

**SOCIÉTÉ DE TRANSMISSION
ÉLECTRIQUE DE CEDARS RAPIDS
LIMITÉE**

**Tarifs et conditions des services de
transport**

I.	CLAUSES COMMUNES RELATIVES AUX SERVICES	9
1.	DÉFINITIONS	9
1.1	Acheteur d'électricité	9
1.2	Agent désigné	9
1.3	Capacité réservée	9
1.4	Charge en réseau	9
1.5	Client admissible	10
1.6	Client de charge locale	10
1.7	Client du réseau intégré	10
1.8	Client du service de transport	10
1.9	Commission	10
1.10	Comité d'exploitation du réseau	10
1.11	Conditions du réseau	11
1.12	Convention d'exploitation du réseau	11
1.13	Convention de service	11
1.14	Coûts annuels de transport	11
1.15	Date de début du service	11
1.16	Demande	12
1.17	Demande complète	12
1.18	Demande préconfirmée	12
1.19	Délestage de charge	12
1.20	Dollar	12
1.21	Entente de raccordement	12
1.22	Entité affiliée	12
1.23	Étude d'avant-projet	12
1.24	Étude d'impact sur le réseau	13
1.25	Fournisseur	13
1.26	Groupe de production	13
1.27	Groupe de transport régional (GTR)	13
1.28	Interruption	13
1.29	Ajouts au réseau	13
1.30	OASIS	14
1.31	Part du ratio de charge	14
1.32	Partie I	14
1.33	Partie II	14
1.34	Partie III	14
1.35	Parties	14
1.36	Point de livraison	14
1.37	Point de réception	15
1.38	Pratiques usuelles des services publics	15
1.39	Receveur	15
1.40	Réduction	16
1.41	Ressource en réseau	16
1.42	Réseau de transport	16
1.43	Service de transport	16
1.44	Service de transport de point à point	16
1.45	Service de transport en réseau intégré	16
1.46	Service de transport ferme à long terme de point à point	16
1.47	Service de transport non ferme de point à point	17
1.48	Services complémentaires	17
1.49	Tarifs et conditions des services de transport	17

1.50	Transporteur.....	17
1.51	Vente à un tiers	17
1.52	Vente non ferme.....	18
1.53	Zone de réglage.....	18
2.	PROCÉDURES D'ATTRIBUTION INITIALE ET DE RENOUVELLEMENT.....	19
2.1	ABROGÉ.....	19
2.2	Priorité de réservation pour les clients existants du service ferme	19
3.	SERVICES COMPLÉMENTAIRES	20
3.1	Service de gestion du réseau	22
3.2	Service de réglage de tension.....	22
3.3	Service de réglage de fréquence.....	22
3.4	Service de compensation des écarts de réception	22
3.5	Service de compensation des écarts de livraison	22
3.6	Réserve d'exploitation – Service de maintien d'une réserve synchronisée.....	22
3.7	Réserve d'exploitation – Service de maintien d'une réserve	22
4.	SYSTÈME D'INFORMATION ET DE RÉSERVATION DES CAPACITÉS DE TRANSPORT (OASIS).....	22
5.	COMPÉTENCE	23
5.1	Droit applicable	23
5.2	Abrogé.....	23
6.	RÉCIPROCITÉ	24
7.	FACTURATION ET PAIEMENT	25
7.1	Procédure de facturation.....	25
7.2	Intérêt sur les soldes impayés.....	25
7.3	Défaut du client	26
8.	COMPTABILITÉ RELATIVE À L'UTILISATION DU SERVICE DE TRANSPORT PAR LE TRANSPORTEUR.....	27
8.1	Revenus de transport	27
8.2	Coûts et revenus des études.....	27
9.	ABROGÉ.....	27
10.	FORCE MAJEURE ET INDEMNISATION	27
10.1	Force majeure	27
10.2	Indemnisation.....	28
11.	SOLVABILITÉ	28
12.	PROCÉDURES DE RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS	28
12.1	Procédures internes de règlement des différends	28
12.2	Procédures d'arbitrage externe	29
12.3	Décisions d'arbitrage	30
12.4	Coûts	30
II.	SERVICE DE TRANSPORT DE POINT À POINT	31
13.	NATURE DU SERVICE DE TRANSPORT FERME DE POINT À POINT	31
13.1	Durée.....	31
13.2	Priorité de réservation	31
13.3	Utilisation du service de transport ferme par le Transporteur	33
13.4	Convention de service.....	33
13.5	Obligations du client du service de transport pour les frais reliés à des ajouts au réseau ou à une nouvelle répartition	34
13.6	Réduction du service de transport ferme	35
13.7	Classification du service de transport ferme	36
13.8	Programmation du service de transport ferme de point à point.....	38
14.	NATURE DU SERVICE DE TRANSPORT NON FERME DE POINT À POINT	39
14.1	Durée	39
14.2	Priorité de réservation	39

