La Régie de l'énergie au sens de la *Loi sur la Régie de l'énergie* L.R.Q.,c.R-6.01.

1.39 Réseau de transport : L'ensemble des installations destinées à transporter l'électricité, y compris les transformateurs élévateurs de tension situés aux sites de production, les lignes de transport à des tensions de 44 kV et plus, les postes de transport et de transformation ainsi que toute autre installation de raccordement entre les sites de production et le réseau de distribution.

1.40 Ressource en réseau : Toute ressource désignée possédée ou achetée par un client du réseau intégré au sens des présentes applicable au service de transport en réseau intégré. Les ressources en réseau ne comprennent pas une ressource, ou une partie de ressource, visée par un engagement de vente à un tiers ou ne pouvant autrement répondre aux besoins de charge en réseau du client du réseau intégré, sur une base non interruptible.

1.40.1 Ressource du Distributeur : Toute ressource désignée par le Distributeur au sens des présentes applicable au service de transport pour l'alimentation de la charge locale, incluant l'électricité patrimoniale tel que prévu à la Loi sur la Régie de l'énergie (L.R.Q.,c.R-6.01) et toute autre ressource du

Distributeur. Une ressource du Distributeur peut être un contrat, une centrale, un programme commercial, un engagement ou une obligation de vente, incluant ceux en provenance d'une interconnexion, ou toute autre ressource énergétique pouvant servir à combler les besoins de la charge locale. Une ressource peut être alimentée par plusieurs équipements de production. Les ressources du Distributeur ne comprennent pas une ressource, ou une partie de ressource, visée par un engagement de vente à un tiers ou ne pouvant autrement répondre aux besoins de charge locale du Distributeur, sur une base non interruptible.

1.41 Services complémentaires : Les services nécessaires pour appuyer le transport de puissance et d'énergie des ressources aux charges et des points de réception aux points de livraison, et maintenir une exploitation fiable du réseau de transport du Transporteur, conformément aux pratiques usuelles des services publics.

1.42 Service de transport : Un service de transport fourni en vertu des Parties II, III et IV des présentes sur une base ferme ou non ferme.

1.43 Service de transport de point à point : La réservation et le transport de puissance et d'énergie, que ce soit sur une base ferme ou non ferme, du(des) point(s) de réception au(x) point(s) de livraison en vertu de la Partie II des présentes.

1.44 Service de transport en réseau intégré : Le service de transport prévu à la Partie III des présentes.

1.45 Service de transport ferme à court terme de point à point : Le service de transport ferme de point à point au sens de la Partie II des présentes pour une durée inférieure à un an.

1.46 Service de transport ferme à long terme de point à point : Le service de transport ferme de point à point au sens de la Partie II des présentes, pour une durée d'un an ou plus.

1.47 Service de transport ferme de point à point : Le service de transport de point à point qui, au sens des présentes, est réservé ou programmé entre des points spécifiques de réception et de livraison conformément à la Partie II des présentes.

1.48 Service de transport non ferme de point à point : Le service de transport de point à point qui, au sens des présentes, est réservé ou programmé selon la disponibilité et est sujet à des réductions ou à des interruptions, comme il est prévu à l'article 14.7 de la Partie II des présentes. Le service de transport non ferme de point à point est offert comme produit autonome pour des périodes allant d'une heure à un mois.

1.48.1 Service de transport pour l'alimentation de la charge locale : Le service de transport prévu à la Partie IV des présentes.

1.48.2 Tarifs et conditions des services de transport : Le présent document, tel qu'approuvé par la Régie de l'énergie, qui précise les tarifs et les conditions auxquels l'électricité est transportée par le Transporteur au Québec.

1.49 Transporteur : Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité.

1.50 Vente à un tiers : Toute vente dans le cadre d'un commerce inter-États, interprovincial ou international, à un acheteur d'électricité qui n'est pas désigné comme faisant partie de la charge en réseau au sens du service de transport en réseau intégré ou de la charge locale du Distributeur.

1.51 Zone de réglage : Un réseau d'électricité ou une combinaison de réseaux d'électricité auquel s’applique un système commun de régulation automatique de la production afin :

(1) de faire correspondre, en tout temps, la puissance produite par les groupes turbine-alternateurs dans le(s) réseau(x) d’électricité et la puissance et l’énergie achetées auprès d’entités situées à l'extérieur du(des) réseau(x) d'électricité, avec la charge dans le(s) réseau(x) d'électricité;

(2) de maintenir les échanges programmés avec les autres zones de réglage, dans les limites des pratiques usuelles des services publics;

(3) de maintenir la fréquence du(des) réseau(x) d'électricité dans des limites raisonnables, conformément aux pratiques usuelles des services publics; et

(4) de fournir une capacité de production suffisante pour maintenir des réserves d'exploitation, conformément aux pratiques usuelles des services publics.

2 Procédures d'attribution initiale et de renouvellement

2.1 Abrogé

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 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 d'une nouvelle demande concurrente de la part d'un client admissible et accepter de payer le tarif juste et raisonnable courant approuvé par la Régie pour

ce service. 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 ou plus, 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.

3 Services complémentaires

Le Transporteur est tenu de fournir, et le client du service de transport est tenu d'acheter, les services complémentaires suivants : (i) gestion du réseau et (ii) réglage de tension.

Le Transporteur est tenu d'offrir les services complémentaires suivants au client du service de transport qui alimente une charge dans la zone de réglage du Transporteur : (i) réglage de fréquence, (ii) compensation d'écart de livraison, (iii) compensation d'écart de réception, (iv) réserve d'exploitation – maintien de réserve tournante et (v) réserve d'exploitation – maintien de réserve arrêtée. Le client du service de transport qui alimente une charge dans la zone de réglage du Transporteur est tenu d'acquérir ces services complémentaires auprès du Transporteur ou d'un tiers ou de le fournir à partir de sa propre production. Le client du service de transport ne peut pas refuser l'offre de services complémentaires du Transporteur à moins de démontrer qu'il a acquis ou fourni les services complémentaires à partir d'une source située dans la zone de réglage du Transporteur. Le client du service de transport doit énoncer dans sa demande les services complémentaires qu'il achètera du Transporteur.

Advenant l'usage non autorisé des services complémentaires de la part du client du service de transport, ce dernier doit payer au Transporteur 150 % des tarifs applicables prévus aux annexes 1 à 7.

Les différents services complémentaires, ainsi que les tarifs, sont offerts par le Transporteur selon les conditions décrites aux annexes jointes aux présentes, qui font partie intégrante des présentes. Les articles 3.1 à 3.7 ci-après énumèrent les sept services complémentaires applicables aux clients en vertu des Parties II et III des présentes, alors que les articles 3.1 et 3.8 précisent ceux qui sont applicables au service de transport pour l'alimentation de la charge locale en vertu de la Partie IV des présentes.

3.1 Service de gestion du réseau : La description et le tarif du service sont indiqués à l'annexe 1.

3.2 Service de réglage de tension : La description et le tarif du service sont indiqués à l'annexe 2.

3.3 Service de réglage de fréquence : La description et le tarif du service sont indiqués à l'annexe 3.

3.4 Service de compensation d'écart de réception : La description et le tarif du service sont indiqués à l'annexe 4.

3.5 Service de compensation d'écart de livraison : La description et le tarif du service sont indiqués à l'annexe 5.

3.6 Réserve d'exploitation - Service de maintien de réserve tournante : La description et le tarif du service sont indiqués à l'annexe 6.

3.7 Réserve d'exploitation - Service de maintien de réserve arrêtée : La description et le tarif du service sont indiqués à l'annexe 7.

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

4 Système d'information et de réservation de capacité de transport (OASIS)

Les termes et conditions relatifs à l'OASIS sont énoncés au *18 CFR § 37* des règlements de la Commission (Open Access Same-Time Information System and Standards of Conduct for Public Utilities). L'OASIS doit être conforme aux décisions, ordonnances et règlements de la Régie. Advenant que la capacité de transport disponible, telle qu'affichée sur l'OASIS, soit insuffisante pour répondre à une demande de service de transport, des études supplémentaires peuvent être nécessaires, comme il est prévu aux articles 19 et 32 des présentes.

Les règles de conduite sont énoncées au Code de conduite du Transporteur tel qu'approuvé par la Régie dans sa décision D-2004-122.

5 Compétence

5.1 Droit applicable : La Convention de service et les Tarifs et conditions des services de transport sont régis par les lois de la province de Québec et doivent être interprétés en conséquence.

5.2 Modification des présentes : Les tarifs et les conditions des présentes sont assujettis aux décisions, ordonnances et règlements de la Régie, tels qu'ils sont modifiés de temps à autre.

6 Réciprocité

Le client du service de transport qui reçoit un service de transport conformément aux présentes convient de fournir un service de transport comparable au Producteur et au Distributeur, à des termes et conditions semblables, au moyen des installations qui sont utilisées pour le transport d'électricité dans le commerce inter-États, interprovincial et international et qui sont possédées, contrôlées ou exploitées par le client du service de transport ou par ses sociétés affiliées. Le client du service de transport qui appartient à un regroupement de réseaux ou à un groupe de transport régional accepte aussi de fournir un service de transport comparable aux membres de ce regroupement de réseaux ou de ce groupe de transport régional, à des termes et conditions semblables, au moyen des installations qui sont utilisées pour le transport d'électricité dans le commerce inter-États, interprovincial et international et qui sont possédées, contrôlées ou exploitées par le client du service de transport ou par ses sociétés affiliées. Cette exigence de réciprocité s'applique aussi à tout client admissible qui possède, contrôle ou exploite des installations de transport et qui utilise un intermédiaire, comme un revendeur d'électricité, pour demander un service de transport conformément aux présentes. Si le client du service de transport ne possède pas, ne contrôle pas, ni

n'exploite des installations de transport, il doit inclure dans sa demande une déclaration sous serment d'un de ses dirigeants dûment autorisés ou d'autres représentants selon laquelle la demande ne vise pas à aider un client admissible à se soustraire aux exigences de cette stipulation.

Le client du service de transport doit aussi démontrer, lorsqu'il présente sa demande, que les propriétaires ou les locataires des réseaux de transport qui achemineront l'électricité des fournisseurs et des receveurs acceptent de fournir un service de transport comparable au Producteur et au Distributeur, à des termes et conditions semblables, au moyen des installations utilisées dans leur réseau de transport. Aux fins du présent paragraphe, cette démonstration est réputée faite si les propriétaires ou les locataires des réseaux de transport ont un contrat de service de transport pour l'accessibilité à leur réseau approuvé par la Commission, ou si une société affiliée à de tels locataires ou propriétaires a reçu une autorisation de la Commission de vendre à des prix de marché.

7 Facturation et paiement

7.1 Procédure de facturation : Dans un délai raisonnable après le premier jour de chaque mois, le Transporteur doit présenter au client du service de transport une facture pour les frais de tous les services fournis en vertu des présentes au cours du mois écoulé. La facture doit être acquittée par le client du service de transport dans les vingt (20) jours suivant sa réception. Tous les paiements doivent être faits en

fonds disponibles immédiatement et payables au Transporteur ou par virement à une banque indiquée par le Transporteur en dollars canadiens. Dans le cas du Distributeur et du Producteur, le paiement se fait par écriture comptable.

7.2 Intérêt sur les soldes impayés : Le taux d'intérêt sur les sommes impayées (y compris les sommes placées en fidéicommis) est égal au Taux de base des prêts aux entreprises à la fin du mois précédent, tel que publié par la Banque du Canada sur son site Internet, code V122495, ou un taux équivalent en cas de retrait ou de modification de celui-ci. L'intérêt sur les arriérés est calculé à partir de la date d'échéance jusqu'à la date du paiement de la facture. Quand les paiements sont faits par la poste, les factures sont réputées payées à la date de réception par le Transporteur.

7.3 Défaut du client : Advenant le défaut du client du service de transport, pour quelque raison autre qu'un différend sur la facturation comme il est énoncé ci-dessous, de payer le Transporteur au plus tard à la date d'échéance susmentionnée, et si ce défaut de paiement n'est pas corrigé dans les trois (3) jours ouvrables suivant la date d'échéance susmentionnée, le client du service de transport est réputé en défaut. En pareil cas, le Transporteur peut compenser les sommes dues à même les dépôts ou garanties financières reçues du client et mettre fin au service. En cas de différend

sur la facturation entre le Transporteur et le client du service de transport, le Transporteur continuera à fournir le service en vertu de la convention de service tant que le client du service de transport (i) continuera à faire tous les paiements qui ne sont pas en litige et (ii) versera dans un compte en fidéicommis indépendant la partie en litige de la facture, en attendant le règlement de ce différend. Si le client du service de transport omet de satisfaire à ces deux exigences pour le maintien du service, le Transporteur peut alors donner avis au client du service de transport de son intention de suspendre le service dans trois (3) jours ouvrables.

8 Comptabilité pour l'utilisation du service de transport par le Producteur et le Distributeur

Le Transporteur doit comptabiliser les sommes suivantes tel que décrit ci-après :

8.1 Revenus de transport : Inscrire dans un compte ou un sous-compte distinct de revenus d'exploitation, les revenus qu'il tire du service de transport quand le Producteur ou le Distributeur fait des ventes à un tiers en vertu de la Partie II des présentes.

8.2 Coûts et revenus des études : Inscrire dans un compte ou un sous-compte distinct de dépenses d'exploitation reliées au transport, les frais dûment imputables aux dépenses engagées pour exécuter les études d'impact sur le réseau ou les études d'avant-projet que mène le

Transporteur pour déterminer s'il doit effectuer des ajouts au réseau de transport pour les besoins du Distributeur et du Producteur en vue de ventes à un tiers en vertu des présentes; et inclure dans un compte ou un sous-compte distinct de revenus d'exploitation, les revenus que le Transporteur reçoit pour les études d'impact sur le réseau ou les études d'avant-projet réalisées dans un tel cas. Lorsqu'elles sont facturables en vertu des présentes, ces sommes sont indiquées et identifiées de façon séparée dans la facturation du Distributeur et du Producteur.

9 Demandes réglementaires

Aucune stipulation des présentes ou d'une convention de service ne saurait être interprétée comme ayant une incidence quelconque sur le droit du Transporteur de faire une demande à la Régie en vue d'un changement dans les présents tarifs et conditions.

Aucune stipulation des présentes ou d'une convention de service ne saurait être interprétée comme ayant une incidence quelconque sur la capacité de toute partie recevant un service en vertu des présentes, d'exercer ses droits aux termes de la *Loi sur la Régie de l'énergie*.

10 Responsabilité

10.1 Force majeure : S'entend des cas fortuits, conflits de travail, actes de l'ennemi public, guerres, insurrections, émeutes, incendies, tempêtes, inondations ou verglas, explosions, bris ou accidents

des machines ou de l'équipement, réductions, ordonnances, réglementations ou restrictions imposées par un gouvernement militaire ou des autorités civiles légalement établies, ou toute autre cause indépendante de la volonté d'une partie. Ni le Transporteur ni le client du service de transport ne seront jugés en défaut à l'égard de toute obligation prévue aux présentes s'ils sont dans l'impossibilité d'exécuter l'obligation du fait d'une force majeure. Toutefois, la partie dont l'exécution de ses obligations en vertu des présentes est empêchée par un cas de force majeure doit faire tous les efforts raisonnables pour exécuter ses obligations prévues aux présentes.

10.2 Indemnisation : Le client du service de transport est tenu, en tout temps, de prendre fait et cause pour le Transporteur et de l'indemniser pour tous les dommages, pertes, demandes, notamment les demandes et procédures liées à des blessures ou au décès d'une personne ou à des dommages matériels, réclamations, poursuites, recouvrements, coûts et dépenses, frais judiciaires, honoraires d'avocats, et toutes les autres obligations envers un tiers, qui découlent ou résultent de l'exécution par le Transporteur de ses obligations en vertu des présentes au nom du client du service de transport, sauf en cas de négligence grossière ou de faute intentionnelle du Transporteur.

11 Solvabilité et gestion du risque de non-paiement

11.1 Solvabilité : Aux fins d'établir la capacité du client du service de transport de remplir ses obligations liées aux services prévus aux présentes, le Transporteur peut imposer des mesures raisonnables de vérification de la solvabilité. Cette enquête de solvabilité sera faite conformément aux pratiques usuelles du commerce.

11.2 Gestion du risque de non-paiement : De plus, le Transporteur peut exiger que le client du service de transport fournisse et maintienne en vigueur pendant la durée de la convention de service, à titre de garantie du respect de ses responsabilités et obligations en vertu des présentes et qui protège le Transporteur contre le risque de non-paiement conformément aux pratiques usuelles du commerce, soit l'une ou l'autre des garanties suivantes, d'un montant raisonnable établi proportionnellement à la valeur des services de transport demandés ou prévus par le client : (i) une lettre de crédit irrévocable et inconditionnelle, (ii) un cautionnement à demande fourni par un tiers, (iii) toute autre forme de garantie proposée par le client du service de transport et acceptable par le Transporteur.

En plus d'exiger la fourniture et le maintien des garanties, le Transporteur peut également exiger en tout temps une garantie raisonnable additionnelle, lorsqu'à son avis, après vérification de la solvabilité du client du service de transport, la capacité financière de ce dernier à satisfaire

à ses responsabilités et obligations contenues dans une convention de service en vigueur est matériellement diminuée ou que la valeur des services de transport demandés ou prévus par le client, y compris les responsabilités et obligations qui y sont associés, ne rencontrent plus les critères de crédit retenus par le Transporteur, lesquels critères peuvent varier selon l'évolution de la situation financière du client et de ses garants, en fonction de ses réservations du service de transport sur le réseau du Transporteur ou de tout autre engagement du client du service de transport.

Tout manquement ou omission du client du service de transport à respecter les critères de crédit du Transporteur, à fournir l'information requise en vertu des présentes, à fournir et maintenir en vigueur les garanties exigées par le Transporteur, y compris toute garantie additionnelle exigée par ce dernier, constitue un défaut. Suite à un avis écrit du Transporteur, si ce défaut n'est pas corrigé dans les trois (3) jours ouvrables suivants, le Transporteur peut mettre fin à toute réservation de service de transport ou à tout autre service ou obligation, et exiger le paiement immédiat de toutes sommes dues par le client du service de transport.

11.3 Défaut du client du service de transport : En cas de défaut du client du service de transport en vertu de l'article 7.3, ou de l'article 11.2 des présentes, le Transporteur a le droit de désigner une date à laquelle il

entend mettre fin à tous les contrats de service de transport liant les parties. Le Transporteur doit alors calculer toutes les sommes qui lui sont dues, incluant le remboursement des ajouts au réseau assumés par le Transporteur et les intérêts sur les sommes impayées calculés conformément à l'article 7.2 et aviser le client du service de transport du montant net alors dû.

12 Procédures de traitement des plaintes

12.1 Procédure applicable : Toute plainte d'un client du service de transport concernant l'application d'un tarif ou d'une condition de transport doit être traitée conformément aux dispositions pertinentes de la procédure d'examen des plaintes approuvée par la Régie conformément à la Loi. Le Distributeur agira au nom des clients de charge locale pour toute plainte concernant la Partie IV des présentes.

12.2 Recours aux tribunaux compétents : Tout différend qui ne relève pas de la compétence exclusive de la Régie doit être soumis aux tribunaux compétents.

12A Raccordement de centrales au réseau de transport et de distribution

12A.1 Entente de raccordement : Suite à toute demande de raccordement de centrale d'un client admissible, la signature d'une Entente de raccordement substantiellement équivalente à l'Entente-type disponible sur le site Internet du Transporteur est

requise préalablement à tout raccordement de centrale au réseau de transport ou au réseau de distribution et visant à répondre aux besoins des clients du service de transport en vertu de la Partie II, de la Partie III et de la Partie IV des présentes. Pour toute centrale existante, à moins que des dispositions différentes ne soient convenues par écrit avec le propriétaire de celle-ci, les dispositions prévues à l'Entente-type de raccordement s'appliquent. Le propriétaire de la centrale doit respecter les exigences techniques du Transporteur relatives au raccordement des centrales, ainsi que les limites d'émissions de perturbations autorisées sur le réseau de transport et de distribution.

La signature de l'Entente de raccordement ne constitue pas une réservation de service de transport en vertu des présentes et le dépôt prévu à l'article 17.3 n'est pas requis pour la demande de raccordement de centrale.

12A.2 Achat de services point à point ou remboursement :

Lors de la signature de l'Entente de raccordement, les dispositions pour le raccordement de la centrale au réseau prévues aux présentes, notamment celles décrites à l'Appendice J, s'appliquent. De plus, le propriétaire de la centrale ou un tiers désigné à cette fin par celui-ci doit, à la satisfaction du Transporteur, prendre au moins un des engagements suivants:

i) Convention de service de transport de long terme:

Au moins une Convention de service doit avoir été signée pour le service de transport ferme à long terme. La valeur actualisée des paiements à verser au Transporteur pendant la durée des Conventions de service applicables est au moins égale aux coûts encourus par le Transporteur pour assurer le raccordement de la centrale, moins tout montant remboursé au Transporteur;

ii) Engagement d'achat de services de transport:

Un engagement d'achat de services de transport ferme ou non ferme de point à point de type "take or pay" doit être signé pour un montant au moins égal en valeur actualisée aux coûts encourus par le Transporteur, moins tout montant remboursé au Transporteur, pour assurer le raccordement de la centrale.

Sous réserve du paragraphe suivant, à la fin de chaque période de douze (12) mois suivant le 31 décembre de l'année de mise en service de la centrale, le montant annuel de l'engagement d'achat (valeur A) est soustrait du produit de la production annuelle injectée sur le réseau mesurée au point de raccordement et du tarif du service de point à point contracté et, à défaut, du service horaire non ferme (valeur B). Tout écart négatif

entre les deux (2) valeurs annuelles (B – A) est payé au Transporteur à la fin de l'année où l'écart négatif est constaté. Le montant à payer par le client doit être réduit de l'écart cumulatif (B-A) des années antérieures si ce dernier est positif; si cet écart cumulatif (B-A) des années antérieures est plus élevé que le montant à payer, le montant net à payer s'établit à zéro et le solde de l'écart cumulatif (B-A) est disponible pour les années subséquentes. Si l'écart entre les deux (2) valeurs annuelles (B-A) est positif et que l'écart cumulatif (B-A) des années antérieures est négatif, un remboursement est effectué par le Transporteur au client. Ce remboursement est égal au moindre de l'écart positif entre les valeurs annuelles (B-A) et de l'écart cumulatif (B-A) des années antérieures en valeur absolue.

Pendant l'année de mise en service de la centrale, l'engagement annuel d'achat est établi au pro-rata du nombre de jours entre la date de mise en service de la centrale et le 31 décembre de l'année de mise en service.

L'engagement annuel d'achat, soit la valeur A indiquée ci-dessus, représente une annuité calculée à partir des paramètres suivants: a) coûts encourus par le Transporteur pour assurer le

raccordement de la centrale, majoré d'un montant de 15% pour couvrir les frais d'entretien et d'exploitation sur vingt (20) ans, lorsque ceux-ci sont encourus par le Transporteur et, majoré des taxes applicables, moins tout montant remboursé par le client; b) coût en capital prospectif du Transporteur approuvé par la Régie et c) durée de l'engagement d'achat; et

iii) Remboursement:

Un montant égal en valeur actualisée aux coûts encourus par le Transporteur pour assurer le raccordement de la centrale doit être remboursé au Transporteur.

Le propriétaire de la centrale n'est tenu de fournir aucun des engagements indiqués ci-dessus pour toute production retenue par le Distributeur lors d'un appel d'offres ou en vertu d'une dispense d'appel d'offres, et que le Distributeur a désigné conformément à l'article 38 des présentes. Lorsqu'une partie uniquement d'une centrale est retenue par le Distributeur, l'engagement du propriétaire de la centrale, ou du tiers qu'il a désigné à cette fin, doit couvrir un montant égal aux coûts assumés par le Transporteur pour assurer le raccordement de la centrale, multipliés par le facteur suivant: le nombre un (1), moins le rapport entre la puissance en kilowatts (kW) retenue par le Distributeur et la

puissance nominale totale en kW des groupes turbine-alternateurs de la centrale. En cas d'abandon avant la mise en service de la centrale, le demandeur doit rembourser la totalité des coûts encourus par le Transporteur.

12A.3 Séquence des études d'impact : À moins d'une mention à l'effet contraire, les dispositions prévues aux articles 19, 20 et 21 des présentes s'appliquent, mutatis mutandis, à toute demande de raccordement de centrale. Le Transporteur affiche sur son site OASIS la date du dépôt auprès du Transporteur d'une demande complète comprenant les informations indiquées à l'article 17.2, ainsi que les données techniques nécessaires à la réalisation de l'étude d'impact. Pour maintenir sa position dans la séquence des études d'impact et, par la suite, dans celle des projets en cours, le demandeur doit respecter les délais indiqués aux articles 19.1 à 19.8 pour toutes les étapes qui y sont prévues et prendre l'un des engagements indiqués à l'article 12A.2.

Suite à toute demande du Distributeur pour le raccordement de centrales dans le cadre d'un appel d'offres, la puissance nécessaire à la réalisation des projets de l'appel d'offres du Distributeur est inscrite dans la séquence des études d'impact et, par la suite, chacun des projets de centrales retenus par le Distributeur est maintenu dans la séquence. Toute

puissance inscrite dans la séquence des études d'impact dans le cadre d'un appel d'offres du Distributeur est libérée au fur et à mesure que celle-ci n'est plus requise pour les besoins du Distributeur.

