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

Application pour l'année 2025

Version finale à la suite de la décision D-2025-032

Original : 2025-03-10

HQT-6, Document 4.7
En liasse

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

Décisions D-2025-022 et D-2025-032

Mise à jour : 5 mars 2025

Table des matières

I Clauses communes relatives aux services 11

1 Définitions 11
1.1 Acheteur d'électricité 11
1.2 Affiliée 11
1.3 Agent désigné 11
1.4 Ajouts au réseau 11
1.5 Capacité réservée 11
1.5.1 Catégories d'investissement 11
1.6 Charge en réseau 12
1.7 Charge locale 12
1.8 Client admissible 13
1.9 Client du réseau intégré 13
1.10 Client du service de transport 13
1.11 Clients de charge locale 13
1.12 Comité d'exploitation du réseau 13
1.13 Comité technique 13
1.14 Commission 14
1.15 Conditions du réseau 14
1.16 Convention d'exploitation du réseau 14
1.17 Convention de service 14
1.18 Abrogé 14
1.19 Date du début du service 14
1.20 Délestage de charge 14
1.21 Demande 15
1.22 Demande complète 15
1.23 Demande préconfirmée 15
1.24 Distributeur 15
1.25 Dollar 15
1.26 Entente de raccordement 15
1.27 Étude d'avant-projet 15
1.28 Étude d'impact sur le réseau 15
1.28.1 Exigences techniques de raccordement 15
1.29 Fournisseur 16
1.30 Groupe de transport régional (GTR) 16
1.31 Abrogé 16
1.32 Interruption 16
1.33 OASIS 16
1.34 Part du ratio de charge 16
1.35 Partie I 16
1.36 Partie II 16
1.37 Partie III 16
1.38 Partie IV 17
1.39 Partie V 17
1.40 Parties 17
1.41 Point(s) de livraison 17
1.42 Point(s) de réception 17
1.43 Abrogé 17
1.44 Pratiques usuelles des services publics 17
1.45 Producteur 18
1.45.1 Puissance maximale à transporter 18
1.46 Receveur 18
1.47 Réduction 18
1.48 Régie 18
1.49 Réseau de transport 18

1.50 Ressource en réseau 18
1.51 Ressource du Distributeur 19
1.52 Services complémentaires 19
1.53 Service de transport 19
1.54 Service de transport de point à point 19
1.55 Service de transport en réseau intégré 19
1.56 Service de transport ferme à court terme de point à point 19
1.57 Service de transport ferme à long terme de point à point 20
1.58 Service de transport ferme de point à point 20
1.59 Service de transport non ferme de point à point 20
1.60 Service de transport pour l'alimentation de la charge locale 20
1.61 Tarifs et conditions des services de transport 20
1.62 Transporteur 20
1.63 Vente à un tiers 20
1.63.1 Vente non ferme 20
1.64 Zone de réglage 20
2 Procédures d'attribution initiale et de renouvellement 21
2.1 Abrogé 21
2.2 Priorité de réservation pour les clients existants du service ferme 21
3 Services complémentaires 22
3.1 Service de gestion du réseau 23
3.2 Service de réglage de tension 23
3.3 Service de réglage de fréquence 23
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 24
3.8 Services complémentaires associés à l'alimentation de la charge locale 24
4 Système d'information et de réservation de capacité de transport (OASIS) 24
5 Compétence 25
5.1 Droit applicable 25
5.2 Modification des présentes 25
6 Réciprocité 25
7 Facturation et paiement 26
7.1 Procédure de facturation 26
7.2 Intérêt sur les soldes impayés 26
7.3 Défaut du client 27
8 Comptabilité pour l'utilisation du service de transport par le Producteur et le Distributeur 27
8.1 Revenus de transport 27
8.2 Coûts et revenus des études 27
9 Demandes réglementaires 28
10 Responsabilité 28
10.1 Force majeure 28
10.2 Indemnisation 28
11 Solvabilité 29
12 Procédures de traitement des plaintes 29
12.1 Procédure applicable 29
12.2 Recours aux tribunaux compétents 29
12A Raccordement de centrales au réseau de transport et de distribution 29
12A.1 Entente de raccordement 29
12A.2 Achat de services point à point ou remboursement 30
12A.3 Séquence des études d'impact 32
12A.4 Droit de maintien 32

12A.5 Étude exploratoire 34
12A.6 Clauses communes 35
12B Méthode d'attribution des coûts des projets d'investissement du Transporteur aux différentes catégories d'investissement 35

II Service de transport de point à point 37

Préambule 37
13 Nature du service de transport ferme de point à point 37
13.1 Durée 37
13.2 Priorité de réservation 37
13.3 Utilisation du service de transport ferme par le Producteur et le Distributeur 39
13.4 Conventions de service 39
13.5 Obligations du client du service de transport pour les frais reliés à des ajouts au réseau ou à une nouvelle répartition 39
13.6 Réduction du service de transport ferme 40
13.7 Classification du service de transport ferme 41
13.8 Programmation du service de transport ferme de point à point 42
14 Nature du service de transport non ferme de point à point 43
14.1 Durée 43
14.2 Priorité de réservation 43
14.3 Utilisation du service de transport non ferme de point à point par le Producteur et le Distributeur 44
14.4 Conventions de service 44
14.5 Classification du service de transport non ferme de point à point 44
14.6 Programmation du service de transport non ferme de point à point 45
14.7 Réduction ou interruption du service 46
15 Disponibilité du service 47
15.1 Conditions générales 47
15.2 Détermination de la capacité de transfert disponible 47
15.3 Abrogé 47
15.4 Obligation de fournir un service de transport exigeant l'expansion ou la modification du réseau de transport, une nouvelle répartition ou une réduction conditionnelle 47
15.5 Report du service 49
15.6 Abrogé 49
15.7 Pertes de transport 49
16 Responsabilités du client du service de transport 50
16.1 Conditions à respecter par les clients du service de transport 50
16.2 Responsabilité du client du service de transport pour les ententes avec un tiers 50
17 Procédures pour les arrangements du service de transport ferme de point à point 51
17.1 Demande 51
17.2 Demande complète 51
17.3 Dépôt 52
17.4 Avis de demande inadéquate 53
17.5 Réponse à une demande complète 54
17.6 Conclusion de la convention de service 54
17.7 Prolongation pour le commencement du service 54
18 Procédures pour les arrangements du service de transport non ferme de point à point 55
18.1 Demande 55
18.2 Demande complète 55
18.3 Réservation du service de transport non ferme de point à point 56

18.4 Détermination de la capacité de transfert disponible 56
19 Procédures d'études supplémentaires pour les demandes de service de transport de point à point 57
19.1 Avis de la nécessité d'une étude d'impact sur le réseau 57
19.2 Convention d'étude d'impact sur le réseau et remboursement des coûts 58
19.3 Procédures d'étude d'impact sur le réseau 58
19.4 Procédures d'étude d'avant-projet 60
19.5 Modifications de l'étude d'avant-projet 61
19.6 Diligence dans l'exécution des ajouts au réseau 62
19.7 Service provisoire partiel 62
19.8 Procédures expéditives pour les ajouts au réseau 62
19.9 Non-respect du délai d'exécution des études 63
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 63
20.1 Retards dans la construction des ajouts au réseau 63
20.2 Solutions de rechange aux ajouts au réseau initialement prévus 64
20.3 Obligation de remboursement en cas d'ajouts au réseau non terminés 64
21 Stipulations concernant la construction et les services de transport sur les réseaux d'autres services publics 65
21.1 Responsabilité concernant les additions au réseau de tiers 65
21.2 Coordination des additions au réseau de tiers 65
22 Changements dans les caractéristiques de service 65
22.1 Modifications sur une base non ferme 65
22.2 Modifications sur une base ferme 66
23 Vente ou cession du service de transport 67
23.1 Procédures de cession ou de transfert du service 67
23.2 Limites en matière de cession ou de transfert de service 68
23.3 Information sur la cession ou le transfert de service 68
24 Mesurage et correction du facteur de puissance au(x) point(s) de réception et de livraison 68
24.1 Obligations du client du service de transport 68
24.2 Accès du Transporteur aux données du compteur 69
24.3 Facteur de puissance 69
25 Rémunération du service de transport 69
26 Récupération des coûts non recouvrables 69
27 Rémunération pour les coûts des ajouts au réseau et de la nouvelle répartition 70

III Service de transport en réseau intégré 71

Préambule 71
28 Nature du service de transport en réseau intégré 71
28.1 Étendue du service 71
28.2 Responsabilités du Transporteur 71
28.3 Service de transport en réseau intégré 72
28.4 Service secondaire 72
28.5 Pertes de transport 72
28.6 Restrictions relatives à l'utilisation du service 72
29 Commencement du service 73
29.1 Condition préalable à la réception du service 73
29.2 Procédures de demande 73
29.3 Dispositions techniques à prendre avant le début du service 78
29.4 Installations du client du réseau intégré 78
29.5 Dépôt de la convention de service 78
30 Ressources en réseau 79
30.1 Désignation des ressources en réseau 79

30.2 Désignation de nouvelles ressources en réseau 79
30.3 Suppression des ressources en réseau 80
30.4 Exploitation des ressources en réseau 81
30.5 Obligation de nouvelle répartition du client du réseau intégré 82
30.6 Ententes de transport visant les ressources en réseau non reliées physiquement au réseau du Transporteur 82
30.7 Restrictions visant la désignation de ressources en réseau 82
30.8 Utilisation de la capacité d'interface par le client du réseau intégré 82
30.9 Installations de transport appartenant au client du réseau intégré 83
31 Désignation de la charge en réseau 83
31.1 Charge en réseau 83
31.2 Nouvelles charges en réseau raccordées au réseau du Transporteur 83
31.3 Charge en réseau non reliée physiquement au réseau du Transporteur 84
31.4 Nouveaux points d'interconnexion 84
31.5 Changements dans les demandes de service 84
31.6 Mise à jour annuelle des renseignements sur la charge et les ressources 85
32 Procédures d'études supplémentaires pour les demandes de service de transport en réseau intégré 85
32.1 Avis de la nécessité d'une étude d'impact sur le réseau 85
32.2 Convention d'étude d'impact sur le réseau et remboursement des coûts 86
32.3 Procédures d'étude d'impact sur le réseau 86
32.4 Procédures d'étude d'avant-projet 88
32.5 Non-respect du délai d'exécution des études 89
33 Délestage de charge et réductions 89
33.1 Procédures 89
33.2 Contraintes de transport 89
33.3 Responsabilité des coûts occasionnés pour pallier les contraintes de transport 90
33.4 Réductions des livraisons programmées 90
33.5 Attribution des réductions 90
33.6 Délestage de charge 90
33.7 Fiabilité du système 91
34 Prix et frais 91
34.1 Prix requis mensuel 92
34.2 Détermination de la charge annuelle du client du service de transport en réseau intégré 92
34.3 Détermination de la charge annuelle du réseau de transport du Transporteur 92
34.4 Frais de nouvelle répartition 92
34.5 Récupération des coûts non recouvrables 92
35 Ententes d'exploitation 92
35.1 Exploitation en vertu de la convention d'exploitation du réseau 92
35.2 Convention d'exploitation du réseau 93
35.3 Comité d'exploitation du réseau 94

IV Service de transport pour l'alimentation de la charge locale 95

Préambule 95
36 Nature du service de transport pour l'alimentation de la charge locale 95
36.1 Étendue du service 95
36.2 Responsabilités du Transporteur 95
36.3 Service secondaire 96
36.4 Pertes de transport 96
36.5 Restrictions relatives à l'utilisation du service 96
37 Conditions préalables à la prestation du service par le Transporteur 97
37.1 Information requise annuellement du Distributeur 97

37.2 Installations du Distributeur 99
38 Ressources du Distributeur 100
38.1 Désignation des ressources du Distributeur 100
38.2 Désignation de nouvelles ressources du Distributeur 100
38.3 Suppression des ressources du Distributeur 101
38.4 Changements dans les demandes de service 102
38.5 Exploitation des ressources du Distributeur 103
38.6 Obligation de nouvelle répartition du Distributeur 103
38.7 Ententes de transport visant les ressources non reliées physiquement au réseau du Transporteur 103
38.8 Restrictions visant la désignation de ressources 104
39 Désignation de la charge locale 104
39.1 Charge locale 104
39.2 Nouvelles charges raccordées au réseau du Transporteur 105
39.3 Charge non reliée physiquement au réseau du Transporteur 105
39.4 Mise à jour annuelle des renseignements sur la charge et les ressources 106
40 Procédures d'études supplémentaires pour les demandes de service de transport pour l'alimentation de la charge locale 106
40.1 Avis de la nécessité d'une étude d'impact sur le réseau 106
40.2 Coûts des études d'impact pour alimenter la charge locale 107
40.3 Procédures d'étude d'impact sur le réseau 107
40.4 Réalisation des ajouts au réseau 108
40.5 Appels d'offres du Distributeur pour l'achat d'électricité 108
41 Délestage de charge et réductions 109
41.1 Procédures 109
41.2 Contraintes de transport 109
41.3 Responsabilité des coûts occasionnés pour pallier les contraintes de transport 109
41.4 Réductions des livraisons programmées 110
41.5 Attribution des réductions 110
41.6 Délestage de charge et rejet de production 110
41.7 Fiabilité du système 111
42 Prix et frais 111
42.1 Prix requis mensuel 111
42.2 Récupération des coûts non recouvrables 112
43 Ententes d'exploitation 112
43.1 Exploitation en vertu de la convention d'exploitation du réseau 112
43.2 Convention d'exploitation du réseau 112
43.3 Comité technique 113

V Entrée en vigueur 114

44.1 Remplace le texte antérieur des Tarifs et conditions 114
44.2 Entrée en vigueur des tarifs 114

Annexes

1 Service de gestion du réseau 115
2 Service de réglage de tension 116
3 Service de réglage de fréquence....117
4 Service de compensation d'écart de réception....118
5 Service de compensation d'écart de livraison 122
6 Réserve d'exploitation – Service de maintien de réserve tournante 125
7 Réserve d'exploitation – Service de maintien de réserve arrêtée 126
8 Services complémentaires associés à l'alimentation de la charge locale 127
9 Service de transport ferme à long et à court terme de point à point 129
10 Service de transport non ferme de point à point....130

Appendices

A Formule de convention de service pour le service de transport ferme à long terme de point à point 131
A-1 Formule de convention de service pour la revente, la cession ou le transfert du service de transport de point à point 136
B Formule de convention de service parapluie pour le service de transport ferme ou non ferme de point à point à court terme 140
C Méthodologie pour évaluer la capacité de transfert disponible 142
D Méthodologie pour exécuter une étude d'impact sur le réseau....154
E Index des clients du service de transport de point à point 157
F Convention de service pour le service de transport en réseau intégré 158
G Convention d'exploitation du réseau 162
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 175
I Index des clients du service de transport en réseau intégré 176
J Politique du Transporteur relative aux ajouts au réseau de transport....177
K Processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau de transport 192
L Procédures de vérification de la solvabilité 193

Partie 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 **Affiliée** : Par rapport à une personne morale, société de personnes ou autre entité, toute autre personne morale, société de personnes ou entité qui, directement ou indirectement par l'entremise d'un ou de plusieurs intermédiaires, contrôle la première, est contrôlée par celle-ci ou est soumise avec cette dernière à un contrôle commun.