14.3	Utilisation du service de transport non ferme de point à point par le Transporteur	40
14.4	Convention de service	40
14.5	Classification du service de transport non ferme de point à point.....	40
14.6	Programmation du service de transport non ferme de point à point	41
14.7	Réduction ou interruption du service	42
15.	DISPONIBILITÉ DU SERVICE.....	43
15.1	Conditions générales	43
15.2	Détermination de la capacité de transfert disponible.....	43
15.3	Abrogé.....	44
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	44
15.5	Report du service	46
15.6	Abrogé.....	46
15.7	Pertes de transport.....	46
16.	RESPONSABILITÉS DU CLIENT DU SERVICE DE TRANSPORT.....	47
16.1	Conditions à respecter par les clients du service de transport.....	47
16.2	Responsabilité du client du service de transport pour les ententes avec un tiers	47
17.	PROCÉDURES POUR LES ARRANGEMENTS DU SERVICE DE TRANSPORT FERME DE POINT À POINT	48
17.1	Demande	48
17.2	Demande complète	49
17.3	Dépôt.....	50
17.4	Avis de demande inadéquate.....	51
17.5	Réponse à une demande complète	52
17.6	Conclusion de la convention de service.....	52
17.7	Prolongation pour le commencement du service	53
18.	PROCÉDURES POUR LES ARRANGEMENTS DU SERVICE DE TRANSPORT NON FERME DE POINT À POINT	53
18.1	Demande	53
18.2	Demande complète	54
18.3	Réservation du service de transport non ferme de point à point.....	55
18.4	Détermination de la capacité de transfert disponible.....	55
19.	PROCÉDURES LIÉES AUX ÉTUDES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES DEMANDES DE SERVICE DE TRANSPORT FERME DE POINT À POINT	56
19.1	Avis de la nécessité d'une étude d'impact sur le réseau	56
19.2	Convention d'étude d'impact sur le réseau et remboursement des coûts.....	57
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	62
19.6	Diligence dans l'exécution des ajouts au réseau	62
19.7	Service provisoire partiel	62
19.8	Procédures accélérées pour les ajouts au réseau	63
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 POUR LE SERVICE DE TRANSPORT FERME DE POINT À POINT.....	64
20.1	Retards dans la réalisation des ajouts au réseau.....	64
20.2	Solutions de rechange aux ajouts au réseau initialement prévues	65
20.3	Obligation de remboursement en cas de non-achèvement des ajouts au réseau	65
21.	DISPOSITIONS RELATIVES À LA CONSTRUCTION ET AUX SERVICES DE TRANSPORT SUR LES RÉSEAUX D'AUTRES SERVICES PUBLICS.....	66
21.1	Responsabilité concernant les ajouts au réseau d'un tiers.....	66
21.2	Coordination des ajouts au réseau d'un tiers	66
22.	MODIFICATIONS DES CARACTÉRISTIQUES DU SERVICE	67
22.1	Modifications sur une base non ferme	67

22.2	<i>Modifications sur une base ferme</i>	68
23.	VENTE OU CESSIION DU SERVICE DE TRANSPORT.....	69
23.1	<i>Procédures de cession ou de transfert du service</i>	69
23.2	<i>Limites en matière de cession ou de transfert de service</i>	70
23.3	<i>Information sur la cession ou le transfert du service</i>	70
24.	MESURAGE ET CORRECTION DU FACTEUR DE PUISSANCE AUX POINTS DE RÉCEPTION ET DE LIVRAISON	71
24.1	<i>Obligations du client du service de transport</i>	71
24.2	<i>Accès du Transporteur aux données du compteur</i>	71
24.3	<i>Facteur de puissance</i>	72
25.	RÉMUNÉRATION DU SERVICE DE TRANSPORT	72
26.	ABROGÉ.....	72
27.	RÉMUNÉRATION POUR LES COÛTS DES AJOUTS AU RÉSEAU ET DE LA NOUVELLE RÉPARTITION	72
III.	SERVICE DE TRANSPORT EN RÉSEAU INTÉGRÉ.....	74
28.	NATURE DU SERVICE DE TRANSPORT EN RÉSEAU INTÉGRÉ	74
28.1	<i>Étendue du service</i>	74
28.2	<i>Responsabilités du Transporteur</i>	74
28.3	<i>Service de transport en réseau intégré</i>	75
28.4	<i>Service secondaire</i>	75
28.5	<i>Pertes de transport</i>	76
28.6	<i>Restrictions relatives à l'utilisation du</i>	76
29.	DÉBUT DU SERVICE	76
29.1	<i>Condition préalable à la réception du</i>	76
29.2	<i>Procédures de demande</i>	77
29.3	<i>Dispositions techniques à prendre avant le début du service</i>	83
29.4	<i>Installations du client du réseau intégré</i>	83
29.5	<i>Abrogé</i>	84
30.	RESSOURCES EN RÉSEAU.....	84
30.1	<i>Désignation des ressources en réseau</i>	84
30.2	<i>Désignation de nouvelles ressources en réseau</i>	84
30.3	<i>Suppression des ressources en réseau</i>	85
30.4	<i>Exploitation des ressources en réseau</i>	87
30.5	<i>Obligation de modification de la répartition du client du réseau intégré</i>	88
30.6	<i>Ententes de transport visant les ressources en réseau non reliées physiquement au réseau du Transporteur</i>	88
30.7	<i>Restrictions visant la désignation de ressources en réseau</i>	89
30.8	<i>Utilisation de la capacité d'interface par le client du réseau intégré</i>	89
30.9	<i>Installations de transport appartenant au client du réseau intégré</i>	89
31.	DÉSIGNATION DE LA CHARGE EN RÉSEAU	90
31.1	<i>Charge en réseau</i>	90
31.2	<i>Nouvelles charges en réseau raccordées au réseau du Transporteur</i>	90
31.3	<i>Charge en réseau non reliée physiquement au réseau du Transporteur</i>	91
31.4	<i>Nouveaux points d'interconnexion</i>	91
31.5	<i>Changements dans les demandes de service</i>	92
31.6	<i>Mises à jour annuelles des renseignements sur la charge et les ressources</i>	92
32.	PROCÉDURES D'ÉTUDES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES DEMANDES DE SERVICE DE TRANSPORT EN RÉSEAU INTÉGRÉ.....	93
32.1	<i>Avis de la nécessité d'une étude d'impact sur le réseau</i>	93
32.2	<i>Convention d'étude d'impact sur le réseau et remboursement des coûts</i>	93
32.3	<i>Procédures d'étude d'impact sur le réseau</i>	94
32.4	<i>Procédures d'étude d'avant-projet</i>	96
32.5	<i>Non-respect du délai d'exécution des études</i>	98