Suite à une modification substantielle du projet ayant fait l'objet d'une demande d'étude d'impact, notamment quant à la localisation, à la puissance maximale à transporter et aux caractéristiques des équipements de production, celui-ci sera traité comme une nouvelle demande et se verra attribuer une place dans la séquence des études d'impact correspondant à la date du dépôt auprès du Transporteur de la demande complète visant le projet modifié. Toute modification substantielle à la centrale après la mise en service de celle-ci doit faire l'objet d'une demande d'étude d'impact auprès du Transporteur conformément aux présentes.

12A.4 Droit de maintien : La demande de raccordement de centrale du client admissible est réputée résiliée et retirée à l'expiration du délai maximal de trois cent soixante-cinq (365) jours indiqué à l'article 19.3 ou du délai maximal de cent quatre-vingts (180) jours indiqué à l'article 19.4.

Nonobstant le paragraphe précédent, dans les trente (30) jours suivant l'expiration des délais pré-cités, le client peut demeurer en attente s'il avise par écrit le Transporteur de son intention de maintenir son

projet dans la séquence des projets en cours.

Advenant le cas où le Transporteur reçoive, subséquemment au dépôt de la demande de raccordement de centrale du client en vertu de l'article 12A.1, toute autre demande complète d'un client admissible dont le service demandé peut requérir, de l'avis du Transporteur, des ajouts au réseau complémentaires ou concurrentiels à ceux qui étaient prévus pour le client dont le projet est en attente, alors ce dernier bénéficiera, suite à la réception d'un avis écrit du Transporteur à cet effet, d'un nouveau délai de quarante-cinq (45) jours pour confirmer par écrit au Transporteur qu'il accepte de fournir l'un des engagements prévus à l'article 12A pour la réalisation de son projet, afin de maintenir sa position dans la séquence des projets en cours. Dans ce cas, l'engagement pris par le client demeure en toutes circonstances. En cas d'abandon, les dispositions prévues aux présentes s'appliquent.

Dans le cas contraire, une fois ce nouveau délai de quarante-cinq (45) jours expiré, sa demande de service cesse d'être une demande complète et est résiliée et retirée définitivement.

Toutefois, si le client ne peut respecter les délais pré-cités de trois cent soixante-cinq (365) ou de cent quatre-vingts (180) jours en raison de délais dus à la délivrance d'une autorisation gouvernementale

nécessaire à la réalisation de son projet et si le client a démontré par écrit au Transporteur avoir effectué toutes les démarches raisonnablement nécessaires à l'obtention d'une telle autorisation et qu'il ne fournit pas l'un des engagements prévus à l'article 12A pour la réalisation de son projet, le projet maintient sa position dans la séquence des projets en cours et seuls les projets nécessitant des ajouts au réseau complémentaires ou concurrentiels et ayant une date de mise en service antérieure à celui-ci le devanceront.

Dans le dernier cas mentionné au paragraphe ci-dessus, le client dispose d'un délai additionnel de trente (30) jours après la réception d'une telle autorisation gouvernementale pour confirmer par écrit au Transporteur qu'il accepte de signer une entente de raccordement concernant son projet et fournir l'un des engagements prévus au présent article. Dans le cas contraire, une fois ce nouveau délai de trente (30) jours expiré, sa demande de service cesse d'être une demande complète et est résiliée et retirée définitivement.

12A.5 Étude exploratoire : Préalablement à une demande de raccordement de centrale, le client peut, afin d'obtenir un ordre de grandeur concernant la faisabilité du raccordement de son projet de centrale, adresser au Transporteur une demande écrite d'étude

exploratoire en vertu du présent article 12A.5. L'objectif de l'étude exploratoire est de fournir une estimation paramétrique approximative d'un seul scénario de raccordement possible pour la centrale faisant l'objet de la demande. Le Transporteur s'efforcera, dans la mesure du possible, de répondre à une telle demande dans un délai maximal de six (6) semaines suivant la réception de la demande écrite du client, en transmettant au demandeur un rapport sommaire présentant un scénario approximatif du coût et du délai pour réaliser les travaux d'intégration de la centrale au réseau du Transporteur.

La demande d'étude exploratoire doit être transmise par écrit au Transporteur accompagnée des informations techniques nécessaires pour réaliser l'étude exploratoire et du paiement complet de celle-ci, au montant non remboursable de 5 000,00$, plus les taxes applicables. Ce montant représente la totalité des coûts facturés par le Transporteur pour réaliser l'étude exploratoire. Tout scénario additionnel demandé par le client constitue une demande distincte d'étude exploratoire et les modalités décrites ci-dessus s'appliquent à celle-ci.

L'étude exploratoire ne constitue ni une demande d'étude d'impact, ni une demande de raccordement de centrale, ni une demande de réservation de transport et elle ne comporte aucun engagement de la part du

Transporteur quant à la précision ou l'exactitude des informations qui seront remises au demandeur en réponse à cette demande. Les dispositions prévues aux articles 12A.1 à 12A.4 ci-dessus ne s'appliquent pas à une demande d'étude exploratoire.

12A.6 Clauses communes: Les dispositions prévues à la Partie I des présentes s'appliquent, mutatis mutandis, au propriétaire de la centrale, ou au tiers qu'il a désigné, le cas échéant.

II. SERVICE DE TRANSPORT DE POINT À POINT

Préambule

Le Transporteur fournira un service de transport ferme et non ferme de point à point conformément aux termes et conditions applicables aux présentes. Le service de transport de point à point est offert pour la réception de puissance et d'énergie à un (des) point(s) de réception désigné(s) et le transport de cette puissance et de cette énergie à un (des) point(s) de livraison désigné(s), y compris lorsque la réception ou la livraison sur le réseau est effectuée à une tension inférieure à 44 kV.

13 Nature du service de transport ferme de point à point

13.1 Durée : La durée minimale du service de transport ferme de point à point est d'une journée et sa durée maximale est stipulée dans la convention de service.

13.2 Priorité de réservation : Le service de transport ferme à long terme de point à point est offert selon le principe du premier arrivé, premier servi, c'est-à-dire dans l'ordre chronologique de réservation du service par chaque client du service de transport. Les réservations pour le service de transport ferme à court terme de point à point sont conditionnelles à la durée de la transaction demandée. Si les demandes dépassent la capacité du réseau de transport, les demandes de service à plus long terme, ainsi que les ressources désignées par le Distributeur pour alimenter la charge locale, ont priorité sur celles à plus court terme

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 disponible n'est pas suffisante pour satisfaire à toutes les demandes, le client admissible qui a réservé un service de plus court terme a un droit de préemption pour égaler la demande de service de point à point de court terme d'une durée supérieure, avant de perdre sa priorité de réservation. Après la date limite, le service commencera conformément aux conditions de la Partie II des présentes. Une réservation de service de transport ferme de point à point aura toujours priorité sur le service de transport non ferme de point à point en vertu des présentes. Tout service de transport ferme à long terme de point à point aura une priorité d'accès supérieure au service de transport ferme à court terme de point à point et égale à celle des ressources désignées par le Distributeur pour alimenter la charge locale et à celle des ressources désignées par le client du réseau intégré pour alimenter ses charges, de quelque durée que soient les désignations des ressources par le Distributeur et par le client du réseau intégré. Les priorités de réservation pour les clients existants du service de transport ferme sont stipulées à l'article 2.2. Le service de transport

ferme à long terme de point à point débute à la date indiquée dans la convention de service.

13.3 Utilisation du service de transport ferme par le Producteur et le Distributeur : Le Producteur et le Distributeur sont assujettis aux tarifs et aux conditions prévus à la Partie II des présentes lorsqu'ils font des ventes à un tiers. Le Transporteur tiendra une comptabilité distincte, conformément à l'article 8, pour toute utilisation du service de transport de point à point par le Producteur ou le Distributeur dans le but de faire des ventes à un tiers.

13.4 Conventions de service : Le Transporteur doit offrir une convention normalisée relative au service de transport ferme de point à point (appendice A) au client admissible lorsque celui-ci soumet une demande complète pour obtenir le service de transport ferme de point à point. Le Transporteur dépose, auprès de la Régie, les conventions de service renfermant l'information exigée aux termes des présentes, dans les trente (30) jours de leur signature.

13.5 Obligations du client du service de transport pour les frais reliés à des ajouts au réseau ou à une nouvelle répartition : Dans les cas où le Transporteur établit que le réseau de transport ne peut pas fournir de service de transport ferme de point à point (1) sans compromettre ou réduire la fiabilité du service pour

les clients de charge locale, pour les clients du service de transport en réseau intégré et pour les autres clients du service de transport utilisant un service de transport ferme de point à point ou (2) sans nuire à la capacité du Transporteur de satisfaire à ses engagements contractuels fermes antérieurs envers d'autres clients, le Transporteur sera contraint d'étendre ou d'améliorer son réseau de transport en vertu de l'article 15.4. Le client du service de transport doit accepter de dédommager le Transporteur pour les ajouts au réseau de transport, conformément aux termes de l'article 27. Dans la mesure où le Transporteur peut alléger une contrainte du réseau de façon plus économique en ayant une nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur au lieu d'effectuer des ajouts au réseau, il doit le faire à condition que le client admissible accepte de dédommager le Transporteur, conformément à l'article 27.

13.6 Réduction du service de transport ferme : Si une réduction dans le réseau de transport du Transporteur, ou une partie de celui-ci, est nécessaire pour maintenir une exploitation fiable du réseau, des réductions seront faites de façon non discriminatoire à la transaction (aux transactions) qui a(ont) pour effet d'alléger les contraintes. Si plusieurs transactions doivent être réduites, dans la mesure du possible et

conformément aux pratiques usuelles des services publics, les réductions s'appliqueront proportionnellement aux clients de charge locale, aux clients du réseau intégré et aux clients du service de transport utilisant un service de transport ferme de point à point. Toutes les réductions seront faites sur une base non discriminatoire; toutefois, le service de transport non ferme de point à point est subordonné au service de transport ferme. Quand le Transporteur établit qu'il existe une urgence de nature électrique dans son réseau de transport et met en œuvre des procédures d'urgence pour réduire le service de transport ferme, le client du service de transport doit faire les réductions requises à la demande du Transporteur. Toutefois, le Transporteur se réserve le droit de réduire, en tout ou en partie, le service de transport ferme prévu aux présentes si, à sa seule discrétion, un état d'urgence ou toute autre condition imprévisible compromet ou détériore la fiabilité de son réseau de transport. Le Transporteur avisera en temps opportun tous les clients du service de transport touchés des réductions programmées.

13.7 Classification du service de transport ferme :

a) Le client du service de transport qui utilise un service de transport ferme de point à point peut (1) changer ses points de réception et de livraison pour obtenir un service sur une base non

ferme conformément à l'article 22.1 ou (2) demander la modification des points de réception ou de livraison sur une base ferme conformément à l'article 22.2.

b) Le client du service de transport peut acheter un service de transport pour faire des ventes de puissance et d'énergie provenant de différents groupes turbine-alternateurs qui se trouvent sur le réseau de transport du Transporteur. Pour un tel achat de service de transport, le point HQT est désigné comme point de réception, sauf si les différents groupes turbine-alternateurs sont situés dans la même centrale électrique, auquel cas ils sont traités comme un point de réception unique.

c) Le client du service de transport peut acheter un service de transport en désignant le point de livraison ou le point de réception uniquement, pourvu qu'il effectue dans le délai requis les réservations nécessaires pour effectuer les livraisons fermes de puissance et d'énergie du(des) point(s) de réception au(x) point(s) de livraison sur une base ferme conformément à l'article 22.2 ou non ferme conformément à l'article 22.1.

d) Le Transporteur doit fournir des livraisons fermes de puissance et d'énergie du(des) point(s) de

réception au(x) point(s) de livraison. Chaque point de réception où une capacité de transport ferme est réservée par le client du service de transport doit être stipulé dans la convention de service de transport ferme de point à point avec une réservation de capacité correspondante associée à chaque point de réception. Chaque point de livraison où une capacité de transport ferme est réservée par le client du service de transport doit être stipulé dans la convention de service de transport ferme de point à point avec une réservation de capacité correspondante associée à chaque point de livraison. La capacité réservée pour le client du service de transport correspondra au plus élevé des montants suivants : (1) la somme des réservations de capacité au(x) point(s) de réception ou (2) la somme des réservations de capacité au(x) point(s) de livraison. Le client du service de transport se verra facturer sa capacité réservée conformément à l'annexe 9. Le client du service de transport ne peut pas dépasser sa capacité réservée ferme à chaque point de réception et à chaque point de livraison, sauf stipulation contraire à l'article 22. Advenant qu'un client du service de transport (y compris le Producteur ou le Distributeur pour des ventes à un tiers) dépasse sa capacité

réservée ferme à un point de réception ou de livraison, le client du service de transport paiera au Transporteur un montant égal à 150 % des frais applicables en vertu de l'annexe 9 pour la capacité excédant la capacité réservée ferme.

13.8 Programmation du service de transport ferme de point à point : Suite à toute réservation de service de transport, les programmes relatifs au service de transport ferme de point à point du client du service de transport doivent être soumis au Transporteur au plus tard à 13 heures la veille du début du service. Les programmes soumis après 13 heures seront respectés, si possible. Les programmes d'heure en heure de livraison de puissance et d'énergie doivent être présentés par unités de 1 000 kW/heure. Les clients du service de transport dans la zone de service du Transporteur ayant plusieurs demandes de service de transport à un point de réception, chacune étant inférieure à 1 000 kW/heure, peuvent regrouper leurs demandes de service à un point de réception commun en unités de 1 000 kW/heure à des fins de programmation et de facturation. Les changements de programmation seront permis jusqu'à trente (30) minutes avant le début de l'heure suivante à condition que le fournisseur et le receveur s'entendent aussi sur la modification du programme. Le Transporteur fournira à l'exploitant du réseau du fournisseur, des programmes d'heure en heure

équivalents à ceux que fournit le receveur (sauf s'ils sont réduits pour des pertes) et doit livrer la puissance et l'énergie convenues dans ces programmes. Si le client du service de transport, le fournisseur ou le receveur révise un programme ou y met fin, il doit aussitôt en aviser le Transporteur, et le Transporteur est en droit d'ajuster en conséquence le programme pour la puissance et l'énergie à recevoir et à livrer.

14 Nature du service de transport non ferme de point à point

14.1 Durée : Le service de transport non ferme de point à point sera offert pendant des périodes allant d'une (1) heure à un (1) mois. Toutefois, l'acheteur du service de transport non ferme de point à point aura droit de réserver une séquence de période de service (comme une séquence de période mensuelle sans devoir attendre l'expiration de la première période pour demander une autre période mensuelle) de sorte que la durée totale pour laquelle s'applique la réservation soit supérieure à un mois, sous réserve des exigences de l'article 18.3.

14.2 Priorité de réservation : Le service de transport non ferme de point à point est offert à partir de la capacité de transport 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 aux réservations ayant une plus grande durée de service. Advenant que le réseau de transport soit assujetti à des contraintes, les demandes concurrentes 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.

14.3 Utilisation du service de transport non ferme de point à point par le Producteur et le Distributeur : Le Producteur et le Distributeur sont assujettis aux tarifs et conditions prévus à la Partie II des présentes lorsqu'ils font des ventes à un tiers. Le Transporteur tiendra une comptabilité distincte, conformément à l'article 8, pour toute utilisation par le Producteur ou le Distributeur d'un service de

transport non ferme de point à point dans le but de faire des ventes à un tiers.

14.4 Conventions de service : Le Transporteur doit offrir une convention normalisée relative au service de transport non ferme de point à point (Appendice B) au client admissible lorsque celui-ci soumet pour la première fois une demande complète pour obtenir un service de transport non ferme de point à point conformément aux présentes. Le Transporteur dépose, auprès de la Régie, les conventions de service renfermant l'information exigée aux termes des présentes, dans les trente (30) jours de leur signature.

14.5 Classification du service de transport non ferme de point à point : Le service de transport non ferme de point à point doit être offert aux termes et conditions prévus à la Partie II des présentes. Le Transporteur n'accepte aucune obligation en vertu des présentes de planifier son réseau de transport afin d'avoir une capacité suffisante pour un service de transport non ferme de point à point. Les parties qui demandent un service de transport non ferme de point à point pour le transport d'électricité ferme le font en comprenant tout à fait que ce service dépend de la disponibilité et peut subir des réductions ou interruptions aux termes des présentes. Si un client du service de transport (y compris le Producteur ou le Distributeur

pour des ventes à un tiers) excède sa réservation de capacité non ferme à un point de réception ou de livraison quelconque, le client du service de transport paiera au Transporteur 150 % des frais applicables conformément à l'annexe 10 pour la capacité qui a excédé la capacité réservée non ferme. Le service de transport non ferme de point à point doit inclure le transport d'énergie sur une base horaire et le transport de la puissance et de l'énergie programmées à court terme sur une base quotidienne, hebdomadaire ou mensuelle mais sans dépasser la réservation d'un mois pour quelque demande, conformément à l'annexe 10.

a) Le client du service de transport peut acheter un service de transport non ferme pour faire des ventes d'énergie provenant de différents groupes turbine-alternateurs qui se trouvent sur le réseau de transport du Transporteur. Pour un tel achat de service de transport, le point HQT est désigné comme point de réception, sauf si les différents groupes turbine-alternateurs sont situés dans la même centrale électrique, auquel cas ils sont traités comme un point de réception unique.

b) Le client du service de transport peut acheter un service de transport en désignant le point de livraison ou le point de réception uniquement, pourvu qu'il effectue dans le délai requis les réservations nécessaires pour effectuer les

livraisons non fermes de puissance et d'énergie du(des) point(s) de réception au(x) point(s) de livraison sur une base non ferme conformément à l'article 22.1, même s'il s'agit d'un service non ferme uniquement.

c) La capacité réservée pour le client du service de transport correspondra au plus élevé des montants suivants : (1) la somme des réservations de capacité au(x) point(s) de réception ou (2) la somme des réservations de capacité au(x) point(s) de livraison. Le client du service de transport se verra facturer sa capacité réservée conformément à l'annexe 10.

14.6 Programmation du service de transport non ferme de point à point : Suite à toute réservation de service de transport, les programmes pour le service de transport non ferme de point à point doivent être soumis au Transporteur au plus tard à 13 heures la veille du début du service. Les programmes soumis après 13 heures seront respectés, si possible. Les programmes d'heure en heure de livraison d'énergie doivent être présentés par unités de 1 000 kW/heure. Les clients du service de transport dans la zone de réglage du Transporteur ayant plusieurs demandes de service de transport à un point de réception, chacune étant inférieure à 1 000 kW/heure, peuvent regrouper leurs demandes de service à un point commun de réception en unités de

1 000 kW/heure. Les changements de programmation seront permis jusqu'à trente (30) minutes avant le début de l'heure suivante à condition que le fournisseur et le receveur s'entendent aussi sur la modification du programme. Le Transporteur fournira à l'exploitant du réseau du fournisseur, des programmes d'heure en heure équivalents à ceux que fournit le receveur (sauf s'ils sont réduits pour des pertes) et doit livrer la puissance et l'énergie convenues dans ces programmes. Si le client du service de transport, le fournisseur ou le receveur révise un programme ou y met fin, il doit immédiatement en aviser le Transporteur, et le Transporteur est en droit d'ajuster en conséquence le programme pour la puissance et l'énergie à recevoir et à livrer.

14.7 Réduction ou interruption du service : Le Transporteur se réserve le droit de réduire, en tout ou en partie, le service de transport non ferme de point à point fourni en vertu des présentes pour des raisons de fiabilité, quand une urgence ou un autre imprévu menace de compromettre ou de détériorer la fiabilité de son réseau de transport. Le Transporteur se réserve le droit d'interrompre, en tout ou en partie, le service de transport non ferme de point à point prévu en vertu des présentes pour des raisons économiques afin d'accepter (1) une demande de service de transport ferme, (2) une demande de service de transport non

ferme de point à point de plus longue durée, (3) une demande de service de transport non ferme de point à point de durée égale à un prix plus élevé ou (4) une demande de service de transport pour des clients du réseau intégré ou du service de transport pour l'alimentation de la charge locale à partir de ressources non désignées. 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.

15 Disponibilité du service

15.1 Conditions générales : Le Transporteur fournira un service de transport ferme et non ferme de point à point sur, par et à travers son réseau de transport à tout client du service de transport qui aura satisfait aux exigences de l'article 16.

15.2 Détermination de la capacité de transport disponible : Une description de la méthodologie spécifique suivie par le Transporteur pour évaluer la capacité de transport disponible affichée sur le site OASIS du Transporteur (article 4) se trouve à l'appendice C des présentes. Advenant qu'il puisse ne pas exister de capacité de transport suffisante pour répondre à une demande de service, le Transporteur réagira en réalisant une étude d'impact sur le réseau.

15.3 Abrogé

15.4 Obligation de fournir un service de transport exigeant l'expansion ou la modification du réseau de transport : 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.

15.5 Report du service : Le Transporteur peut reporter la fourniture d'un service jusqu'à la fin de la construction des ajouts au réseau de transport nécessaires afin de fournir le service de transport de point à point, dès lors que le Transporteur établit que, sans ces nouvelles installations ou améliorations, la fourniture du service demandé aurait pour effet de

compromettre ou de détériorer la fiabilité de tout service existant.

15.6 Abrogé

15.7 Pertes de transport : Des pertes de transport sont associées à tous les services de transport. Le Transporteur n'est pas obligé de fournir les pertes de transport. Le client du service de transport est responsable de remplacer les pertes associées aux services de transport telles qu'établies par le Transporteur. Le facteur applicable de perte de transport est de 5,2% du débit horaire maximal tel que mesuré au(x) point(s) de livraison.

16 Responsabilités du client du service de transport

16.1 Conditions à respecter par les clients du service de transport : Le Transporteur fournira le service de transport de point à point seulement si les conditions suivantes sont remplies par le client du service de transport :

a. le client du service de transport a déposé une demande complète de service;

b. le client du service de transport répond aux critères de solvabilité énoncés à l'article 11;

c. le client du service de transport aura des mesures en place pour tout autre service de transport nécessaire afin d'effectuer la livraison à partir des équipements de production au Transporteur

avant le début du service en vertu de la Partie II des présentes;

d. le client du service de transport convient de payer pour tout ajout au réseau facturable à ce client conformément à l'Appendice J des présentes, que le client du service de transport utilise ou non le service pendant la durée complète de sa réservation;

e. le client du service de transport a signé une convention de service de point à point.

16.2 Responsabilité du client du service de transport pour les ententes avec un tiers : Les arrangements de programmation qui peuvent être imposés par les autres réseaux électriques relèvent de la responsabilité du client du service de transport qui demande le service. À moins d'une renonciation de la part du Transporteur, le client du service de transport doit donner un avis au Transporteur en désignant ces réseaux et en les autorisant à programmer la puissance et l'énergie devant être transportées par le Transporteur, conformément à la Partie II des présentes, au nom du receveur au point de livraison ou du fournisseur au point de réception. Toutefois, le Transporteur s'engage à faire des efforts raisonnables pour aider le client du service de transport à prendre de tels arrangements, y compris, mais sans s'y limiter, fournir l'information ou les données requises par cet autre réseau

électrique, conformément aux pratiques usuelles des services publics.

17 Procédures pour les arrangements du service de transport ferme de point à point

17.1 Demande : Toute demande de service de transport ferme de point à point pour des périodes d'un an ou plus doit comprendre une demande écrite adressée au Directeur Commercialisation, 9e étage, C.P. 10 000, Succursale Desjardins, Montréal (Québec) H5B 1H7, au moins soixante (60) jours avant le mois civil au cours duquel le service doit commencer. Le Transporteur examinera les demandes quant à ce service ferme dans des délais plus brefs si possible. Les demandes de service ferme pour des périodes de moins d'un an sont assujetties à des procédures expéditives qui doivent être négociées entre les parties dans les délais impartis en vertu de l'article 17.5. Toutes les demandes de service de transport ferme de point à point doivent être soumises en inscrivant les renseignements énumérés ci-après sur le site OASIS du Transporteur. Cette méthode permettra d'obtenir un dossier horodaté pour établir la priorité de la demande. Toute demande écrite reçue d'un client admissible ne pouvant en faire l'inscription lui-même sur OASIS, sera inscrite sur OASIS par le Transporteur à la date de réception de la demande écrite ou de la demande nouvelle ou révisée selon l'article 17.4 des présentes.

17.2 Demande complète : Une demande complète doit fournir tous les renseignements prévus aux décisions, ordonnances et règlements de la Régie, y compris, mais sans s'y limiter, ce qui suit :

(i) l'identité, l'adresse, le numéro de téléphone et le numéro de télécopieur de l'entité qui demande le service;

(ii) une déclaration selon laquelle l'entité qui demande le service est ou sera au début du service un client admissible en vertu des présentes;

(iii) la localisation du(des) point(s) de réception et du(des) point(s) de livraison et l'identité des fournisseurs et des receveurs;

(iv) la localisation de l'installation (des installations) de production fournissant la puissance et l'énergie et la localisation de la charge desservie ultimement par la puissance et l'énergie transportées. Le Transporteur traitera cette information comme étant confidentielle, sauf dans la mesure où sa divulgation est requise par les présentes, par un règlement ou par une ordonnance judiciaire, à des fins de fiabilité, conformément aux pratiques usuelles des services publics ou conformément aux ententes de partage d'information sur le transport des GTR. Le Transporteur traitera cette information conformément au Code de conduite du Transporteur;

(v) une description des caractéristiques de livraison de la puissance et de l'énergie devant être livrées;

(vi) une estimation de la puissance et de l'énergie devant être livrées au receveur;

(vii) la date du début du service et la durée du service de transport requis; et

(viii) la capacité de transport requise pour chaque point de réception et chaque point de livraison sur le réseau de transport du Transporteur; les clients peuvent regrouper leurs demandes de services afin de satisfaire à l'exigence de capacité de transport minimale.