1.3 **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.

1.4 **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.

1.5 **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).

1.5.1 Catégories d'investissement

Croissance des besoins de la clientèle : Les investissements attribués à la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle » visent à accroître la capacité de service du Transporteur afin de satisfaire les nouveaux besoins de ses clients, en vertu des Parties II, III et IV des présentes, incluant les raccordements de centrale auxquels réfère l'article 12A.

Maintien des actifs : Les investissements attribués à la catégorie « Maintien des actifs » visent à assurer la pérennité du réseau du Transporteur, de façon à maintenir la capacité de service offerte.

Maintien et amélioration de la qualité du service : Les investissements attribués à la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité du service » visent à maintenir ou améliorer la qualité du service rendu par le Transporteur à l'égard de la capacité de service offerte.

Respect des exigences : Les investissements attribués à la catégorie « Respect des exigences » visent à assurer la conformité du réseau de transport aux lois et règlements en vigueur, aux encadrements, aux normes et aux engagements contractuels que le Transporteur est tenu de respecter, dans les domaines de la santé et de la sécurité, de la protection de l'environnement et de la responsabilité sociale, ainsi qu'à répondre à des demandes de modification ou déplacement d'actifs de transport.

1.6 **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.

1.7 **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.

1.8 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.

1.9 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.

1.10 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.

1.11 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.

1.12 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.

1.13 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.

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

1.15 **Conditions du réseau** : Des conditions relevées dans le réseau du Transporteur ou dans un réseau voisin, comme l'encombrement d'un élément de transport, qui pourraient entraîner une réduction du service de transport ferme de point à point à long terme selon l'ordre de priorité établi à l'article 13.6. Ces conditions doivent être spécifiées dans la convention de service du client du service de transport.

1.16 **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 œuvre 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.

1.17 **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.

1.18 **Abrogé**

1.19 **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.

1.20 **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.

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

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

1.23 **Demande préconfirmée** : Une demande qui engage le client admissible à conclure une convention de service dès qu'il est avisé que le Transporteur peut fournir le service de transport demandé.

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

1.25 **Dollar** : La monnaie ayant cours légal au Canada.

1.26 **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.

1.27 **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.

1.28 **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.

1.28.1 **Exigences techniques de raccordement** : Les exigences techniques de raccordement, telles qu'elles sont approuvées de temps à autre par la Régie de l'énergie, selon le cas :

(i) les Exigences techniques de raccordement d'installations de client au réseau de transport d'Hydro-Québec ;

(ii) les Exigences techniques de raccordement de centrales au réseau de transport d'Hydro-Québec ;

(iii) les Limites d'émission de perturbations dans le réseau de transport d'Hydro-Québec.

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

1.30 **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).

1.31 **Abrogé**

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

1.33 **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.

1.34 **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.

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

1.36 **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.

1.37 **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.

1.38 **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.

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

1.40 **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.

1.41 **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.

1.42 **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.

1.43 **Abrogé**

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

pratiques, méthodes ou actes optimaux, mais visent plutôt les pratiques, méthodes ou actes qui sont généralement acceptés dans la région, y compris l'exploitation du réseau de transport principal à l'intérieur des limites de stabilité, des limites de tension et des limites thermiques du réseau électrique et de l'équipement afin d'empêcher que des déclenchements en cascade, une instabilité ou une séparation fortuite du réseau se produisent dans ce réseau à la suite d'une perturbation brusque due notamment à une panne imprévue d'un ou plusieurs éléments du réseau.

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

1.45.1 **Puissance maximale à transporter** : La puissance maximale à transporter prévue à l'article 2 de la section E de l'appendice J.

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

1.47 **Réduction** : Une diminution du service de transport ferme ou non ferme, en réponse à une insuffisance de capacité de transfert résultant des conditions de fiabilité du réseau, ou lorsqu'une interconnexion dont la capacité de transfert est affichée sur OASIS devient indisponible ou limitée.

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

1.49 **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.

1.50 **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, sauf aux fins du partage des réserves.

1.51 **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, sauf aux fins du partage des réserves.

1.52 **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.

1.53 **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.

1.54 **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.

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

1.56 **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.

1.57 **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.

1.58 **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.

1.59 **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.

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

1.61 **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.

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

1.63 **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.

1.63.1 **Vente non ferme** : Aux fins de l'application des articles 30.4 et 38.5, une vente non ferme signifie une vente d'énergie pouvant être interrompue, à la réception ou à la livraison, avec ou sans motif, sans engager la responsabilité de l'acheteur ou du vendeur.

1.64 **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 turbines-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 de cinq ans ou plus sont en droit de continuer d'utiliser le service de transport du Transporteur à l'expiration, à la reconduction ou au renouvellement de leur contrat. Cette priorité de réservation de transport ne dépend pas du fait que le client existant continue à acheter l'électricité du Producteur, ou choisit d'acheter l'électricité d'un autre fournisseur. Si, à la fin de la durée du contrat, le réseau de transport du Transporteur ne peut pas répondre à toutes les demandes de service de transport, le client existant de service ferme doit accepter une durée de contrat au moins égale à la durée de contrat d'une 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 ; ce droit du client existant (ci-après le droit de préemption) est conditionnel à ce que le nouveau contrat ait une durée de cinq ans ou plus. Le client existant du service ferme doit faire savoir au Transporteur s'il exercera son droit de préemption au moins un an avant la date d'expiration de sa convention de service de transport. Cette priorité de réservation de transport pour les clients

existants du service ferme est un droit qui se continue et qui peut être exercé à la fin de tous les contrats fermes de cinq ans ou plus. À moins qu'elles n'aient été révoquées, les conventions de service bénéficiant d'un droit de préemption qui ont été conclues avant la date du 14 juin 2012 ou qui sont associées à une demande de service de transport reçue avant cette date (ci-après les conventions de service en cours) dont le terme expire dans les cinq ans suivant cette date deviendront assujetties aux exigences relatives à la durée de cinq ans et au préavis d'un an à la date de leur première reconduction, à la condition que le client existant ait fait savoir au Transporteur qu'il exercera son droit de préemption au moins 60 jours avant l'expiration de ce terme. À moins qu'elles n'aient été révoquées, les conventions de service en cours dont le terme expire plus de cinq ans suivant la date du 14 juin 2012 seront assujetties à l'exigence relative à la durée de cinq ans et au préavis d'un an.

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) réserve d'exploitation – maintien de réserve tournante et (iv) 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 Transporteur est tenu d'offrir le service de compensation d'écart de réception, dans la mesure où il peut le faire à partir de ses ressources ou des ressources mises à sa disposition, lorsque le service de transport est utilisé pour livrer de l'énergie à partir d'un groupe de production synchronisé avec son réseau de transport. Le client du service de transport qui utilise le service de transport pour livrer de l'énergie à partir d'un groupe de production synchronisé avec le réseau de transport du

Transporteur est tenu d'acquérir le service de compensation d'écart de réception 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. Un client du service de transport qui dépasse sa capacité réservée ferme ou non ferme à un point de réception ou de livraison ou un client admissible qui utilise un service de transport, à un point de réception ou de livraison, qu'il n'a pas réservé est tenu de payer pour tous les services complémentaires énoncés dans la présente section qui ont été fournis par le Transporteur associés au service non réservé. Le client du service de transport ou le client admissible paiera pour les services complémentaires un montant établi en fonction de la quantité de service de transport qu'il a utilisée mais non réservée.

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 3, 6 et 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 transfert disponible, telle qu'affichée sur l'OASIS, soit insuffisante pour répondre à une demande de service de transport, des études supplémentaires peuvent être nécessaires, comme il est prévu aux articles 19 et 32 des présentes.

Les règles de conduite sont énoncées au Code de conduite du Transporteur tel qu'approuvé par la Régie dans ses décisions D-2004-122 et D-2020-174 et aux Normes de conduite de transport telles qu'approuvées par la Régie dans sa décision D-2023-036.

Le Transporteur doit afficher sur le site OASIS et sur son site Web public un lien électronique vers toutes les règles, normes et pratiques (i) qui sont liées aux termes et conditions du service de transport, (ii) qui ne sont pas assujetties à une restriction de droit d'auteur du North American Energy Standards Board (NAESB), et (iii) qui ne figurent pas dans le présent document. Le Transporteur doit afficher sur le site OASIS et sur son site Web public un lien électronique vers le site Web du NAESB, où l'on peut obtenir toutes les règles, normes et pratiques protégées par un droit d'auteur. Le Transporteur doit également afficher sur le site OASIS et sur son site

Web public un lien électronique vers un énoncé du processus qu'il utilisera pour ajouter, supprimer ou modifier les règles, normes et pratiques qui ne figurent pas dans le présent document. Cet énoncé doit indiquer le moyen que le Transporteur entend prendre pour aviser dans un délai raisonnable les clients du service de transport et les clients admissibles des ajouts, suppressions et modifications effectués, de la date à laquelle ils entreront en vigueur et de toute procédure de mise en œuvre supplémentaire qu'il jugera appropriée.

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 entités affiliées. Le client du service de transport qui appartient à un regroupement de réseaux, à un groupe de transport régional, à un organisme de transport régional (OTR), à un exploitant de réseau autonome (ERA) ou à un autre organisme de transport autorisé par la Commission à exploiter des installations de transport, ou qui reçoit un service de transport de ces derniers, accepte aussi de fournir un service de transport comparable aux membres propriétaires d'équipements de transport de ce regroupement de réseaux, de ce groupe de transport régional, de cet OTR, de cet ERA ou de cet autre organisme de transport à des termes et conditions semblables, au moyen des installations qui sont utilisées pour le transport d'électricité dans le commerce inter-États, interprovincial et international et qui sont possédées, contrôlées ou exploitées par le client du service de transport ou par ses entités affiliées. Cette exigence de réciprocité

s'applique aussi à tout client admissible qui possède, contrôle ou exploite des installations de transport et qui utilise un intermédiaire, comme un revendeur d'électricité, pour demander un service de transport conformément aux présentes. Si le client du service de transport ne possède pas, ne contrôle pas, ni n'exploite des installations de transport, il doit inclure dans sa demande une déclaration sous serment d'un de ses dirigeants dûment autorisés ou d'autres représentants selon laquelle la demande ne vise pas à aider un client admissible à se soustraire aux exigences de cette stipulation.

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

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 de raccordement énoncées aux articles 1.28.1 (ii) et 1.28.1 (iii) des présentes.

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) Abrogé en date du 18 décembre 2015

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 19 % pour couvrir les coûts d'exploitation et d'entretien 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 désignée 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

turbines-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.

12B Méthode d'attribution des coûts des projets d'investissement du Transporteur aux différentes catégories d'investissement

Les coûts des projets d'investissement sont attribués aux catégories d'investissement en fonction de leurs objectifs. Le Transporteur utilise les quatre catégories d'investissement suivantes : « Respect des exigences », « Maintien des actifs », « Croissance des besoins de la clientèle » et « Maintien et amélioration de la qualité du service ».

Lorsque chacune des principales composantes d'un projet d'investissement vise à satisfaire un seul objectif, le coût attribué à chaque catégorie d'investissement correspond à la somme des coûts des composantes du projet contribuant à satisfaire l'objectif associé à cette catégorie. Les composantes d'un projet réfèrent aux installations ciblées par le projet. Une composante est qualifiée de principale lorsque celle-ci représente une portion importante des coûts du projet.

Lorsque les principales composantes d'un projet d'investissement contribuent à satisfaire simultanément plusieurs objectifs, le Transporteur attribue une part des coûts du projet à chacune des catégories d'investissement concernées de façon séquentielle dans l'ordre suivant : « Respect des exigences », « Maintien des actifs », « Croissance des besoins de la clientèle », et « Maintien et amélioration de la qualité du service ». Pour établir le coût attribué à chacune des catégories d'investissement retenues pour un tel projet, le Transporteur suit les étapes suivantes :

a) le Transporteur établit le coût de la solution permettant l'atteinte du premier objectif rencontré dans l'ordre séquentiel parmi les objectifs du projet, ce qui permet d'obtenir le coût attribué à la première catégorie d'investissement retenue ;

b) par la suite, le Transporteur établit le coût de la solution permettant l'atteinte des deux premiers objectifs rencontrés dans l'ordre séquentiel ;

c) le coût attribué à la deuxième catégorie d'investissement retenue est obtenu en soustrayant du montant obtenu en b) le montant obtenu en a) ;

d) le cas échéant, le Transporteur établit le coût de la solution permettant l'atteinte des trois premiers objectifs rencontrés dans l'ordre séquentiel ;

e) le coût attribué à la troisième catégorie d'investissement retenue est obtenu en soustrayant du montant obtenu en d) le montant obtenu en b) ;

f) le cas échéant, le Transporteur établit le coût de la solution permettant l'atteinte des quatre objectifs du projet ;

g) le coût attribué à la quatrième catégorie d'investissement retenue est obtenu en soustrayant du montant obtenu en f) le montant obtenu en d).

Le Transporteur associe généralement chaque équipement à une seule et même catégorie d'investissement, en tenant compte des montants établis dans le cadre de l'attribution des coûts aux différentes catégories.

Pour les projets impliquant la catégorie d'investissement « Croissance des besoins de la clientèle », la contribution du client, le cas échéant, découlant des coûts relatifs à cette catégorie d'investissement, est établie conformément aux dispositions de l'appendice J.

Partie 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 transfert 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 demande du service par chaque client du service de transport.

Les réservations pour le service de transport ferme à court terme de point à point sont conditionnelles à la durée de la réservation demandée. Toutefois, les demandes préconfirmées pour un service de transport à court terme de point à point auront priorité sur les demandes soumises antérieurement qui ne sont pas préconfirmées et qui sont d'une durée égale ou inférieure. Parmi les demandes ou les réservations ayant la même durée et, le cas échéant, le même état de préconfirmation (préconfirmée, confirmée ou non confirmée), on accordera la priorité à la demande ou à la réservation du client admissible selon la date et l'heure de la demande ou de la réservation.

