



Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec

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

Les procédures de vérification de la solvabilité employées par le Transporteur sont décrites à l'appendice L.

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.

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

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 SF6 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. Lorsque des coûts additionnels d'infrastructures sont requis 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.

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 aux tableaux ci-dessous. Les montants maximum indiqués aux colonnes (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 aux colonnes (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.

Contribution maximale du Transporteur aux coûts d'un poste de départ autorisée par la Régie à compter du 23 mars 2015

Tension nominale	Centrales de moins de 250 MW		Centrales de 250 MW et plus	
	Centrales n'appartenant pas à Hydro-Québec	Centrales appartenant à Hydro-Québec	Centrales n'appartenant pas à Hydro-Québec	Centrales appartenant à Hydro-Québec
	(1)	(2)	(1)	(2)
Moins de 44 kV	59 \$/kW	51 \$/kW	35 \$/kW	30 \$/kW
Entre 44 et 120 kV	93 \$/kW	81 \$/kW	55 \$/kW	48 \$/kW
Plus de 120 kV	161 \$/kW	140 \$/kW	95 \$/kW	83 \$/kW

Dans le cas d'un parc éolien, une contribution maximale distincte, additionnelle à celle indiquée ci-dessus, s'applique au réseau collecteur jusqu'à concurrence des montants maxima suivants : 185 \$/kW pour les parcs éoliens n'appartenant pas à Hydro-Québec et 161 \$/kW pour les parcs éoliens appartenant à Hydro-Québec, quels que soient la tension à laquelle est raccordé le parc éolien et le palier de puissance du parc éolien. Cette contribution additionnelle s'ajoute au premier montant indiqué à la colonne 1 ou à la colonne 2 selon le cas, pour établir la contribution maximale du Transporteur.

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.

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 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, 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 investissements associés aux projets mis en service 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 604 \$/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.

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 9 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 d'un service d'une durée de moins de vingt (20) ans, 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.

Appendice K

Processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau de transport

Le Transporteur doit mettre en œuvre un processus d'information et d'échanges sur la planification de son réseau avec l'ensemble de sa clientèle. Ce processus a pour objectif de permettre une meilleure compréhension des méthodes utilisées par le Transporteur et d'assurer une plus grande transparence dans l'élaboration de la planification de son réseau.

Le processus d'information et d'échanges doit comprendre des rencontres annuelles dans une démarche d'ouverture et de transparence envers l'ensemble de la clientèle, par l'échange d'information favorisant l'élaboration de solutions compatibles avec le développement optimal du réseau de transport.

Le Transporteur doit faire rapport, une fois par année, à la Régie des rencontres tenues dans le cadre de ce processus.