33.	DÉLESTAGE DE CHARGE ET RÉDUCTIONS.....	98
33.1	<i>Procédures</i>	98
33.2	<i>Contraintes de transport</i>	98
33.3	<i>Responsabilité des coûts occasionnés pour pallier les contraintes de transport</i>	99
33.4	<i>Réductions des livraisons programmées</i>	99
33.5	<i>Attribution des réductions</i>	99
33.6	<i>Délestage de charge</i>	100
33.7	<i>Fiabilité du réseau</i>	100
34.	PRIX ET FRAIS	101
34.1	<i>Prime de puissance mensuelle</i>	101
34.2	<i>Détermination de la charge annuelle du client du service de transport en réseau intégré</i> <i>101</i>	
34.3	<i>Détermination de la charge annuelle du réseau de transport du Transporteur</i>	102
34.4	<i>Frais liés à une nouvelle répartition</i>	102
34.5	<i>Abrogé</i>	102
35.	ENTENTES D'EXPLOITATION	102
35.1	<i>Exploitation en vertu de la convention d'exploitation du réseau</i>	102
35.2	<i>Convention d'exploitation du réseau</i>	102
35.3	<i>Comité d'exploitation du réseau</i>	104
36.	ENTRÉE EN VIGUEUR.....	104
ANNEXE 1	105
	<i>Service de gestion du réseau</i>	105
ANNEXE 2	106
	<i>Service de réglage de la tension</i>	106
ANNEXE 3	107
	<i>Service de réglage de la fréquence</i>	107
ANNEXE 4	108
	<i>Service de compensation d'écart de réception</i>	108
ANNEXE 5	111
	<i>Service de compensation d'écart de livraison</i>	111
ANNEXE 6	113
	<i>Réserve d'exploitation – Service de maintien d'une réserve synchronisée</i>	113
ANNEXE 7	114
	<i>Réserve d'exploitation – Service de maintien d'une réserve arrêtée</i>	114
ANNEXE 8	115
	<i>Service de transport ferme à long et à court terme de point à point</i>	115
ANNEXE 9	116
	<i>Service de transport non ferme de point à point</i>	116
APPENDICE A	118
	<i>Formule de convention de service pour le service de transport ferme à long terme de point à point</i> <i>118</i>	
APPENDICE A-1	122

<i>Formule de convention de service pour la revente, la cession ou le transfert du service de transport de point à point</i>	122
<i>Caractéristiques relatives à la revente, à la cession ou au transfert du service de transport ferme à long terme de point à point</i>	124
APPENDICE B	126
<i>Formule de convention de service parapluie pour le service de transport ferme ou non ferme à court terme de point à point</i>	126
APPENDICE C	128
<i>Méthode d'évaluation de la capacité de transfert disponible</i>	128
APPENDICE D	137
<i>Méthode de réalisation d'une étude d'impact sur le réseau</i>	137
APPENDICE E	140
<i>Clients du service de transport de point à point</i>	140
APPENDICE F	141
<i>Convention de service pour le service de transport en réseau intégré</i>	141
APPENDICE G	145
<i>Convention d'exploitation du réseau</i>	145
APPENDICE H	159
<i>Revenus annuels requis aux fins du service de transport pour l'alimentation de la charge locale et du service de transport en réseau intégré</i>	159
APPENDICE I	160
<i>Clients du service de transport en réseau intégré</i>	160
APPENDICE J	161
<i>Procédures relatives aux répartitions parallèles</i>	161
APPENDICE K	162
<i>Processus d'information et d'échange sur la planification du réseau de transport</i>	162
APPENDICE L	163
<i>Procédures de vérification de la solvabilité</i>	163

I. CLAUSES COMMUNES RELATIVES AUX SERVICES

1. Définitions

- 1.1 Acheteur d'électricité** : Entité qui achète la puissance et l'énergie dont le transport est visé par les présentes.
- 1.2 Agent désigné** : Entité qui fait des actions ou prend des responsabilités pour le compte du Transporteur, d'un client admissible ou du client du service de transport, conformément aux présentes.
- 1.3 Capacité réservée** : Puissance et énergie maximales que le Transporteur accepte de faire transiter par son réseau de transport entre les points de réception et les points de livraison pour le client du service de transport 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).
- 1.4 Charge en réseau** : Charge qu'un client du réseau intégré désigne aux fins du service de transport en réseau intégré en vertu de 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 précis. Si le client admissible a choisi de ne pas désigner une charge donnée à des points de livraison précis en tant que charge en réseau, il lui incombe de prendre des arrangements distincts en vertu de la partie 2 des présentes pour tout service de transport de point à point pouvant être nécessaire à l'égard de cette charge non désignée.

- 1.5 Client admissible** : 1) Service public d'électricité, y compris le Transporteur et tout négociant en électricité, organisme de commercialisation de l'électricité ou toute personne qui produit de l'électricité en vue de sa vente ou de sa revente ; et 2) tout client au détail choisissant séparément le service de transport conformément à un programme d'accès au détail provincial ou conformément à une offre volontaire du Transporteur présentant séparément le service de transport au détail.
- 1.6 Client de charge locale** : Client de gros ou de détail du Transporteur au nom duquel le Transporteur a l'obligation légale de construire (ou de faire construire) et d'exploiter un réseau de transport d'électricité d'une fiabilité appropriée aux besoins de ce client.
- 1.7 Client du réseau intégré** : Entité qui reçoit un service de transport conformément aux modalités du service de transport en réseau intégré du Transporteur au sens de la partie III des présentes.
- 1.8 Client du service de transport** : Tout client admissible (ou son agent désigné) qui conclut une convention de service en vertu de la Partie II ou de la Partie III des présentes.
- 1.9 Commission** : Federal Energy Regulatory Commission (des États-Unis), en vertu de la Federal Power Act, 16 U.S.C.
- 1.10 Comité d'exploitation du réseau** : Groupe de personnes représentant le ou les clients du réseau intégré et du Transporteur et établi pour coordonner l'application des critères d'exploitation et d'autres facteurs

techniques nécessaires à la mise en œuvre du service de transport en réseau intégré prévu à la partie III des présentes.