Si les demandes dépassent la capacité du réseau de transport, l'alimentation de la charge en réseau et de la charge locale à partir des ressources désignées du client du réseau intégré et du Distributeur auront priorité sur les réservations de service de transport ferme à court terme de point à point et les demandes de service à plus long terme pourront avoir priorité sur les

réservations concurrentes 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 transfert 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 plus long terme avant de perdre sa priorité de réservation. Une demande concurrente de plus long terme pour un service de transport ferme à court terme de point à point sera accordée si le client admissible ayant un droit de préemption ne convient pas d'égaler la demande concurrente dans un délai de 24 heures (ou avant s'il y a lieu pour satisfaire aux délais relatifs à la programmation qui sont énoncés à l'article 13.8) après avoir été avisé par le Transporteur d'une demande concurrente à plus long terme pour un service de transport ferme à court terme de point à point. Lorsqu'une demande de plus longue durée supplante plusieurs réservations de plus courte durée, les réservations de plus courte durée doivent avoir des occasions simultanées d'exercer le droit de préemption. La durée et le temps de réponse serviront à déterminer l'ordre dans lequel les multiples réservations de plus courte durée pourront exercer le droit de préemption. 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. Si le client admissible utilise un service de transport à un point de réception ou de livraison qu'il n'a pas réservé, et qu'il n'a pas signé de convention de service, il sera réputé, aux fins de l'évaluation des frais et pénalités appropriés, avoir conclu la convention de service appropriée. La convention de service doit préciser, le cas échéant, les options de réduction conditionnelle choisies par le client du service de transport. Lorsque la convention de service renferme des options de réduction conditionnelle et qu'elle est assujettie à une réévaluation biennale telle que décrite à l'article 15.4, le Transporteur doit remettre au client du service de transport un avis lui indiquant tout changement apporté aux conditions de réduction dans un délai d'au moins 90 jours avant la date d'application des nouvelles conditions de réduction. Le Transporteur doit en même temps remettre au client du service de transport l'étude de réévaluation ainsi qu'un texte descriptif de cette étude, notamment pour expliquer les raisons pour lesquelles on a modifié le nombre d'heures par année ou les conditions du réseau dans lesquelles peut se produire une réduction conditionnelle.

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 en ayant une nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur, il doit le faire à condition que le client admissible accepte de dédommager le Transporteur, conformément à l'article 27, et qu'il accepte (i) de dédommager le Transporteur pour tout ajout nécessaire au réseau ou (ii) de recevoir le service assujetti à une réévaluation biennale des exigences relatives à une nouvelle répartition effectuée par le Transporteur, conformément à l'article 15.4.

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. Le service de transport ferme à long terme de point à point assujetti aux conditions décrites à l'article 15.4 doit être réduit avec le service secondaire lorsque les conditions s'appliquent ; autrement, il doit être réduit sur une base proportionnelle avec un autre service de transport ferme. 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 turbines-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 turbines-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 transfert 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 transfert 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 et les programmes intrahoraires (pouvant varier toutes les quinze minutes durant l'heure de service) 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 et des programmes intrahoraires 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 transfert qui excède ce qui est nécessaire pour un service fiable aux clients de charge locale, aux clients du réseau intégré et aux autres clients du service de transport qui utilisent un service de transport ferme à court et à long terme de point à point. Une plus grande priorité sera attribuée d'abord aux demandes ou aux réservations ayant une plus grande durée de service et ensuite aux demandes préconfirmées. 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 turbines-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 turbines-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 et les programmes intrahoraires (pouvant varier toutes les quinze minutes durant l'heure de service) 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 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 et des programmes intrahoraires 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 pour des clients du réseau intégré ou du service de transport pour l'alimentation de la charge locale à partir de ressources non désignées ou (4) le service de transport pour le service de transport ferme de point à point durant les périodes de réduction conditionnelle tel que décrit à l'article 15.4. 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 transfert disponible : Une description de la méthodologie spécifique suivie par le Transporteur pour évaluer la capacité de transfert 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 transfert 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, une nouvelle répartition ou une réduction conditionnelle :

(a) Si le Transporteur établit qu'il ne peut pas répondre favorablement à une demande complète visant un service de transport de point à point à cause de l'insuffisance de capacité sur son réseau de transport, le Transporteur agira avec diligence pour étendre ou modifier son réseau de transport

afin de fournir le service de transport réclamé, à condition que le client du service de transport accepte de payer les coûts s'y rapportant au Transporteur, conformément aux conditions de l'article 27. Le Transporteur se conformera aux pratiques usuelles des services publics pour décider de la nécessité d'ajouts au réseau et en ce qui concerne la conception et la construction de ces installations. L'obligation vise seulement les installations que le Transporteur est en droit d'étendre ou de modifier.

(b) Si le Transporteur établit qu'il ne peut pas répondre favorablement à une demande complète visant un service de transport ferme à long terme de point à point à cause de l'insuffisance de capacité sur son réseau de transport, il agira avec diligence dès réception d'une demande écrite du client du service de transport pour déterminer si une nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur est réalisable tenant compte des conditions énoncées ci-après et, dans les cas qui le permettent, assurera une nouvelle répartition de ces ressources, jusqu'à ce (i) que les ajouts au réseau soient terminés pour le client du service de transport, (ii) qu'il établisse à l'aide d'une réévaluation biennale qu'il ne peut plus assurer une nouvelle répartition en toute fiabilité ou (iii) que le client du service de transport mette fin au service parce que la réévaluation a entraîné des changements dans la nouvelle répartition. Dans les cas qui permettent une nouvelle répartition, le Transporteur ne peut refuser déraisonnablement d'effectuer lui-même une nouvelle répartition ou de permettre au client du service de transport de prendre des dispositions pour qu'une nouvelle répartition soit effectuée à partir des ressources d'un tiers. Le Transporteur n'est tenu d'effectuer une nouvelle répartition qu'aux conditions suivantes : (i) les ressources sont disponibles à cette fin pour la durée du service demandé ; (ii) le client a obtenu le consentement du propriétaire de la (les) ressource(s) en cause ; (iii) le Transporteur a déterminé que la nouvelle répartition est techniquement faisable et n'est pas susceptible de compromettre la fiabilité et la stabilité du réseau ; (iv) sauf dans les cas prévus à l'article 19.7, la répartition permet de fournir la totalité du

service demandé sans effectuer d'ajouts au réseau ; et (v) le client accepte de dédommager le Transporteur conformément à l'article 27.

(c) Si le Transporteur établit qu'il ne peut pas répondre favorablement à une demande complète visant un service de transport ferme à long terme de point à point à cause de l'insuffisance de capacité sur son réseau de transport, suite à une demande écrite du client du service de transport, il offrira le service de transport ferme avec la condition qu'il pourra réduire le service avant de réduire un autre service de transport ferme pendant un nombre déterminé d'heures par année ou dans certaines conditions du réseau. Si le client du service de transport accepte le service, le Transporteur agira avec diligence pour assurer le service jusqu'à ce (i) que les ajouts au réseau soient terminés pour le client du service de transport, (ii) qu'il établisse à l'aide d'une réévaluation biennale qu'il ne peut plus assurer ce service en toute fiabilité ou (iii) que le client du service de transport mette fin au service parce que la réévaluation a entraîné une augmentation du nombre d'heures par année de réduction conditionnelle ou un changement des conditions du réseau pouvant entraîner une réduction du service.

(d) Au moment où le Transporteur informe le client du service de transport de la nécessité de réaliser une étude d'impact, il offrira également au client la possibilité d'étudier les options de service de transport ferme conditionnel et de nouvelle répartition de la production.

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 ferme 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 à la Direction – Affaires réglementaires et services de transport d'électricité, Complexe Desjardins, Tour Est, 15e étage, C. P. 10000, succ. 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 et le numéro de téléphone 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 aux Normes de conduite de transport et 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 ;

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

(ix) une déclaration indiquant que, si le client admissible soumet une demande préconfirmée, il signera une convention de service dès qu'il sera avisé que le Transporteur peut fournir le service de transport demandé.

Le Transporteur traitera ces renseignements conformément aux Normes de conduite de transport et 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 transfert 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, sous réserve des conditions de disponibilité, 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 dans un délai d'au plus 15 jours après avoir avisé le Transporteur de son intention de prolonger le commencement du service. 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 et le numéro de téléphone 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 aux Normes de conduite de transport et au Code de conduite du Transporteur.

(viii) une déclaration indiquant que, si le client admissible soumet une demande préconfirmée, il signera une convention de service dès qu'il aura été avisé que le Transporteur peut fournir le service de transport demandé.

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 transfert disponible : Après réception d'une proposition de programme, le Transporteur décidera, sur une base non discriminatoire, de la capacité de transfert 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. À ce moment, le Transporteur offrira également au client la possibilité d'étudier les options de service de transport ferme conditionnel et de nouvelle répartition de la production.

Une fois informé, le client admissible doit aviser en temps opportun le Transporteur s'il décide d'intégrer la nouvelle répartition ou la réduction conditionnelle à l'étude d'impact sur le réseau. S'il envoie son avis avant la soumission de la convention d'étude d'impact sur le réseau, le client admissible peut éviter les coûts associés à l'étude de ces options. Le 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 (1) toutes les contraintes du réseau de façon spécifique pour chaque élément de transport ; (2) lorsque

requis par le client admissible, les options concernant une nouvelle répartition, y compris les coûts estimés d'une nouvelle répartition qui sont à la connaissance du Transporteur ; (3) lorsque requis par le client admissible, les options concernant une réduction conditionnelle, y compris le nombre d'heures par année et les conditions du réseau dans lesquelles peut se produire une réduction conditionnelle ; et (4) les ajouts supplémentaires au réseau qui sont requis afin de fournir le service exigé. Lorsqu'un client demande l'étude des options concernant une nouvelle répartition, l'étude d'impact sur le réseau doit (1) identifier toutes les ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur qui peuvent contribuer à alléger considérablement les contraintes du réseau et servir à une nouvelle répartition conformément à l'article 15.4 et (2) fournir une mesure de l'impact de chaque telle ressource sur les contraintes du réseau. Si le Transporteur est en possession de renseignements indiquant que des ressources à l'extérieur de sa zone de réglage pourraient pallier les contraintes du réseau, il doit les identifier dans son étude d'impact sur le réseau. Advenant que le Transporteur ne puisse terminer l'étude d'impact sur le réseau dans ce délai, il doit en aviser le client admissible ainsi que donner une date approximative d'achèvement et expliquer les raisons pour lesquelles un délai additionnel est nécessaire afin de terminer les études exigées. Une copie de l'étude d'impact sur le réseau terminée et des documents de travail y afférents doit être mise à la disposition du client admissible dès que l'étude d'impact sur le réseau est terminée. Le Transporteur fera preuve de la même diligence pour exécuter l'étude d'impact sur le réseau pour un client admissible que pour exécuter ses propres études. Le Transporteur doit, dès l'achèvement de l'étude d'impact sur le réseau, aviser le client admissible si le réseau de transport sera adéquat pour accepter la demande de service, en tout ou en partie, ou si aucuns frais ne devront vraisemblablement être engagés pour des ajouts au réseau. Pour qu'une demande demeure une demande complète, dans les quarante-cinq (45) jours de la réception de l'étude d'impact sur le réseau, le client admissible doit soit signer une convention de service, soit confirmer son intention de signer une convention d'avant-projet dans les meilleurs délais possibles ou soit, dans le cas d'un raccordement de centrale, indiquer lequel des engagements prévus à l'article 12A s'applique à son projet et, selon le cas, confirmer par écrit son intention de

signer une convention d'avant-projet ou une Entente de raccordement de centrale dans les meilleurs délais possibles, sous peine de voir la demande réputée résiliée et retirée. Avant l'expiration du délai 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.

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 transfert 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.

19.9 Non-respect du délai d'exécution des études : En vertu des articles 19.3 et 19.4, le Transporteur est tenu d'agir avec diligence pour terminer dans le délai convenu l'étude d'impact sur le réseau et les études d'avant-projet.

(i) Le Transporteur est tenu de remettre un avis à la Régie si plus de 20 pour 100 des études d'impact sur le réseau et des études d'avant-projet qu'il a menées pour le compte de parties autres que des entités affiliées durant deux trimestres civils consécutifs n'ont pas été terminées dans le délai convenu. Cet avis doit être remis à la Régie dans un délai d'au plus trente (30) jours après la fin du trimestre civil rendant nécessaire l'émission de cet avis.

(ii) Pour les fins du calcul de la proportion des études d'impact sur le réseau et des études d'avant-projet menées pour le compte de parties autres que des entités affiliées qui n'ont pas été terminées avant la fin du délai convenu, le Transporteur doit prendre en compte toutes les études d'impact sur le réseau et les études d'avant-projet menées pour le compte de parties autres que des entités affiliées qui ont été terminées durant le trimestre civil. Pour obtenir le pourcentage, il doit diviser le nombre des études terminées dans le délai convenu par le nombre total d'études terminées. Le Transporteur peut fournir une explication avec l'avis qu'il remet à la Régie s'il croit que des circonstances atténuantes l'ont empêché de respecter le délai d'exécution des études.

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 le plus élevé des montants suivants : (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 plafonné au coût d'expansion du Transporteur. Le cessionnaire doit conclure avec le Transporteur une convention de service régissant une nouvelle cession de service de transport avant la date de début du service faisant l'objet de la nouvelle cession. Le Transporteur facturera le revendeur, le cas échéant, selon les tarifs fixés dans la convention de service qu'il a conclue avec celui-ci ou dans le programme correspondant sur le site OASIS, et portera au crédit du revendeur le prix indiqué dans la convention de service conclue entre le cessionnaire et le Transporteur ou dans le programme correspondant sur le site OASIS ; toutefois, ce crédit sera annulé en cas de non-paiement de la part du cessionnaire. 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. 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 le Transporteur et le revendeur 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, toutes les ventes et les cessions de capacité doivent être effectuées par l'entremise du site OASIS du Transporteur, ou affichées sur celui-ci, au plus tard à la date de début du service faisant l'objet de la nouvelle cession, et elles sont assujetties à l'article 23.1. Les revendeurs peuvent également se servir du site OASIS du Transporteur pour afficher la capacité de transfert 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 afférant conformément à l'appendice J des présentes. Dès qu'une étude d'impact sur le réseau exécutée par le Transporteur met en évidence des contraintes de capacité qui peuvent, sujet aux conditions prévues à l'article 15.4, être solutionnées grâce à une nouvelle répartition des ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur, 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.

Partie 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 transfert 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. Le service secondaire n'exigera pas la présentation d'une demande de service de transport en réseau intégré en vertu des présentes. Toutefois, toutes les autres exigences prévues à la Partie III des présentes (sauf celles qui sont liées aux tarifs de transport) s'appliqueront au service secondaire. 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. Advenant le cas où un client du réseau intégré utilise le service de transport en réseau intégré ou le service secondaire prévu à l'article 28.4 pour faciliter une vente de gros de ressources qui ne serviront pas à alimenter sa charge en réseau intégré, les dispositions de l'article 13.7 d) s'appliqueront.