Le Transporteur traitera ces renseignements conformément au Code de conduite du Transporteur.

17.3 Dépôt : Une demande complète de service de transport ferme à long terme de point à point doit aussi être accompagnée d'un dépôt, soit du prix d'un mois à l'égard de la capacité réservée. Si la demande est rejetée par le Transporteur parce qu'elle ne répond pas aux conditions de service énoncées aux présentes, ou dans le cas de demandes de service liées à des soumissionnaires perdants dans un appel de propositions, ce dépôt sera retourné avec intérêt, moins les frais raisonnables engagés par le Transporteur pour examiner la demande du soumissionnaire perdant. Le dépôt sera aussi retourné avec intérêt, moins les frais raisonnables engagés par le Transporteur, si ce dernier ne peut pas terminer les ajouts au réseau nécessaires pour fournir le service. Si une demande est retirée ou si le client admissible décide de ne pas conclure de convention de service pour le service de transport ferme à long terme de point à point, le dépôt sera remboursé dans son intégralité, avec intérêt, moins les frais raisonnables engagés par le Transporteur dans la mesure où ces frais n'auront

pas déjà été récupérés par le Transporteur auprès du client admissible. Le Transporteur fournira au client admissible une comptabilité complète de tous les frais déduits du dépôt remboursé, et le client admissible pourra la contester en cas de désaccord sur les frais déduits. Les dépôts liés aux ajouts au réseau sont assujettis aux stipulations de l'article 19. Si une convention de service pour un service de transport ferme à long terme de point à point est signée, le dépôt, avec intérêt, sera retourné au client du service de transport dans un délai maximal de trente (30) jours suivant la signature de la convention de service pour le service de transport ferme à long terme de point à point et le dépôt des garanties financières prévues à l'article 11. L'intérêt applicable sera égal au Taux d'intérêt administré des banques à charte – Certificats de placement garanti à 1 an à la fin du mois précédent, tel que publié par la Banque du Canada sur son site Internet, code V122524, ou un taux équivalent en cas de retrait ou de modification de celui-ci et il sera calculé à compter du jour où le chèque de dépôt sera porté au crédit du compte du Transporteur.

17.4 Avis de demande inadéquate : Si une demande ne répond pas aux exigences des présentes, le Transporteur doit informer des motifs de ce défaut l'entité qui demande le service dans les quinze (15) jours de la réception de sa demande. Le Transporteur tentera de corriger les

défauts mineurs de la demande par des communications informelles avec le client admissible. Si ces efforts n'aboutissent pas, le Transporteur retournera la demande, avec le dépôt majoré de l'intérêt. À la réception d'une nouvelle demande ou d'une demande révisée répondant entièrement aux exigences de la Partie II des présentes, le client admissible se verra attribuer une nouvelle priorité conforme à la date de la demande nouvelle ou révisée.

17.5 Réponse à une demande complète : À la suite de la réception d'une demande complète relative à un service de transport ferme de point à point, le Transporteur doit établir la capacité de transport disponible, conformément à l'article 15.2. Le Transporteur doit aviser le client admissible dès que possible, mais au plus tard trente (30) jours après la date de réception d'une demande complète, soit (i) qu'il pourra fournir le service sans faire d'étude d'impact sur le réseau, soit (ii) qu'une telle étude est nécessaire pour évaluer l'impact de la demande, conformément à l'article 19.1.

17.6 Conclusion de la convention de service : Si le Transporteur établit qu'une étude d'impact sur le réseau n'est pas requise et que le service peut être fourni, il doit en aviser le client admissible dès que possible, mais au plus tard trente (30) jours après réception de la demande complète. Quand il est

nécessaire de procéder à une étude d'impact sur le réseau, les stipulations de l'article 19 régissent la conclusion d'une convention de service. Si le client admissible omet de signer et de retourner la convention de service dans les quarante-cinq (45) jours après sa présentation par le Transporteur, il sera réputé avoir retiré ou résilié sa demande et tout dépôt soumis sera remboursé avec intérêt. Aucune stipulation des présentes ne saurait limiter le droit d'un client admissible de déposer une autre demande après ce retrait et cette résiliation.

17.7 Prolongation pour le commencement du service : Le client du service de transport peut obtenir jusqu'à cinq (5) prolongations d'une année chacune pour le commencement du service. Le client du service de transport peut reporter le service en payant des frais de réservation annuels non remboursables équivalant au prix d'un mois du service de transport ferme pour chaque année ou fraction d'année. Si, pendant une prolongation pour le commencement du service, un client admissible soumet une demande complète pour un service de transport ferme et si cette demande ne peut être acceptée qu'en libérant tout ou partie de la capacité réservée du client du service de transport, la capacité réservée initiale sera libérée, sauf si la condition suivante est remplie. Dans les trente (30) jours, le client du service de transport initial convient de

payer le tarif du service de transport ferme de point à point pour sa capacité réservée à compter de la nouvelle date du début du service. Advenant que le client du service de transport décide de libérer la capacité réservée, les frais de réservation payés antérieurement ne seront pas restitués.

18 Procédures pour les arrangements du service de transport non ferme de point à point

18.1 Demande : Les clients admissibles désireux d'obtenir un service de transport non ferme de point à point doivent présenter une demande complète au Transporteur. Les demandes doivent être soumises en inscrivant les renseignements énumérés ci-après sur le site OASIS du Transporteur. Cette méthode permettra d'obtenir un dossier horodaté pour établir la priorité de la demande.

18.2 Demande complète : Une demande complète doit fournir tous les renseignements prévus aux décisions, ordonnances et règlements de la Régie, y compris, mais sans s'y limiter, ce qui suit :

(i) l'identité, l'adresse, le numéro de téléphone et le numéro de télécopieur de l'entité qui demande le service;

(ii) une déclaration selon laquelle l'entité qui demande le service est ou sera au commencement du service un client admissible en vertu des présentes;

(iii) le(s) point(s) de réception et le(s) point(s) de livraison;

(iv) la capacité maximale requise à chaque point de réception et point de livraison; et

(v) les dates et heures proposées pour commencer le service de transport en vertu des présentes et y mettre fin.

En plus des renseignements susmentionnés, s'il est nécessaire de le faire pour bien évaluer les conditions du réseau, le Transporteur peut aussi demander au client du service de transport de fournir les renseignements suivants :

(vi) la localisation électrique de la source initiale de l'électricité devant être transportée conformément à la demande de service du client du service de transport; et

(vii) la localisation électrique de la charge ultime.

Le Transporteur traitera les renseignements exigés sous (vi) et (vii) comme étant confidentiels, à la demande du client du service de transport, sauf dans la mesure où la divulgation de ces renseignements est exigée en vertu des présentes, ou par un règlement ou une ordonnance judiciaire, à des fins de fiabilité conformément aux pratiques usuelles des services publics ou conformément aux ententes de partage d'informations sur le transport des GTR. Le Transporteur traitera ces renseignements conformément au Code de conduite du Transporteur.

18.3 Réservation du service de transport non ferme de point à point : Les demandes de service mensuel doivent être soumises au plus tôt soixante (60) jours avant le commencement du service; les demandes de service hebdomadaire doivent être soumises au plus tôt quatorze (14) jours avant le commencement du service; les demandes de service quotidien doivent être soumises au plus tôt deux (2) jours avant le commencement du service; et les demandes de service horaire doivent être soumises au plus tôt à 8 heures la veille du commencement du service. Les demandes de service reçues après 13 heures la veille du jour où le service doit commencer seront acceptées dans la mesure du possible.

18.4 Détermination de la capacité de transport disponible : Après réception d'une proposition de programme, le Transporteur décidera, sur une base non discriminatoire, de la capacité de transport disponible conformément à l'article 15.2. Cette décision doit être prise dès qu'il est raisonnablement pratique de le faire après réception de cette proposition de programme, mais au plus tard dans les délais suivants pour les durées de service suivantes : (i) trente (30) minutes pour le service horaire, (ii) trente (30) minutes pour le service quotidien, (iii) quatre (4) heures pour le service hebdomadaire et (iv) deux (2) jours pour le service mensuel.

19 Procédures d'études supplémentaires pour les demandes de service de transport de point à point

19.1 Avis de la nécessité d'une étude d'impact sur le réseau : Après avoir reçu une demande de service ou une demande de raccordement de centrale conformément à l'article 12A, le Transporteur doit établir sur une base non discriminatoire s'il est nécessaire de procéder à une étude d'impact sur le réseau. Une description de la méthodologie suivie par le Transporteur pour mener une étude d'impact sur le réseau est fournie à l'appendice D. Si le Transporteur établit la nécessité d'une étude d'impact sur le réseau pour pouvoir accepter le service demandé, il doit en informer le client admissible dès que possible. En pareil cas, le Transporteur doit, dans les trente (30) jours de la réception d'une demande complète, incluant les données techniques nécessaires à la réalisation de l'étude, présenter une convention d'étude d'impact sur le réseau dans laquelle le client admissible s'engage à rembourser au Transporteur les frais d'exécution de l'étude d'impact sur le réseau requise. Pour qu'une demande de service demeure une demande complète, le client admissible doit signer la convention d'étude d'impact sur le réseau et la renvoyer au Transporteur dans les quinze (15) jours. Si le client admissible décide de ne pas signer la convention d'étude d'impact sur le réseau, sa demande sera réputée retirée et tout

dépôt effectué lui sera retourné avec intérêt, conformément à l'article 17.3.

19.2 Convention d'étude d'impact sur le réseau et remboursement des coûts :

(i) La convention d'étude d'impact sur le réseau devra spécifier clairement les frais applicables, d'après l'estimation faite par le Transporteur du coût réel, et le temps nécessaire pour réaliser l'étude d'impact sur le réseau. Les frais ne sauraient excéder le coût réel de l'étude. Dans l'exécution de l'étude d'impact sur le réseau, le Transporteur s'appuie, dans la mesure où il est raisonnablement pratique de le faire, sur des études existantes de planification de transport. Le client admissible ne se verra pas imputer de frais pour ces études existantes; toutefois, le client admissible sera tenu de payer les frais liés à toute modification apportée aux études de planification existantes qui sera raisonnablement nécessaire pour évaluer l'incidence de la demande de service du client admissible sur le réseau de transport.

(ii) Si, en réponse aux demandes de service formulées par plusieurs clients admissibles en relation avec le même appel de propositions concurrentielles, une seule étude d'impact sur le réseau suffit au Transporteur pour accepter ces

demandes de service, le coût de cette étude sera réparti au prorata entre les clients admissibles. Dans le cas du Distributeur, les dispositions prévues à l'article 40.2 s'appliquent.

(iii) Quant aux études d'impact sur le réseau menées par le Transporteur pour le compte du Producteur et du Distributeur, le Transporteur en inscrira le coût conformément à l'article 8.

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 toutes les limitations du réseau et les options concernant une nouvelle répartition ou les ajouts au réseau requis afin de fournir le service exigé, ainsi que le coût estimé et l'échéancier des ajouts au 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. 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, confirme par écrit son intention de signer une convention d'avant-projet ou une Entente de raccordement de centrale dans les meilleurs délais possibles, sous peine de voir la demande réputée résiliée et retirée. Avant l'expiration du délai de quarante-cinq (45) jours indiqué ci-dessus, le client admissible peut toutefois demander une extension de celui-ci jusqu'à un maximum de trois cent soixante-cinq (365) jours, s'il ne peut respecter ce

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

Suite à une modification substantielle de la demande faisant l'objet d'une étude d'impact, notamment quant aux points de réception ou de livraison, à la puissance maximale à transporter et aux caractéristiques du service de transport demandé, celle-ci sera traitée comme une nouvelle demande et se verra attribuer une place dans la séquence des études d'impact correspondant à la date du dépôt auprès du Transporteur de la demande complète modifiée.

19.4 Procédures d'étude d'avant-projet : Si une étude d'impact sur le réseau montre que des ajouts au réseau doivent être apportés pour répondre à la demande de service du client admissible et que le Transporteur a établi qu'il est requis de réaliser une étude d'avant-projet, le Transporteur, suite à la réception d'une demande écrite du client avant l'expiration du délai maximal de trois cent soixante-cinq (365) jours de la réception de l'étude d'impact sur le réseau, doit remettre au client admissible une convention d'étude

d'avant-projet en vertu de laquelle le client admissible s'engage à rembourser au Transporteur le coût de l'exécution de l'étude d'avant-projet, conformément à la politique relative aux ajouts au réseau de transport que l'on retrouve à l'Appendice J des présentes. Pour qu'une demande de service demeure une demande complète, le client admissible doit signer la convention d'étude d'avant-projet et la renvoyer au Transporteur dans les quinze (15) jours. Si le client admissible décide de ne pas signer la convention d'étude d'avant-projet, sa demande sera réputée retirée et tout dépôt effectué lui sera retourné avec intérêt conformément à l'article 17.3. Dès réception d'une convention d'étude d'avant-projet signée, le Transporteur agira avec diligence pour terminer l'étude d'avant-projet dans le délai prévu dans la convention d'avant-projet. Si le Transporteur est incapable de terminer l'étude d'avant-projet dans le délai imparti, le Transporteur s'engage à aviser le client du service de transport et à lui fournir une estimation du temps nécessaire pour en arriver à un résultat final avec une explication des motifs pour lesquels un délai additionnel est requis afin de terminer l'étude. Une fois terminée, l'étude d'avant-projet inclura une estimation de bonne foi (i) de la part adéquate du client du service de transport quant au coût des ajouts au réseau requis qu'il devra rembourser au Transporteur

conformément aux principes énoncés à l'Appendice J des présentes, et (ii) du délai requis pour terminer cette construction et commencer à fournir le service demandé. Le client du service de transport a un délai de trente (30) jours suite à la réception de l'étude d'avant-projet pour signer une convention de service si ce n'est déjà fait ou, dans le cas d'un raccordement de centrale, prendre l'un des engagements prévus à l'article 12A et, signer une Entente de raccordement de centrale dans les meilleurs délais possibles. Le client du service de transport doit remettre au Transporteur une lettre de crédit ou toute autre forme raisonnable de garantie acceptable pour le Transporteur qui équivaut au coût des ajouts au réseau conformément aux pratiques commerciales établies selon la loi du Québec, sous peine de voir sa demande cesser d'être une demande complète et être réputée résiliée et retirée. Avant l'expiration du délai de trente (30) jours indiqué ci-dessus, le client admissible peut toutefois demander une extension de celui-ci jusqu'à un maximum de cent quatre-vingts (180) jours, s'il ne peut respecter ce délai de trente (30) jours 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.

19.5 Modifications de l'étude d'avant-projet : Tout changement dans la conception qui découle de l'incapacité de localiser ou de construire les ajouts au réseau tel que proposé pourra exiger l'élaboration d'une estimation de bonne foi révisée. De nouvelles estimations faites de bonne foi pourront aussi être exigées en cas de nouvelles exigences législatives ou réglementaires entrant en vigueur avant l'achèvement de la construction ou dans d'autres circonstances indépendantes de la volonté du Transporteur ayant une incidence importante sur le coût final des ajouts au réseau devant être imputé au client du service de transport conformément aux stipulations de l'Appendice J des présentes.

19.6 Diligence dans l'exécution des ajouts au réseau : Le Transporteur agira avec diligence pour ajouter les installations requises au réseau de transport dans un délai raisonnable. Le Transporteur ne modifiera pas son réseau de transport existant ou planifié pour fournir le service de transport de point à point requis si en ce faisant il compromet la fiabilité du réseau ou compromet ou détériore autrement le service existant.

19.7 Service provisoire partiel : Si le Transporteur établit qu'il n'aura pas la capacité de transport adéquate pour fournir la quantité entière de la demande complète d'un

service de transport de point à point, le Transporteur a néanmoins l'obligation d'offrir et de fournir la partie du service de transport de point à point demandé qu'il peut accepter sans ajouts au réseau et par une nouvelle répartition. Toutefois, le Transporteur ne saurait être tenu de fournir la quantité supplémentaire requise de service de transport de point à point qui exige des ajouts au réseau de transport tant que ceux-ci n'auront pas été mis en service.

19.8 Procédures expéditives pour les ajouts au réseau : Au lieu des procédures énoncées ci-dessus, le client admissible a la possibilité d'accélérer le processus en demandant au Transporteur de présenter en même temps, avec les résultats des études exigées, une «convention de service accélérée» et, selon le cas, une Entente de raccordement de centrale, en vertu de laquelle le client admissible accepterait de dédommager le Transporteur pour tous les coûts encourus conformément aux présentes. Pour exercer cette option, le client admissible doit exiger par écrit une convention de service accélérée et, selon le cas, une Entente de raccordement de centrale, qui couvre tous les éléments susmentionnés dans les trente (30) jours de la réception des résultats de l'étude d'impact sur le réseau qui identifie les ajouts au réseau nécessaires ou les frais encourus pour fournir le service demandé. Bien que le Transporteur accepte de fournir au client

admissible sa meilleure estimation du coût des ajouts au réseau et des autres coûts pouvant être encourus, cette estimation ne saurait lier le Transporteur, et le client admissible doit s'engager par écrit à dédommager le Transporteur pour tous les frais encourus conformément aux stipulations des présentes. Le client admissible doit signer et renvoyer cette convention de service accélérée ou, selon le cas, l'Entente de raccordement de centrale, dans les trente (30) jours de sa réception, sous peine de voir sa demande de service cesser d'être une demande complète et être réputée résiliée et retirée.

20 Procédures en cas d'incapacité du Transporteur de terminer les ajouts au réseau de transport pour le service de transport de point à point

20.1 Retards dans la construction des ajouts au réseau : Si un événement se produit et qu'il empêche de façon importante de respecter les délais d'exécution des ajouts au réseau ou de pouvoir les terminer, le Transporteur s'engage à en aviser promptement le client du service de transport. En pareil cas, le Transporteur doit, dans les trente (30) jours de l'avis donné au client du service de transport de ces retards, convoquer une réunion technique avec le client du service de transport afin d'évaluer les autres solutions disponibles pour le client du service de transport. Le Transporteur doit aussi mettre à la

disposition du client du service de transport les études et les documents de travail concernant les retards, y compris tous les renseignements en sa possession qui sont raisonnablement nécessaires au client du service de transport pour évaluer toute solution de rechange.

20.2 Solutions de rechange aux ajouts au réseau initialement prévus : Lorsque le processus d'examen prévu à l'article 20.1 établit qu'il existe une ou plusieurs solutions de rechange aux ajouts au réseau prévus à l'origine, le Transporteur doit présenter ces solutions de rechange pour qu'elles soient examinées par le client du service de transport. Si, à la suite de l'examen des solutions de rechange, le client du service de transport souhaite maintenir sa demande complète sous réserve de la construction des installations de rechange, il peut exiger que le Transporteur remette une convention de service révisée relative au service de transport de point à point et, selon le cas, qu'il amende l'Entente de raccordement de centrale déjà signée. Si la solution de rechange ne vise qu'un service de transport non ferme de point à point, le Transporteur s'engage à remettre promptement une convention de service relativement au service de transport non ferme de point à point pour fournir ce service. Advenant que le Transporteur conclue qu'il n'existe aucune solution de rechange raisonnable et en

cas de désaccord du client du service de transport, ce dernier peut se prévaloir de la procédure de traitement de plaintes prévue à l'article 12 des présentes.

20.3 Obligation de remboursement en cas d'ajouts au réseau non terminés : Si le Transporteur et le client du service de transport conviennent mutuellement qu'il n'existe aucune autre solution de rechange raisonnable et que le service exigé ne puisse être fourni à partir de la capacité existante conformément aux conditions de la Partie II des présentes, l'obligation de fournir le service de transport de point à point demandé se termine, et le dépôt fait par le client du service de transport doit être retourné, avec intérêt, conformément à l'article 17.3. Toutefois, le client du service de transport est responsable de tous les frais encourus avec prudence par le Transporteur pendant la période où la construction a été suspendue.

21 Stipulations concernant la construction et les services de transport sur les réseaux d'autres services publics

21.1 Responsabilité concernant les additions au réseau de tiers : Le Transporteur ne saurait être responsable de conclure des ententes pour l'ingénierie, les demandes d'autorisation et la construction d'installations de transport ou de distribution sur le(s) réseau(x) de toute autre entité ou pour l'obtention de toute approbation réglementaire de ces installations. Le Transporteur fera des efforts raisonnables pour aider

le client du service de transport à obtenir de telles ententes, y compris, mais sans s'y limiter, en fournissant des renseignements ou données requis par cet autre réseau électrique conformément aux pratiques usuelles des services publics.

21.2 Coordination des additions au réseau de tiers : Dans l'éventualité où le besoin d'ajouts au réseau serait identifié conformément aux stipulations de la Partie II des présentes, et si ces ajouts exigent en plus l'ajout d'installations de transport sur d'autres réseaux, le Transporteur est en droit de coordonner les ajouts sur son propre réseau avec la construction exigée par les autres. Le Transporteur, après consultation du client du service de transport et des représentants de ces autres réseaux, peut reporter la construction des ajouts à son réseau si les nouvelles installations de transport sur un autre réseau ne peuvent être exécutées en temps opportun. Le Transporteur doit aviser le client du service de transport par écrit des motifs de toute décision de report des ajouts au réseau et des problèmes particuliers à régler avant de commencer ou de reprendre ceux-ci. Dans les soixante (60) jours de la réception d'un avis écrit de la part du Transporteur de son intention de reporter les ajouts au réseau conformément au présent article, le client du service de transport peut contester la décision en conformité

avec les procédures de traitement des plaintes prévues à l'article 12 des présentes.

22 Changements dans les caractéristiques de service

22.1 Modifications sur une base non ferme : Le client du service de transport utilisant un service de transport ferme de point à point peut exiger que le Transporteur fournisse un service de transport sur une base non ferme à des points de réception ou de livraison autres que ceux qui sont prévus dans la convention de service («points de réception et de livraison secondaires») pour des quantités n'excédant pas sa réservation de capacité ferme, sans engager des coûts additionnels de service de transport non ferme de point à point ni signer une nouvelle convention de service, sous réserve des conditions suivantes :

a) Le service fourni aux points de réception et de livraison secondaires sera non ferme seulement et selon les disponibilités et ne saurait déplacer un service ferme ou non ferme réservé ou programmé par un tiers en vertu des présentes ou par le Distributeur pour le compte des clients de charge locale.

b) La somme des services de transport ferme et non ferme de point à point fournis au client du service de transport en tout temps conformément au présent article ne saurait excéder la capacité

réservée dans la convention de service pertinente en vertu de laquelle ces services sont fournis.

c) Le client du service de transport conserve le droit de programmer le service de transport ferme de point à point aux points de réception et de livraison prévus dans la convention de service pertinente pour le montant de sa réservation initiale de capacité.

d) Le service aux points de réception et de livraison secondaires sur une base non ferme ne saurait exiger le dépôt d'une demande de service de transport non ferme de point à point en vertu des présentes. Toutefois, toutes les autres exigences de la Partie II des présentes (à l'exception des tarifs de transport) s'appliquent au service de transport sur une base non ferme aux points de réception et de livraison secondaires.

22.2 Modifications sur une base ferme : Toute demande faite par un client du service de transport en vue de modifier les points de réception ou de livraison sur une base ferme doit être traitée comme une nouvelle demande de service conformément à l'article 17 des présentes, sauf que le client du service de transport ne saurait être tenu de signer une nouvelle convention de service, ni de payer un dépôt additionnel ou engager des coûts additionnels de service de transport ferme de point à point, si la réservation de capacité n'excède

pas le montant réservé dans la convention de service existante. Pendant la période où cette nouvelle demande est déposée et qu'elle n'est pas encore acceptée par le Transporteur, le client du service de transport conserve son droit de priorité pour le service ferme aux points de réception et de livraison existants qui sont prévus à sa convention de service. Le client du service de transport perd son droit de priorité pour le service ferme aux points de réception et de livraison existants qui sont prévus à sa convention de service pour la période où s'applique la modification des points de réception ou de livraison sur une base ferme acceptée par le Transporteur.

23 Vente ou cession du service de transport

23.1 Procédures de cession ou de transfert du service : Un client du service de transport peut vendre, céder ou transférer tout ou partie de ses droits en vertu de sa convention de service, mais seulement à un autre client admissible (le cessionnaire). Le client du service de transport qui vend, cède ou transfère ses droits en vertu de sa convention de service est ci-après désigné comme étant le revendeur. Le prix versé au revendeur ne saurait excéder la plus élevée des sommes suivantes : (i) le prix initial payé par le revendeur, (ii) le tarif maximum du Transporteur en vigueur au moment de la cession ou (iii) le coût d'opportunité du revendeur. Si le cessionnaire ne demande pas de changement quant

aux points de réception ou de livraison ni un changement quant aux autres termes et conditions énoncés à la convention de service initiale, le cessionnaire bénéficiera du même service que le revendeur et sa priorité de service sera la même que celle du revendeur. Un revendeur doit aviser le Transporteur dès que possible de toute cession ou de tout transfert de service mais, en tout état de cause, un avis doit être fourni avant qu'un service ne soit fourni au cessionnaire. Le cessionnaire sera assujetti à tous les termes et conditions des présentes. Si le cessionnaire demande un changement dans le service, la priorité de réservation du service sera établie par le Transporteur conformément à l'article 13.2.