- 1.11 Conditions du réseau :** Conditions précises, comme l'encombrement d'un équipement de transport, dont l'occurrence dans le réseau du Transporteur ou dans un réseau voisin pourrait entraîner une réduction du service de transport ferme à long terme de point à point 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.
- 1.12 Convention d'exploitation du réseau :** Convention figurant à l'appendice G des présentes et renfermant les modalités suivant lesquelles 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.
- 1.13 Convention de service :** Convention initiale, ainsi que modifications ou annexes y afférentes, conclue entre le client du service de transport et le Transporteur pour le service fourni en vertu des parties 2 et 3 des présentes.
- 1.14 Coûts annuels de transport :** Coûts annuels totaux du réseau de transport pour la fourniture du service de transport en réseau intégré, soit le montant indiqué à l'appendice H jusqu'à ce qu'il soit modifié par le Transporteur.
- 1.15 Date de début du service :** Date à laquelle le Transporteur commence à fournir le service selon les conditions d'une convention de service dûment signée ou date à laquelle le Transporteur commence à fournir le service conformément à l'article 29.1 des présentes.

- 1.16 Demande** : Demande faite par un client admissible en vue d'obtenir un service de transport conformément aux présentes.
- 1.17 Demande complète** : Demande qui répond à toutes les exigences d'information et autres exigences des présentes, y compris tout dépôt exigé.
- 1.18 Demande préconfirmée** : 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.
- 1.19 Délestage de charge** : Diminution systématique de la demande du réseau par une baisse temporaire de la charge en raison d'une insuffisance de la capacité du réseau de transport ou d'une partie de celui-ci, de l'instabilité du réseau ou de considérations de réglage de tension en vertu de la partie III des présentes.
- 1.20 Dollar** : Monnaie ayant cours légal au Canada.
- 1.21 Entente de raccordement** : Entente entre le Transporteur et le propriétaire d'une installation de production raccordée au réseau de transport de Cedars Rapids.
- 1.22 Entité 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.
- 1.23 Étude d'avant-projet** : Étude d'ingénierie menée par le Transporteur pour établir les modifications à apporter à son réseau de transport, y compris le

coût et la date d'achèvement prévue de ces modifications, pour fournir le service de transport requis.

- 1.24 Étude d'impact sur le réseau** : Évaluation par le Transporteur 1) du caractère adéquat du réseau de transport pour satisfaire à une demande de service de transport de point à point ou de service de transport en réseau intégré et 2) de la nécessité d'engager des frais supplémentaires pour fournir un service de transport. Dans le cas d'une demande de raccordement de centrale, cette étude est appelée étude d'intégration.
- 1.25 Fournisseur** : Entité qui fournit aux points de réception la puissance et l'énergie à transporter.
- 1.26 Groupe de production** : Installation capable de fournir de l'énergie, de la puissance ou des services complémentaires.
- 1.27 Groupe de transport régional (GTR)** : Organisme qui regroupe sur une base volontaire des propriétaires d'installations de transport, des utilisateurs du service de transport et d'autres entités pour coordonner de façon efficace la planification et l'expansion du service de transport, son exploitation et son utilisation à l'échelle régionale (et interrégionale).
- 1.28 Interruption** : Diminution du service de transport non ferme, pour des raisons financières, conformément à l'article 14.7.
- 1.29 Ajouts au réseau** : Modification ou ajout aux installations liées au transport qui s'intègre au réseau de transport global du Transporteur et le soutient, réalisée pour répondre à la demande des clients du service de transport en vertu de la partie II ou de la partie III des présentes.

- 1.30 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 »). L'OASIS de la Société de transmission électrique de Cedars Rapids limitée (CRT) est hébergé par Hydro-Québec.
- 1.31 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.
- 1.32 Partie I** : Définitions contenues dans les présentes et clauses communes relatives aux services présentés aux articles 2 à 12.
- 1.33 Partie II** : Articles 13 à 27 des présentes se rapportant au service de transport de point à point, clauses communes relatives aux services applicables de la partie I et annexes et appendices pertinents.
- 1.34 Partie III** : Articles 28 à 35 des présentes se rapportant au service de transport en réseau intégré, clauses communes relatives aux services applicables de la partie I et annexes et appendices pertinents.
- 1.35 Parties** : Transporteur et client du service de transport qui reçoit le service en vertu des présentes.
- 1.36 Point de livraison** : Point du réseau de transport du Transporteur où la puissance et l'énergie sont mises à la disposition du receveur par le Transporteur conformément à la Partie II des présentes. Les points de livraison sont précisés dans la convention de service.

- 1.37 Point de réception** : Point d'interconnexion du réseau de transport du Transporteur où la puissance et l'énergie sont mises à la disposition du Transporteur par le fournisseur en vertu de la Partie II des présentes. Les points de réception sont précisés dans la convention de service.
- 1.38 Pratiques usuelles des services publics** : Pratiques, méthodes et actes utilisés ou approuvés par une proportion importante de l'ensemble des services publics d'électricité pendant la période en cause, ou pratiques, méthodes et actes qui, par 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 doivent pas se limiter exclusivement aux pratiques, méthodes ou actes optimaux, mais comprennent 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 se produisent dans ce réseau à la suite d'une perturbation brusque due notamment à une panne imprévue d'un ou de plusieurs éléments du réseau.
- 1.39 Receveur** : Entité qui reçoit aux points de livraison la puissance et l'énergie transportées par le Transporteur.