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 et le numéro de téléphone de la partie qui demande le service ;

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

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

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

(v) une description des ressources en réseau (actuelles et prévues sur 10 ans). Cette description doit inclure pour chaque ressource en réseau :

- la taille du groupe et la puissance provenant de ce groupe qui doit être désignée en tant que ressource en réseau, ainsi que toute centrale pouvant servir à alimenter une ressource en réseau
- la puissance réactive (production et absorption) de tous les alternateurs
- les restrictions d'exploitation

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

Cette description doit inclure pour chaque ressource hors réseau :

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

– le niveau d'exploitation normal du groupe

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

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

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

• les données sur l'écoulement de puissance et la stabilité, comme les composantes actives et réactives de la charge, les lignes, les transformateurs, les condensateurs et inductances shunt et le type de charge, y compris la capacité nominale normale et d'urgence de tous les équipements de transport dans un format d'écoulement de puissance compatible avec celui utilisé par le Transporteur

• les restrictions d'exploitation nécessaires à la fiabilité

• les instructions d'exploitation employées par les exploitants du réseau

• les restrictions contractuelles ou les engagements relatifs à l'utilisation du réseau de transport du client admissible, sauf les charges et ressources en réseau du client admissible

• la localisation des ressources en réseau décrites au point (v) ci-dessus

• des prévisions sur 10 ans des ajouts au réseau

• des cartes du réseau de transport comprenant les ajouts au réseau proposés

• les capacités nominales thermiques des interconnexions entre la zone de réglage du client admissible et les autres zones de contrôle ;

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

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

À moins que les parties ne conviennent de délais différents, le Transporteur doit accuser réception de la demande dans les dix (10) jours suivant sa réception. Cet accusé de réception doit inclure une date à laquelle une réponse, y compris une convention de service, sera transmise au client admissible. Si une demande ne répond pas aux exigences formulées au présent article, le Transporteur doit en aviser le client admissible qui demande le service dans les quinze (15) jours suivant la réception de la demande et préciser les motifs de ce défaut. Dans la mesure du possible, le Transporteur tentera de corriger les insuffisances de la demande par des communications informelles avec le client admissible. Si ces efforts n'aboutissent pas, le Transporteur retournera la demande sans que le client admissible perde pour autant le droit de présenter une demande nouvelle ou révisée qui soit entièrement conforme aux exigences du présent article. Le client admissible se verra attribuer une nouvelle priorité conforme à la date de la demande nouvelle ou révisée. Le Transporteur traitera ces renseignements conformément aux Normes de conduite de transport et 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'exploitation et à l'entretien 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 de raccordement énoncées à l'article 1.28.1 des présentes. Pour le raccordement d'une centrale au réseau de distribution, le client du réseau intégré respecte les exigences techniques de raccordement énoncées à l'article 1.28.1 (ii) des présentes, dans la mesure prévue dans ces dernières. Enfin, l'impact des charges ou des centrales raccordées au réseau de distribution doit permettre de maintenir la qualité de la tension d'alimentation fournie par le réseau de transport d'Hydro-Québec, de la même façon que les *Limites d'émission de perturbations dans le réseau de transport d'Hydro-Québec* énoncées à l'article 1.28.1 (iii).

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, sauf aux fins de remplir ses obligations en vertu d'un programme de partage des réserves. 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 au moyen d'une demande de modification du service dans le cadre d'une demande prévue à l'article 29 et le Transporteur affiche cette nouvelle désignation sur son site OASIS. Dans le cas d'une ressource utilisant un chemin affiché sur le site OASIS du Transporteur, la désignation d'une nouvelle ressource en réseau doit être faite par l'entremise de ce site par le client du service en réseau intégré. Cette demande doit comprendre une déclaration attestant que la nouvelle ressource en réseau satisfait aux conditions suivantes : (1) le client du réseau intégré possède la ressource, ou s'est engagé à acheter la production pour les quantités approuvées par la Régie, ou conformément à un contrat signé ou s'est engagé à acheter la production lorsque la signature d'un contrat est conditionnelle à la disponibilité du service de transport prévu à la Partie III des présentes ; (2) les ressources en réseau n'incluent aucune des ressources, ou partie des ressources, qui font l'objet d'un engagement pour une vente à un tiers d'une charge non désignée ou qui ne peuvent autrement servir à alimenter la charge en réseau du client du réseau intégré sur une base non interruptible, sauf aux fins de remplir ses obligations en

vertu d'un programme de partage des réserves. La demande du client du réseau intégré sera considérée inadéquate si elle ne comprend pas cette déclaration, et le Transporteur prendra alors les mesures relatives aux demandes inadéquates qui sont énoncées à l'article 29.2 des présentes.

30.3 Suppression des ressources en réseau : Le client du réseau intégré peut mettre fin à tout moment à la désignation de tout ou partie d'une ressource de production en tant que ressource en réseau, mais il doit en aviser le Transporteur par écrit dès qu'il lui est raisonnablement possible de le faire. Dans le cas d'une ressource utilisant un chemin affiché sur le site OASIS du Transporteur, il doit le faire par l'entremise de ce site au plus tard à l'expiration du délai de programmation du service de transport ferme pour la période de suppression. Dans le cas d'une ressource n'utilisant pas un chemin affiché sur OASIS, l'information indiquée ci-dessous sera affichée sur le site OASIS par le Transporteur. Les suppressions de ressources en réseau doivent indiquer si elles visent une suppression indéfinie ou temporaire. Une suppression indéfinie de ressources en réseau doit spécifier la date et l'heure de l'entrée en vigueur de la suppression ainsi que l'identité et la capacité des ressources ou de la partie des ressources qui doivent être supprimées indéfiniment. Une suppression temporaire de ressources en réseau doit comprendre les renseignements suivants :

(i) date et heure d'entrée en vigueur de la suppression temporaire ;

(ii) date et heure d'entrée en vigueur du rétablissement de la désignation, après la période de suppression temporaire ;

(iii) identité et capacité des ressources ou de la partie des ressources devant être supprimées temporairement ;

(iv) description des ressources et attestation du rétablissement de leur désignation, après la période de suppression temporaire, conformément à l'article 30.2 ; et

(v) identification des demandes de service de transport connexes devant être évaluées en même temps que la suppression temporaire, afin que ces demandes de service puissent être examinées. L'évaluation des demandes de service de transport connexes doit prendre en compte la

suppression des ressources en réseau visées en (iii) ainsi que toutes les demandes de service de transport concurrentes ayant une priorité supérieure. Advenant le rejet des demandes de service de transport connexes, le client du réseau intégré sera réputé ne pas avoir supprimé de ressources.

Dans le cadre d'une suppression temporaire, le client du réseau intégré peut seulement rétablir la désignation d'une ressource, ou d'une partie de ressource, qui était initialement désignée. La désignation d'une ressource différente et/ou d'une ressource dont la capacité a été augmentée seront considérées inadéquates et le Transporteur prendra alors les mesures relatives aux demandes inadéquates qui sont énoncées à l'article 29.2 des présentes.

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 ventes non fermes réalisées en vertu d'un service de transport sous la Partie II des présentes, plus les pertes, plus les ventes de puissance réalisées dans le cadre d'un programme de partage des réserves, plus les ventes pouvant être interrompues sans pénalité afin d'alimenter des charges désignées du réseau intégré. Cette restriction ne s'appliquera pas aux changements apportés à l'exploitation des ressources en réseau d'un client du service de transport à la demande du Transporteur pour répondre à une urgence ou à une autre condition imprévue qui pourrait compromettre ou altérer la fiabilité du réseau de transport. Pour toutes les ressources en réseau qui ne sont pas reliées physiquement au réseau de transport du Transporteur, le client du réseau intégré ne peut programmer une livraison d'énergie qui dépasse la capacité de ces ressources, tel qu'il est stipulé dans la demande du client du réseau intégré en vertu de l'article 29, sauf si le client du réseau intégré peut assurer cette livraison à l'intérieur du réseau de transport du Transporteur en obtenant un service de transport de point à point ou en utilisant un service secondaire en vertu de l'article 28.4. Si le programme d'un client du réseau intégré au point de livraison pour une ressource en réseau qui n'est pas reliée physiquement au réseau de transport du

Transporteur dépasse la capacité désignée pour cette ressource, à l'exclusion de l'énergie livrée au moyen d'un service secondaire ou d'un service de transport de point à point, les dispositions de l'article 13.7 d) s'appliqueront.

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 la ressource, ou s'est engagé à acheter la production pour les quantités approuvées par la Régie, ou 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 aux plans ou 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 ajoutées par le client du réseau intégré après la date du début du service en vertu de la Partie III des présentes, le client du réseau intégré recevra un crédit pour ces installations de transport ajoutées si ces installations sont intégrées à l'exploitation des installations du Transporteur ; toutefois, les installations de transport du client du réseau intégré sont présumées intégrées si ces dernières, si elles appartenaient au Transporteur, pouvaient être incluses dans les revenus requis annuels de celui-ci indiqués à l'appendice H des présentes. Le mode de calcul du crédit en vertu du présent article 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 : (1) toutes les contraintes du réseau de façon spécifique pour chaque élément de transport ; (2) lorsque requis par le client admissible, les options concernant une nouvelle répartition, y compris les coûts estimés d'une nouvelle répartition qui sont à la connaissance du Transporteur ; (3) lorsque requis par le client admissible, les options concernant l'installation de dispositifs automatiques de réduction du service ; et (4) les ajouts supplémentaires au réseau qui sont requis pour

fournir le service exigé. Lorsqu'un client demande l'étude des options concernant une nouvelle répartition, l'étude d'impact sur le réseau doit : (1) identifier toutes les ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur qui peuvent contribuer à alléger considérablement les contraintes du réseau et servir à une nouvelle répartition conformément à l'article 15.4 ; et (2) fournir une mesure de l'impact de chaque telle ressource sur les contraintes du réseau. Si le Transporteur est en possession de renseignements indiquant que des ressources à l'extérieur de sa zone de réglage pourraient pallier les contraintes du réseau, il doit les identifier dans son étude d'impact sur le réseau. Advenant que le Transporteur ne puisse terminer l'étude d'impact sur le réseau 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 dès que l'étude d'impact sur le réseau est terminée. Le Transporteur fera preuve de la même diligence pour exécuter l'étude d'impact sur le réseau pour un client admissible que pour exécuter ses propres études. Le Transporteur doit, dès l'achèvement de l'étude d'impact sur le réseau, aviser le client admissible si le réseau de transport sera adéquat pour accepter la demande de service, en tout ou en partie, ou si aucuns frais ne devront vraisemblablement être engagés pour des ajouts au réseau. Pour qu'une demande demeure une demande complète, dans les quarante-cinq (45) jours de la réception de l'étude d'impact sur le réseau, le client admissible doit signer une convention de service, ou amender la convention de service en vigueur, sous peine de voir la demande réputée résiliée et retirée. Avant l'expiration du délai de quarante-cinq (45) jours indiqué ci-dessus, le client admissible peut toutefois demander une extension de celui-ci jusqu'à un maximum de trois cent soixante-cinq (365) jours, s'il ne peut respecter ce délai de quarante-cinq (45) en raison de délais dus à la délivrance d'une autorisation gouvernementale nécessaire à la réalisation de son projet et s'il a démontré par écrit au Transporteur qu'il effectue toutes les démarches raisonnablement nécessaires à l'obtention d'une telle autorisation.

L'extension ainsi obtenue sera prise en compte pour établir la date de service prévue.

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 applicables 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.

32.5 **Non-respect du délai d'exécution des études** : L'article 19.9 définit les exigences liées au non-respect du délai pour l'exécution fondée sur la diligence raisonnable des études d'impact sur le réseau et des études d'avant-projet prévues à la Partie II des présentes. Ces exigences s'appliquent également au service prévu à la Partie III des présentes.

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 œuvre 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 œuvre 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 œuvre 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 œuvre 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 de la North American Electric Reliability Corporation (NERC) et du Northeast Power Coordinating Council (NPCC), (ii) soit satisfaire aux exigences de sa zone de réglage, y compris tous les services complémentaires nécessaires, en passant un contrat à cet égard avec le Transporteur, (iii) soit satisfaire aux exigences de sa zone de réglage, y compris tous les services complémentaires nécessaires, en passant un contrat à cet égard avec une autre entité, conformément aux pratiques usuelles des services publics, qui satisfasse aux exigences du NERC et du NPCC. Le Transporteur ne peut refuser déraisonnablement d'accepter des ententes contractuelles avec une autre

entité à l'égard des services complémentaires. La convention d'exploitation du réseau est jointe en appendice G.

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.

Partie 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 8 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 transfert 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. Toutes les autres exigences prévues à la Partie IV des présentes (sauf celles qui sont liées aux tarifs de transport) s'appliquent au service secondaire. 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. Advenant le cas où le Distributeur utilise le service de transport d'alimentation de la charge locale ou le service secondaire prévu à l'article 36.3 pour faciliter une vente de gros de ressources qui ne serviront pas à alimenter une charge locale, les dispositions de l'article 13.7 d) s'appliqueront.

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 œuvre 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). Cette description doit inclure pour chaque ressource en réseau :

- 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 ;

Cette description doit inclure pour chaque ressource hors réseau :

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

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

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

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

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

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'exploitation et à l'entretien 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 installations de client de charge locale raccordées au réseau de transport respectent les exigences techniques de raccordement énoncées aux articles 1.28.1 (i) et 1.28.1 (iii) des présentes.

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, sauf aux fins de remplir ses obligations en vertu d'un programme de partage des réserves. Les centrales pouvant servir à alimenter la charge locale du Distributeur en date du 1er janvier 2001 font partie des ressources désignées 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 et le Transporteur affiche cette nouvelle désignation sur son site OASIS. Dans le cas d'une ressource utilisant un chemin affiché sur le site OASIS du Transporteur, la désignation d'une nouvelle ressource du Distributeur doit être faite par l'entremise de ce site par le Distributeur. La nouvelle désignation doit comprendre une déclaration attestant : (1) qu'à l'exception d'une ressource pouvant servir à la livraison de l'électricité patrimoniale, le Distributeur possède la ressource, s'est engagé à acheter la production pour les quantités approuvées par la Régie, ou conformément à un contrat signé, ou s'est engagé à acheter la production lorsque la signature d'un contrat est conditionnelle à la disponibilité du service de transport prévu à la Partie IV des présentes ; (2) que les ressources du Distributeur n'incluent aucune des ressources, ou

partie des ressources, qui font l'objet d'un engagement pour une vente à un tiers d'une charge non désignée ou qui ne peuvent autrement servir à alimenter la charge locale du Distributeur sur une base non interruptible, sauf aux fins de remplir ses obligations en vertu d'un programme de partage des réserves. La nouvelle désignation sera considérée inadéquate si elle ne comprend pas cette déclaration et le Transporteur prendra alors les mesures relatives aux demandes inadéquates qui sont énoncées à l'article 29.2 des présentes.