23.2 Limites en matière de cession ou de transfert de service : Si le cessionnaire demande un changement quant au(x) point(s) de réception ou de livraison ou à toute autre spécification énoncée à la convention de service initiale, le Transporteur consentira à ce changement, sous réserve des stipulations des présentes, à condition que le changement ne compromette pas l'exploitation ou la fiabilité du réseau de transport, des centrales de production ou des réseaux de distribution situés dans la zone de réglage du Transporteur. Le cessionnaire doit payer au Transporteur les frais d'exécution de toute étude d'impact sur le réseau nécessaire pour évaluer la

capacité du réseau de transport à accepter le changement proposé et les coûts additionnels payables par le client qui découlent de ce changement. Le revendeur demeure responsable de l'exécution de toutes les obligations en vertu de la convention de service, sauf si les parties s'entendent spécifiquement sur d'autres conditions par le biais d'une modification apportée à la convention de service.

23.3 Information sur la cession ou le transfert de service : Conformément à l'article 4, les revendeurs peuvent se servir du site OASIS du Transporteur pour afficher la capacité de transport disponible pour la revente.

24 Mesurage et correction du facteur de puissance au(x) point(s) de réception et de livraison

24.1 Obligations du client du service de transport : Sauf entente contraire conformément aux principes énoncés à l'Appendice J des présentes, le client du service de transport est responsable de l'installation et du maintien d'un équipement compatible de mesurage afin de rendre compte de façon exacte de la puissance et de l'énergie transportées en vertu de la Partie II des présentes; il est également tenu de communiquer l'information au Transporteur. Cet équipement de mesurage demeure la propriété du client du service de transport. Malgré ce qui précède, par mesure de sécurité, si cet équipement doit être installé ou entretenu ou requiert autrement un accès sur le réseau

du Transporteur, cet entretien, installation ou accès ne peut être fait que par le Transporteur, aux frais du client du service de transport.

De plus, le Transporteur peut offrir des services complets de mesurage au client du service de transport, lorsque l'équipement de mesurage doit être installé sur le réseau du Transporteur.

24.2 Accès du Transporteur aux données du compteur : Le Transporteur a accès aux données du compteur qui peuvent être raisonnablement exigées pour faciliter l'obtention des mesures et la facturation en vertu de la convention de service.

24.3 Facteur de puissance : Sauf entente contraire, le client du service de transport est tenu de maintenir un facteur de puissance dans la même fourchette que celle du Transporteur conformément aux pratiques usuelles des services publics. Les exigences en matière de facteur de puissance sont prévues à la convention de service, ou, selon le cas, à l'Entente de raccordement de centrale.

25 Rémunération du service de transport

Les tarifs du service de transport ferme et non ferme de point à point sont prévus aux annexes jointes aux présentes : service de transport ferme de point à point (annexe 9) et service de transport non ferme de point à point (annexe 10). Le Producteur et le Distributeur sont assujettis aux dispositions de la Partie II des présentes pour faire leurs ventes à un tiers. Le

Transporteur doit comptabiliser cette utilisation du réseau de transport aux tarifs prévus aux présentes, conformément aux dispositions de l'article 8.

26 Récupération des coûts non recouvrables

Le Transporteur peut chercher à récupérer ses coûts non recouvrables des clients du service de transport, conformément aux conditions déterminées par la Régie. Toutefois, le Transporteur doit soumettre séparément à la Régie toute proposition spécifique relativement aux coûts non recouvrables.

27 Rémunération pour les coûts des ajouts au réseau et de la nouvelle répartition

Dès qu'une étude d'impact sur le réseau qui est exécutée par le Transporteur en relation avec la fourniture d'un service de transport met en évidence la nécessité d'ajouts au réseau, le client du service de transport qui confirme sa demande de réaliser le projet est tenu de fournir les garanties financières demandées par le Transporteur et de payer les coûts y afférent conformément à l'Appendice J des présentes. Dès qu'une étude d'impact sur le réseau exécutée par le Transporteur met en évidence des contraintes de capacité qui peuvent être solutionnées de façon plus économique grâce à une nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur, plutôt que par des ajouts au réseau afin d'éliminer ces contraintes, le client du service de transport qui confirme sa demande de réaliser le projet est tenu au paiement des coûts de la nouvelle répartition conformément aux dispositions des

présentes. L'estimé des frais relatifs aux ajouts au réseau qui seront facturés au client du service de transport en vertu des présentes seront précisés dans la Convention de service, ou à l'Entente de raccordement de centrale, selon le cas, avant le début du service.

III. SERVICE DE TRANSPORT EN RÉSEAU INTÉGRÉ

Préambule

Le Transporteur fournira un service de transport en réseau intégré conformément aux termes et conditions applicables prévus aux présentes et à la convention de service. Le service de transport en réseau intégré permet au client du réseau intégré d'intégrer, de répartir économiquement et de contrôler ses ressources en réseau actuelles et prévues afin d'alimenter sa charge en réseau d'une manière comparable à celle dont le Transporteur utilise son réseau de transport pour desservir les clients de charge locale, conformément aux dispositions de la Partie IV des présentes. Le client du service de transport en réseau intégré peut aussi utiliser le service de transport en réseau intégré pour livrer des achats d'énergie à sa charge en réseau en provenance de ressources non désignées, selon la disponibilité, sans frais additionnels. Le service de transport pour des ventes relatives à des charges non désignées sera fourni conformément aux termes et conditions applicables de la Partie II des présentes.

28 Nature du service de transport en réseau intégré

28.1 Étendue du service : Le service de transport en réseau intégré est un service de transport qui permet aux clients du réseau intégré d'utiliser efficacement et économiquement leurs ressources en réseau (de même que les autres ressources non désignées) pour alimenter

leur charge en réseau se trouvant dans la zone de réglage du Transporteur ainsi que toute charge additionnelle pouvant être désignée conformément à l'article 31.3 des présentes. Le client du réseau intégré qui utilise le service de transport en réseau intégré doit obtenir ou fournir les services complémentaires conformément à l'article 3.

28.2 Responsabilités du Transporteur : Le Transporteur planifiera, construira, exploitera et entretiendra son réseau de transport conformément aux pratiques usuelles des services publics afin de fournir au client du réseau intégré un service de transport en réseau intégré sur le réseau du Transporteur. Le Transporteur doit inclure la charge en réseau du client du réseau intégré aux fins de la planification de son propre réseau et doit, conformément aux pratiques usuelles des services publics, s'efforcer de construire et de mettre en service une capacité de transport suffisante pour livrer les ressources en réseau du client du réseau intégré de manière à alimenter sa charge en réseau d'une manière comparable à celle dont le Transporteur livre les ressources aux clients de charge locale.

28.3 Service de transport en réseau intégré : Le Transporteur fournira un service de transport ferme sur son réseau de transport au client du réseau intégré, pour la livraison de puissance et d'énergie à partir des ressources en réseau désignées du client, de

manière à alimenter les charges en réseau du client d'une manière comparable à celle dont le Transporteur utilise le réseau de transport pour desservir d'une façon fiable les clients de charge locale.

28.4 Service secondaire : Le client du réseau intégré peut utiliser le réseau de transport du Transporteur pour livrer de l'énergie à ses charges en réseau à partir de ressources qui n'ont pas été désignées en tant que ressources en réseau. Cette énergie sera transportée, selon la disponibilité, sans frais additionnels. Les livraisons à partir de ressources autres que les ressources en réseau auront une priorité supérieure à celle de tout service de transport non ferme de point à point en vertu de la Partie II des présentes.

28.5 Pertes de transport : Des pertes de transport sont associées à tous les services de transport. Le Transporteur n'est pas obligé de fournir les pertes de transport. Le client du réseau intégré est responsable de remplacer les pertes associées aux services de transport telles qu'établies par le Transporteur. Les facteurs applicables de pertes de transport sont les suivants : un taux de 5,2 % du débit horaire maximal mesuré au(x) point(s) de livraison.

28.6 Restrictions relatives à l'utilisation du service : Le client du réseau intégré ne peut utiliser le service de transport en réseau intégré pour (i) vendre de la puissance et de l'énergie à des charges non désignées

ou (ii) fournir directement ou indirectement un service de transport à un tiers. Tous les clients du réseau intégré qui utilisent le service de transport en réseau intégré doivent utiliser le service de transport de point à point prévu à la Partie II des présentes pour les ventes à un tiers nécessitant l'utilisation du réseau de transport du Transporteur.

29 Commencement du service

29.1 Condition préalable à la réception du service : Sous réserve des termes et conditions de la Partie III des présentes, le Transporteur fournira le service de transport en réseau intégré au client admissible à condition que (i) le client admissible remplisse une demande de service conformément à la Partie III des présentes, (ii) le client admissible et le Transporteur aient pris toutes les dispositions techniques indiquées aux articles 29.3 et 29.4, (iii) le client admissible signe une convention de service conformément à l'appendice F pour le service en vertu de la Partie III des présentes.

29.2 Procédures de demande : Le client admissible qui demande un service en vertu de la Partie III des présentes doit présenter une demande, accompagnée d'un dépôt se rapprochant du prix d'un mois de service, au Transporteur le plus tôt possible avant le mois où le service doit commencer. À moins qu'elles ne soient assujetties aux procédures décrites à l'article 2, les

demandes complètes de service de transport en réseau intégré se verront attribuer une priorité en fonction de la date et de l'heure de leur réception, la demande reçue le plus tôt ayant toute priorité. Les demandes doivent être soumises en inscrivant les renseignements énumérés ci-après sur le site OASIS du Transporteur. Cette méthode permettra d'obtenir un dossier horodaté pour établir la priorité de la demande.

Une demande complète doit fournir tous les renseignements prévus aux décisions, ordonnances et règlements de la Régie, y compris, mais sans s'y limiter, ce qui suit :

(i) l'identité, l'adresse, le numéro de téléphone et le numéro de télécopieur de la partie qui demande le service;

(ii) une déclaration selon laquelle la partie qui demande le service est ou sera au début du service un client admissible en vertu des présentes;

(iii) une description de la charge en réseau à chaque point de livraison. Cette description doit identifier et fournir séparément la meilleure estimation par le client admissible des charges totales à alimenter à chaque niveau de tension de transport, de même que des charges à alimenter à partir de chaque poste du Transporteur au même niveau de tension de transport. La description doit comprendre des prévisions sur dix (10) ans de la charge et des ressources nécessaires en été et en hiver à compter de la première année suivant le commencement prévu du service;

(iv) le niveau et la localisation des charges interruptibles, s'il en est, comprises dans la

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

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

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

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

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

(vii) la date du début du service et la durée du service de transport en réseau intégré demandé.

La durée minimale du service de transport en réseau intégré est d'un an.

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

29.3 Dispositions techniques à prendre avant le début du service : Le service de transport en réseau intégré ne peut commencer tant que le Transporteur et le client

admissible, ou un tiers, n'ont pas terminé l'installation de tous les équipements précisés aux termes de la convention d'exploitation du réseau d'une manière conforme aux pratiques usuelles des services publics et aux exigences additionnelles pouvant être imposées raisonnablement et uniformément pour assurer l'exploitation fiable du réseau de transport. Le Transporteur doit faire des efforts raisonnables, de concert avec le client du réseau intégré, pour prendre toutes ces dispositions le plus tôt possible compte tenu de la date du début du service.

29.4 Installations du client du réseau intégré : La prestation du service de transport en réseau intégré est conditionnelle à la construction, à l'entretien et à l'exploitation par le client du réseau intégré des installations se trouvant de son côté à chaque point de livraison ou d'interconnexion nécessaire à la livraison fiable de la puissance et de l'énergie à partir du réseau de transport du Transporteur jusqu'au client du réseau intégré. Le client du réseau intégré est seul responsable de la construction ou de l'installation de toutes les installations se trouvant de son côté à chacun de ces points de livraison ou à chacune de ces interconnexions. De plus, le client du réseau intégré respecte les exigences techniques du Transporteur, ainsi que les limites d'émissions de perturbations autorisées sur le réseau de transport, que ses charges

ou sa production soient directement raccordées au réseau de transport ou de distribution d'Hydro-Québec, ou dans ses propres postes à haute tension. Le client du service en réseau intégré doit également s'assurer que le déséquilibre des charges alimentées par les postes satellites respecte les limites d'émission autorisées sur le réseau.

29.5 Dépôt de la convention de service : Le Transporteur dépose, auprès de la Régie, les conventions de service renfermant l'information exigée aux termes des présentes, dans les trente (30) jours de leur signature.

30 Ressources en réseau

30.1 Désignation des ressources en réseau : Les ressources en réseau comprennent toute la production possédée ou achetée par le client du réseau intégré qui est désignée comme devant alimenter la charge en réseau en vertu des présentes. Les ressources en réseau ne peuvent inclure les ressources, ou toute partie des ressources, qui font l'objet d'un engagement pour une vente à un tiers d'une charge non désignée ou qui ne peuvent autrement servir à alimenter la charge en réseau du client du réseau intégré sur une base non interruptible. Les ressources possédées ou achetées qui alimentaient les charges du client du réseau intégré aux termes d'ententes fermes conclues jusqu'à la date du début du service, inclusivement, seront initialement

désignées en tant que ressources en réseau tant que le client du réseau intégré ne modifiera pas leur désignation.

30.2 Désignation de nouvelles ressources en réseau : Le client du réseau intégré peut désigner une nouvelle ressource en réseau en donnant au Transporteur un préavis en ce sens le plus tôt possible. La désignation d'une nouvelle ressource en réseau doit être faite au moyen d'une demande de modification du service dans le cadre d'une demande prévue à l'article 29.

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 dès qu'il lui est raisonnablement possible de le faire.

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 plus les pertes.

30.5 Obligation de nouvelle répartition du client du réseau intégré : Pour avoir le droit de recevoir le service de transport en réseau intégré, le client du réseau intégré accepte de répartir différemment ses ressources en réseau si le Transporteur le lui demande

conformément à l'article 33.2. Dans la mesure du possible la nouvelle répartition des ressources prévue au présent article sera effectuée en fonction du moindre coût, sans discrimination entre tous les clients du service en réseau intégré, du service point à point ferme et les clients de charge locale.

30.6 Ententes de transport visant les ressources en réseau non reliées physiquement au réseau du Transporteur : Le client du réseau intégré est responsable des ententes pouvant être nécessaires à la livraison de la puissance et de l'énergie d'une ressource en réseau qui n'est pas physiquement reliée au réseau du Transporteur. Le Transporteur fera des efforts raisonnables pour aider le client du réseau intégré à obtenir ces ententes, y compris en fournissant les informations ou données nécessaires à l'autre entité conformément aux pratiques usuelles des services publics.

30.7 Restrictions visant la désignation de ressources en réseau : Le client du réseau intégré doit démontrer qu'il possède ou qu'il s'est engagé à acheter la production conformément à un contrat signé afin de désigner une ressource de production en tant que ressource en réseau. Cependant, le client du réseau intégré peut aussi établir que la signature d'un contrat est conditionnelle à la disponibilité du service de transport prévu à la Partie III des présentes.

30.8 Utilisation de la capacité d'interface par le client du réseau intégré : Aucune limite n'est imposée à l'utilisation du réseau du Transporteur par le client du réseau intégré à n'importe quelle interface pour intégrer les ressources en réseau du client du réseau intégré (ou les achats économiques de substitution) à ses charges en réseau. Toutefois l'utilisation que le client du réseau intégré fait de la capacité totale d'interface du Transporteur avec les autres réseaux de transport ne peut dépasser la part du ratio de charge du client du réseau intégré.

30.9 Installations de transport appartenant au client du réseau intégré : Le client du réseau intégré auquel appartiennent des installations de transport existantes qui sont intégrées au réseau de transport du Transporteur peut avoir droit à une rémunération versée au moyen d'un crédit sur les sommes qui lui sont facturées ou suivant toute autre méthode. Pour recevoir cette rémunération, le client du réseau intégré doit démontrer que ses installations de transport sont intégrées à la planification et à l'exploitation du Transporteur afin de desservir tous ses clients qui lui achètent de l'électricité ou un service de transport. Dans le cas des installations construites par le client du réseau intégré après la date du début du service en vertu de la Partie III des présentes, le client du réseau intégré recevra un

crédit lorsque ces installations seront planifiées en commun et installées en collaboration avec le Transporteur. Le mode de calcul du crédit doit être déterminé dans la convention de service du client du réseau intégré ou dans une autre convention conclue entre les parties.

31 Désignation de la charge en réseau

31.1 Charge en réseau : Le client du réseau intégré doit désigner les différentes charges en réseau pour lesquelles le Transporteur fournira le service de transport en réseau intégré en son nom. Les charges en réseau doivent être précisées dans la convention de service.

31.2 Nouvelles charges en réseau raccordées au réseau du Transporteur : Le client du réseau intégré doit fournir au Transporteur dès qu'il lui est raisonnablement possible de le faire un préavis de la désignation d'une nouvelle charge en réseau qui sera ajoutée à son réseau de transport. La désignation d'une nouvelle charge en réseau doit être faite au moyen d'une modification du service dans le cadre d'une nouvelle demande. Le Transporteur agira avec diligence pour réaliser les ajouts au réseau de transport nécessaires à l'interconnexion d'une nouvelle charge en réseau désignée par le client du réseau intégré. Les frais associés aux ajouts nécessaires à l'interconnexion d'une nouvelle charge en réseau seront déterminés

conformément aux procédures prévues à l'article 32.4 et seront imputés au client du réseau intégré conformément aux dispositions prévues à l'Appendice J des présentes.

31.3 Charge en réseau non reliée physiquement au réseau du Transporteur : Le présent article s'applique à la fois à la désignation initiale faite conformément à l'article 31.1 et à l'ajout subséquent d'une nouvelle charge en réseau non reliée physiquement au réseau du Transporteur. Dans la mesure où le client du réseau intégré désire obtenir un service de transport pour une charge extérieure au réseau du Transporteur, le client du réseau intégré peut soit (i) décider d'inclure toute la charge en tant que charge en réseau à toutes les fins de la Partie III des présentes et désigner des ressources en réseau relativement à cette charge en réseau supplémentaire ou (2) exclure toute cette charge de sa charge en réseau et acheter un service de transport de point à point en vertu de la Partie II des présentes. Si le client du réseau intégré donne un avis de son intention d'ajouter une nouvelle charge en réseau devant faire partie intégrante de sa charge en réseau conformément au présent article, il doit le demander au moyen d'une modification du service dans le cadre d'une nouvelle demande.

31.4 Nouveaux points d'interconnexion : Si le client du réseau intégré souhaite ajouter un nouveau point de livraison ou d'interconnexion entre le réseau du

Transporteur et une charge en réseau, il doit donner au Transporteur un préavis en ce sens dès qu'il lui est raisonnablement possible de le faire.

31.5 Changements dans les demandes de service : La décision du client du réseau intégré d'annuler ou de reporter un changement demandé quant au service de transport en réseau intégré (par exemple l'ajout d'une nouvelle ressource en réseau ou la désignation d'une nouvelle charge en réseau) ne saurait en aucune circonstance libérer de quelque façon que ce soit le client du réseau intégré de son obligation de payer les frais relatifs aux ajouts au réseau effectués par le Transporteur et imputés au client du réseau intégré ainsi que le prévoit la convention de service, conformément à l'Appendice J des présentes. Toutefois, le Transporteur doit traiter tout changement demandé à l'égard du service de transport en réseau intégré d'une façon non discriminatoire.

31.6 Mise à jour annuelle des renseignements sur la charge et les ressources : Le client du réseau intégré doit fournir au Transporteur des prévisions annuelles mises à jour concernant la charge en réseau et les ressources en réseau qui soient compatibles avec celles incluses dans sa demande de service de transport en réseau intégré en vertu de la Partie III des présentes. Le client du réseau intégré doit aussi donner au Transporteur un avis écrit en temps opportun des

changements importants survenus dans tout autre renseignement fourni dans sa demande relativement à sa charge en réseau, à ses ressources en réseau, à son réseau de transport ou à d'autres aspects de ses installations ou de son exploitation ayant une incidence sur la capacité du Transporteur de fournir un service fiable.

32 Procédures d'études supplémentaires pour les demandes de service de transport en réseau intégré

32.1 Avis de la nécessité d'une étude d'impact sur le réseau : Après avoir reçu une demande de service, le Transporteur doit établir sur une base non discriminatoire s'il est nécessaire de procéder à une étude d'impact sur le réseau. Une description de la méthodologie suivie par le Transporteur pour mener une étude d'impact sur le réseau est fournie à l'appendice D. Si le Transporteur établit la nécessité d'une étude d'impact sur le réseau pour pouvoir accepter le service demandé, il doit en informer le client admissible dès que possible. En pareil cas, le Transporteur doit, dans les trente (30) jours de la réception d'une demande complète, incluant les données techniques nécessaires à la réalisation de l'étude, présenter une convention d'étude d'impact sur le réseau dans laquelle le client admissible s'engage à rembourser au Transporteur les frais d'exécution de l'étude d'impact sur le réseau requise. Pour qu'une demande de service demeure une

demande complète, le client admissible doit signer la convention d'étude d'impact sur le réseau et la renvoyer au Transporteur dans les quinze (15) jours. Si le client admissible décide de ne pas signer la convention d'étude d'impact sur le réseau, sa demande sera réputée retirée et son dépôt lui sera retourné avec intérêt.

32.2 Convention d'étude d'impact sur le réseau et remboursement des coûts :

(i) La convention d'étude d'impact sur le réseau devra spécifier clairement les frais applicables, d'après l'estimation faite par le Transporteur du coût réel, et le temps nécessaire pour réaliser l'étude d'impact sur le réseau. Les frais ne sauraient excéder le coût réel de l'étude. Dans l'exécution de l'étude d'impact sur le réseau, le Transporteur s'appuie, dans la mesure où il est raisonnablement pratique de le faire, sur des études existantes de planification de transport. Le client admissible ne se verra pas imputer de frais pour ces études existantes; toutefois, le client admissible sera tenu de payer les frais liés à toute modification apportée aux études de planification existantes qui sera raisonnablement nécessaire pour évaluer l'incidence de la demande de service du client admissible sur le réseau de transport.

(ii) Si, en réponse aux demandes de service formulées par plusieurs clients admissibles en relation avec le même appel de propositions concurrentielles, une seule étude d'impact sur le réseau suffit au Transporteur pour accepter ces demandes de service, le coût de cette étude sera réparti au prorata entre les clients admissibles.

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 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 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. Le Transporteur fera

preuve de la même diligence pour exécuter l'étude d'impact sur le réseau pour un client admissible que pour exécuter ses propres études. Le Transporteur doit, dès l'achèvement de l'étude d'impact sur le réseau, aviser le client admissible si le réseau de transport sera adéquat pour accepter la demande de service, en tout ou en partie, ou si aucuns frais ne devront vraisemblablement être engagés pour des ajouts au réseau. Pour qu'une demande demeure une demande complète, dans les quarante-cinq (45) jours de la réception de l'étude d'impact sur le réseau, le client admissible doit signer une convention de service, ou amender la convention de service en vigueur, sous peine de voir la demande réputée résiliée et retirée. Avant l'expiration du délai de quarante-cinq (45) jours indiqué ci-dessus, le client admissible peut toutefois demander une extension de celui-ci jusqu'à un maximum de trois cent soixante-cinq (365) jours, s'il ne peut respecter ce délais de quarante-cinq (45) en raison de délais dus à la délivrance d'une autorisation gouvernementale nécessaire à la réalisation de son projet et s'il a démontré par écrit au Transporteur qu'il effectue toutes les démarches raisonnablement nécessaires à l'obtention d'une telle autorisation. L'extension ainsi obtenue sera prise en compte pour établir la date de service prévue.

Suite à une modification substantielle de la demande faisant l'objet d'une étude d'impact, notamment quant aux points de réception ou de livraison, à la puissance maximale à transporter et aux caractéristiques du service de transport demandé, celle-ci sera traitée comme une nouvelle demande et se verra attribuer une place dans la séquence des études d'impact correspondant à la date du dépôt auprès du Transporteur de la demande complète modifiée.