- 1.40 Réduction** : Diminution du service de transport ferme ou non ferme en raison d'une insuffisance de capacité de transit résultant des conditions de fiabilité du réseau.
- 1.41 Ressource en réseau** : Toute ressource désignée possédée ou achetée par un client du réseau intégré au sens des présentes et applicable au service de transport en réseau intégré. Sont exclues les ressources en réseau ou parties d'une ressource visées 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.
- 1.42 Réseau de transport** : Installations possédées, contrôlées ou exploitées par le Transporteur qui sont utilisées pour fournir le service de transport en vertu des parties II et III des présentes.
- 1.43 Service de transport** : Service de transport de point à point fourni en vertu de la partie II des présentes sur une base ferme ou non ferme.
- 1.44 Service de transport de point à point** : La réservation et le transport de puissance et d'énergie, sur une base ferme ou non ferme, des points de réception aux points de livraison en vertu de la partie II des présentes.
- 1.45 Service de transport en réseau intégré** : Service de transport prévu à la partie III des présentes.
- 1.46 Service de transport ferme à long terme de point à point** : Service de transport ferme de point à point au sens de la partie II des présentes, pour une durée d'un an ou plus.

- 1.47 Service de transport non ferme de point à point** : Service de transport de point à point qui, au sens des présentes, est réservé ou programmé selon la disponibilité et est sujet à des réductions ou à des interruptions, comme il est prévu à l'article 14.7 de la partie II des présentes. Le service de transport non ferme de point à point est offert comme produit autonome pour des périodes allant d'une heure à un mois.
- 1.48 Services complémentaires** : 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 pour maintenir une exploitation fiable du réseau de transport du Transporteur, conformément aux pratiques usuelles des services publics.
- 1.49 Tarifs et conditions des services de transport** : Présent document, appelé Tarifs et conditions des services de transport de la Société de transmission électrique de Cedars Rapids limitée, qui précise les tarifs et les conditions auxquels l'électricité est transportée par le Transporteur sur son réseau.
- 1.50 Transporteur** : Société de transmission électrique de Cedars Rapids limitée dans ses activités de transport d'électricité.
- 1.51 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.

1.52 Vente non ferme : Aux fins de l'application de l'article 30.4, vente d'énergie pouvant être interrompue, à la réception ou à la livraison, avec ou sans motif, sans que soit engagée la responsabilité de l'acheteur ou du vendeur.

1.53 Zone de réglage : Réseau électrique ou combinaison de réseaux électrique auquel ou à laquelle on applique un système commun de régulation automatique de la production afin de :

- 1) faire correspondre, en tout temps, la puissance produite par les groupes turbine-alternateur du ou des réseaux électriques et la puissance et l'énergie achetées auprès d'entités situées à l'extérieur du ou des réseaux, la charge étant dans le ou les réseaux électriques ;
- 2) maintenir les échanges programmés avec les autres zones de réglage, dans les limites des pratiques usuelles des services publics ;
- 3) maintenir la fréquence du ou des réseaux électriques dans des limites raisonnables, conformément aux pratiques usuelles des services publics ; et
- 4) 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 : Un client existant du service de transport ferme (client de gros ou client ayant des besoins de transport seulement avec un contrat de cinq ans ou plus) est en droit de continuer d'utiliser le service de transport du Transporteur à l'expiration, à la reconduction ou au renouvellement de son contrat, indépendamment du fait qu'il continue à acheter l'électricité du Transporteur ou qu'ils choisit d'acheter l'électricité d'un autre fournisseur. Si, à la fin du contrat, le réseau de transport du Transporteur ne peut pas répondre à toutes les demandes de service de transport, le client existant du service ferme doit accepter de signer un contrat d'une durée au moins égale à celle visée par une demande concurrente de la part d'un client admissible et de payer le tarif juste et raisonnable en vigueur pour ce service. Ce droit du client existant (ci-après le « droit de préemption ») s'applique sous réserve 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. La priorité de réservation de transport pour les clients existants du service ferme est un droit continu peut être exercé à la fin de tous les contrats fermes de cinq ans ou plus. À moins qu'elles aient été révoquées, les conventions de service assorties d'un droit de préemption qui ont été conclues avant le 1^{er} janvier 2013 ou qui sont associées à une demande de service de transport reçue avant cette date (ci-après les « conventions de service en cours »)

dont la durée se termine dans les cinq ans suivant cette date deviennent assujetties aux exigences relatives à la durée de cinq ans et au préavis d'un an à la date de leur première reconduction, à condition que le client existant ait informé le Transporteur qu'il exercera son droit de préemption au moins soixante (60) jours avant la fin de cette durée. À moins qu'elles aient été révoquées, les conventions de service en cours dont la durée se termine plus de cinq ans après la date indiquée ci-dessus sont 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 : 1) gestion du réseau et 2) réglage de la tension.

Le Transporteur est tenu d'offrir seulement les services complémentaires suivants au client du service de transport qui alimente une charge dans la zone de réglage du Transporteur : 1) réglage de la fréquence, 2) compensation des écarts de réception, 3) compensation des écarts de livraison, 4) réserve d'exploitation – maintien d'une réserve synchronisée et 4) réserve d'exploitation – maintien d'une réserve arrêtée. Le client du service de transport qui alimente une charge dans la zone de réglage du Transporteur est tenu d'acquiescer ces services complémentaires auprès du Transporteur ou d'un tiers ou de les fournir à partir de sa propre production.

Le Transporteur est tenu d'offrir le service de compensation des écarts 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'acquiescer le service de compensation des écarts 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 les services complémentaires auprès d'une source. 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 relativement au service non réservé. Le client du service de transport ou le client admissible paie pour les services complémentaires un montant établi en fonction de la quantité du service de transport qu'il a utilisée mais non réservée.

Advenant l'utilisation non autorisée des services complémentaires par le 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 et les méthodes de compensation, sont décrits dans les annexes des 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.