Une Entente de raccordement conclue entre le Transporteur et tout propriétaire d'une nouvelle ressource désignée ou d'une nouvelle centrale pouvant alimenter une ressource désignée par le Distributeur est requise avant que le Transporteur puisse procéder aux ajouts au réseau requis pour intégrer cette nouvelle ressource.

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. Dans le cas d'une ressource utilisant un chemin affiché sur le site OASIS du Transporteur, le Distributeur doit le faire par l'entremise de ce site au plus tard à l'expiration du délai de programmation du service de transport ferme pour la période de suppression. Dans le cas d'une ressource n'utilisant pas un chemin affiché sur le site OASIS, l'information ci-dessous sera affichée sur le site OASIS par le Transporteur. Les suppressions de ressources du Distributeur doivent indiquer si elles visent une suppression indéfinie ou temporaire. Une suppression indéfinie de ressources du Distributeur doit spécifier la date et l'heure de l'entrée en vigueur de la suppression ainsi que l'identité et la capacité des ressources ou de la partie des ressources qui doivent être supprimées indéfiniment. Une suppression temporaire de ressources du Distributeur doit comprendre les renseignements suivants :

(i) date et heure d'entrée en vigueur de la suppression temporaire ;

(ii) date et heure d'entrée en vigueur du rétablissement de la désignation, après la période de suppression temporaire ;

(iii) identité et capacité des ressources ou de la partie des ressources devant être supprimées temporairement ;

(iv) description des ressources et attestation du rétablissement de leur désignation, après la période de suppression temporaire, conformément à l'article 38.2 ; et

(v) identification des demandes de service de transport ou des désignations de ressources connexes devant être évaluées en même temps que la suppression temporaire afin que ces demandes de service ou désignations de ressources puissent être examinées. L'évaluation des demandes de service de transport connexes ou désignations de ressources connexes doit prendre en compte la suppression des ressources du Distributeur visées en (iii) ainsi que toutes les demandes de service de transport concurrentes ayant une priorité supérieure. Advenant le rejet des demandes de service de transport ou désignations de ressources connexes, le Distributeur sera réputé ne pas avoir supprimé de ressources.

Dans le cadre d'une suppression temporaire, le Distributeur peut seulement rétablir la désignation d'une ressource, ou d'une partie de celle-ci, qui était initialement désignée. La désignation d'une ressource différente et/ou d'une ressource dont la capacité a été augmentée seront considérées inadéquates et le Transporteur prendra alors les mesures relatives aux demandes inadéquates qui sont énoncées à l'article 29.2 des présentes.

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 exploiter ses ressources désignées situées dans la zone de réglage du Transporteur de manière à ce que la production de ces installations dépasse sa charge locale plus les ventes non fermes réalisées en vertu d'un service de transport sous la Partie II des présentes, plus les pertes, plus les ventes de puissance réalisées dans le cadre d'un programme de partage des réserves, plus les ventes pouvant être interrompues sans pénalité afin d'alimenter la charge locale du Distributeur. Cette restriction ne s'appliquera pas aux changements apportés à l'exploitation des ressources du Distributeur à la demande du Transporteur pour répondre à une urgence ou à une autre condition imprévue qui pourrait compromettre ou altérer la fiabilité du réseau de transport. Pour toutes les ressources du Distributeur qui ne sont pas reliées physiquement au réseau de transport du Transporteur, le Distributeur ne peut programmer une livraison d'énergie qui dépasse la capacité de ces ressources, sauf s'il peut assurer cette livraison à l'intérieur du réseau de transport du Transporteur en obtenant un service de transport de point à point ou en utilisant un service secondaire en vertu de l'article 36.3. Si le programme du Distributeur au point de livraison pour une ressource du Distributeur qui n'est pas reliée physiquement au réseau de transport du Transporteur dépasse la capacité désignée pour cette ressource, à l'exclusion de l'énergie livrée au moyen d'un service secondaire ou d'un service de transport de point à point, les dispositions de l'article 13.7 d) s'appliqueront.

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 transfert, 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 : À l'exception des ressources pouvant servir à la livraison de l'électricité patrimoniale, le Distributeur doit démontrer qu'il possède la ressource, ou s'est engagé à acheter la production pour les quantités approuvées par la Régie, ou conformément à un contrat signé afin de désigner une ressource de production en tant que ressource du Distributeur. Cependant, le Distributeur peut aussi établir que la signature d'un contrat est conditionnelle à la disponibilité du service de transport prévu à 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 transfert, 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 : (1) toutes les contraintes du réseau de façon spécifique pour chaque élément de transport ; (2) lorsque requis par le Distributeur, les options concernant une nouvelle répartition, y compris les coûts estimés d'une nouvelle répartition qui sont à la connaissance du Transporteur ; (3) lorsque requis par le Distributeur, les options concernant l'installation de dispositifs automatiques de réduction du service ; et (4) les ajouts supplémentaires au réseau qui sont requis pour fournir le service exigé. Lorsque le Distributeur demande l'étude des options concernant une nouvelle répartition, l'étude d'impact sur le réseau doit : (1) identifier toutes les ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur qui peuvent contribuer à alléger considérablement les contraintes du réseau et servir à une nouvelle répartition, conformément à l'article 15.4 ; et (2) fournir une mesure de l'impact de chaque telle ressource sur les contraintes du réseau. Si le Transporteur est en possession de renseignements lui indiquant que des ressources à l'extérieur de sa zone de réglage pourraient pallier les contraintes du réseau, il doit les identifier dans son étude d'impact sur le réseau. 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 dès que l'étude d'impact sur le réseau est

terminée. 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 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 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 œuvre 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 œuvre 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 œuvre 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 œuvre 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.*

Partie 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 dans ses décisions D-2022-053, D-2022-063, D-2022-148 et D-2024-134.

44.2 Entrée en vigueur des tarifs : Le présent texte des *Tarifs et conditions des services de transport* entre en vigueur le 5 mars 2025, à l'exception des articles 15.7 et 28.5, ainsi que des annexes 1 à 3, 6, 7, 9 et 10, et de l'appendice H, qui entrent en vigueur le 1er janvier 2025.

Conformément aux décisions D-2015-209, D-2016-190 et D-2017-102, l'article 12A.2 i) est abrogé en date du 18 décembre 2015 sauf à l'égard des conventions de service sources de droits acquis du Producteur, et pour lesquelles l'article 12A.2(i) continue de s'appliquer et de produire ses effets de droit. L'exercice de ces droits acquis est assujetti au régime réglementaire prévu à l'article 12A.2 des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec alors en vigueur.

Les annexes 4 et 5 approuvées par les décisions D-2021-008 et D-2021-021 entrent en vigueur le 1er avril 2021 et demeurent applicables jusqu'à leur remplacement.

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

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

Livraison annuelle : 0,30 $/kW-an pour chaque kW réservé

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

Livraison hebdomadaire : 5,77 $/MW-semaine pour chaque MW réservé

Livraison quotidienne – service ferme : 1,15 $/MW-jour pour chaque MW réservé

Livraison quotidienne – service non ferme : 0,82 $/MW-jour pour chaque MW réservé

Livraison horaire : 0,03 $/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). On assure le service de réglage de fréquence 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) ainsi qu'en recourant à des ressources autres que la production qui peuvent assurer ce service 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 : 0,30 $/kW-an pour chaque kW réservé

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

Livraison hebdomadaire : 5,77 $/MW-semaine pour chaque MW réservé

Livraison quotidienne – service ferme : 1,15 $/MW-jour pour chaque MW réservé

Livraison quotidienne – service non ferme : 0,82 $/MW-jour pour chaque MW réservé

Livraison horaire : 0,03 $/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 la production d'un groupe turbine-alternateur synchronisé avec le réseau de transport du Transporteur et la production programmée à partir de ce groupe turbine-alternateur vers (1) une autre zone de réglage ou (2) une charge située dans la zone de réglage du Transporteur pendant une heure. Le Transporteur est tenu d'offrir le service de compensation d'écart de réception, dans la mesure où il peut le faire à partir de ses ressources ou des ressources mises à sa disposition, lorsque le service de transport est utilisé pour livrer de l'énergie à partir d'un groupe turbine-alternateur synchronisé avec son réseau de transport. Le client du service de transport doit acheter ce service auprès du Transporteur ou conclure des ententes de rechange comparables, qui peuvent comprendre l'utilisation de ressources autres que la production pouvant assurer ce service, afin de remplir son obligation de fournir un service de compensation d'écart de réception. Le Transporteur peut imposer à un client du service de transport une pénalité pour des écarts de réception en vertu de la présente annexe ou pour des écarts de livraison en vertu de l'annexe 5 dans le cas des écarts se produisant au cours de la même heure, mais pas pour les deux types d'écarts sauf si ces écarts ont un effet combiné aggravant plutôt que compensatoire.

Les modalités de la présente annexe ne s'appliquent pas au groupe turbine-alternateur synchronisé au réseau du Transporteur situé hors de la zone de réglage de ce dernier si le coordonnateur de la fiabilité au Québec et le coordonnateur de la fiabilité de la zone de réglage dans laquelle est situé ce groupe turbine-alternateur ont convenu de garantir le respect des programmes.

Les frais du service de compensation d'écart de réception sont établis en fonction des tranches d'écart suivantes : (i) frais pour les écarts de réception horaires de +/- 1,5 % (minimum de 2 MW) par rapport à la transaction programmée (tranche 1), applicables sur une base mensuelle au solde net de ces écarts survenus à la suite d'une ou de plusieurs transactions programmées du client du service de transport, devant être réglés à la fin de chaque mois au moyen d'un paiement correspondant à 100 % du prix incrémentiel mensuel ou 100 % du prix décrémentiel mensuel, (ii) frais pour les écarts de réception

horaires de plus de +/- 1,5 à 7,5 % (ou de plus de 2 à 10 MW) par rapport à la transaction programmée (tranche 2), applicables sur une base horaire à tout écart de réception qui survient à la suite d'une ou de plusieurs transactions programmées du client du service de transport, devant être réglés à la fin de chaque mois au moyen d'un paiement correspondant à 105 % du prix incrémentiel ou à 95 % du prix décrémentiel, et (iii) frais pour les écarts de réception horaires de plus de +/- 7,5 % (ou de plus de 10 MW) par rapport à la transaction programmée (tranche 3), applicables sur une base horaire à tout écart de réception qui survient à la suite d'une ou de plusieurs transactions programmées du client du service de transport, devant être réglés au moyen d'un paiement correspondant à 120 % du prix incrémentiel ou à 80 % du prix décrémentiel.

Nonobstant ce qui précède, advenant qu'au cours d'une année civile le volume combiné en valeur absolue des écarts de réception horaires positifs et négatifs des tranches 2 et 3 excède 10 GWh, les frais du service de compensation d'écart de réception seront réglés à la fin de chaque mois pour le restant de l'année : (1) au moyen d'un paiement correspondant à 115 % du prix incrémentiel ou à 85 % du prix décrémentiel pour la tranche 2, et (2) au moyen d'un paiement correspondant à 130 % du prix incrémentiel ou à 70 % du prix décrémentiel pour la tranche 3.

Une ressource intermittente sera exemptée des frais de la tranche 3 et paiera les frais applicables à la tranche 2 pour tous les écarts dépassant ceux de la tranche 1. Pour les fins de la présente annexe, une ressource intermittente est un groupe de production d'électricité qui ne peut faire l'objet d'une répartition, qui ne peut emmagasiner sa source de carburant et qui, par conséquent, ne peut réagir aux variations de la charge du réseau ni aux contraintes liées à la sécurité du transport.

Malgré ce qui précède, les écarts par rapport aux transactions programmées qui surviennent à la suite de directives émises par le Transporteur ne doivent pas être facturés en fonction des tranches mentionnées précédemment ; les montants résultants seront plutôt réglés à la fin du mois au moyen d'un paiement correspondant à 100 % du prix incrémentiel ou du prix décrémentiel. Ces directives peuvent être liées notamment à la correction d'une baisse de fréquence, à la réponse à un événement associé au partage des réserves ou à une modification de la production pour alléger la congestion.

Pour les fins de la présente annexe, le prix incrémentiel horaire et le prix décrémentiel horaire sont établis comme suit, le tout converti en dollars canadiens au taux de change quotidien tel qu'établi par la Banque du Canada :

(1) Prix incrémentiel horaire : ce prix est égal au prix horaire le plus élevé à chaque heure entre les trois (3) marchés suivants : (1) New York : prix du marché temps réel du NYISO (Zone M) (« Prix incrémentiel horaire NY ») ; (2) Nouvelle-Angleterre : prix du marché temps réel de la Phase II de l'ISO-NE (Sandy Pond) (« Prix incrémentiel horaire NA ») ; et (3) Ontario : prix du marché horaire de l'IESO (Outaouais) (« Prix incrémentiel horaire ONT »).

(2) Prix décrémentiel horaire : ce prix est égal au prix horaire le plus bas à chaque heure entre les trois (3) marchés suivants : (1) New York : prix du marché temps réel du NYISO (Zone M) (« Prix décrémentiel horaire NY ») ; (2) Nouvelle-Angleterre : prix du marché temps réel de la Phase II de l'ISO-NE (Sandy Pond) (« Prix décrémentiel horaire NA ») ; et (3) Ontario : prix du marché horaire de l'IESO (Outaouais) (« Prix décrémentiel horaire ONT »).

Également pour les fins de la présente annexe, le prix incrémentiel mensuel et le prix décrémentiel mensuel pour les compensations de la tranche 1 sont établis comme suit, le tout converti en dollars canadiens au taux de change quotidien tel qu'établi par la Banque du Canada :

(1) Prix incrémentiel mensuel : ce prix est égal au prix mensuel le plus élevé entre les trois (3) marchés suivants : (1) New York : moyenne mensuelle des prix du marché temps réel du NYISO (Zone M) (« Prix incrémentiel mensuel NY »), (2) Nouvelle-Angleterre : moyenne mensuelle des prix du marché temps réel de la Phase II de l'ISO-NE (Sandy Pond) (« Prix incrémentiel mensuel NA ») ; et (3) Ontario : moyenne mensuelle des prix du marché horaire de l'IESO (Outaouais) (« Prix incrémentiel mensuel ONT »).