32.4 Procédures d'étude d'avant-projet : Si une étude d'impact sur le réseau montre que des ajouts au réseau de transport doivent être apportés pour répondre à la demande de service du client admissible et que le Transporteur a établi qu'il est requis de réaliser une étude d'avant-projet, le Transporteur, suite à la réception d'une demande écrite du client avant l'expiration du délai maximal de trois cent soixante-cinq (365) jours de la réception de l'étude d'impact sur le réseau, doit remettre au client admissible une convention d'étude d'avant-projet en vertu de laquelle le client admissible s'engage à rembourser au Transporteur le coût de l'exécution de l'étude d'avant-projet, conformément à la politique relative aux ajouts au réseau de transport que l'on retrouve à l'Appendice J des présentes. Pour qu'une demande de service demeure une demande complète, le client admissible doit signer la convention d'étude d'avant-projet et la renvoyer au

Transporteur dans les quinze (15) jours. Si le client admissible décide de ne pas signer la convention d'étude d'avant-projet, sa demande sera réputée retirée et son dépôt lui sera retourné avec intérêt. Dès réception d'une convention d'étude d'avant-projet signée, le Transporteur agira avec diligence pour terminer l'étude d'avant-projet dans le délai prévu. Si le Transporteur est incapable de terminer l'étude d'avant-projet dans le délai imparti, le Transporteur s'engage à aviser le client admissible et à lui fournir une estimation du temps nécessaire pour en arriver à un résultat final avec une explication des motifs pour lesquels un délai additionnel est requis afin de terminer l'étude. Une fois terminée, l'étude d'avant-projet inclura une estimation de bonne foi (i) de la part adéquate du client admissible quant au coût des ajouts au réseau requis qu'il devra rembourser au Transporteur conformément aux principes énoncés à l'Appendice J des présentes et (ii) du délai requis pour terminer cette construction et commencer à fournir le service demandé. Le client admissible a un délai de trente (30) jours suite à la réception de l'étude d'avant-projet pour signer une convention de service, ou amender la convention de service en vigueur. Le client admissible doit remettre au Transporteur une lettre de crédit ou toute autre forme raisonnable de garantie acceptable pour le Transporteur qui équivaut

au coût des ajouts au réseau conformément aux pratiques commerciales établies selon la loi du Québec, sous peine de voir sa demande cesser d'être une demande complète et être réputée résiliée et retirée. Avant l'expiration du délai de trente (30) jours indiqué ci-dessus, le client admissible peut toutefois demander une extension de celui-ci jusqu'à un maximum de cent quatre-vingts (180) jours, s'il ne peut respecter ce délai de trente (30) jours 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.

33 Délestage de charge et réductions

33.1 Procédures : Avant la date du début du service, le Transporteur et le client du réseau intégré doivent établir des procédures de délestage de charge et de réduction conformément à la convention d'exploitation du réseau dans le but de faire face aux incidents sur le réseau de transport. Les parties mettront ces programmes en œuvre pendant toute période où le Transporteur déterminera qu'un incident est survenu sur le réseau et que ces procédures sont nécessaires pour pallier cet incident. Le Transporteur avisera en temps

opportun tous les clients du réseau intégré touchés des réductions programmées.

33.2 Contraintes de transport : Pendant toute période où le Transporteur détermine qu'il existe une contrainte de transport sur le réseau de transport, et que cette contrainte peut compromettre la fiabilité du réseau du Transporteur, le Transporteur prendra toutes les mesures, conformes aux pratiques usuelles des services publics, raisonnablement nécessaires au maintien de la fiabilité de son réseau. Si le Transporteur juge que la fiabilité du réseau de transport peut être maintenue par une nouvelle répartition des ressources, le Transporteur entreprendra des procédures conformément à la convention d'exploitation du réseau afin d'effectuer une nouvelle répartition de toutes les ressources en réseau en fonction du moindre coût sans égard à la propriété de ces ressources. Toute nouvelle répartition faite en vertu du présent article ne saurait faire de discrimination indue entre l'utilisation que le Transporteur fait du réseau de transport au nom des clients de charge locale, des clients du service ferme point à point et l'utilisation qu'un client du réseau intégré fait du réseau de transport pour alimenter sa charge en réseau désignée.

33.3 Responsabilité des coûts occasionnés pour pallier les contraintes de transport : Lorsque le Transporteur met en oeuvre des procédures de nouvelle répartition au

moindre coût par suite d'une contrainte de transport, les clients du service de transport ferme de point à point, le Distributeur pour les clients de charge locale et les clients du réseau intégré supportent tous une quote-part proportionnelle du coût total de la nouvelle répartition.

33.4 Réductions des livraisons programmées : Si une contrainte de transport sur le réseau de transport du Transporteur ne peut être palliée par la mise en oeuvre de procédures de nouvelle répartition au moindre coût et que le Transporteur juge nécessaire de réduire les livraisons programmées, les parties doivent réduire ces programmes conformément à la convention d'exploitation du réseau.

33.5 Attribution des réductions : Le Transporteur doit, de façon non discriminatoire, réduire la(les) transaction(s) qui résout (résolvent) effectivement la contrainte. Toutefois, dans la mesure du possible et conformément aux pratiques usuelles des services publics, la réduction sera partagée proportionnellement entre les clients du service de transport ferme de point à point, les clients de charge locale et le client du réseau intégré. Le Transporteur ne demandera pas au client du réseau intégré de réduire ses programmes davantage que les clients du service de transport ferme de point à point et les clients de

charge locale ne réduiraient leurs propres programmes dans des circonstances semblables.

33.6 Délestage de charge : S'il est survenu un incident sur le réseau de transport du Transporteur et que le Transporteur juge nécessaire pour les clients du service de transport ferme de point à point, les clients de charge locale et le client du réseau intégré de délester des charges, les parties doivent procéder au délestage conformément aux procédures déjà établies en vertu de la convention d'exploitation du réseau.

33.7 Fiabilité du système : Malgré toute autre disposition des présentes, le Transporteur se réserve le droit, conformément aux pratiques usuelles des services publics et sur une base non indûment discriminatoire, de réduire le service de transport en réseau intégré, sans engager sa responsabilité, afin de faire les ajustements, les changements ou les réparations nécessaires à ses lignes, postes et installations; le Transporteur se réserve le même droit dans les cas où le maintien du service de transport en réseau intégré mettrait des personnes ou des biens en danger. En cas de condition(s) défavorable(s) ou de perturbation(s) du réseau du Transporteur ou de tout autre réseau interconnecté directement ou indirectement au réseau du Transporteur, le Transporteur, conformément aux pratiques usuelles des services publics, peut aussi réduire le service de transport en réseau intégré pour

(i) limiter la portée de la (des) condition(s) défavorable(s) ou de la (des) perturbation(s) ou les dommages causés par celle(s)-ci, (ii) empêcher que des dommages ne soient causés aux installations de production ou de transport ou (iii) accélérer le rétablissement du service. Le Transporteur donnera au client du réseau intégré un préavis le plus tôt possible de toute réduction de ce genre. Toute réduction du service de transport en réseau intégré ne saurait faire de discrimination indue par rapport à l'utilisation que le Transporteur fait du réseau de transport au nom des clients de charge locale. Le Transporteur doit préciser le traitement tarifaire et tous les termes et conditions connexes applicables dans l'éventualité où le client du réseau intégré ne se conformerait pas aux procédures établies de délestage de charge et de réduction.

34 Prix et frais

Le client du réseau intégré doit payer au Transporteur les frais relatifs aux ajouts au réseau et aux services complémentaires et les coûts d'étude applicables, conformément aux conditions fixées par la Régie, de même que les frais suivants :

34.1 Prix requis mensuel : Le client du réseau intégré doit payer le prix requis mensuel, lequel correspond au produit de sa part du ratio de charge par le douzième (1/12) des revenus requis annuels du Transporteur qui

sont indiqués à l'appendice H des présentes. Pour un nouveau client du réseau intégré, celui-ci doit payer le prix requis mensuel à compter du 1er jour du mois pendant lequel débute le service de transport en réseau intégré.

34.2 Détermination de la charge annuelle du client du service de transport en réseau intégré : Correspond à l'appel de puissance maximal annuel prévu du client de service de transport en réseau intégré au cours de l'année civile pendant laquelle le service de transport en réseau intégré est fourni.

34.3 Détermination de la charge annuelle du réseau de transport du Transporteur : Correspond à la somme de l'appel de puissance maximal annuel prévu pour la charge locale et de l'appel de puissance maximal annuel prévu pour chacun des clients du service de transport en réseau intégré.

34.4 Frais de nouvelle répartition : Le client du réseau intégré paie une part du ratio de charge quant aux frais de nouvelle répartition attribués au client du réseau intégré et au Distributeur, conformément à l'article 33. Si le Transporteur contracte une obligation envers le client du réseau intégré relativement à des frais de nouvelle répartition conformément à l'article 33, les sommes en cause seront portées au crédit de la facture du mois applicable du client du réseau intégré.

34.5 Récupération des coûts non recouvrables : Le Transporteur peut chercher à récupérer ses coûts non recouvrables du client du réseau intégré conformément aux conditions déterminées par la Régie. Toutefois, le Transporteur doit soumettre séparément à la Régie toute proposition de récupération des coûts non recouvrables.

35 Ententes d'exploitation

35.1 Exploitation en vertu de la convention d'exploitation du réseau : Le client du réseau intégré doit planifier, construire, exploiter et entretenir ses installations conformément aux pratiques usuelles des services publics et à la convention d'exploitation du réseau.

35.2 Convention d'exploitation du réseau : Les termes et conditions suivant lesquels le client du réseau intégré exploite ses installations et les questions techniques et opérationnelles associées à la mise en oeuvre de la Partie III des présentes sont précisés dans la convention d'exploitation du réseau. La convention d'exploitation du réseau prévoit que les parties (i) exploitent et entretiennent l'équipement nécessaire à l'intégration du client du réseau intégré au réseau de transport du Transporteur (y compris, sans s'y limiter, les terminaux éloignés, équipements de mesurage, de communication et de relais), (ii) se transfèrent des données (y compris, sans s'y limiter, les taux calorifiques et les caractéristiques opérationnelles des ressources en réseau, les

programmes de production des groupes extérieurs au réseau de transport du Transporteur, les programmes d'échanges, la production des groupes visée par une nouvelle répartition requise en vertu de l'article 33, les programmes de tension, les facteurs de perte et d'autres données en temps réel, (iii) utilisent les logiciels requis pour les liaisons de données et la répartition des contraintes, (iv) échangent les données sur les prévisions de charges et de ressources qui sont nécessaires à la planification à long terme et (v) règlent les autres questions techniques et opérationnelles pouvant être requises pour la mise en oeuvre de la Partie III des présentes, y compris les protocoles de programmation. La convention d'exploitation du réseau établira que le client du réseau intégré doit (i) soit exploiter une zone de réglage en vertu des lignes directrices applicables du North American Electric Reliability Council (NERC) et du Northeast Power Coordinating Council (NPCC), (ii) soit satisfaire aux exigences de sa zone de réglage, y compris tous les services complémentaires nécessaires, en passant un contrat à cet égard avec le Transporteur, (iii) soit satisfaire aux exigences de sa zone de réglage, y compris tous les services complémentaires nécessaires, en passant un contrat à cet égard avec une autre entité, conformément aux pratiques usuelles des services publics, qui satisfasse

aux exigences du NERC et du NPCC. Le Transporteur ne peut refuser déraisonnablement d'accepter des ententes contractuelles avec une autre entité à l'égard des services complémentaires. La convention d'exploitation du réseau est jointe en appendice G.

35.3 Comité d'exploitation du réseau : Un comité d'exploitation du réseau (comité) doit être établi pour la coordination des critères d'exploitation influant sur les responsabilités respectives des parties en vertu de la convention d'exploitation du réseau. Chaque client du réseau intégré a droit à au moins un représentant au sein du comité. Le comité doit se réunir de temps à autre, au besoin, mais au moins une fois par année civile.

IV. SERVICE DE TRANSPORT POUR L'ALIMENTATION DE LA CHARGE LOCALE

Préambule

Le Transporteur fournira un service de transport pour alimenter la charge locale du Distributeur conformément aux termes et conditions applicables prévus aux présentes. Le service de transport pour l'alimentation de la charge locale permet au Distributeur d'intégrer, de répartir économiquement et de contrôler ses ressources actuelles et prévues afin d'alimenter sa charge locale conformément aux dispositions de la Partie IV des présentes. Le Distributeur peut aussi utiliser le service de transport pour l'alimentation de la charge locale pour livrer des achats d'énergie à sa charge locale en provenance de ressources non désignées, selon la disponibilité, sans frais additionnels. Le service de transport pour des ventes relatives à des charges non désignées sera fourni conformément aux termes et conditions applicables de la Partie II des présentes.

36 Nature du service de transport pour l'alimentation de la charge locale

36.1 Étendue du service : Le service de transport pour l'alimentation de la charge locale est un service de transport qui permet au Distributeur d'utiliser efficacement et économiquement ses ressources (de même que les autres ressources non désignées) pour alimenter sa charge locale, ainsi que toute charge additionnelle pouvant être désignée conformément à l'article 39.3 des présentes. Le Distributeur doit assurer ou obtenir de

ses fournisseurs que ceux-ci assurent les services complémentaires requis pour la sécurité et la fiabilité de l'alimentation de la charge locale et qui sont énumérés dans l'Annexe 9 des présentes.

36.2 Responsabilités du Transporteur : Le Transporteur planifie, construit, exploite et entretient son réseau de transport et il contrôle les mouvements d'énergie dans sa zone de réglage, conformément aux pratiques usuelles des services publics, afin de fournir un service de transport pour la livraison de puissance et d'énergie à partir des ressources du Distributeur, de manière à alimenter les charges des clients de charge locale à partir du réseau du Transporteur. Le Distributeur doit désigner les ressources qui sont disponibles, sous le contrôle du Transporteur, pour alimenter sa charge locale. Le Transporteur doit inclure la charge locale du Distributeur aux fins de la planification de son réseau de transport et doit, conformément aux pratiques usuelles des services publics, s'efforcer de construire, et mettre en service, une capacité de transport suffisante pour livrer les ressources du Distributeur de manière à desservir d'une façon fiable les clients de charge locale.

36.3 Service secondaire : Le Distributeur peut utiliser le réseau de transport du Transporteur pour livrer de l'énergie à ses charges à partir de ressources qui

n'ont pas été désignées en tant que ressources du Distributeur. Cette énergie sera transportée, selon la disponibilité, sans frais additionnels. Les livraisons à partir de ressources autres que les ressources désignées auront une priorité supérieure à celle de tout service de transport non ferme de point à point en vertu de la Partie II des présentes.

36.4 Pertes de transport : Des pertes de transport sont associées à tous les services de transport. Le Transporteur n'est pas obligé de fournir les pertes de transport. Le Distributeur est responsable de fournir en tout temps les pertes réelles associées au service de transport qui lui est fourni sur le réseau du Transporteur.

36.5 Restrictions relatives à l'utilisation du service : Le Distributeur ne peut utiliser le service de transport d'alimentation de la charge locale pour (i) vendre de la puissance et de l'énergie à des charges non désignées ou (ii) fournir directement ou indirectement un service de transport à un tiers. Le Distributeur doit utiliser le service de transport de point à point prévu à la Partie II des présentes pour les ventes à un tiers nécessitant l'utilisation du réseau de transport du Transporteur.

37 Conditions préalables à la prestation du service par le Transporteur

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 :

(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;

(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;

(iii) une description des ressources du Distributeur (actuelles et prévues sur 10 ans), devant inclure dans le cas de chaque ressource:

- 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.

37.2 Installations du Distributeur : La prestation du service de transport pour l'alimentation de la charge locale est conditionnelle à la construction, à

l'entretien et à l'exploitation par le Distributeur des installations se trouvant sur son réseau de distribution nécessaires à la livraison fiable de la puissance et de l'énergie à partir du réseau de transport du Transporteur jusqu'à celui du Distributeur. Le Distributeur est seul responsable de la construction ou de l'installation de toutes les installations se trouvant sur son réseau. Toutefois, lorsqu'il sera opportun de le faire, le Transporteur et le Distributeur planifieront conjointement des ajouts à leur réseau respectif, en vue d'en minimiser les coûts, sous réserve des dispositions techniques applicables.

Le Distributeur doit s'assurer que les clients de charge locale respectent les exigences de raccordement au réseau du Transporteur, ainsi que les limites d'émissions de perturbations autorisées sur le réseau de transport. Le Distributeur doit également s'assurer que le déséquilibre des charges alimentées par les postes satellites respecte les limites d'émission autorisées sur le réseau.

38 Ressources du Distributeur

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. Les centrales pouvant servir à alimenter la charge locale du Distributeur en date du 1er janvier 2001 font partie des ressources du Distributeur tant que le Distributeur ne fournira pas un avis écrit à l'effet contraire au Transporteur.

38.2 Désignation de nouvelles ressources du Distributeur : Le Distributeur peut désigner une nouvelle ressource en donnant au Transporteur un préavis écrit en ce sens le plus tôt possible. 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.

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.

38.4 Changements dans les demandes de service : La décision du Distributeur d'annuler, de reporter ou de modifier substantiellement un changement demandé quant au

service de transport pour l'ajout d'une nouvelle ressource ne saurait en aucune circonstance libérer de quelque façon que ce soit le Distributeur, ou son fournisseur d'électricité, de son obligation de payer les frais relatifs aux ajouts au réseau effectués par le Transporteur conformément à l'Appendice J des présentes.

38.5 Exploitation des ressources du Distributeur : Le Distributeur ne peut pas s'approvisionner de ses ressources désignées situées dans la zone de réglage du Transporteur de manière à ce que la production de ses installations dépasse sa charge locale désignée plus les pertes, à moins qu'il n'ait conclu avec le Transporteur à cet effet une Convention de service point à point en vertu de la Partie II des présentes.

38.6 Obligation de nouvelle répartition du Distributeur : Le Distributeur accepte que le Transporteur répartisse différemment ses ressources si cela est requis conformément à l'article 41.2. Dans la mesure du possible, la nouvelle répartition des ressources prévue au présent article sera effectuée en fonction du moindre coût, sans discrimination entre tous les clients du réseau intégré, du service point à point ferme et les clients de charge locale.

38.7 Ententes de transport visant les ressources non reliées physiquement au réseau du Transporteur : Le Distributeur est responsable des ententes pouvant être

nécessaires à la livraison de la puissance et de l'énergie d'une ressource qui n'est pas physiquement reliée au réseau du Transporteur. Le Transporteur fera des efforts raisonnables pour aider le Distributeur à obtenir ces ententes, y compris en fournissant les informations ou données nécessaires à l'autre entité conformément aux pratiques usuelles des services publics. De plus, lorsque cela est opportun, le Transporteur peut réserver une capacité de transport, ou louer des équipements de transport sur un réseau tiers et en intégrer le coût à son coût de service, si cela constitue une solution économique et techniquement acceptable, pour prendre livraison de l'électricité devant alimenter la charge locale du Distributeur.

38.8 Restrictions visant la désignation de ressources : Le Distributeur doit obtenir l'ensemble des ressources nécessaires pour approvisionner en électricité sa charge locale et en informer le Transporteur. Pour tout nouvel approvisionnement obtenu par appel d'offres ou autrement, le Distributeur doit s'assurer de la disponibilité du service de transport conformément aux dispositions de la Partie IV des présentes.

39 Désignation de la charge locale

39.1 Charge locale : Le Distributeur doit désigner annuellement les différentes charges constituant sa charge locale pour lesquelles le Transporteur fournira le service de transport. Le Distributeur fournira

annuellement au Transporteur, à la date convenue entre les parties, une description annuelle 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 les charges à alimenter à partir de chaque poste du Transporteur au même niveau de tension du transport. La description doit inclure une prévision sur dix (10) ans de la charge coïncidente par poste satellite et par région, ainsi que la prévision des ressources nécessaires pour l'alimenter à la pointe coïncidente en hiver et en été. La description doit inclure également la nature de la charge, de même que la puissance active et la puissance réactive et ce, pour chacun des poste-satellites et pour chacune des charges de 25 MW et plus raccordées au réseau de transport.

39.2 Nouvelles charges raccordées au réseau du Transporteur : Le Distributeur doit fournir au Transporteur dès qu'il lui est raisonnablement possible de le faire, un préavis écrit de la désignation d'une nouvelle charge qui sera ajoutée à son réseau de transport. L'avis doit inclure la déclaration du Distributeur quant à la puissance maximale à transporter sur le réseau pour alimenter cette nouvelle charge. Le Transporteur agira avec diligence pour

effectuer les ajouts au réseau de transport qui sont nécessaires pour intégrer cette nouvelle charge désignée par le Distributeur. Lorsque le Transporteur et le Distributeur auront établi conjointement la nécessité d'ajouter un nouveau poste satellite ou une nouvelle ligne pour alimenter la charge locale du Distributeur, ou de modifier un poste ou une ligne existants, cela tiendra lieu de préavis et constituera une demande de service du Distributeur. Les frais associés aux ajouts au réseau de transport nécessaires à l'addition d'une nouvelle charge du Distributeur seront remboursés au Transporteur par le Distributeur conformément aux principes énoncés à l'Appendice J des présentes.

39.3 Charge non reliée physiquement au réseau du Transporteur : Le présent article s'applique à l'ajout subséquent d'une nouvelle charge locale non reliée physiquement au réseau du Transporteur. Dans la mesure où le Distributeur désire obtenir un service de transport pour une charge extérieure au réseau du Transporteur, le Distributeur peut décider d'inclure toute la charge en tant que charge locale à toutes les fins de la Partie IV des présentes et désigner des ressources relativement à cette charge supplémentaire. Si le Distributeur donne un avis de son intention d'ajouter une nouvelle charge devant faire partie intégrante de sa charge locale conformément au présent

article, cela constitue une demande de service additionnel du Distributeur en vertu de la Partie IV des présentes. Lorsque cela est opportun, le Transporteur peut réserver une capacité de transport, ou louer des équipements de transport sur un réseau tiers et en intégrer le coût à son coût de service, si cela constitue une solution économique et techniquement acceptable, pour approvisionner en électricité la charge locale du Distributeur.

39.4 Mise à jour annuelle des renseignements sur la charge et les ressources : Le Distributeur doit fournir au Transporteur des prévisions annuelles mises à jour concernant la charge locale et les ressources, conformément aux articles 37 et 39 des présentes. Le Distributeur doit aussi donner au Transporteur un avis écrit en temps opportun des changements importants survenus dans tout autre renseignement fourni préalablement relativement à sa charge locale, à ses ressources ou à d'autres aspects de ses installations ou de son exploitation ayant une incidence sur la capacité du Transporteur de fournir un service fiable.

40 Procédures d'études supplémentaires pour les demandes de service de transport pour l'alimentation de la charge locale

40.1 Avis de la nécessité d'une étude d'impact sur le réseau : Sur réception d'une demande écrite du Distributeur, le Transporteur établira sur une base non discriminatoire s'il est nécessaire de procéder à une

étude d'impact sur le réseau. Une description de la méthodologie suivie par le Transporteur pour mener une étude d'impact sur le réseau est fournie à l'appendice D. Si le Transporteur établit la nécessité d'une étude d'impact sur le réseau pour pouvoir fournir le service demandé, il doit en informer le Distributeur dès que possible.

À l'exclusion des besoins du Distributeur correspondant à la croissance de la charge locale pour laquelle ce dernier transmet annuellement sa prévision au Transporteur conformément à l'article 37.1 i) des présentes, le Distributeur doit soumettre une demande d'étude d'impact pour tous ses autres besoins, notamment pour l'alimentation de nouvelles charges industrielles spécifiques, l'alimentation de nouvelles charges non reliées physiquement au réseau du Transporteur, le raccordement de nouvelles ressources du Distributeur et la réalisation par le Transporteur d'études stratégiques et d'orientation qui sont requises par le Distributeur.

40.2 Coûts des études d'impact pour alimenter la charge locale : Le Transporteur tient une comptabilité séparée, conformément à l'article 8.2 des présentes, pour toutes les études d'impact qu'il réalise à la demande du Distributeur. Aucun coût ne sera imputé au Distributeur pour réaliser les études d'impact requises aux fins de l'alimentation de la charge locale. Aucun

frais ne sera imputé au Transporteur par le Distributeur lorsque les services du Distributeur sont requis pour participer à la réalisation d'une étude d'impact demandée au Transporteur et que ces coûts ne lui sont pas remboursés.

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 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. 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 débuter dans les plus brefs délais possibles la réalisation des ajouts au réseau qui sont requis.

40.4 Réalisation des ajouts au réseau : Si une étude d'impact sur le réseau montre que des ajouts au réseau de transport doivent être effectués pour répondre à la demande de service du Distributeur, le Transporteur procédera à la réalisation des ajouts au réseau requis dans des délais raisonnables suivant la réception d'une demande écrite du Distributeur à cet effet dans laquelle celui-ci s'engage à rembourser au Transporteur le coût de réalisation des ajouts au réseau, conformément aux principes énoncés à l'Appendice J des présentes. Dès réception de la demande écrite du Distributeur, le Transporteur agira avec diligence pour amorcer la réalisation des ajouts au réseau prévus dans les meilleurs délais possibles, afin de répondre au besoin du Distributeur.

40.5 Appels d'offres du Distributeur pour l'achat d'électricité: Sur demande du Distributeur, le Transporteur effectuera les études requises par le Distributeur, selon une méthodologie convenue avec celui-ci, pour évaluer les coûts et l'échéancier pour

effectuer les ajouts au réseau requis pour intégrer de nouvelles ressources servant à alimenter la charge locale du Distributeur. Si des ajouts au réseau du Transporteur sont alors requis, le Distributeur remboursera au Transporteur le coût réel des ajouts au réseau, conformément aux principes énoncés à l'Appendice J des présentes. La puissance nécessaire à la réalisation des appels d'offres du Distributeur est inscrite dans la séquence des études d'impact conformément aux modalités indiquées à l'article 12A.3.

41 Délestage de charge et réductions

41.1 Procédures : Le Transporteur et le Distributeur doivent établir des procédures de délestage de charge et de réduction conformément à la convention d'exploitation du réseau dans le but de faire face aux incidents sur le réseau de transport. Les parties mettront ces programmes en oeuvre pendant toute période où le Transporteur déterminera qu'un incident est survenu sur le réseau et que ces procédures sont nécessaires pour pallier cet incident. Le Transporteur avisera en temps opportun tous les autres clients en vertu de la Partie II et de la Partie III des présentes et qui sont touchés par les réductions programmées.