- 3.1 Service de gestion du réseau** : La description et le tarif du service sont fournis à l'annexe 1.
- 3.2 Service de réglage de tension** : La description et le tarif du service sont fournis à l'annexe 2.
- 3.3 Service de réglage de fréquence** : La description et le tarif du service sont fournis à l'annexe 3.
- 3.4 Service de compensation des écarts de réception** : La description et le tarif du service sont fournis à l'annexe 4.
- 3.5 Service de compensation des écarts de livraison** : La description et le tarif du service sont fournis à l'annexe 5.
- 3.6 Réserve d'exploitation – Service de maintien d'une réserve synchronisée** : La description et le tarif du service sont fournis à l'annexe 6.
- 3.7 Réserve d'exploitation – Service de maintien d'une réserve arrêtée** : La description et le tarif du service sont fournis à l'annexe 7.

4. Système d'information et de réservation des capacités de transport (OASIS)

Les conditions relatives au système 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). Advenant que la capacité de transport disponible, comme affichée dans le système OASIS, soit insuffisante

pour répondre à une demande de service de transport, des études supplémentaires peuvent être nécessaires, conformément aux articles 19 et 32 des présentes.

Le Transporteur doit afficher sur le site OASIS et sur son site Web public un lien électronique vers toutes les règles, normes et pratiques 1) qui sont liées aux conditions du service de transport, 2) qui ne sont pas assujetties à une restriction de droit d'auteur du North American Energy Standards Board (NAESB) et 3) 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 se trouvent 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 processus que le Transporteur entend appliquer 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 juge 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 Abrogé

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 Transporteur, à des 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 fait partie d'un regroupement de réseaux, d'un groupe de transport régional, d'un organisme de transport régional (RTO), d'une société indépendante d'exploitation du réseau (ISO) ou d'un autre organisme de transport autorisé par la Commission à exploiter des installations de transport ou qui reçoit un service de transport d'une telle entité, 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 ce RTO, de cet ISO ou de cet autre organisme de transport à des 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 négociant en électricité, pour demander un service de transport conformément aux présentes. Si le client du service de transport ne possède pas, ne contrôle pas ou n'exploite pas des installations de transport, il doit inclure dans sa demande une déclaration sous serment d'un de ses dirigeants dûment autorisés ou de ses autres représentants selon laquelle la demande

ne vise pas à aider un client admissible à se soustraire aux exigences de cette disposition.

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 à celui du Transporteur, à des conditions semblables, au moyen d'installations de 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 des tarifs et conditions de services de transport applicable à l'utilisation de leur réseau approuvés par la Commission, ou si une entité affiliée à ces locataires ou propriétaires a reçu une autorisation de la Commission de vendre ce service à des tarifs du 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 visant les coûts de tous les services fournis en vertu des présentes au cours du mois précédent. 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.

7.2 Intérêt sur les soldes impayés : Le taux des intérêts applicables aux sommes impayées (y compris les sommes placées en fidéicommiss) est le taux de base des prêts aux entreprises à la fin du mois précédent, publié

par la Banque du Canada sur son site Web (code V122495), ou un taux équivalent en cas de retrait ou de modification de celui-ci. Les intérêts sur les arriérés sont calculés pour la période commençant à la date d'échéance et se terminant 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-après, de payer le Transporteur au plus tard à la date d'échéance décrite ci-dessus, et si ce défaut de paiement n'est pas corrigé dans les trois (3) jours ouvrables suivant l'avis du Transporteur demandant au client du service de transport de remédier à ce défaut de paiement, le client du service de transport est réputé en défaut. En pareil cas, le Transporteur peut mettre fin au service. En cas de différend sur la facturation entre le Transporteur et le client du service de transport, le Transporteur continue à fournir le service en vertu de la convention de service tant que le client du service de transport 1) continue à faire tous les paiements qui ne font pas l'objet du différend et 2) verse dans un compte en fidéicommiss indépendant le montant facturé qui fait l'objet du différend, 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 donner avis au client du service de transport de son intention de suspendre le service dans les trois (3) jours ouvrables suivants.

8. Comptabilité relative à l'utilisation du service de transport par le Transporteur

Le Transporteur doit comptabiliser les sommes suivantes comme suit :

8.1 Revenus de transport : Inscrire dans un compte ou un sous-compte distinct de revenus d'exploitation, les revenus tirés du service de transport dans le cas 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 liées au transport, les coûts dûment imputables aux dépenses engagées pour exécuter les études d'impact sur le réseau ou les études d'avant-projet menées par le Transporteur pour déterminer s'il doit effectuer des ajouts au réseau de transport pour ses propres besoins, y compris 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 reçus pour les études d'impact sur le réseau ou les études d'avant-projet réalisées, lorsque ces sommes sont distinctement indiquées et libellées dans la facturation du Transporteur en vertu des présentes.

9. Abrogé

10. Force majeure et indemnisation

10.1 Force majeure : On entend par force majeure les cas fortuits, conflits de travail, actes d'un ennemi public, guerres, insurrections, émeutes, incendies, inondations, tempêtes, verglas, explosions, bris ou accidents touchant les machines ou l'équipement, les réductions, ordonnances, réglementations ou restrictions imposées par un gouvernement militaire ou

des autorités civiles légalement établies, et toute autre cause indépendante de la volonté d'une partie. Ni le Transporteur ni le client du service de transport ne sont 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'un cas de 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 – y compris les demandes et procédures liées à des blessures, au décès d'une personne ou à des dommages matériels –, réclamations, poursuites, recouvrements, coûts et dépenses, frais judiciaires et honoraires d'avocats, et pour 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 règlement des différends

12.1 Procédures internes de règlement des différends : Les différends entre un client du service de transport et le Transporteur à propos du service de transport prévu aux présentes doivent être renvoyés à un représentant

principal désigné du Transporteur et à un représentant principal du client du service de transport en vue d'un règlement sur une base informelle aussi rapide que possible. Si les représentants désignés sont incapables de résoudre le différend dans les trente (30) jours (ou dans tout autre délai convenu entre les parties) par consentement mutuel, ce différend peut être soumis à l'arbitrage (sauf si le différend concerne l'autorisation de la construction, de la localisation et de l'exploitation d'une ligne électrique, qui doit être présenté à l'Office national de l'énergie pour règlement) et résolu conformément aux procédures d'arbitrage énoncées ci-après.