(2) Prix décrémentiel mensuel : ce prix est égal au prix mensuel le plus bas entre les trois (3) marchés suivants : (1) New York : moyenne mensuelle des prix du marché temps réel du NYISO (Zone M) (« Prix décrémentiel mensuel NY »), (2) Nouvelle-Angleterre : moyenne mensuelle des prix du marché temps réel de la Phase II de l'ISO-NE (Sandy Pond) (« Prix décrémentiel mensuel NA ») ; et (3) Ontario : moyenne mensuelle des prix du marché horaire de l'IESO (Outaouais) (« Prix décrémentiel mensuel ONT »).

Dans tous les cas, le prix incrémentiel s'applique au montant payé par le client lorsque les quantités d'électricité reçues par le Transporteur sont inférieures aux quantités

programmées par le client et le prix décrémentiel s'applique au montant payé par le Transporteur lorsque les quantités d'électricité reçues du client sont supérieures aux quantités programmées par celui-ci. Aux fins de la présente annexe 4, tout prix de marché négatif est présumé égal à 0,00 $/MWh.

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 à une charge située dans la zone de réglage du Transporteur 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 du service de transport doit acheter ce service auprès du Transporteur ou conclure des ententes de rechange comparables, qui peuvent comprendre l'utilisation de ressources autres que la production pouvant assurer ce service, afin de remplir son obligation de fournir un service de compensation d'écart de livraison. Le Transporteur peut imposer à un client du service de transport une pénalité pour des écarts de livraison en vertu de la présente annexe ou pour des écarts de réception en vertu de l'annexe 4 dans le cas des écarts se produisant au cours de la même heure, mais pas pour les deux types d'écarts sauf si ces écarts ont un effet combiné aggravant plutôt que compensatoire.

Les frais du service de compensation d'écart de livraison sont établis en fonction des tranches d'écart suivantes : (i) frais pour les écarts de livraison horaires de +/- 1,5 % (minimum de 2 MW) par rapport à la transaction programmée (tranche 1), applicables sur une base mensuelle au solde net de ces écarts, survenus à la suite d'une ou de plusieurs transactions programmées du client du service de transport, devant être réglés à la fin de chaque mois au moyen d'un paiement correspondant à 100 % du prix incrémentiel mensuel ou 100 % du prix décrémentiel mensuel, (ii) frais pour les écarts de livraison horaires de plus de +/- 1,5 à 7,5 % (ou de plus de 2 à 10 MW) par rapport à la transaction programmée (tranche 2), applicables sur une base horaire à tout écart de livraison qui survient à la suite d'une ou de plusieurs transactions programmées du client du service de transport, devant être réglés à la fin de chaque mois au moyen d'un paiement correspondant à 105 % du prix incrémentiel ou à 95 % du prix décrémentiel, et (iii) frais pour les écarts de livraison horaires de plus de +/- 7,5 % (ou de plus de 10 MW) par rapport à la transaction programmée (tranche 3), applicables sur une base horaire à tout écart de livraison qui survient à la suite d'une ou de plusieurs transactions programmées du client du service de transport, devant être réglés à la fin de chaque mois au moyen d'un paiement correspondant à 120 % du prix incrémentiel ou à 80 % du prix décrémentiel.

Nonobstant ce qui précède, advenant qu'au cours d'une année civile le volume combiné en valeur absolue des écarts de livraison horaires positifs et négatifs des tranches 2 et 3 excède 10 GWh, les frais du service de compensation d'écart de livraison seront réglés à la fin de chaque mois pour le reste de l'année : (1) au moyen d'un paiement correspondant à 115 % du prix incrémentiel ou à 85 % du prix décrémentiel pour la tranche 2, et (2) au moyen d'un paiement correspondant à 130 % du prix incrémentiel ou à 70 % du prix décrémentiel pour la tranche 3.

Pour les fins de la présente annexe, le prix incrémentiel horaire et le prix décrémentiel horaire sont établis comme suit, le tout converti en dollars canadiens au taux de change quotidien tel qu'établi par la Banque du Canada :

(1) Prix incrémentiel horaire : ce prix est égal au prix horaire le plus élevé à chaque heure entre les trois (3) marchés suivants : (1) New York : prix du marché temps réel du NYISO (Zone M) (« Prix incrémentiel horaire NY ») ; (2) Nouvelle-Angleterre : prix du marché temps réel de la Phase II de l'ISO-NE (Sandy Pond) (« Prix incrémentiel horaire NA ») ; et (3) Ontario : prix du marché horaire de l'IESO (Outaouais) (« Prix incrémentiel horaire ONT »).

(2) Prix décrémentiel horaire : ce prix est égal au prix horaire le plus bas à chaque heure entre les trois (3) marchés suivants : (1) New York : prix du marché temps réel du NYISO (Zone M) (« Prix décrémentiel horaire NY ») ; (2) Nouvelle-Angleterre : prix du marché temps réel de l'ISO-NE (Sandy Pond) (« Prix décrémentiel horaire NA ») ; et (3) Ontario : prix du marché horaire de l'IESO (Outaouais) (« Prix décrémentiel horaire ONT »).

Également pour les fins de la présente annexe, le prix incrémentiel mensuel et le prix décrémentiel mensuel pour les compensations de la tranche 1 sont établis comme suit, le tout converti en dollars canadiens au taux de change quotidien tel qu'établi par la Banque du Canada :

(1) Prix incrémentiel mensuel : ce prix est égal au prix mensuel le plus élevé entre les trois (3) marchés suivants : (1) New York : moyenne mensuelle des prix du marché temps réel du NYISO (Zone M) (« Prix incrémentiel mensuel NY ») ; (2) Nouvelle-Angleterre : moyenne mensuelle des prix du marché temps réel de la Phase II de l'ISO-NE (Sandy Pond) (« Prix incrémentiel mensuel NA ») ;

et (3) Ontario : moyenne mensuelle des prix du marché horaire de l'IESO (Outaouais) (« Prix incrémentiel mensuel ONT »).

(2) Prix décrémentiel mensuel : ce prix est égal au prix mensuel le plus bas entre les trois (3) marchés suivants : (1) New York : moyenne mensuelle des prix du marché temps réel du NYISO (Zone M) (« Prix décrémentiel mensuel NY ») ; (2) Nouvelle-Angleterre : moyenne mensuelle des prix du marché temps réel de la Phase II de l'ISO-NE (Sandy Pond) (« Prix décrémentiel mensuel NA ») ; et (3) Ontario : moyenne mensuelle des prix du marché horaire de l'IESO (Outaouais) (« Prix décrémentiel mensuel ONT »).

Dans tous les cas, le prix incrémentiel s'applique au montant payé par le client lorsque les quantités d'électricité reçues par le Transporteur sont inférieures aux quantités livrées par celui-ci, majorées des pertes de transport au taux prévu à l'article 15.7 et le prix décrémentiel s'applique au montant payé par le Transporteur lorsque les quantités d'électricité reçues du client sont supérieures aux quantités livrées par le Transporteur, majorées des pertes de transport au taux prévu à l'article 15.7. Aux fins de la présente annexe 5, tout prix de marché négatif est présumé égal à 0,00 $/MWh.

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 peut être fourni par les groupes turbines-alternateurs distribués sur le réseau et qui sont exploités en-deçà de la puissance maximale, ainsi que par les ressources autres que la production qui peuvent assurer ce service. 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 : 1,12 $/kW-an pour chaque kW réservé

Livraison mensuelle : 0,09 $/kW-mois pour chaque kW réservé

Livraison hebdomadaire : 21,54 $/MW-semaine pour chaque MW réservé

Livraison quotidienne – service ferme : 4,31 $/MW-jour pour chaque MW réservé

Livraison quotidienne – service non ferme : 3,07 $/MW-jour pour chaque MW réservé

Livraison horaire : 0,13 $/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 court délai. Le service de maintien de réserve arrêtée peut être fourni par les groupes turbines-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, ou par les ressources autres que la production qui peuvent assurer ce service. 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 : 0,56 $/kW-an pour chaque kW réservé

Livraison mensuelle : 0,05 $/kW-mois pour chaque kW réservé

Livraison hebdomadaire : 10,77 $/MW-semaine pour chaque MW réservé

Livraison quotidienne – service ferme: 2,15 $/MW-jour pour chaque MW réservé

Livraison quotidienne – service non ferme: 1,53 $/MW-jour pour chaque MW réservé

Livraison horaire : 0,06 $/MW-heure pour chaque MW réservé.

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-	Régulation de fréquence primaire	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 ou de tout autre moyen	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 78,10 $/kW de capacité réservée par année.

2) Livraison mensuelle : 6,51 $/kW de capacité réservée par mois.

3) Livraison hebdomadaire : 1,50 $/kW de capacité réservée par semaine.

4) Livraison quotidienne : 0,30 $/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 : 6,51 $/kW de capacité réservée par mois.

2) Livraison hebdomadaire : 1,50 $/kW de capacité réservée par semaine.

3) Livraison quotidienne : 0,21 $/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 : 8,92 $/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

I.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 :

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

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

Appendice A-1

Formule de convention de service pour la revente, la cession ou le transfert du service de transport de point à point

1.0 La présente convention de service, en date du _____, est conclue entre_____ (le Transporteur), et _____ (le cessionnaire).

2.0 Le Transporteur a établi que le cessionnaire est un client admissible aux termes des Tarifs et conditions des services de transport en vertu desquels ont été initialement obtenus les droits de service de transport devant être transférés.

3.0 Les termes et conditions de la transaction conclue dans le cadre de la présente convention de service seront assujettis aux termes et conditions de la Partie II des Tarifs et conditions des services de transport du Transporteur, à l'exception des termes et conditions négociées par le revendeur de la capacité de transport cédée (en vertu de l'article 23.1 des Tarifs et conditions des services de transport) et par le cessionnaire, et devront comprendre : les dates de début et de fin du contrat, la quantité de puissance ou d'énergie cédée ainsi que les points de réception et de livraison. Les changements demandés par le cessionnaire quant aux points de réception et de livraison du revendeur seront assujettis aux dispositions de l'article 23.2 des Tarifs et conditions des services de transport.

4.0 Le Transporteur portera au crédit du revendeur le prix indiqué dans la convention de service du cessionnaire ou dans le programme correspondant sur le site OASIS.

5.0 Les avis et demandes que s'adressent les parties relativement à la présente convention de service doivent être remis au représentant de la partie destinataire, comme il est indiqué ci-dessous.

Le Transporteur :

_____

_____

Le cessionnaire :

_____

_____

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

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

Le Transporteur :

Par : _____ _____ _____

Nom Titre Date

Le cessionnaire :

Par : _____ _____ _____

Nom Titre Date

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

I.0 Durée de la transaction :

Date du début : _____

Date de la fin : _____

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

_____

3.0 Point(s) de réception : _____

Fournisseur : _____

4.0 Point(s) de livraison : _____

Receveur : _____

5.0 Quantité maximale de puissance cédée : _____

_____

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

_____

_____

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

_____

_____

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

8.1 Prix de transport : _____

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

8.3 Prix des services complémentaires : _____

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

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

11.0 Nom du revendeur de la capacité de transport cédée : _____

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 transfert disponible

Le Transporteur offre les services de transport de point à point sur ses interconnexions avec les réseaux voisins. Le site OASIS du Transporteur affiche les données relatives aux capacités de transfert des interconnexions pour des périodes futures données. Chacune des interconnexions y est indiquée comme un chemin relié au point HQT qui représente l'ensemble des points de réception sur le réseau du Transporteur, sauf les interconnexions elles-mêmes.

Les lignes directrices et les principes suivants sont suivis pour évaluer la capacité de transfert disponible ("Available Transfer Capability" – ATC) :

(a) les pratiques usuelles des services publics ;

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

(c) les critères et directives applicables du Transporteur.

La capacité de transfert disponible est la portion de la capacité de transfert totale ("Total Transfer Capability" – TTC) qui n'est pas utilisée après avoir tenu compte de la marge de fiabilité du réseau ("Transmission Reliability Margin" – TRM) et des exigences pour :

(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 de service de transport acceptées.

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

La capacité de transfert ferme offerte par le Transporteur pour les horizons annuel et mensuel comprend une provision de 5 % de la durée pour tenir compte de l'entretien

planifié des équipements et d'autres évènements prévus pouvant occasionnellement réduire l'offre de capacité de transfert ferme.

La capacité de transfert ferme offerte par le Transporteur pour les horizons hebdomadaire et journalier est prévue être disponible à chacune des heures de l'horizon considéré.

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

Horizon exploitation et planification

$$ATC_F = TTC - ETC_F - CBM - TRM + PBR_F + CF_F$$

$$ATC_{NF} = TTC - ETC_F - ETC_{NF} - CBM_S - TRM_U + PBR_{NF} + CF_{NF}$$

$$ETC_F = QCRD + NITS_F + GF_F + PTP_F + ROR_F + OS_F$$

$$ETC_{NF} = NITS_{NF} + GF_{NF} + PTP_{NF} + OS_{NF}$$

Horizon programmation

$$ATC_F = TTC - ETC_F - CBM - TRM + PBR_F + CF_F$$

$$ATC_{NF} = TTC - ETC_F - ETC_{NF} - CBM_S - TRM_U + PBR_{NF} + PBNS + CF_{NF}$$

$$ETC_F = QCRD + NITS_F + GF_F + PTP_F + OS_F$$

$$ETC_{NF} = NITS_{NF} + GF_{NF} + PTP_{NF} + OS_{NF}$$

Où :

ATC_F : "Available Transfer Capability" ferme
Capacité de transfert disponible ferme.

ATC_{NF} : "Available Transfer Capability" non ferme
Capacité de transfert disponible non ferme.

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

ETC_F : "Existing Transmission Commitments" fermes
Engagements de transport fermes confirmés tels que définis à la section 3b.

ETC_{NF} : "Existing Transmission Commitments" non fermes
Engagements de transport non fermes confirmés tels que définis à la section 3b.

CBM : "Capacity Benefit Margin"
Marge de partage de capacité telle que définie dans la section 3e. Le Transporteur n'utilise pas de CBM dans le calcul des capacités de transfert disponibles (cette valeur est nulle pour tous les horizons).

CBM_S : "Capacity Benefit Margin"scheduled
Marge de partage de capacité programmée telle que définie dans la section 3e. Le Transporteur n'utilise pas de CBM dans le calcul des capacités de transfert disponibles (cette valeur est nulle pour tous les horizons).

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

TRM_U : "Transmission Reliability Margin" unreleased
Marge de fiabilité de transport non libérée telle que définie à la section 3d.

PBR_F : "Postbacks – Redirects" fermes
Capacités réoffertes fermes. Variations de l'ATC_F dues à une portion de la PTP_F déplacée par un client vers un autre chemin et réofferte en capacité ferme sur le chemin d'origine.