41.2 Contraintes de transport : Pendant toute période où le Transporteur détermine qu'il existe une contrainte de transport sur le réseau, et que cette contrainte peut compromettre la fiabilité du réseau du Transporteur, le

Transporteur prendra toutes les mesures, conformes aux pratiques usuelles des services publics, raisonnablement nécessaires au maintien de la fiabilité de son réseau. Si le Transporteur juge que la fiabilité du réseau de transport peut être maintenue par une nouvelle répartition des ressources, le Transporteur entreprendra des procédures conformément à la convention d'exploitation du réseau afin d'effectuer une nouvelle répartition de toutes les ressources en fonction du moindre coût sans égard à la propriété de ces ressources. Concernant toutes les ressources désignées et non désignées alimentant les charges du Distributeur, celui-ci transmettra au Transporteur et en fera la mise-à-jour en tout temps selon les besoins, l'ordre de priorité selon lequel les ressources du Distributeur seront affectées par les mesures mises en œuvre par le Transporteur pour pallier à une contrainte sur le réseau de transport.

41.3 Responsabilité des coûts occasionnés pour pallier les contraintes de transport : Lorsque le Transporteur met en oeuvre des procédures de nouvelle répartition au moindre coût par suite d'une contrainte de transport, les clients du service de transport ferme de point à point, les clients du réseau intégré et le Distributeur pour les clients de charge locale supportent tous une quote-part proportionnelle du coût total de la nouvelle répartition en fonction de leurs transactions

respectives qui sont affectées par la nouvelle répartition.

41.4 Réductions des livraisons programmées : Si une contrainte de transport sur le réseau du Transporteur ne peut être palliée par la mise en oeuvre de procédures de nouvelle répartition au moindre coût et que le Transporteur juge nécessaire de réduire les livraisons programmées, le Distributeur doit réduire ses programmes conformément à la convention d'exploitation du réseau. À cette fin, le Distributeur transmettra au Transporteur et en fera la mise-à-jour en tout temps selon les besoins, l'ordre de priorité selon lequel les ressources du Distributeur seront affectées par la réduction des livraisons programmées.

41.5 Attribution des réductions : Le Transporteur doit, de façon non discriminatoire, réduire la(les) transaction(s) qui résout (résolvent) effectivement la contrainte. Toutefois, dans la mesure du possible et conformément aux pratiques usuelles des services publics, la réduction sera partagée proportionnellement entre les clients du service de transport ferme de point à point, les clients de charge locale et les clients du service en réseau intégré.

41.6 Délestage de charge et rejet de production : S'il est survenu un incident sur le réseau du Transporteur et que le Transporteur juge nécessaire pour les clients du service de transport ferme de point à point, les

clients de charge locale et les clients du service en réseau intégré de délester des charges, les parties doivent procéder au délestage conformément aux procédures déjà établies en vertu de la convention d'exploitation du réseau.

S'il est survenu un incident sur le réseau du Transporteur et que le Transporteur juge nécessaire pour les clients du service de transport ferme de point à point, les clients de charge locale et les clients du service en réseau intégré de rejeter les groupes de production d'une centrale faisant partie des ressources désignées par le Distributeur, les parties doivent procéder au rejet de production conformément aux procédures déjà établies en vertu de la convention d'exploitation du réseau.

41.7 Fiabilité du système : Malgré toute autre disposition des présentes, en rapport avec les cas prévus au présent article 41, le Transporteur se réserve le droit, conformément aux pratiques usuelles des services publics et sur une base non indûment discriminatoire, de réduire le service de transport pour l'alimentation de la charge locale, sans engager sa responsabilité, afin de faire les ajustements, les changements ou les réparations nécessaires à ses lignes, postes et installations; le Transporteur se réserve le même droit dans les cas où le maintien du service de transport pour l'alimentation de la charge locale mettrait des

personnes ou des biens en danger. En cas de condition(s) défavorable(s) ou de perturbation(s) du réseau du Transporteur ou de tout autre réseau interconnecté directement ou indirectement au réseau du Transporteur, le Transporteur, conformément aux pratiques usuelles des services publics, peut aussi réduire le service de transport pour l'alimentation de la charge locale pour (i) limiter la portée de la (des) condition(s) défavorable(s) ou de la (des) perturbation(s) ou les dommages causés par celle(s)-ci, (ii) empêcher que des dommages ne soient causés aux installations de production ou de transport ou (iii) accélérer le rétablissement du service. Le Transporteur donnera au Distributeur un préavis le plus tôt possible de toute réduction de ce genre. Toute réduction du service de transport ne saurait faire de discrimination indue quant à l'utilisation du réseau de transport pour le service ferme offert en vertu de la Partie II, de la Partie III et de la Partie IV des présentes.

42 Prix et frais

Le Distributeur doit payer au Transporteur les frais applicables relatifs aux ajouts au réseau, fournir les services complémentaires requis pour alimenter la charge locale et payer les coûts d'étude applicables, conformément aux dispositions des présentes, de même que les frais suivants :

42.1 Prix requis mensuel : À chaque mois, le Distributeur doit payer le prix requis mensuel, lequel correspond au un douzième (1/12) du montant indiqué à l'appendice H des présentes, moins tout montant payable au cours du mois par un client dont la charge était antérieurement comprise dans la charge locale du Distributeur et qui a réservé, pour l'alimentation de cette charge, un service de transport en vertu de la Partie II ou de la Partie III des présentes et ce, jusqu'à ce que l'exclusion de cette charge de la charge locale du Distributeur ait été prise en compte par la Régie dans l'établissement des tarifs de transport applicables en vertu des présentes.

42.2 Récupération des coûts non recouvrables : Le Transporteur peut chercher à récupérer ses coûts non recouvrables du Distributeur conformément aux conditions déterminées par la Régie. Toutefois, le Transporteur doit soumettre séparément à la Régie toute proposition de récupération des coûts non recouvrables.

43 Ententes d'exploitation

43.1 Exploitation en vertu de la convention d'exploitation du réseau : Le Distributeur doit planifier, construire, exploiter et entretenir ses installations conformément aux pratiques usuelles des services publics et à la convention d'exploitation du réseau.

43.2 Convention d'exploitation du réseau : Les termes et conditions suivant lesquels le Distributeur exploite

ses installations et les questions techniques et opérationnelles associées à la mise en oeuvre de la Partie IV des présentes sont précisés dans la convention d'exploitation du réseau. La convention d'exploitation du réseau prévoit que les parties (i) exploitent et entretiennent l'équipement nécessaire à l'intégration de la charge locale du Distributeur directement raccordée au réseau de transport du Transporteur (y compris, sans s'y limiter, les terminaux éloignés, équipements de mesurage, de communication et de relais), (ii) se transmettent des données (y compris, sans s'y limiter, les taux calorifiques et les caractéristiques opérationnelles des ressources, les programmes de production des groupes extérieurs au réseau de transport du Transporteur, les programmes d'échanges, la production des groupes visée par une nouvelle répartition requise en vertu de l'article 41, les programmes de tension, les facteurs de perte et d'autres données en temps réel, (iii) utilisent les logiciels requis pour les liaisons de données et la répartition des contraintes, (iv) échangent les données sur les prévisions de charges et de ressources qui sont nécessaires à la planification à long terme et (v) règlent les autres questions techniques et opérationnelles pouvant être requises pour la mise en oeuvre de la Partie IV des

présentes, y compris les protocoles de programmation des ressources et des charges du Distributeur.

La convention d'exploitation du réseau prévoit que le Distributeur doit (i) soit satisfaire aux exigences de la zone de réglage, y compris tous les services complémentaires nécessaires, en passant un contrat à cet égard avec le Transporteur ou, (ii) soit satisfaire aux exigences de la zone de réglage, y compris tous les services complémentaires nécessaires, en passant un contrat à cet égard avec une autre entité, conformément aux pratiques usuelles des services publics, qui satisfasse aux exigences du NERC et du NPCC. Le Transporteur ne peut refuser sans raison valable des ententes contractuelles avec une autre entité à l'égard des services complémentaires. La convention d'exploitation du réseau est jointe en appendice G aux présentes.

43.3 Comité technique : Un comité technique sera établi entre le Transporteur et le Distributeur pour effectuer la coordination technique requise entre ceux-ci. Le comité technique traitera de toutes questions administratives découlant des responsabilités respectives des parties en vertu de la convention d'exploitation du réseau. Le comité technique doit se réunir de temps à autre, au besoin, mais au moins une fois par année.

Le comité technique ainsi formé pourra notamment établir les règles concernant les besoins respectifs d'échanges techniques des parties, de réalisation des études d'impact pour alimenter la charge locale, de programmation des livraisons, de planification des retraits d'équipement de production, de restrictions d'exploitation concernant ceux-ci, d'application des moyens de gestion en temps réel de l'équilibre offre-demande, de délestage de charge et de réductions, de transmission des données d'exploitation en temps réel et de gestion des services complémentaires fournis par le Distributeur et pour tout autre besoin d'exploitation du réseau, le tout conformément aux prescriptions des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*.

V. ENTRÉE EN VIGUEUR

44.1 Remplace le texte antérieur des *Tarifs et conditions* :

Le présent texte des *Tarifs et conditions des services de transport* remplace le texte des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* approuvé par la Régie le 20 février 2007 et modifié le 30 mars 2007.

44.2 Entrée en vigueur des tarifs: Le présent texte des *Tarifs et conditions des services de transport* entre en vigueur le xxxxx.

Supprimé : 18

Supprimé : avril

Supprimé : 6

Supprimé : rectifié

Supprimé : 18

Supprimé : i

Supprimé : 6

Supprimé : 5 avril 2007, à l'exception des annexes 1 à 7, 9 et 10 et de l'Appendice H, qui entrent en vigueur le 1er janvier 2007

ANNEXE 1

Service de gestion du réseau

Le présent service est requis pour programmer le transport de l'électricité à travers la zone de réglage, à l'intérieur de celle-ci, hors de celle-ci ou jusqu'à celle-ci. Il ne peut être fourni que par l'exploitant de la zone de réglage dans laquelle les installations de transport utilisées pour le service de transport sont situées. Le service de gestion du réseau doit être fourni directement par le Transporteur. Le client d'un service de transport est tenu d'acheter ce service auprès du Transporteur.

Actuellement, le Transporteur n'impose pas de tarif distinct pour ce service.

ANNEXE 2

Service de réglage de tension

Afin de maintenir la tension sur les installations de transport du Transporteur dans des limites acceptables, les installations de production (dans la zone de réglage où les installations de transport du Transporteur sont situées) produisent ou absorbent de la puissance réactive. Ainsi, une quantité de puissance réactive doit être produite ou absorbée par les installations de production pour chaque réservation sur les installations de transport du Transporteur. Le niveau de puissance réactive requis est fonction du support de puissance réactive nécessaire pour maintenir les tensions de transport dans des limites qui sont généralement acceptées dans la région et auxquelles le Transporteur adhère de façon constante.

Le service de réglage de tension à partir des équipements de production est fourni directement par le Transporteur. Le client d'un service de transport est tenu d'acheter ce service auprès du Transporteur. Les frais de ce service sont applicables à la capacité réservée en fonction des tarifs énoncés ci-après:

Livraison annuelle: 0,37$/kW-an pour chaque kW réservé

Livraison mensuelle: 0,03$/kW-mois pour chaque kW réservé

Livraison hebdomadaire: 7,12$/MW-semaine pour chaque MW réservé

Livraison quotidienne - service ferme: 1,42$/MW-jour pour chaque MW réservé

Livraison quotidienne - service non ferme: 1,01$/MW-jour pour chaque MW réservé

Livraison horaire: 0,04$/MW-heure pour chaque MW réservé

ANNEXE 3

Service de réglage de fréquence

Le service de régulation et de réglage de fréquence est nécessaire au maintien permanent de l'équilibre entre l'offre (production et échange) et la demande, et au maintien de la fréquence du réseau à soixante cycles par seconde (60 Hz). Le service de réglage de fréquence est réalisé en utilisant une production en réseau dont la puissance est augmentée ou diminuée au besoin (principalement au moyen d'appareils de régulation automatique de la production, le régulateur fréquence-puissance) pour suivre continuellement les fluctuations de charge. L'obligation de maintenir cet équilibre entre les ressources et la charge incombe au Transporteur. Le Transporteur doit fournir ce service lorsque le service de transport est utilisé pour alimenter une charge dans sa zone de réglage. Le client d'un service de transport peut soit acheter ce service auprès du Transporteur ou conclure des ententes de rechange comparables pour la fourniture de ce service par des installations situées dans la zone de réglage, pour exécuter son obligation en matière de service de réglage de fréquence. Les frais de ce service sont applicables à la capacité réservée en fonction des tarifs énoncés ci-après:

Livraison annuelle: 0,37$/kW-an pour chaque kW réservé

Livraison mensuelle: 0,03$/kW-mois pour chaque kW réservé

Livraison hebdomadaire: 7,12$/MW-semaine pour chaque MW réservé

Décisions D-2007-08 et D-2007-34

Livraison quotidienne – service ferme: 1,42$/MW-jour pour chaque MW réservé

Livraison quotidienne – service non ferme: 1,01$/MW-jour pour chaque MW réservé

Livraison horaire: 0,04$/MW-heure pour chaque MW réservé.

ANNEXE 4

Service de compensation d'écart de réception

Le service de compensation d'écart de réception est fourni lorsqu'un écart survient entre le volume d'énergie programmé et celui effectivement reçu au point de réception pendant une heure par le Transporteur. Le Transporteur doit offrir ce service pour toutes les réceptions dont la source est située dans la zone de réglage du Transporteur. Le client d'un service de transport peut soit acheter ce service auprès du Transporteur ou soit conclure des ententes de rechange comparables pour la fourniture de ce service par des installations situées dans la zone de réglage du Transporteur.

Le Transporteur établit une marge d'écart de +/- 1,5 pour cent (1,5%) de la transaction programmée, avec un minimum de 2 MW, applicable sur une base horaire à tout écart d'énergie qui survient à la suite d'une ou plusieurs transactions programmées du client d'un service de transport. Les parties doivent tenter d'éliminer les écarts d'énergie dans les limites de la marge d'écart dans les trente (30) jours. Si un écart d'énergie n'est pas corrigé dans les trente (30) jours, la compensation sera établie conformément prix énoncés ci-dessous. De plus, les quantités d'énergie qui excèdent la marge d'écart seront également assujetties à ces prix:

(1) Quantité d'énergie reçue par le Transporteur supérieure à la quantité programmée:

Le Transporteur paie au client du service de transport 3,75¢/kWh.

(2) Quantité d'énergie reçue inférieure à la quantité programmée:

Le client du service de transport paie au Transporteur 11,25¢/kWh.

ANNEXE 5

Service de compensation d'écart de livraison

Le service de compensation d'écart de livraison est fourni lorsqu'un écart survient entre le volume d'énergie programmé et celui effectivement livré par le Transporteur pour alimenter une charge située dans la zone de réglage pendant une heure. Le Transporteur doit offrir ce service lorsque le service de transport est utilisé pour alimenter une charge dans sa zone de réglage. Le client d'un service de transport peut soit acheter ce service auprès du Transporteur ou conclure des ententes de rechange comparables pour exécuter son obligation pour la fourniture de ce service par des installations située dans la zone de réglage du Transporteur.

Le Transporteur établit une marge d'écart de +/- 1,5 pour cent (1,5%) de la transaction programmée, avec un minimum de 2 MW, applicable sur une base horaire à tout écart d'énergie qui survient à la suite d'une ou plusieurs transactions programmées d'un client du service de transport. Les parties devraient essayer d'éliminer les écarts d'énergie dans les limites de la marge d'écart dans les trente (30) jours. Si un écart d'énergie n'est pas corrigé dans les trente (30) jours, la compensation sera établie conformément aux prix énoncés ci-dessous. De plus, les quantités d'énergie qui excèdent la marge d'écart seront également assujetties à ces prix:

(1) Quantité d'énergie livrée par le Transporteur supérieure à la quantité programmée:

Le client du service de transport paie au Transporteur 11,25¢/kWh.

(2) Quantité d'énergie livrée inférieure à la quantité programmée:

Le Transporteur paie au client du service de transport 3,75¢/kWh.

ANNEXE 6

Réserve d'exploitation - Service de maintien de réserve tournante

Le service de maintien de la réserve tournante est nécessaire pour assurer la continuité du service de transport lors d'incident de première contingence sur le réseau. Le service de maintien de la réserve tournante sur le réseau est fourni par les groupes turbine-alternateurs distribués sur le réseau et qui sont exploités en-deçà de la puissance maximale. Le Transporteur doit offrir ce service lorsque le service de transport est utilisé pour alimenter une charge dans sa zone de réglage. Le client d'un service de transport peut soit acheter ce service auprès du Transporteur ou conclure des ententes de rechange comparables pour la fourniture de ce service par des installations situées dans la zone de réglage du Transporteur pour exécuter son obligation en matière de service de maintien de la réserve tournante. Les frais de ce service sont applicables à la capacité réservée en fonction des tarifs énoncés ci-après :

Livraison annuelle: 1,37$/kW-an pour chaque kW réservé

Livraison mensuelle: 0,11$/kW-mois pour chaque kW réservé

Livraison hebdomadaire: 26,35$/MW-semaine pour chaque MW réservé

Livraison quotidienne – service ferme: 5,27$/MW-jour pour chaque MW réservé

Livraison quotidienne – service non ferme: 3,75$/MW-jour pour chaque MW réservé

Livraison horaire: 0,16$/MW-heure pour chaque MW réservé

ANNEXE 7

Réserve d'exploitation - Service de maintien de réserve arrêtée

Le service de maintien de réserve arrêtée est nécessaire pour desservir une charge en cas d'incident sur le réseau. Il n'est toutefois pas disponible immédiatement pour desservir une charge, mais plutôt dans un délai très court. Le service de maintien de réserve arrêtée peut être fourni par les groupes turbine-alternateurs qui sont en réseau mais sans charge, au moyen de la production qui peut être obtenue rapidement ou au moyen d'une charge interruptible. Le Transporteur doit offrir ce service lorsque le service de transport est utilisé pour alimenter une charge dans sa zone de réglage. Le client d'un service de transport peut soit acheter ce service auprès du Transporteur ou conclure des ententes de rechange comparables pour la fourniture de ce service par des installations situées dans la zone de réglage du Transporteur pour exécuter son obligation en matière de service de réserve supplémentaire. Les frais de ce service sont applicables à la capacité réservée en fonction des tarifs énoncés ci-après :

Livraison annuelle: 0,68$/kW-an pour chaque kW réservé

Livraison mensuelle: 0,06$/kW-mois pour chaque kW réservé

Livraison hebdomadaire: 13,08$/MW-semaine pour chaque MW réservé

Livraison quotidienne – service ferme: 2,62$/MW-jour pour chaque MW réservé

Livraison quotidienne – service non ferme: 1,86$/MW-jour pour chaque MW réservé

Livraison horaire: 0,08$/MW-heure pour chaque MW réservé.

Décisions D-2007-08 et D-2007-34

ANNEXE 8

Services complémentaires associés à l'alimentation de la charge locale

Le Distributeur doit fournir, ou obtenir de ses fournisseurs d'électricité que ceux-ci fournissent, les services complémentaires indiqués ci-dessous qui sont requis pour assurer en tout temps la sécurité et la fiabilité du réseau de transport.

Nom du service	Raison	Engagement du Distributeur
1- **Réglage de tension**	Maintenir la tension du réseau dans une plage acceptable grâce à l'action des régulateurs de tension et à la puissance réactive des centrales	Fournir
2- **Réglage de fréquence**	Maintenir la fréquence à 60 hz par l'action du système de régulation fréquence-puissance	Fournir
3- **Maintien de réserve tournante**	Maintenir la continuité de service suite à des évènements de première contingence	Fournir
4- **Maintien de réserve arrêtée**	Remplacer après un délai court les pertes de réception	Fournir
5-**Remise en charge** (démarrage autonome)	Remettre en charge le réseau suite à une panne	Fournir
6- **Réglage de production** (suivi de la charge)	Suivre les variations de la charge horaire	Fournir

7- **Stabilisation de réseau**	Maintenir l'intégrité du réseau suite à un événement par l'utilisation de systèmes d'excitation performants et des circuits stabilisateurs	Fournir
8- **Réglage de vitesse**	Limiter les variations de fréquence et maintenir l'intégrité du réseau suite à un événement à l'aide des régulateurs de vitesse installés sur les centrales	Fournir
9- **Secours**	Combler le dépassement des prévisions de charge et les indisponibilités et restrictions à plus d'une heure d'avis	Fournir
10- **Adaptation aux conditions climatiques**	Maintenir l'intégrité du réseau par une nouvelle répartition de production lors de tempêtes ou autres	S'engage à respecter
11- **Maintien de production minimale**	Maintien des réserves, l'efficacité du rejet de production, le plan de tension	S'engage à respecter
12- **Adaptation aux conditions de transport**	Maintenir l'intégrité du réseau en limitant la production pour respecter les limites de transit	S'engage à respecter

ANNEXE 9

Service de transport ferme à long et à court terme de point à point

Le client du service de transport paie au Transporteur chaque mois pour la capacité réservée en service de transport ferme, majorée du taux de pertes de transport indiqué à l'article 15.7 des présentes, selon le total des tarifs applicables énoncés ci-après :

1) **Livraison annuelle :** un douzième du prix requis de 70,82$/kW de capacité réservée par année.

2) **Livraison mensuelle :** 5,90$/kW de capacité réservée par mois.

3) **Livraison hebdomadaire :** 1,36$/kW de capacité réservée par semaine.

4) **Livraison quotidienne :** 0,27$/kW de capacité réservée par jour.

   Le total des prix requis pour une semaine donnée, conformément à une réservation de livraison quotidienne, ne peut dépasser le taux indiqué au point 3) ci-dessus multiplié par la quantité la plus élevée, exprimée en kilowatts, de capacité réservée n'importe quel jour compris dans cette semaine.

ANNEXE 10

Service de transport non ferme de point à point

Le client du service de transport paie au Transporteur la capacité réservée en service de transport non ferme, majorée du taux de pertes de transport indiqué à l'article 15.7 des présentes, selon le total des tarifs applicables énoncés ci-après :

1) **Livraison mensuelle :** 5,90$/kW de capacité réservée par mois.

2) **Livraison hebdomadaire :** 1,36$/kW de capacité réservée par semaine.

3) **Livraison quotidienne :** 0,19$/kW de capacité réservée par jour.

   Le total des prix requis pour une semaine donnée, conformément à une réservation de livraison quotidienne, ne peut dépasser le taux indiqué au point 2) ci-dessus multiplié par la quantité la plus élevée, exprimée en kilowatts, de capacité réservée n'importe quel jour compris dans cette semaine.

4) **Livraison horaire :** 7,92$/MW de capacité réservée par heure.

   Le total des prix requis pour un jour donné, conformément à une réservation de livraison horaire, ne peut dépasser le taux indiqué au point 3) ci-dessus multiplié par la quantité la plus élevée, exprimée en kilowatts, de capacité réservée à n'importe quelle heure de ce jour. De plus, le total des prix requis pour une semaine donnée, conformément à une

réservation de livraison horaire ou quotidienne, ne peut dépasser le taux indiqué au point 2) ci-dessus multiplié par la quantité la plus élevée, exprimée en kilowatts, de capacité réservée à n'importe quelle heure de cette semaine.

APPENDICE A

Formule de convention de service pour le service de transport ferme à long terme de point à point

1.0 La présente convention de service, en date du _____, est conclue entre Hydro-Québec (le « Transporteur »), et _____ (le «client du service de transport»).

2.0 Le Transporteur a établi que le client du service de transport a présenté une demande complète de service de transport ferme de point à point en vertu des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*.

3.0 Le client du service de transport a remis au Transporteur avec sa demande un dépôt de _____ $, conformément aux stipulations de l'article 17.3 des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*.

4.0 Le service prévu par la présente convention commence à la plus éloignée des dates suivantes, à savoir (1) _____ ou, (2) la date à laquelle la construction d'ajouts au réseau est terminée. Le service prévu par la présente convention se termine le _____.

5.0 Le Transporteur convient de fournir, et le client du service de transport convient de payer, le service de transport ferme à long terme de point à point conformément aux stipulations de la Partie II des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* et de la présente convention de service.

6.0 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.

Le Transporteur :

_____

_____

_____

Le client du service de transport :

_____

_____

_____

7.0 *Les Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* sont intégrés aux présentes et en font partie intégrante.

8.0 Les taxes applicables doivent être ajoutées à tous les prix énoncés dans les *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*.

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 client du service de transport :

Par :_____ _____ _____
Nom Titre Date

Caractéristiques du
service de transport ferme à long terme de point à point

l.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 et d'énergie à transporter (capacité réservée) :

_____

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

_____
_____
_____
_____

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

_____
_____

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 d'Hydro-Québec*.)