12.2 Procédures d'arbitrage externe : L'arbitrage demandé en vertu des présentes est mené par un seul arbitre neutre nommé par les parties. Si les parties ne parviennent pas à s'entendre sur le choix d'un seul arbitre dans les dix (10) jours suivant le renvoi du différend à l'arbitrage, chaque partie choisit un arbitre qui siègera dans un groupe d'arbitrage tripartite. Les deux arbitres ainsi nommés doivent alors, dans les vingt (20) jours, choisir un troisième arbitre pour présider le groupe d'arbitrage. Dans un cas comme dans l'autre, les arbitres doivent être compétents en matière de services publics d'électricité, y compris les questions touchant le transport d'électricité et le système électrique interconnecté, et ils ne doivent pas avoir de liens commerciaux ou financiers importants, antérieurs ou actuels, avec l'une des parties à l'arbitrage (sauf relativement à un arbitrage antérieur). Les arbitres doivent donner à chaque partie la possibilité d'être entendue et, sauf stipulation contraire aux présentes, ils doivent mener l'arbitrage, en général, en conformité avec le Code de procédure civile du Québec RLRQ (c. C-25) ou les règles d'un groupe de transport régional. La procédure d'arbitrage doit se dérouler à Montréal (Québec).

12.3 Décisions d'arbitrage : Sauf entente contraire, les arbitres doivent rendre une décision dans les quatre-vingt-dix (90) jours suivant leur nomination, aviser les parties par écrit de leur décision et en énoncer les motifs. Les arbitres ne sont autorisés qu'à interpréter et à appliquer les dispositions du présent document et de toute convention de service conclue en vertu des présentes. Ils n'ont pas le pouvoir de les modifier de quelque façon que ce soit. La décision des arbitres est sans appel et lie les parties, et le jugement sur la sentence peut être inscrit auprès de tout tribunal compétent. La décision ne peut être portée en appel qu'au motif que la conduite des arbitres, ou la décision même, constituerait une infraction aux normes énoncées dans le Code de procédure civile du Québec RLRQ (c. C-25).

12.4 Coûts : Chaque partie assume ses propres coûts engagés au cours de la procédure d'arbitrage et les coûts suivants, le cas échéant :

- 1) Les honoraires de l'arbitre choisi par la partie pour siéger dans le groupe d'arbitrage composé tripartite et la moitié des honoraires du troisième arbitre choisi;

ou
- 2) La moitié des honoraires de l'arbitre unique choisi par les parties.

II. SERVICE DE TRANSPORT DE POINT À POINT

Préambule

Le Transporteur fournit un service de transport ferme et non ferme de point à point conformément aux 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).

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 proposant le prix le plus élevé, puis selon la date et l'heure de la demande ou de la réservation.

Si les demandes dépassent la capacité du réseau de transport, 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 à plus court terme ou d'une durée égale à un prix plus faible a un droit de préemption pour égaliser la demande de service à plus long terme ou d'une durée égale à un prix plus élevé 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'égaliser la demande concurrente dans un délai de 24 heures (ou avant s'il y a lieu pour satisfaire aux délais relatifs à la programmation qui sont énoncés à l'article 13.8) après avoir été avisé par le Transporteur d'une demande concurrente à plus long terme pour un service de transport ferme à court terme de point à point. Lorsqu'une demande de plus longue durée supplante plusieurs réservations de plus courte durée, les réservations de plus courte durée doivent avoir des occasions simultanées d'exercer le droit de préemption. La durée, le prix et le délai de réponse servent à déterminer l'ordre dans lequel les multiples réservations visant une plus courte durée peuvent 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 service de transport ferme à court terme de point à point et égale est sur un pied d'égalité avec les réservations des clients de charge locale et des clients du service de transport en réseau intégré, quelle que soit la durée pour laquelle les ressources sont désignées par le client. Les priorités de réservations pour les clients existants du service de transport ferme sont stipulés 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 Transporteur : Le Transporteur est assujetti aux tarifs et aux conditions prévus à la Partie II des présentes dans le cas des ventes à des tiers. Le Transporteur tient une comptabilité distincte, conformément à l'article 8, pour toute utilisation du service de transport de point à point dans le but de faire des ventes à des tiers.

13.4 Convention 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. Si un client admissible utilise un service de transport à un point de réception ou de livraison qu'il n'a pas réservé et n'a pas signé de convention de service, il est 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 comme décrite à l'article 15.4, le Transporteur remet au client du service de transport un avis lui indiquant tout changement apporté aux conditions de réduction dans un délai d'au moins quatre-vingt-dix (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 il 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 dispositions 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 sa 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

- 1) de dédommager le Transporteur pour tout ajout nécessaire au réseau
- ou 2) de recevoir le service assujéti à une réévaluation biennale des exigences relatives à une nouvelle répartition effectuée par le Transporteur, conformément à l'article 15.4.

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 sont 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 assujéti aux conditions décrites à l'article 15.4 doit être réduit avec le service secondaire lorsque les conditions s'appliquent, autrement il doit être réduit sur une base proportionnelle avec une autre service de transport ferme. Quand le Transporteur détermine 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 :

- 1) Le client du service de transport qui utilise un service de transport ferme de point à point peut a) changer ses points de réception et de livraison pour obtenir un service sur une base non ferme conformément à l'article 22.1 ou b) demander la modification des points de réception ou de livraison sur une base ferme conformément à l'article 22.2.
- 2) Le client du service de transport peut acheter un service de transport pour vendre de la puissance et de l'énergie provenant de différents groupes turbine-alternateur alimentant le réseau de transport du Transporteur. Pour un tel achat de service de transport, les ressources sont désignées comme étant des points de réception multiples, sauf si les différents groupes turbine-alternateur sont situés dans la même centrale, auquel cas ils sont traités comme un point de réception unique.
- 3) 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.