PBR_{NF} : "Postbacks – Redirects" non fermes
Capacités réoffertes non fermes. Variations de l'ATC_{NF} dues à une portion de la PTP_F déplacée par un client vers un autre chemin et réofferte en capacité non ferme sur le chemin d'origine.

CF_F : "Counterflows" fermes
Écoulements inverses fermes. Variations de l'ATC_F dues aux capacités fermes réservées sur le (les) chemin(s) inverse(s) impliqués. Le Transporteur n'utilise pas de CF_F dans le calcul des capacités de transfert disponibles fermes (cette valeur est nulle dans le calcul de l'ATC_F pour tous les horizons).

CF_{NF} : "Counterflows" non fermes
Écoulements inverses non fermes. Variations de l'ATC_{NF} dues aux capacités fermes réservées sur le (les) chemin(s) inverse(s) impliqués.

PBNS : "Postbacks – Non Scheduled"
Capacités réoffertes non programmées. Variations de l'ATC_{NF} due à une portion de l'ETC_F non programmée réofferte en capacité non ferme.

QCRD : "Québec Ressource Désignée"
Capacité de ressource inscrite sur le site OASIS et désignée par le Distributeur pour alimenter la charge locale du Québec.

$NITS_F$: "Network Integration Service" ferme
Capacité ferme réservée pour le service en réseau intégré.

$NITS_{NF}$: "Network Integration Service" non ferme
Capacité non ferme réservée pour le service en réseau intégré.

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

PTP_{NF} : "Point To Point" non ferme
Capacité non ferme réservée pour les services de transport point à point confirmés.

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

GF_F : "Grandfathered" ferme
Capacité ferme réservée en vertu de droits acquis.

GF_{NF} : "Grandfathered" non ferme
Capacité non ferme réservée en vertu de droits acquis.

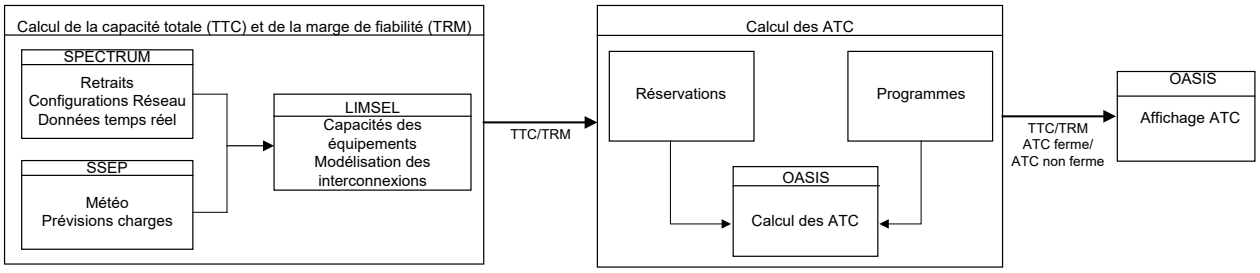
OS_F : "Other Services" fermes
Capacité ferme réservée en vertu d'autres types de services de transport.

OS_{NF} : "Other Services" non fermes
Capacité non ferme réservée ou inscrite en vertu d'autres types de services de transport. Inclut les services $QCRND_{Distributeur}$ et $QCRND_{Producteur}$.

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

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

2. Étapes de calcul de la capacité de transfert



3. Composantes de la capacité de transfert

a. Capacité de transfert totale (TTC) :

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

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

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

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

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

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

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

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

Pour les dix prochains jours, la prévision des besoins québécois horaires en puissance est établie à partir d'une combinaison de modèles qui

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

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

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

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

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

- Capacités de transfert des réseaux d'interconnexion :

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

contraintes de basse tension d'exploitation à certains postes internes ou par des contraintes de stabilité des centrales internes.

- Caractéristiques électriques des équipements d'interconnexion :

  Les équipements du réseau du Transporteur sont conçus pour être utilisés en respectant des caractéristiques électriques et mécaniques précises. En particulier, les capacités thermiques des équipements d'interconnexion varient en fonction de la température de l'air ambiant. Pour la majorité des équipements d'interconnexion, une augmentation de la température cause une diminution de leur capacité.

- Retrait des équipements pour l'entretien des installations :

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

- Charges raccordées aux réseaux d'interconnexion :

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

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

- Production raccordée aux réseaux d'interconnexion :

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

  Pour certaines interconnexions, le transfert d'énergie est réalisé par le transfert de groupes turbines-alternateurs d'un réseau à l'autre.

Dans ce cas, la capacité de transfert considère la puissance installée des groupes turbines-alternateurs transférés, mais ne considère pas la production effectivement disponible de sorte que la TTC calculée pour une période donnée peut être supérieure à la production pouvant être transférée pendant cette période.

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

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

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

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

  Le déclenchement d'une interconnexion exploitée en mode réception est équivalent à une perte de production sur le réseau du Transporteur et engendre une diminution de la fréquence. Afin de sauvegarder l'intégrité du réseau du Transporteur, la quantité de production (MW) pouvant être déclenchée suite à un événement de

simple incidence est limitée par l'opérateur du réseau. Cette limite appelée PPPC varie en fonction de la quantité de production synchronisée au réseau du Transporteur. Plus la production synchronisée est élevée, plus la limite PPPC est élevée. Généralement, la production synchronisée au réseau augmente avec les livraisons, diminue avec les réceptions et suit l'évolution de la charge. C'est à faible charge et en réception maximale que la limite PPPC est la plus contraignante. La TTC en réception établie par le Transporteur pour chaque interconnexion tient compte de la limite PPPC.

- Chemins concourants :

  Certaines portions du réseau du Transporteur peuvent alimenter plusieurs interconnexions. La capacité de transfert sur ces portions de réseau peut être inférieure à la somme des capacités individuelles de transfert de chacune de ces interconnexions. Les services de transport engagés sur de tels chemins concourants sont intégrés dans le calcul de l'ATC.

- Capacité simultanée de réception :

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

b. Engagements de transport confirmés (ETC) :

i) L'ETC est la quantité totale de puissance qui est déjà réservée sur un chemin, sur une base ferme ou non ferme, à laquelle s'ajoutent les capacités requises pour l'alimentation de la charge locale qui sont inscrites sur OASIS.

ii) Comme le Transporteur offre les services de transport sur ses interconnexions avec les réseaux voisins, l'ETC reliée aux besoins de la

charge locale y est représentée directement par des inscriptions QCRD et QCRND.

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

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

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

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

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

d. Marge de fiabilité de transport (TRM) :

i) Définition de la TRM

La TRM quantifie l'incertitude associé au calcul des capacités de transfert anticipées. Cette incertitude est due à la variabilité de certains paramètres qui influencent le calcul de la TTC. Ces facteurs sont la charge en réseau, la production interne au réseau d'interconnexion et la quantité de production synchronisée à l'ensemble du réseau. Sur certaines interconnexions, la TRM comprend également des aléas pour

la défaillance inopinée d'équipements de transport et une réserve pour tenir compte de modifications aux configurations de réseau qui pourraient être requises en fonction des demandes de service de transport.

ii) Méthodologie de calcul de la TRM

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

La TRM_U est la marge de fiabilité de transport qui n'a pas été libérée en vue de la vente (non libérée) à titre de capacité non ferme.

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

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

iv) Conditions d'utilisation de la TRM

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

e. Marge de partage de capacité ("Capacity Benefit Margin" – CBM)

La CBM est une capacité de transfert ferme en importation qui est réservée afin de disposer d'une capacité d'importation en situation d'urgence. La CBM_S est la capacité qui a été programmée. Actuellement, le Transporteur n'utilise pas de CBM dans le calcul des capacités de transfert disponibles (cette valeur est nulle pour tous les horizons).

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 transfert 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

I.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 entités 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 manœuvre 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 œuvre 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 œuvre 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 de raccordement énoncées aux articles 1.28.1 (ii) et 1.28.1 (iii) des présentes. 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 de raccordement énoncées aux articles 1.28.1 (ii) et 1.28.1 (iii) des présentes.

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, lorsque leurs installations sont raccordées au réseau de transport, doivent se conformer aux exigences techniques de raccordement énoncées à l'article 1.28.1 des présentes. Pour les centrales raccordées au réseau de distribution, ceux-ci doivent se conformer aux exigences techniques de raccordement énoncées à l'article 1.28.1 (ii) des présentes, dans la mesure prévue dans ces dernières. Enfin, l'impact des charges ou des centrales raccordées au réseau de distribution doit permettre de maintenir la qualité de la tension d'alimentation fournie par le réseau de transport d'Hydro-Québec, de la même façon que les *Limites d'émission de perturbations dans le réseau de transport d'Hydro-Québec* énoncées à l'article 1.28.1 (iii).

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 3 143 212 600 $.

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 du présent 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 19 % pour tenir compte de la valeur actualisée sur vingt (20) ans des coûts d'exploitation et d'entretien associés à ce montant additionnel et majoré également selon les taux des taxes applicables, sera indiqué de façon estimative à la convention de service ou dans l'Entente de raccordement 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. Le montant additionnel réel encouru par le Transporteur sera payable par le requérant selon les modalités décrites à l'article 2 ci-dessous, pour un projet d'ajouts au réseau réalisé à la demande d'un client du service de transport en vertu de la Partie II ou de la Partie III des présentes, ou selon les modalités décrites à l'article 3 de la section C du présent appendice pour les projets d'ajouts au réseau réalisés en vertu de la Partie IV des présentes.

1. Partage des coûts des ajouts entre différents clients du service de transport

Lorsque le Transporteur détermine que certains ou la totalité des ajouts au réseau requis pour satisfaire les besoins de différents clients du réseau de transport sur

une base individuelle ont avantage à être remplacés par une solution technique commune, il attribue à chacun des clients concernés, selon l'ordonnancement chronologique de l'expression de leurs besoins, une part des coûts de la solution technique commune sur la base des coûts des ajouts au réseau qui auraient été requis pour satisfaire leurs besoins sur une base individuelle.

Dans le cas où une solution technique commune répond à la fois à des besoins de croissance de la charge locale et à une demande de service de transport de point à point, les besoins de croissance de la charge locale sont considérés s'être manifestés en premier, sauf lorsqu'il s'agit du devancement d'un projet de croissance de la charge locale, ou le cas de clients du Distributeur raccordés directement au réseau de transport.

2. Modalités d'établissement de la contribution du client du service de transport point à point, en vertu de la Partie II des présentes et du client du service de transport en réseau intégré, en vertu de la Partie III des présentes

Dans le cas d'ajouts au réseau comportant une seule date de mise en service, la contribution établie en fonction des coûts estimés sera réclamée au client par le Transporteur dans les 90 jours suivant la mise en service du projet. Le cas échéant, tout écart entre la contribution réelle et la contribution estimée sera réglé selon les coûts réels.

Lors d'ajouts au réseau comportant plusieurs dates de mises en service échelonnées dans le temps, l'approche suivante sera appliquée :

(a) un montant maximal pour les ajouts au réseau sera déterminé distinctement pour chaque mise en service partielle, sur la base de la quantité de MW associée à cette mise en service ;

(b) le montant ainsi calculé sera ensuite comparé à la valeur de la mise en service correspondante :

(i) si le montant maximal est inférieur à la valeur de la mise en service, le versement d'une contribution égale à la différence entre cette valeur et ce montant sera exigible ;

(ii) si le montant maximal est supérieur à la valeur de la mise en service, le solde positif dégagé sera ajouté au montant maximal calculé aux fins de

l'établissement de la contribution du client, le cas échéant, lors de la ou des mises en service suivantes ;

(c) aucune contribution subséquente ne sera exigée lorsque la contribution totale estimée, liée au projet, sera atteinte ;

(d) lorsqu'exigible, toute contribution devra être versée au plus tard le 31 décembre de l'année où la mise en service qui y est associée a été réalisée ;

(e) tout écart entre la contribution totale réelle et la contribution totale estimée sera réglé après la mise en service finale selon les coûts réels.

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 turbines-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 turbines-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 19 % des coûts encourus pour le poste de départ, afin de tenir compte de la valeur actualisée des coûts 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 19 %, puisque dans ce cas, les coûts 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 5 mars 2025

	Centrales de moins de 250 MW		Centrales de 250 MW et plus	
Tension nominale	Centrales n'appartenant pas à Hydro-Québec (1)	Centrales appartenant à Hydro-Québec (2)	Centrales n'appartenant pas à Hydro-Québec (1)	Centrales appartenant à Hydro-Québec (2)
Moins de 44 kV	90 $/kW	76 $/kW	36 $/kW	30 $/kW
Entre 44 et 120 kV	143 $/kW	120 $/kW	57 $/kW	48 $/kW
Plus de 120 kV	244 $/kW	205 $/kW	99 $/kW	83 $/kW

Dans le cas d'un parc éolien, une contribution maximale distincte, additionnelle à celle indiquée pour le poste de départ ci-dessus, s'applique au réseau collecteur jusqu'à concurrence des montants maxima suivants : 192 $/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.

Dans le cas d'une centrale photovoltaïque, une contribution maximale distincte, additionnelle à celle indiquée pour le poste de départ ci-dessus, s'applique au réseau collecteur jusqu'à concurrence des montants maxima suivants : 168 $/kW pour les centrales photovoltaïques n'appartenant pas à Hydro-Québec et 141 $/kW pour les centrales photovoltaïques appartenant à Hydro-Québec, quels que soient la tension à laquelle est raccordée la centrale photovoltaïque et le palier de puissance de la centrale photovoltaïque. 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 puissance maximale à transporter sur le réseau, exprimée en kW, et inclura la majoration de 19 % mentionnée ci-dessus.

Le propriétaire de la centrale et du poste de départ doit se conformer en tout temps aux exigences techniques de raccordement énoncées aux articles 1.28.1 (ii) et 1.28.1 (iii) des présentes, 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 19 % 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 des taxes 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 17 % 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'alimentation de la charge

1. 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 techniques de raccordement énoncées aux articles 1.28.1 (i) et 1.28.1 (iii) des présentes. 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.

2. Encadrement des risques particuliers de certains projets de raccordement de clients du Distributeur au réseau de transport

Une mesure d'encadrement des risques particuliers est appliquée aux projets de raccordement de clients directement raccordés au réseau de transport qui respectent les critères suivants :

(a) les coûts assumés par le Transporteur sont égaux ou supérieurs à cinq (5) millions de dollars (critère financier) ; et

(b) la charge à raccorder représente un ratio égal ou supérieur à 90 % de la charge environnante située dans un rayon de quinze (15) kilomètres de cette charge (critère d'isolement).

La mesure d'encadrement des risques particuliers consiste à exiger du Distributeur, dans le cas où les activités du client cessent, le remboursement de la valeur résiduelle du montant octroyé pour ce client, majorée des coûts d'exploitation et d'entretien. Cette valeur résiduelle est déterminée au prorata du nombre d'années restantes au moment de la cessation sur la période de vingt (20) ans ou, le cas échéant, sur la période pour laquelle l'allocation a été octroyée si cette période est inférieure à vingt (20) ans.