8.1 Prix de transport :_____
_____
_____

8.2 Prix des études d'impact sur le réseau :
_____
_____
_____

8.3 Abrogé

8.4 Prix des services complémentaires : _____
_____
_____
_____
_____
_____

8.5 Prix d'une nouvelle répartition : _____
_____
_____

8.6 Prix estimé des ajouts au réseau dont le coût réel est payable par le client du service de transport:

_____
_____

8.7 Prix estimé des ajouts au réseau dont le coût réel est payable par le client du service de transport en cas d'abandon:

_____
_____

APPENDICE B

Formule de convention de service parapluie pour le service de transport ferme ou non ferme de point à point à court terme

1.0 La présente convention de service pour des périodes de moins d'un (1) an, en date du _____, est conclue entre Hydro-Québec (le « Transporteur »), et _____ (le « client du service de transport »).

2.0 Le Transporteur a établi que le client du service de transport est un client en vertu de la Partie II des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* et qu'il a présenté une demande complète de service de transport ferme ou non ferme de point à point pour des périodes de moins d'un (1) an conformément aux articles 17.2 ou 18.2 des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*.

3.0 Le service en vertu de la présente convention est fourni par le Transporteur à la demande d'un représentant autorisé du client du service de transport.

4.0 Le client du service de transport convient de donner au Transporteur les renseignements que ce dernier juge raisonnablement nécessaires conformément aux pratiques usuelles de services publics afin de fournir le service demandé.

5.0 Le Transporteur convient de fournir, et le client du service de transport convient de payer, le service de transport ferme ou non ferme de point à point réservé pour des périodes de moins d'un (1) an conformément aux stipulations de la Partie II des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* et de la présente convention de service.

6.0 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.

Le Transporteur :

_____

_____

_____

Le client du service de transport

_____

_____

_____

7.0 Les *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* sont intégrés aux présentes et en font partie intégrante.

8.0 Les taxes applicables doivent être ajoutées à tous les prix énoncés dans les *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*.

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 client du service de transport :

Par :_____ _____ _____
Nom Titre Date

APPENDICE C

Méthodologie pour évaluer la capacité de transport disponible

1. La capacité de transport disponible (ATC) est la quantité de la capacité de transport qui n'est pas utilisée après avoir tenu compte de la marge de fiabilité du réseau et des exigences pour :

   (a) satisfaire aux obligations du service de transport existant pour la livraison des ressources aux clients de charge locale;

   (b) satisfaire aux obligations des contrats existants en vertu desquels le service de transport est fourni;

   (c) satisfaire aux obligations des demandes valides existantes, acceptées ou en attente, de service de transport.

2. Les lignes directrices et les principes suivants sont suivis pour évaluer la capacité de transport disponible :

   (a) les pratiques usuelles des services publics;

   (b) les critères et lignes directrices du Northeast Power Coordinating Council (NPCC), du North American Electric Reliability Council (NERC) et du North American Energy Standards Board (NAESB);

   (c) les critères et directives applicables du Transporteur. Les principes et les composantes spécifiques utilisés dans le calcul des capacités de transfert totales (TTC)

et les capacités de transport disponibles (ATC) sont décrits sur le site OASIS du Transporteur.

3. Pour évaluer la capacité de transfert totale, le Transporteur utilise lorsque requis des simulations informatiques en temps différé de son réseau de transport dans une série spécifique de conditions d'exploitation présumées. La capacité de transfert totale est la quantité de puissance qui peut être transférée sur une interconnexion en assurant qu'après un évènement, les conditions globales du réseau respectent le maintien de la stabilité et les limites de tension et de capacité thermique conformément aux règles et pratiques du Transporteur et aux lignes directrices du NPCC et du NERC.

Les valeurs de capacité de transport évaluées tiennent compte essentiellement des contraintes dues aux équipements de transport. Pour les interconnexions où des groupes turbine-alternateurs doivent être isolés sur le réseau voisin, la capacité affichée (TTC et ATC) peut être supérieure à la capacité de production locale transférable sur le réseau voisin. Une entente préalable avec le Producteur, exploitant des groupes turbine-alternateurs, est requise pour chaque demande de réservation d'un service de transport par ces interconnexions et ce, à sa discrétion.

Le site OASIS du Transporteur montre les capacités (TTC et ATC) des interconnexions pour des périodes futures données. Chacune des interconnexions y est désignée 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.

Lorsqu'il a été déterminé que la capacité de transport suffisante peut ne pas exister pour accepter une demande de service de

transport, le client admissible peut demander une étude d'impact sur le réseau.

APPENDICE D

Méthodologie pour exécuter une étude d'impact sur le réseau

1. L'étude d'impact sur le réseau est menée comme suit :

(1) L'impact sur le réseau est évalué en fonction des exigences de fiabilité afin :

(a) de satisfaire aux obligations conformément aux conventions de service intervenues avant la date d'entrée en vigueur des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*;

(b) de satisfaire aux obligations de demandes valides, existantes, acceptées ou en attente, conformément aux *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*;

(c) de répondre aux besoins planifiés d'importation de production d'urgence;

(d) de tenir compte des flux de puissance auxquels on peut raisonnablement s'attendre sur le réseau de transport pour alimenter les clients de charge locale;

(e) de maintenir la performance thermique, de tension et de stabilité du réseau conformément aux lignes directrices et principes;

(f) de considérer la capacité du réseau à résister, dans des conditions de transfert, aux perturbations violentes mais possibles sans subir d'interruptions en cascade, de baisses de tension ou de pannes généralisées, conformément aux lignes directrices et principes.

(2) Le réseau de transport sera évalué selon les lignes directrices et principes suivants :

(a) examiner la capacité du réseau de transport d'accepter une demande de service de transport;

(b) déterminer si des coûts additionnels doivent être engagés pour fournir le service de transport;

(c) déceler tout autre problème éventuel.

(3) Si l'on ne peut satisfaire à l'utilisation demandée sans compromettre la fiabilité du réseau, l'étude d'impact sur le réseau analyse l'impact de la demande de service de transport proposée sur la capacité thermique, la stabilité dynamique et la stabilité de la tension du réseau de transport. Lorsqu'il est possible de recourir à des directives d'exploitation pour augmenter la capacité de transport disponible, il convient d'y recourir et si la méthode d'exploitation doit être appliquée dans une autre zone de réglage, le demandeur du service de transport devra communiquer avec l'autre zone de réglage pour déterminer la disponibilité générale de la procédure d'exploitation.

(4) Si l'étude d'impact sur le réseau montre que des ajouts au réseau sont nécessaires pour répondre à la demande du demandeur, les procédures seront les mêmes que celles utilisées par le Transporteur pour l'expansion de son propre réseau. Le projet d'expansion du réseau de transport le moins coûteux, qui tient compte des facteurs suivants mais sans s'y limiter, le coût en valeur actualisée, les pertes, les aspects environnementaux, la fiabilité, sera élaboré pour examen par le Transporteur. D'après les résultats de l'étude, il appartient au client du service de transport de poursuivre, de modifier ou d'annuler sa demande.

(5) Dès réception de la convention d'étude d'avant-projet, le Transporteur effectue une évaluation d'ingénierie plus précise sur le coût des ajouts au réseau.

2. Lignes directrices et principes suivis par le Transporteur - Le Transporteur est membre du NPCC. Lorsqu'il procède à une étude d'impact sur le réseau, le Transporteur applique les règles suivantes, comme elles sont modifiées ou adoptées de temps à autre :

(a) les pratiques usuelles des services publics;

(b) les critères et lignes directrices du NPCC;

(c) les critères et directives d'Hydro-Québec.

3. Représentation par modèle du réseau de transport - Le Transporteur évalue la capacité de transfert totale en utilisant des modèles de réseau de transport basés sur une bibliothèque de cas d'écoulement de puissance conçue par le Transporteur pour les études de la zone de réglage du Transporteur. Les modèles peuvent comprendre des représentations d'autres réseaux du NPCC et de réseaux voisins. Cette bibliothèque de cas d'écoulement de puissance est maintenue et mise à jour au besoin par le Transporteur et NPCC. Le Transporteur utilise les modèles de réseau qu'il juge pertinents à l'étude de la demande de service de transport. D'autres modèles de réseau et conditions d'exploitation, y compris des hypothèses spécifiques à une analyse particulière, peuvent être élaborés pour des conditions qui ne figurent pas dans la bibliothèque de cas d'écoulement de puissance. Les modèles de réseau peuvent être modifiés, au besoin, pour inclure d'autres renseignements sur la charge, les transferts et la configuration de réseau, au fur et à mesure qu'ils sont disponibles.

4. Conditions du réseau - Le chargement de tous les éléments du réseau de transport doit être dans les normes usuelles pour les conditions avant incident et dans les conditions d'urgence pour

les conditions après incident. La tension sur le réseau de transport doit être dans les limites normales et d'urgence applicables avant et après les conditions d'incident respectivement.

5. Court-circuit - L'intensité de courant des courts-circuits du réseau de transport doit être dans les normes applicables pour la conception des équipements.

6. Évaluation des pertes - L'impact des pertes sur le réseau de transport du Transporteur est pris en compte dans l'étude d'impact sur le réseau pour garantir les pratiques usuelles des services publics dans l'évaluation des coûts pour accepter la demande de service de transport.

7. Protection du réseau - Les exigences de protection sont évaluées par le Transporteur pour établir l'impact sur la protection existante du réseau.

APPENDICE E

Index des clients du service de transport de point à point

Client	Date de la convention de service

APPENDICE F

**Convention de service pour
le service de transport en réseau intégré**

1.0 La présente convention de service, en date du _____, est conclue entre Hydro-Québec (le « Transporteur »), et _____ (le «client du service de transport»).

2.0 Le Transporteur a établi que le client du service de transport a présenté une demande complète de service de transport en réseau intégré en vertu des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*.

3.0 Le client du service de transport a remis au Transporteur avec sa demande un dépôt de _____ $, conformément aux stipulations de l'article 29.2 des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*.

4.0 Le service prévu par la présente convention commence à la plus éloignée des dates suivantes, à savoir (1) _____, (2) la date à laquelle la construction d'ajouts au réseau est terminée, (3) la date à laquelle toutes les exigences de la convention d'exploitation du réseau sont remplies. Le service prévu par la présente convention se termine le _____.

5.0 Le Transporteur convient de fournir, et le client du service de transport convient de payer, le service de transport en réseau intégré conformément aux stipulations de la Partie III des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* et de la présente convention de service.

6.0 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.

Le Transporteur :

_____
_____
_____

Le client du service de transport :

_____
_____
_____

7.0 Les *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* sont intégrés aux présentes et en font partie intégrante.

8.0 Les taxes applicables doivent être ajoutées à tous les prix énoncés dans les *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*.

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 client du service de transport :

Par :_____ _____ _____
Nom Titre Date

Caractéristiques du service de transport en réseau intégré

l.0 Durée de la transaction : _____

Date du début : _____

Date de la fin : _____

2.0 Description générale 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 Description détaillée et prévision de la charge en réseau à chaque point de livraison :

_____
_____
_____
_____

4.0 Description détaillée de chaque ressource en réseau, y compris les restrictions d'exploitation :

_____
_____
_____

5.0 Description détaillée de l'utilisation prévue par le client du service de transport des interfaces du Transporteur :

_____
_____
_____

6.0 Description de tout réseau de transport possédé ou contrôlé par le client du service de transport :

_____
_____
_____
_____

7.0 Nom(s) de fournisseur(s) de service de transport intervenant(s) :

_____
_____
_____
_____

8.0 Le client du service de transport en réseau intégré s'engage à obtenir les services complémentaires suivants auprès du Transporteur :

_____
_____
_____
_____

9.0 Abrogé

10.0 Outre le prix du service de transport et le prix des services complémentaires indiqués dans les *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*, le client paiera aussi les frais suivants :

10.1 Prix des études d'impact sur le réseau :

_____
_____

10.2 Abrogé

10.3 Prix d'une nouvelle répartition :

_____
_____

10.4 Prix estimé des ajouts au réseau dont le coût réel est payable par le client du service de transport:

_____
_____

10.5 Prix estimé des ajouts au réseau dont le coût réel est payable par le client du service de transport en cas d'abandon:

_____
_____

APPENDICE G

Convention d'exploitation du réseau

La présente convention d'exploitation du réseau fait partie des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* et est assujettie et conforme à toutes les dispositions de ceux-ci. Toutes les définitions et tous les termes et conditions des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* sont intégrés dans les présentes par renvoi.

1. TERMES ET CONDITIONS GÉNÉRAUX

Le Transporteur s'engage à fournir un service de transport au client du service de transport à la condition que ce dernier exploite ses installations conformément aux critères, directives, règles, normes, procédures ou lignes directrices applicables du Transporteur, ou de ses entreprises affiliées, du NERC et du NPCC, tels qu'ils pourront être modifiés de temps à autre. De plus, le service fourni au client du service de transport est conditionnel aux termes et conditions prévus dans les présentes.

1.1 NATURE DU SERVICE

Tout le service de transport en réseau est assuré sous forme de courant alternatif triphasé de soixante (60) hertz à une tension de livraison convenue entre les deux parties.

1.2 PROGRAMME DE MAINTENANCE

Le Transporteur, au besoin, consultera le client du service de transport en ce qui concerne le déroulement de tout entretien programmé du réseau de transport qui se répercuterait sur le service fourni au client du service de transport.

1.3 EXIGENCES EN MATIÈRE D'INFORMATION

Le client du service de transport est tenu de fournir toute l'information dont le NPCC, le NERC et le Transporteur ont besoin à des fins de planification, d'exploitation, de maintenance et de dépôt de documents réglementaires. Cette information peut comprendre notamment :

Des données sur les charges :

- Des prévisions sur dix (10) ans de la charge à chaque point de livraison :
  - horaire pour la première semaine, avec mise à jour quotidienne pour les trois jours précédant l'exploitation;
  - hebdomadaire pour la première année;
  - mensuelle pour les neuf (9) années suivantes.
- Le facteur de puissance.
- La quantité de charge interruptible contractuelle, y compris les conditions d'interruption, et le niveau réel de cette charge.
- La capacité de délestage de charge par point de livraison.
- La capacité de transfert de charge entre les points de livraison.
- Les rapports de perturbations.
- Les résultats des essais et du calibrage périodique des équipements de mesure et de protection.
- Les changements planifiés à l'égard des équipements d'interconnexion ou du système de protection.
- La capacité de réduction de tension.

Les ressources et les équipements de production interconnectés :

- Les caractéristiques d'exploitation des ressources, y compris les limites de taux de variation, les délais de production minimums, les relais de sous-fréquence et de sur-fréquence, etc.

- Le programme de production si deux emplacements de production ou plus sont utilisés.
- Des prévisions sur dix ans des ajouts et retraits de ressources et des changements de capacité.
- La puissance réactive des alternateurs.
- Les résultats des essais et du calibrage périodiques des équipements de mesure et de protection.
- Les changements planifiés à l'égard des paramètres de production ou du système de protection.

Si le client du service de transport ne répond pas rapidement et entièrement à la demande raisonnable d'information du Transporteur, il devra payer une amende de 100 $ par jour au Transporteur. L'omission persistante de répondre à une telle demande constitue un défaut.

Outre l'information du genre de celle énumérée ci-dessus, le client du service de transport doit fournir des renseignements exacts et fiables sur l'exploitation au Transporteur. Ces renseignements pourraient inclure, entre autres, des valeurs mesurées en kWh, kW, KVAR, des données sur la tension, le courant, la fréquence, l'état des disjoncteurs et toutes les autres données nécessaires à une exploitation fiable. Le Transporteur peut exiger que ces renseignements lui soient fournis par voie électronique à l'aide d'une méthode telle que la supervision et acquisition de données (SCADA), par stations terminales éloignées (RTU) ou par télémesurage ou qu'ils puissent être transférés directement par interface au réseau informatique de répartition du Transporteur. Tout le matériel utilisé à cette fin doit être approuvé par le Transporteur.

Le client du service de transport doit faire savoir au Transporteur si sa ressource en réseau est en mesure de participer à une remise en charge du réseau ou si elle est dotée d'une capacité de remise en marche autonome en cas de panne.

1.4 EXIGENCES D'EXPLOITATION

Le client du service de transport ne peut faire aucune manoeuvre ni exercer aucune autre activité susceptible de toucher le réseau du Transporteur sans d'abord communiquer avec le Transporteur et obtenir son autorisation à cette fin.

Le client du service de transport doit équilibrer la charge entre ses différentes charges en réseau de manière à ce que le différentiel de courant des différentes phases soit acceptable pour le Transporteur.

Les équipements du client du service de transport doivent être conformes à toutes les exigences environnementales dans la mesure où elles ont une incidence sur l'exploitation du réseau du Transporteur.

Le client du service de transport doit exploiter tous ses équipements et ses installations raccordés au réseau du Transporteur, soit directement ou indirectement, de manière sûre, fiable et efficace. Cette exploitation doit aussi être conforme aux pratiques usuelles des services publics et à toutes les exigences et lignes directrices du Transporteur, du NERC et du NPCC.

Le client du service de transport est responsable de l'exploitation de son réseau électrique et du maintien de sa sécurité d'une manière qui permet d'éviter des répercussions sur le réseau du Transporteur ou le réseau régional intégré et qui est conforme à tous les critères, directives, règles, procédures, lignes directrices et normes d'interconnexion applicables du NPCC et du Transporteur, tels qu'ils peuvent être modifiés ou adoptés de temps à autre. Les mesures visées comprennent notamment :

- le délestage de charge par abaissement de tension
- le délestage de charge en sous-fréquence
- le délestage de charge manuel
- le transfert de charge
- la mise en oeuvre de réductions volontaires de charge, y

compris les clients interruptibles

- le démarrage de la production de réserve
- le fait de permettre la reprise sélective du service par le Transporteur après des incidents touchant la livraison sur les installations du Transporteur.

Le Transporteur se réserve le droit de spécifier les réglages de commande (par exemple le statisme) des turbines ou des alternateurs tels que déterminés par l'étude d'impact sur le réseau, l'étude sur les installations ou d'autres études subséquentes. Le client du service de transport accepte de se conformer à ces spécifications à ses frais.

À moins d'indication contraire, le client du service de transport exploitera ses installations de production interconnectées existantes avec des systèmes automatiques de régulation de tension. Le système de régulation de tension réglera la tension de la ressource en réseau pour qu'elle soit compatible à la fourchette de tension requise par le Transporteur ou le NPCC.

1.5 INTERRUPTION DU SERVICE

Afin de maintenir un niveau de fiabilité et de sécurité du service de transport, le Transporteur peut interrompre conformément aux pratiques usuelles le service de transport pour des fins de maintenance programmée, de restrictions d'exploitation, ou de modification, de réfection ou d'ajout à son réseau. Le service de transport peut également être interrompu pour toute cause de force majeure. Le Transporteur s'engage à éviter toute situation discriminatoire et à coopérer avec le client du service de transport et le propriétaire de centrale pour rétablir rapidement le service de transport lorsque la situation est revenue à la normale.

Si, à un moment quelconque, le Transporteur estime que le client du service de transport ou le propriétaire de centrale exploite son équipement d'une manière susceptible de nuire à la qualité du service, à la fiabilité ou à l'exploitation sûre du réseau du Transporteur, ce

dernier peut interrompre le service de transport jusqu'à ce que la situation soit redressée. Dans la mesure du possible, le Transporteur accordera au client du service de transport ou au propriétaire de la centrale, selon le cas, un délai suffisant pour lui permettre de redresser la situation.

Si le Transporteur estime qu'il y a urgence ou que d'importantes répercussions sont imminentes, le service fourni au client du service de transport peut être interrompu sans avis. Sinon, le Transporteur doit donner au client du service de transport un avis raisonnable lui demandant de réduire sa production ou lui faisant part de l'intention du Transporteur d'interrompre le service.

1.6 OPÉRATIONS D'URGENCE

Le client du service de transport est assujetti à toutes les normes et pratiques applicables en matière d'opérations d'urgence qui sont exigées par le Transporteur.

Le Transporteur se réserve le droit de demander à ses clients de prendre les mesures requises aux termes des procédures d'exploitation du Transporteur. Ces mesures peuvent inclure, notamment, la production au niveau de la capacité maximale ou minimale, l'abaissement de la tension, le délestage de charge, le transfert de charge entre les points de livraison, la sollicitation publique de réduction de charge, la mise en oeuvre de programmes de charge interruptible et le démarrage de la production de réserve ou en attente.

2.0 COMPTAGE

Le Transporteur fournira un service de transport à chaque point de livraison indiqué dans la convention de service du client du service de transport. Chaque point de livraison comportera un seul identificateur, un emplacement de compteur et un numéro de compteur.

2.1 ÉQUIPEMENTS

Tous les compteurs et toutes les installations servant à mesurer l'énergie et la puissance livrées au client du service de transport doivent être approuvés par le Transporteur. Ce dernier peut exiger l'installation de télécompteurs aux fins de la facturation et des mesures du facteur de puissance et afin de permettre au Transporteur d'exploiter son réseau de manière fiable et efficace.

Tous les compteurs doivent pouvoir mesurer les kW instantanés au cours de chaque heure, le transit net en kWh et le transit de puissance réactive.

2.2 SCEAUX

Tous les compteurs doivent être scellés, et les sceaux ne peuvent être brisés sans l'approbation préalable du Transporteur.

2.3 ACCÈS

Le client du service de transport doit permettre au représentant du Transporteur d'avoir accès, y compris par voie de télécommunications, aux compteurs à des moments raisonnables à des fins de lecture, d'inspection et d'essais. Le Transporteur fera de son mieux pour ne pas nuire à l'exploitation normale.

2.4 CALIBRAGE ET ENTRETIEN

À moins d'un accord contraire des parties, les compteurs ne peuvent être vérifiés ou recalibrés, pas plus que les raccords, y compris ceux des transformateurs, ne peuvent être dérangés ou changés, sans la présence de représentants dûment autorisés du Transporteur et du client du service de transport ou en cas de situation d'urgence, à moins que l'une ou l'autre des parties, après avoir reçu un avis raisonnable à cet égard, n'omette ou ne refuse de déléguer des représentants pour l'occasion.

2.5 ESSAIS

Le Transporteur fera des essais relativement aux équipements de comptage en se fondant sur les normes de précision et les procédures du Transporteur. Avant de faire des essais de comptage, le Transporteur en avisera le client du service de transport, et celui-ci pourra assister aux essais. Si le compteur se révèle imprécis ou autrement défectueux, il sera réparé, ajusté ou remplacé.

3.0 ÉQUIPEMENTS D'INTERCONNEXION

Les équipements d'interconnexion du client du service de transport doivent être conformes à toutes les normes établies par les pratiques usuelles des services publics.

3.1 COÛT

Le client du service de transport installera, maintiendra et réparera tous les équipements d'interconnexion lui appartenant à ses frais.

Le Transporteur n'assumera aucun coût relativement à l'interconnexion avec le client du service de transport, y compris les modifications pouvant être requises par la présente convention, autres que ceux prévus aux *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*.

3.2 INSPECTION

Le Transporteur peut inspecter les équipements d'interconnexion du client du service de transport pour déterminer s'ils respectent toutes les normes établies par les pratiques usuelles des services publics. Le Transporteur n'est pas tenu de livrer de l'électricité au client du service de transport ni de recevoir de l'électricité de ce dernier tant que ces exigences ne sont pas remplies.

Le Transporteur a le droit de superviser les essais d'acceptation en usine et en réseau ainsi que l'installation des équipements et logiciels de mesure, d'acquisition de données, de transport et de protection ou d'autres équipements ou logiciels reliés au réseau du Transporteur.

3.3 NOUVELLES RESSOURCES

Les installations de production raccordées au réseau doivent être conformes aux exigences techniques du Transporteur relativement au raccordement des centrales. Il incombe au propriétaire de la centrale de s'assurer de la conformité à ces exigences.

3.4 ÉQUIPEMENT DE PROTECTION

Afin de protéger le réseau du Transporteur contre les dommages, de réduire au minimum les risques de blessures causées au personnel d'exploitation et aux tiers et de permettre au Transporteur de maintenir le service à ses clients non producteurs en cas de difficultés d'exploitation des installations du client, le client du service de transport doit fournir, installer et maintenir à ses frais les équipements suivants lorsqu'ils sont requis suivant les pratiques usuelles des services publics et après consultation du Transporteur :

A. Un sectionneur-rupteur principal verrouillable, triphasé permettant d'isoler les installations du client du service de transport du réseau du Transporteur.

B. Un disjoncteur automatique pouvant être déclenché par le système de relais protecteurs quelle que soit la situation du réseau. Le disjoncteur doit aussi pouvoir être utilisé pour synchroniser la production du réseau du client du service de transport en fonction du réseau du Transporteur.

C. Des relais protecteurs de sous-fréquence et de sur-fréquence devant être utilisés avec le disjoncteur automatique requis.

D. Des relais protecteurs de basse et de haute tension devant être utilisés avec le disjoncteur automatique requis.

E. Des relais protecteurs de surintensité devant être utilisés avec le disjoncteur automatique requis.

F. Des transformateurs de tension et de courant devant servir aux fins des relais susmentionnés, et dont les dimensions et le raccordement doivent être approuvés par le Transporteur.

G. Les autres équipements pouvant être raisonnablement requis par les pratiques usuelles des services publics, tels qu'ils sont recommandés par le Transporteur.

H. Le client du service de transport doit fournir au Transporteur une documentation complète sur ses équipements d'interconnexion, y compris des schémas unifilaires de puissance, schémas de relais, plans, vues en coupe et en coupe verticale, plans de dénivellement, plans des conduits, plans des fondations, plans de clôture et de mise à la terre et schémas détaillés des structures d'acier. De plus, le client du service de transport s'engage à fournir au Transporteur une documentation complète sur tous les changements qui pourront être apportés aux équipements d'interconnexion du client du service de transport.