L'indemnité du Distributeur sera exigée par le Transporteur si le critère financier et le critère d'isolement sont respectés au moment où il est informé par le Distributeur de la cessation des activités de son client.

3. Agrégation des projets d'ajouts au réseau réalisés pour l'alimentation de la charge locale

Les coûts relatifs aux ajouts requis pour répondre aux besoins de croissance de la charge locale sont assumés par le Transporteur jusqu'à concurrence du montant maximal établi conformément à la section E ci-dessous, tenant compte de l'agrégation de l'ensemble des investissements associés aux ajouts mis en service par le Transporteur dans une année et de l'ensemble de la croissance de charge que ces ajouts visent à alimenter sur une période de vingt (20) ans (agrégation charges-ressources annuelle). Les coûts considérés à cette fin découlent des ajouts requis pour répondre aux besoins de croissance de la charge locale, pour laquelle le Distributeur fournit annuellement au Transporteur de l'information en vertu de

l'article 37.1 (i) des présentes et lui adresse de façon ponctuelle des demandes d'alimentation de charges spécifiques, et de ceux requis pour l'intégration de centrales à la demande du Distributeur.

L'agrégation charges-ressources annuelle est soumise aux particularités suivantes :

(a) Seuls les ajouts associés aux projets impliquant des postes satellites et aux projets visant à alimenter des nouvelles charges de clients du Distributeur raccordés directement au réseau de transport donnent lieu au montant maximal pouvant être assumé par le Transporteur.

(b) Pour les projets impliquant des postes satellites, l'allocation maximale retenue est celle en vigueur lors de l'année de la mise en service des ajouts réalisés.

(c) Pour les projets visant à alimenter des nouvelles charges de clients du Distributeur raccordés directement au réseau de transport :

(i) l'allocation maximale retenue est celle en vigueur à la signature de l'entente entre le Distributeur et son client ;

(ii) la période considérée, exprimée en nombre d'années, peut s'étendre d'un (1) jusqu'à vingt (20) ans ;

(iii) les coûts inclus à l'agrégation charges-ressources annuelle sont ceux de l'arrangement électrique proposé par le Transporteur, de sorte que ces coûts excluent le coût additionnel lié à un arrangement électrique différent demandé par le Distributeur, et sont limités au montant maximal établi en fonction de la puissance maximale à transporter, comme définie à la section E ci-dessous.

(d) Pour les ajouts associés aux projets réalisés en amont des postes satellites et des clients du Distributeur raccordés directement au réseau de transport, incluant ceux requis pour l'intégration de centrales à la demande du Distributeur, aucun montant maximal n'est octroyé, bien que leurs coûts soient intégrés à l'agrégation charges-ressources annuelle sous réserve de l'article 3(e) ci-dessous.

(e) Pour un projet d'intégration de centrale réalisé dans le cadre d'un programme d'achat d'électricité du Distributeur, les coûts sont limités, le cas échéant, au

montant maximal applicable en vertu des règles du programme approuvées par la Régie.

Les soldes positifs dégagés dans le cadre de l'agrégation charges-ressources annuelle sont cumulés d'une année à l'autre, ce qui permet, le cas échéant, de couvrir un solde négatif lors d'une année subséquente. Si, au terme d'une année, le solde cumulatif de l'agrégation charges-ressources est négatif, une contribution équivalente au solde négatif majoré d'un montant de 19 % pour tenir compte de la valeur actualisée sur vingt (20) ans des coûts d'exploitation et d'entretien est exigée du Distributeur et doit être versée au Transporteur au plus tard le 31 décembre de cette année.

Section D – Ajouts au réseau pour une interconnexion avec un réseau voisin

Les ajouts au réseau requis 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 de façon à offrir le service de transport ferme à long terme de point à point demandé par le client. L'ensemble des coûts relatifs aux ajouts requis au réseau qui font partie de 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.

Advenant le cas où le client choisisse un arrangement électrique différent de celui proposé par le Transporteur, et que ce dernier peut le réaliser, tous les coûts additionnels en découlant, incluant une majoration de 19 % 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 des taxes applicables seront entièrement aux frais du client.

Avant de procéder aux ajouts au réseau, le Transporteur et le client doivent conclure une nouvelle convention de service, conformément aux dispositions de l'article 19.4, ou une convention de service accélérée conformément aux dispositions de l'article 19.8, dans laquelle sont précisés, notamment, la capacité réservée en puissance, les dates prévues de mise en service et de fin de service, les coûts remboursables par le client incluant le cas échéant les coûts additionnels découlant d'un arrangement électrique différent de celui retenu par le Transporteur, ainsi que les garanties financières exigibles pour couvrir le coût prévu des ajouts au réseau effectués par le Transporteur. Les garanties financières

remises au Transporteur sont retournées au client à la mise en service selon les modalités convenues à la convention de service, moins tout montant encouru par le Transporteur préalablement à l'abandon ou à une modification substantielle de la demande de service du client, ou pour toute autre raison indiquée à la convention de service.

Section E – Montant maximal 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, pour une période considérée de vingt (20) ans, à l'allocation maximale de 612 $/kW, multipliée par la puissance maximale à transporter sur le réseau, exprimée en kW.

1. Allocation maximale

L'allocation maximale ($/kW) représente l'investissement maximal dont le coût annuel ne dépasse pas, sur la période considérée, le tarif pour livraison annuelle indiqué à l'annexe 9.

Elle est obtenue en soustrayant, du coût annuel, les coûts d'exploitation et d'entretien ainsi que les taxes applicable ; ces montants sont en valeur actualisée, sur la période considérée :

(a) la période considérée, exprimée en nombre d'années, peut s'étendre d'un (1) an jusqu'à vingt (20) ans ;

(b) le taux d'actualisation correspond au coût moyen pondéré du capital prospectif ;

(c) le coût annuel est estimé en tenant compte des éléments suivants :

(i) l'amortissement linéaire ;

(ii) le coût du capital établi selon le coût moyen pondéré du capital prospectif ;

(iii) les coûts d'exploitation et d'entretien établis selon un taux annuel calculé à partir de la valeur actualisée sur vingt (20) ans de 19 % ;

(iv) les taxes applicables établies selon des taux annuels.

2. Puissance maximale à transporter

Aux fins de raccordement d'une centrale au réseau de transport, la puissance maximale à transporter est la puissance spécifiée à l'Entente de raccordement, qui correspond à la puissance installée à la centrale et qui transitera sur le réseau de transport. C'est la puissance qui a été utilisée pour la planification et la réalisation du projet de raccordement électrique de la centrale au réseau de transport.

Dans le cadre d'une demande de service de transport de point à point, la puissance maximale à transporter correspond à la puissance spécifiée à la demande de service de transport déclenchant les ajouts au réseau, majorée des pertes de transport au taux prévu à l'article 15.7.

Dans le cadre d'un projet d'ajout au réseau impliquant un poste satellite, la puissance maximale à transporter correspond au moindre de : (1) la prévision de croissance de charge sur vingt (20) ans pour les postes satellites faisant partie de la zone d'influence du projet, établie à partir des prévisions de charges par poste satellite fournies par le Distributeur ; ou (2) l'ajout de capacité généré par le projet.

Dans le cadre d'une demande de croissance de charge du Distributeur impliquant un client raccordé ou à raccorder directement au réseau de transport, la puissance maximale à transporter correspond à la nouvelle charge à transporter demandée par le Distributeur pour son client.

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.

Appendice L

Procédures de vérification de la solvabilité

1. Informations générales

Pour cet appendice L, un Client signifie un Client du réseau intégré, un Client du service de transport ou toute contrepartie à une Entente de raccordement en vertu de l'Article 12A. La solvabilité d'un Client doit être évaluée avant l'exécution de tout service par le Transporteur. Une révision de la solvabilité doit être effectuée par le Transporteur, au moins annuellement, pour chaque Client ou sur demande du Client, si la demande est jugée raisonnable par le Transporteur. Les informations requises en vertu de cet appendice L doivent être envoyées à :

Hydro-Québec
Direction – Affaires réglementaires et services de transport d'électricité
Informations sur la Solvabilité
Complexe Desjardins, Tour Est, 15e étage
C. P. 10000, succ. Desjardins
Montréal (Québec) H5B 1H7
Téléphone : 514 879-4159
Courriel : verret.stephane@hydroquebec.com

Sur réception des informations relatives au Client, le Transporteur s'assurera que le dossier est complet et avisera le Client si des informations additionnelles sont requises. Pour les Clients dont la demande ne nécessite pas d'Ajout au réseau, suite à l'évaluation de la solvabilité du Client, le Transporteur fera parvenir au Client une offre de crédit. L'offre de crédit détaillera les conditions de crédit établies pour le Client et confirmera s'il doit fournir ou non des garanties tangibles en vertu de l'Article 5 de cet appendice L. L'offre de crédit doit être signée par le Client et sa maison-mère ou la société affiliée autorisée par le Transporteur à émettre un cautionnement à titre de garant pour le Client (« Garant »), si applicable, et par le Transporteur. Les Clients dont le besoin requiert des ajouts au réseau doivent se référer à l'Article 11 de cet appendice L.

2. Informations financières

Afin d'obtenir une limite de crédit non garantie, le Client doit, sans limitation, fournir au Transporteur les documents suivants :

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

3. Conditions de crédit

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

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

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

Dans l'éventualité où la notation de crédit octroyée par Moody's, S&P et DBRS est de différents niveaux, la plus faible des notations doit s'appliquer. Si le Client ou son Garant, selon le cas, n'a pas de notation de crédit pour sa

dette à long terme de premier rang non garantie ni subordonnée, la notation de crédit à long terme d'émetteur sera considérée.

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

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

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

4. Limites de crédit

Si le Client ou son Garant, si applicable, rencontre les conditions de crédit définies à l'Article 3 de cet appendice L, le Client pourrait recevoir une limite de crédit non garantie (ci-après « Limite de Crédit ») d'un montant pouvant atteindre jusqu'à trois (3) mois de frais de Service de transport, en fonction des besoins exprimés par le Client. Toutefois, le Transporteur se réserve le droit de limiter le montant de la Limite de Crédit autorisée au Client. La Limite de Crédit ne doit en aucun temps excéder la limite de crédit maximale non garantie, établie à l'interne et approuvée de temps à autre par le Conseil d'Administration d'Hydro-Québec, selon le niveau de risque du Client ou de son Garant, si applicable. Si le Client a des besoins de crédit au-delà de la Limite de Crédit approuvée par le Transporteur, le Client devra fournir des garanties tangibles, conformément à l'Article 5 ci-après, d'un montant équivalent à au moins 133 % de l'excédent des besoins de crédit.

Le Transporteur doit réviser les Limites de Crédit périodiquement, au moins annuellement, pour refléter les besoins du Client, et suite à un évènement ou un changement dans la situation financière du Client ou de son Garant, si applicable, résultant ou non d'une décote de la notation de crédit. Tout changement au montant de la Limite de Crédit doit être communiqué par écrit et envoyé par courrier recommandé au Client et son Garant, si applicable, et cet avis écrit devrait modifier conséquemment les termes et conditions de l'offre de crédit et prendra effet cinq (5) jours ouvrables suivant la réception d'un tel avis écrit par le Client. Le client pourra obtenir, sur demande de sa part, des explications écrites relativement aux changements dans les conditions de crédit qui lui sont applicables.

5. Garanties tangibles

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

(a) Fournir des garanties

Pour le Service de transport à court terme de point à point, le Client doit fournir des garanties, d'un des types décrits ci-après, d'un montant équivalent à 133 % de trois (3) mois de frais de Service de transport ou à 133 % de l'excédent des besoins de crédit du Client, selon le cas. La garantie

doit être fournie au moins cinq (5) jours ouvrables avant le début du Service de transport ou au moment de la demande pour du Service de transport.

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

(b) Prépayer le service

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

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

(i) Une lettre de crédit inconditionnelle et irrévocable *standby*, qui doit être et demeurer à la satisfaction du Transporteur, incluant, sans limiter la portée de ce qui précède, toute banque émettrice, notificatrice ou confirmatrice impliquée, selon le cas, ou ;

(ii) Un dépôt comptant, ou ;

(iii) Une forme alternative de garantie acceptable pour le Transporteur.

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

6. Différends relatifs à l'étude de solvabilité

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

7. Changements de la solvabilité et/ou des exigences de garanties tangibles

Lorsque le Transporteur détermine que la solvabilité et/ou les exigences de Garanties Tangibles, ou les deux, d'un Client ou son Garant, selon le cas, ont changé, le Transporteur doit confirmer par écrit et envoyer par courrier recommandé les nouvelles conditions de crédit applicables au Client et son Garant, selon le cas. Cet avis écrit modifiera conséquemment les termes et conditions de l'offre de crédit et deviendra effectif cinq (5) jours ouvrables suivant la réception de l'avis écrit par le Client. Nonobstant ce qui précède, tout dépassement de Limite de Crédit ou de Garanties Tangibles insuffisantes, résultant ou non de ces nouvelles conditions de crédit, devraient être remédiés dans les cinq (5) jours ouvrables suivant la réception de l'avis écrit.

8. Révision financière continue

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

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

9. Changements aux procédures de vérification de la solvabilité

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

(a) Avis au Client

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

(b) Responsabilité du Client

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

10. Défaut du client

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

11. Ajouts au réseau

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

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

11.1 Informations Générales

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

11.2 Limites de Crédit

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

Le Transporteur doit réviser les Limites de Crédit périodiquement, au moins annuellement, pour refléter le profil de risque du Client dont le besoin

nécessite des Ajouts au réseau ou le profil de risque de son Garant, si applicable, et suite à un évènement ou un changement dans la situation financière du Client ou de son Garant, si applicable, résultant ou non d'une décote de la notation de crédit. Tout changement au montant de la Limite de Crédit doit être communiqué par écrit et envoyé par courrier recommandé au Client et son Garant, si applicable, et cet avis écrit devrait modifier conséquemment les termes et conditions de la convention de service pour le service de transport ferme à long terme de point à point ou de l'Entente de raccordement, selon le cas, et prendra effet cinq (5) jours ouvrables suivant la réception d'un tel avis écrit par le Client. Le client pourra obtenir, sur demande de sa part, des explications écrites relativement aux changements dans les conditions de crédit qui lui sont applicables.

11.3 Garanties Tangibles

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

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

11.4 Changements de la Situation Financière du Client

Lorsque le Transporteur détermine que la solvabilité et/ou les exigences de Garanties Tangibles, ou les deux, d'un Client dont le besoin nécessite des

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

12. Modalités pour Hydro-Québec

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