I. Le système de relais protecteurs requis pour déceler les défaillances du réseau du Transporteur et le disjoncteur requis pour débrancher la production du client du service de transport afin de protéger le public et le personnel du Transporteur doivent être approuvés par le Transporteur. Le client du service de transport achète, installe et maintient le système de relais protecteurs et il tient des dossiers d'entretien et d'essais, qu'il met tous à la disposition du Transporteur. Le Transporteur peut exécuter le(s) essai(s) de fonctionnement, à des intervalles raisonnables, du système de relais protecteurs pour déterminer si ce système fonctionne d'une manière qu'il juge acceptable, et il avise par écrit le client du service de transport des résultats des essais. Le client du service de transport assume le coût de ces essais et de toute autre aide pouvant être demandée

par le Transporteur avant et après la mise en service du système.

J. Le client du service de transport est tenu de réparer et de maintenir à ses frais son système de relais protecteurs et les autres équipements qu'il possède ou exploite.

3.5 MAINTENANCE ET MODIFICATION DES ÉQUIPEMENTS D'INTERCONNEXION

A. Le client du service de transport doit réparer et maintenir, pendant la durée des présentes, tous ses équipements d'interconnexion se trouvant à son extrémité du sectionneur qui assure la coupure visible et qui isole ses installations du réseau du Transporteur, conformément aux pratiques et normes établies pour l'exploitation et la maintenance d'équipements de réseau électrique.

B. Le client du service de transport doit maintenir sa propre production conformément aux pratiques usuelles des services publics. Il doit veiller à ce que toutes les installations de production de tiers raccordées à son réseau soient maintenues conformément aux exigences techniques du Transporteur relativement à l'intégration des centrales.

C. Le client du service de transport doit prendre des arrangements avec le Transporteur en vue d'une inspection initiale de l'interconnexion, à exécuter avant la date d'entrée en vigueur de la présente convention. De plus, le client du service de transport doit prendre des arrangements avec le Transporteur en vue d'une inspection visuelle annuelle de toutes les installations d'interconnexion et de tous les dossiers d'entretien s'y rapportant. Tous les deux ans, le client du service de transport doit prendre des dispositions en vue d'un essai de calibrage des relais et d'un essai de fonctionnement de ses équipements d'interconnexion. L'essai de calibrage des relais doit être

effectué par un entrepreneur qualifié approuvé par le Transporteur et jugé acceptable par le client du service de transport ou être effectué par le Transporteur. Après l'exécution des essais de calibrage des relais, le Transporteur peut procéder à un essai de fonctionnement du système de relais. Le client du service de transport assume le coût de tout essai des relais ainsi que de toute autre aide pouvant être exigée par le Transporteur avant et après la mise en service du système.

D. Avant le 1er avril de chaque année, le Transporteur doit fournir au client du service de transport des dates recommandées pour la programmation de la maintenance des installations de production du client du service de transport et des tiers d'une capacité supérieure à 20 MW et des installations de transport du client du service de transport d'un débit de 44 kV ou plus. Le client du service de transport doit fournir au Transporteur, au plus tard le 1er mai de chaque année, une liste de périodes, par ordre de préférence et conformément aux dates recommandées par le Transporteur, où le client du service de transport souhaite programmer la maintenance au cours de l'année civile suivante. Si le Transporteur ne fournit pas de dates recommandées au client du service de transport avant le 1er avril une année donnée, le client du service de transport est néanmoins tenu de fournir au Transporteur, au plus tard le 1er mai de l'année, une liste de périodes, par ordre de préférence, où il souhaite programmer la maintenance au cours de l'année civile suivante, et le Transporteur s'efforcera d'accepter le programme proposé de périodes de maintenance du client du service de transport s'il peut le faire sans que ni lui-même ni ses clients ne subissent des inconvénients opérationnels ou économiques. Au plus tard le 1er juin de chaque année, le client du service de transport et le Transporteur s'entendront sur des périodes de maintenance des équipements d'interconnexion.

E. Si le Transporteur juge raisonnablement que les équipements d'interconnexion du client du service de transport sont maintenus, à un égard important, d'une manière non conforme aux pratiques usuelles des services publics, il peut en aviser le client du service de transport par écrit. Dans les trente (30) jours suivant la date de notification, le client du service de transport est tenu de conformer ses pratiques de maintenance aux exigences établies par les pratiques usuelles des services publics et par la présente convention. Si le client du service de transport ne se conforme pas aux exigences établies par les pratiques usuelles des services publics quant à ses pratiques de maintenance dans ce délai de trente (30) jours, le Transporteur peut mettre hors tension l'interconnexion entre le client du service de transport et le Transporteur jusqu'à ce que les pratiques de maintenance du client du service de transport soient conformes aux exigences des présentes.

F. Le client du service de transport doit donner au Transporteur un avis écrit adéquat de toute modification et de tout remplacement de ses équipements d'interconnexion. Toutes les additions ou modifications et tous les remplacements doivent répondre aux exigences de la présente convention et à toutes les normes établies par les pratiques usuelles des services publics. Si le client du service de transport fait des changements sans en aviser le Transporteur, et si ce dernier est raisonnablement fondé à croire que les changements peuvent présenter des dangers, le Transporteur peut mettre hors tension l'interconnexion entre le client du service de transport et le Transporteur.

G. Le client du service de transport doit changer ses équipements d'interconnexion si le Transporteur l'exige raisonnablement ou s'il y est autrement tenu pour se conformer aux pratiques usuelles des services publics afin

de s'adapter à de nouvelles exigences du réseau du Transporteur.

H. Si l'interconnexion doit être mise hors tension en vertu des dispositions de la présente convention, le Transporteur n'effectuera la mise hors tension qu'au(x) point(s) de livraison touché(s).

4.0 EXIGENCES TECHNIQUES DU TRANSPORTEUR

Le client du service de transport, ses propres clients et ses fournisseurs d'électricité, lorsqu'ils sont raccordés au réseau de transport, doivent se conformer aux exigences techniques du Transporteur. Pour les charges et la production raccordés au réseau de distribution, ceux-ci doivent également s'assurer que leur impact sur le réseau de transport respecte les exigences techniques du Transporteur, le cas échéant.

5.0 DÉFAUT

Le fait pour le client du service de transport et, selon le cas, pour le propriétaire de centrale, de ne pas respecter les termes et conditions de la présente convention est réputé constituer un défaut permettant au Transporteur de demander, conformément aux décisions, ordonnances et règlements de la Régie, la cessation immédiate du service.

APPENDICE H

Revenus annuels requis de transport aux fins du service de transport pour l'alimentation de la charge locale et du service de transport en réseau intégré

1. Les revenus requis annuels du Transporteur aux fins du service de transport pour la charge locale et du service en réseau intégré sont de 2 539 746 840 $.

2. Le montant indiqué en (1) s'applique tant qu'il n'est pas modifié par la Régie.

APPENDICE I

Index des clients du service de transport en réseau intégré

Client	Date de la convention de service

APPENDICE J

Politique du Transporteur relative aux ajouts au réseau de transport

Section A – Coût des ajouts au réseau

Tout ajout au réseau de transport requis pour satisfaire les besoins du service de transport en vertu des Parties II, III et IV des présentes, incluant les raccordements de centrale auxquels réfère l'article 12A, sera payé par le Transporteur et intégré à sa base de tarification aux fins du recouvrement de ses coûts via les tarifs de transport prévus aux présentes, si cet ajout est jugé prudemment acquis et utile par la Régie dans le cadre d'un dossier tarifaire et s'il est conforme aux dispositions de la présente Appendice J des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec. Une analyse économique des solutions retenues, tenant compte du coût global incluant les équipements et les pertes électriques, permet de choisir les ajouts au réseau requis. Les ajouts au réseau incluent également toute étude d'avant-projet lorsqu'une telle étude est requise pour réaliser un ajout au réseau.

Les montants assumés par le Transporteur ne sauront en aucun cas excéder le montant maximal indiqué à la section E ci-dessous. Tout montant additionnel à ceux assumés par le Transporteur, majoré d'un montant de 15% pour tenir compte de la valeur actualisée sur vingt (20) ans des coûts d'exploitation et d'entretien des ajouts au réseau additionnels et majoré également selon les taux de la Taxe sur le capital et de la Taxe sur les services publics applicables, sera indiqué de façon estimative à la Convention de service dans le cas où le requérant est lui-même client du service de transport en vertu de la Partie II ou de la Partie III des présentes et le montant réel encouru par le Transporteur sera payable en totalité par le requérant avant le

début du service de transport, ou selon les dispositions prévues à l'article 12A en tout autre cas.

Section B - Ajouts au réseau pour l'intégration de centrale

Les ajouts au réseau pour l'intégration d'une nouvelle centrale, ou pour l'accroissement de puissance d'une centrale existante, peuvent être répartis en cinq (5) catégories: le poste de départ, le réseau d'intégration, les modifications au réseau de transport incluant les équipements de télécommunication, les modifications au réseau de distribution et les équipements de mesurage et de télécommunication qui sont achetés ou loués par le Transporteur.

Tous les ajouts au réseau indiqués dans la présente section B sont planifiés, construits, exploités et entretenus par le Transporteur, à l'exception des modifications au réseau de distribution qui sont sous la responsabilité du Distributeur. Le poste de départ est quant à lui sous la responsabilité du propriétaire de la centrale, lorsque celle-ci appartient à une entité autre qu'Hydro-Québec.

Avant de procéder aux ajouts au réseau, le Transporteur et le propriétaire de la centrale doivent convenir d'une Entente de raccordement, conformément aux dispositions de l'article 12A des présentes, dans laquelle sont précisés, notamment, la date prévue de mise en service de la centrale, les coûts remboursables par le propriétaire de la centrale au Transporteur, s'il y a lieu, les garanties financières exigibles pour couvrir le coût prévu des ajouts au réseau effectués par le Transporteur et le Distributeur et les normes techniques applicables à toute centrale raccordée au réseau du Transporteur ou du Distributeur. Les garanties financières remises au Transporteur selon l'Entente de raccordement sont retournées au propriétaire de la centrale à la mise en service de celle-ci, moins tout montant encouru par le Transporteur préalablement à l'abandon ou à un retard important dans la mise en service de la centrale, ou à une modification

substantielle de celle-ci, ou pour toute autre raison indiquée à l'Entente de raccordement.

1. Poste de départ

Le poste de départ est constitué de la partie haute tension du poste, tandis que la partie basse tension est considérée comme faisant partie de la centrale elle-même et ne fait donc pas partie des ajouts au réseau de transport. La partie haute tension du poste de départ inclut les transformateur-élévateurs, à partir de la borne basse tension du transformateur-élévateur et, lorsque la centrale appartient à un tiers, s'étend jusqu'au point de raccordement tel que défini à l'Entente de raccordement, lequel est situé du côté haute tension du poste de départ. Lorsque la centrale appartient à Hydro-Québec, le point de raccordement est situé du côté basse tension du poste de départ et la partie haute tension du poste de départ inclut les transformateur-élévateurs, ainsi que l'appareillage situé du côté haute tension du poste de départ. Lorsque plus d'un niveau de transformation est requis au poste de départ, ceux-ci sont également inclus, ainsi que tout appareillage et ligne reliant entre eux les différents paliers de transformation.

Les différents éléments qui constituent un poste de départ sont particuliers à chaque projet. Le nombre de groupes turbine-alternateurs, leur puissance, leur localisation et le type de centrale (en surface ou souterraine), sont des éléments qui influencent le contenu du poste de départ. Le poste de départ peut contenir un ou plusieurs transformateurs et un ou plusieurs groupes turbine-alternateurs peuvent être raccordés à chacun des transformateurs. Le choix des équipements constituant un poste de départ est normalement guidé par des considérations économiques, tout en respectant les pratiques usuelles de fiabilité.

De même, le choix d'une technologie conventionnelle ou au SF_6 doit être guidé entre autres par des considérations économiques, en fonction des particularités propres à l'emplacement de la centrale et du poste de départ.

Des sectionneurs ou interrupteurs sont requis sur la haute tension pour permettre d'isoler une partie ou toute la production et assurer la sécurité du personnel lors d'interventions requises. De plus, des disjoncteurs sont généralement requis sur la haute tension pour limiter la perte de production découlant de la perte d'un élément en première contingence et pour faciliter l'exploitation. Des disjoncteurs basse tension sont requis si plus d'un groupe est raccordé à chaque transformateur.

Selon la configuration physique de l'emplacement, il peut s'avérer économique de profiter de l'infrastructure de la centrale pour y aménager une partie ou la totalité du poste de départ. Advenant une telle situation, les coûts supplémentaires encourus pour l'aménagement de la centrale sont imputés au coût du poste de départ.

Généralement, les échéanciers de construction sont tels que les travaux pour la centrale débutent plusieurs mois, voire plusieurs années avant ceux du poste de départ. En conséquence, les infrastructures requises pour la construction (route, chantier, etc.) doivent être imputées à la centrale. Si une utilisation de ces infrastructures est requise pour la construction et la maintenance du poste de départ, tout remboursement de coût par le Transporteur est imputé au coût du poste de départ. D'autre part, toute infrastructure additionnelle spécifiquement requise pour le poste de départ est imputée au coût du poste de départ.

Le coût réel du poste de départ, incluant tous les éléments indiqués ci-dessus, est assumé par le Transporteur, jusqu'à concurrence des montants maximum indiqués au tableau ci-dessous. Les montants maximum indiqués à la colonne (1), applicables aux centrales n'appartenant pas à Hydro-Québec, incluent un montant de 15% des coûts encourus pour le poste de départ, afin de tenir compte de la valeur actualisée des frais d'exploitation et d'entretien du poste de départ pendant une période de vingt (20) ans. Les montants indiqués à la colonne (2), applicables aux

centrales appartenant à Hydro-Québec, n'incluent pas le montant de 15%, puisque dans ce cas, les frais d'exploitation et d'entretien du poste de départ sont assumés par le Transporteur:

Haute tension du poste de départ	Contribution maximale du Transporteur	
	Centrales n'appartenant pas à Hydro-Québec (1)	Centrales appartenant à Hydro-Québec (2)
Moins de 44 kV	35 $/kW	30 $/kW
Entre 44 et 120 kV	55 $/kW	48 $/kW
Plus de 120 kV	95 $/kW	83 $/kW

Sauf dans le cas des centrales appartenant à Hydro-Québec, le propriétaire de la centrale est également propriétaire du poste de départ et il demeure en tout temps responsable de la conception, de la construction, de l'exploitation et de l'entretien de celui-ci. Afin d'obtenir le remboursement des coûts encourus pour le poste de départ conformément aux présentes, le propriétaire de la centrale doit soumettre une demande de remboursement au Transporteur conformément aux modalités prévues aux présentes. Il doit fournir toutes les pièces justificatives, ainsi que tout autre élément d'information requis par le Transporteur afin d'assurer que les montants réclamés le sont en conformité aux présentes. Sur réception d'un dossier justificatif complet, le Transporteur agira avec célérité, afin de rembourser le requérant dans les meilleurs délais possibles. La contribution maximale du Transporteur pour le poste de départ est égale au montant indiqué à la colonne (1)

ci-dessus, multiplié par la nouvelle puissance nominale totale en kW des groupes turbine-alternateurs et inclura la majoration de 15% mentionné ci-dessus.

Le propriétaire de la centrale et du poste de départ doit se conformer en tout temps aux exigences techniques prévues à l'Entente de raccordement intervenue avec le Transporteur.

Les services auxiliaires de base sont généralement alimentés à partir de transformateurs raccordés sur la basse tension, soit du côté centrale. Toute demande d'alimentation en électricité pour répondre aux besoins d'alimentation de relève des services auxiliaires de la centrale provenant du réseau de transport ou de distribution, ainsi que toute demande d'alimentation en électricité du chantier d'une centrale doit être adressée au Distributeur qui offrira le service selon les conditions en vigueur et qui transmettra une demande de service à cet effet au Transporteur, lorsque l'intervention de celui-ci est requise pour alimenter le client.

Lorsque plus d'un palier de transformation est requis dans le poste de départ, un second montant identique à celui indiqué à la colonne 1 ou à la colonne 2 selon le cas s'ajoute au premier montant pour établir la contribution maximale du Transporteur, afin de tenir compte des coûts accrus du poste de départ, incluant tout appareillage et ligne reliant entre eux les différents paliers de transformation.

2. Réseau d'intégration

Le réseau d'intégration est constitué d'équipements de lignes et de postes permettant de relier le poste de départ de la centrale au réseau de transport existant. L'intégration au réseau peut nécessiter l'addition d'une ou de plusieurs lignes selon la taille de la centrale. Deux critères principaux vont déterminer si plus d'une ligne est requise pour intégrer une centrale.

Un premier critère à respecter est celui de la perte de production en première contingence, le PPPC. Le PPPC représente la quantité de perte de production que le réseau de transport peut subir sans que la fréquence n'atteigne le premier seuil de délestage de charge en sous-fréquence. Dans le cas de l'intégration d'une centrale, ce critère signifie que la perte d'une ligne (monoterne ou biterne) ne doit pas entraîner de perte de production supérieure au PPPC. Si la perte d'une ligne faisait perdre une quantité de production plus grande que le PPPC, le critère ne serait pas respecté et une autre ligne serait requise. Cette évaluation est généralement réalisée par le Transporteur avec un réseau de pointe en hiver. Pour les centrales dont le profil de production hors pointe risque de dépasser le PPPC, des études additionnelles sont effectuées pour déterminer le nombre de lignes qui sont requises.

Un deuxième critère à respecter est celui du maintien de la réserve dix (10) minutes. Cette réserve est définie comme étant la somme des réserves synchronisées et non synchronisées entièrement disponibles à l'intérieur d'un délai de dix (10) minutes. La réserve dix (10) minutes doit être au moins égale à la plus grande indisponibilité de production pouvant résulter de la perte d'un seul élément du réseau du Transporteur. Un élément désigne habituellement un groupe de production, un transformateur, un circuit de transport, un disjoncteur, une section de barres, etc. Une ligne biterne n'est pas considérée comme un seul élément puisqu'elle comporte deux circuits. La réserve dix (10) minutes est présentement établie à 1000 MW. Si ce critère n'est pas respecté, la réserve dix (10) minutes doit être augmentée, ce qui implique des investissements majeurs dont les coûts devraient être ultimement assumés par les clients du service de transport.

Ces deux critères sont déterminants pour établir le nombre de lignes, ainsi que le nombre et la capacité des équipements de transport requis pour l'intégration de la centrale au réseau de transport.

Une fois le nombre de lignes et de circuits déterminé, une analyse économique permet de choisir le nombre et le type de conducteurs à utiliser de façon à optimiser le coût global, incluant les équipements et les pertes électriques.

Advenant le cas où le propriétaire d'une centrale choisisse un arrangement électrique différent de celui retenu par le Transporteur, tous les coûts additionnels en découlant, incluant une majoration de 15% pour tenir compte de la valeur actualisée sur vingt (20) ans des coûts d'exploitation et d'entretien des ajouts au réseau additionnels et majoré également selon les taux de la Taxe sur le capital et de la Taxe sur les services publics applicables, seront indiqués à la Convention de service ou à l'Entente de raccordement et seront entièrement aux frais du propriétaire de la centrale.

3. Modifications au réseau de transport

L'addition d'une centrale peut impliquer des modifications au réseau de transport existant. Ces modifications ont pour objectif de maintenir le respect des critères de conception du réseau de transport.

Ces ajouts peuvent être de différente nature mais sont constitués principalement d'équipements comme des lignes, des postes, de la compensation série, de la compensation shunt dynamique ou statique, des automatismes et des équipements de télécommunication. Le choix de la solution doit répondre aux exigences de fiabilité, être économique, techniquement réalisable et acceptable au plan environnemental.

4- Réseau de distribution

Dans le cas d'une centrale raccordée au réseau de distribution, des coûts sont également encourus pour la modification et l'extension du réseau de distribution. Tous les coûts encourus par le Distributeur pour les ajouts à son réseau requis pour des nouvelles installations de raccordement, majoré

d'un montant de 15% pour tenir compte de la valeur actualisée sur vingt (20) ans des coûts d'exploitation et d'entretien encourus par le Distributeur, font également partie des coûts assumés par le Transporteur en vertu des présentes.

L'intégration d'une centrale au réseau de distribution peut nécessiter des modifications au réseau du Transporteur dont le coût est également assumé par celui-ci.

5- Équipements de mesurage et de télécommunications

Le coût de l'appareil de comptage lui-même est assumé par le propriétaire de la centrale. Le coût des transformateurs de courant et de tension qui sont requis, en fonction de la tension de raccordement établie par le Transporteur, est assumé par ce dernier. Le coût des équipements, ainsi que le coût pour la fourniture ou la location des liens de télécommunications requis aux fins de l'exploitation de la centrale est également assumé par le Transporteur.

Section C- Ajouts au réseau pour l'intégration de nouvelle charge

Les ajouts au réseau effectués par le Transporteur pour le raccordement d'une nouvelle charge, ou pour l'augmentation d'une charge existante, qui sont directement raccordées au réseau du Transporteur, peuvent inclure l'ajout ou la modification d'équipements de ligne, de transformation, de compensation shunt, d'automatismes, de protection, ainsi que des liens et autres équipements de télécommunication. Le raccordement au réseau consiste généralement en un seul circuit aérien, sauf si celui-ci n'a pas la capacité adéquate pour desservir à lui seul toute la charge à raccorder ou lorsque des besoins d'exploitation appuyés sur des considérations techniques et économiques justifient une autre solution. Tous les ajouts au réseau indiqués dans la présente section C sont planifiés, construits, exploités et entretenus par le Transporteur conformément aux normes techniques et aux pratiques applicables, à l'exception des modifications au réseau de distribution, lorsque requis, qui sont

Supprimé : le

sous la responsabilité du Distributeur et le poste abaisseur de tension lorsqu'il appartient au client du Distributeur. Les installations du client du Distributeur, incluant le poste abaisseur de tension, doivent être conformes aux exigences de raccordement au réseau du Transporteur et respecter les limites d'émission de perturbations autorisées sur le réseau de transport. L'ensemble des coûts relatifs aux ajouts au réseau, selon l'arrangement électrique proposé par le Transporteur, sont assumés par le Transporteur jusqu'à concurrence du montant maximal indiqué à la section E ci-dessous, sous réserve toutefois du coût des équipements de mesurage et du poste de raccordement du client qui font l'objet de dispositions tarifaires distinctes des présentes.

Lorsqu'une nouvelle charge raccordée au réseau de distribution a un impact sur le réseau de transport, le coût des ajouts au réseau du Transporteur est également assumé par celui-ci.

Dans le cas du raccordement d'une nouvelle charge au réseau de transport, advenant le cas où le Distributeur choisisse un arrangement électrique différent de celui proposé par le Transporteur, et que ce dernier peut le réaliser, tous les coûts additionnels en découlant seront aux frais du Distributeur. Des dispositions similaires s'appliquent pour l'intégration d'une nouvelle charge d'un client du service en réseau intégré.

Les coûts relatifs aux ajouts requis pour répondre aux besoins de croissance de la charge locale alimentée par les poste-satellites et les poste-sources, pour laquelle le Distributeur transmet annuellement sa prévision au Transporteur conformément à l'article 37.1 i) des présentes, sont assumés par le Transporteur jusqu'à concurrence du montant maximal indiqué à la section E ci-dessous, en tenant compte globalement de l'ensemble des projets effectués par le Transporteur dans une année et de l'ensemble de la croissance de charge que ces projets visent à alimenter sur une période de vingt (20) ans.

Section D- Ajouts au réseau pour une nouvelle interconnexion avec un réseau voisin

Les ajouts au réseau effectués par le Transporteur pour réaliser une nouvelle interconnexion avec un réseau voisin, ou pour accroître la capacité d'une interconnexion existante, sont effectués par le Transporteur conformément aux encadrements techniques applicables. L'ensemble des coûts relatifs aux ajouts requis au réseau sont assumés par le Transporteur jusqu'à concurrence du montant maximal indiqué à la section E ci-dessous.

Section E- Méthodologie de calcul du maximum applicable pour les ajouts au réseau

Le montant maximal pouvant être assumé par le Transporteur pour des ajouts au réseau visant à répondre aux besoins des services de transport offerts en vertu des Parties II, III et IV des Tarifs et conditions des services de transport est égal à 570 $/kW, multiplié par la nouvelle puissance maximale en kW à transporter sur le réseau. Ce montant est établi selon la méthodologie décrite ci-dessous et il peut être ajusté conformément aux décisions de la Régie.

Supprimé : et

Le montant maximal pouvant être assumé par le Transporteur est obtenu à partir de la valeur actualisée sur vingt (20) ans du tarif point à point pour une livraison annuelle indiqué à l'annexe 10 des présentes, duquel on retranche un montant de 15% pour tenir compte de la valeur actualisée sur vingt (20) ans des coûts d'exploitation et d'entretien des ajouts au réseau effectués, ainsi que les montants applicables pour tenir compte de la Taxe sur le capital et de la Taxe sur les services publics applicables.

Dans le cas du service temporaire d'une durée d'un (1) an et plus, le maximum des coûts assumés par le Transporteur est établi au pro-rata en valeur actualisée de l'engagement du client par rapport à une durée de vingt (20) ans, multiplié par le montant indiqué ci-dessus.

Supprimé : pour l'alimentation d'un client de charge locale du Distributeur