- 4) 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 correspond au plus élevé des montants suivants : a) la somme des réservations de capacité au(x) point(s) de réception ou b) la somme des réservations de capacité au(x) point(s) de livraison, les deux montants prenant en compte le facteur de perte de transport défini à l'article 15.7 des présentes. Le client du service de transport se verra facturer sa capacité réservée conformément à l'annexe 8. Le client du service de transport ne peut pas dépasser sa capacité réservée ferme à chaque point de réception et de livraison, sauf stipulation contraire à l'article 22. Advenant qu'un client du service de transport (y compris le Transporteur 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 paie au Transporteur un montant égal à 150 % des frais applicables en vertu de l'annexe 8 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 h la veille du début du service. Les programmes soumis après 13 h seront respectés, si possible. Les programmes d'heure en heure de livraison de puissance et d'énergie doivent être présentés par unités de 1 000 kW/h. Les clients du service de transport dans la zone de réglage du Transporteur ayant présenté plusieurs demandes de service de transport à un point de réception dont chacune est inférieure à 1 000 kW/h 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 sont 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 fournit à l'exploitant du réseau du fournisseur des programmes d'heure en heure équivalents à ceux que fournit le receveur (sauf s'ils sont réduits pour des pertes) et doit livrer la puissance et l'énergie convenues par ces programmes. Si le client du service de transport, le fournisseur ou le receveur révisé 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 sur les plans de la puissance et de 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 est 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 a le droit de réserver une séquence de périodes de service (comme une séquence de périodes mensuelles sans devoir attendre l'expiration de la première période pour demander une autre période mensuelle) de sorte que la durée totale à laquelle s'applique la réservation soit supérieure à une période, 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 assurer 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. La priorité est attribuée d'abord aux demandes ou aux réservations visant une plus grande durée de service, puis aux demandes préconfirmées. Les clients admissibles qui ont déjà réservé un service à plus court terme ont un droit de préemption pour égaler la demande de service à plus long terme avant d'être évincés. Le service de transport à l'intention des clients du réseau intégré à partir de ressources autres que les ressources désignées a priorité sur tout service de transport non ferme de point à point. Le service de transport non ferme de point à point par des

points de réception et des points de livraison secondaires est le dernier pris en considération en vertu des présentes.

14.3 Utilisation du service de transport non ferme de point à point par le

Transporteur : Le Transporteur est assujéti aux tarifs et aux conditions prévus à la Partie II des présentes lorsqu'il fait des ventes à un tiers. Le Transporteur tient une comptabilité distincte, conformément à l'article 8, pour toute utilisation du service de transport non ferme de point à point dans le but de faire des ventes à un tiers.

14.4 Convention 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 dispositions des présentes.

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 conformément aux conditions énoncées à la Partie II des présentes. Le Transporteur n'accepte aucune obligation en vertu des présentes de planifier son réseau de transport de façon à disposer d'une capacité suffisante pour assurer 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 que ce service dépend de la disponibilité et peut subir des réductions ou interruption en vertu des présentes. Si un client du service de transport (y compris le Transporteur pour des ventes à des tiers) excède sa réservation de capacité non ferme réservée à un point de réception ou de livraison

quelconque, le client de service de transport paiera au Transporteur 150 % des frais applicables conformément à l'annexe 9 pour la capacité qui a excédé de 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 toute demande, conformément à l'annexe 9.

14.6 Programmation du service de transport non ferme de point à point :

Suite à toute réservation d'un 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 h la veille du début du service. Les programmes soumis après 13 h sont respectés, si possible. Les programmes d'heure en heure de livraison d'énergie doivent être présentés par unités de 1 000 kW/h. Les clients du service de transport dans la zone de réglage du Transporteur ayant présenté plusieurs demandes de service de transport à un point de réception, chacune étant inférieure à 1 000 kW/h, peuvent regrouper leurs demandes de service à un point commun de réception en unités de 1 000 kW/h. Les changements de programmation sont permis jusqu'à trente (30) minutes avant le début de l'heure suivante à condition que le fournisseur et le receveur s'entendent aussi sur la modification du programme. Le Transporteur fournira à l'exploitant du réseau du fournisseur, des programmes d'heure en heure équivalents à ceux que fournit le receveur (sauf s'ils sont réduits pour des pertes) et doit livrer la puissance et l'énergie convenues dans ces programmes. Si le client du service de transport, le fournisseur ou le receveur révise un programme

ou y met fin, il doit immédiatement en aviser le Transporteur, et le Transporteur est en droit d'ajuster en conséquence le programme pour la puissance et l'énergie à recevoir et à livrer.

14.7 Réduction ou interruption du service : Le Transporteur se réserve le droit de réduire, en tout ou en partie, le service de transport non ferme de point à point fourni en vertu des présentes pour des raisons de fiabilité, quand une urgence ou un autre imprévu menace de compromettre ou de détériorer la fiabilité de son réseau de transport. Le Transporteur se réserve le droit d'interrompre, en tout ou en partie, le service de transport non ferme de point à point prévu en vertu des présentes pour des raisons économiques afin d'accepter 1) une demande de service de transport ferme, 2) une demande de service de transport non ferme de point à point de plus longue durée, 3) une demande de service de transport pour des clients du réseau intégré 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 conformément à l'article 15.4. Le Transporteur interrompt ou réduit 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(ent) 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, elles s'appliquent d'abord aux transactions visant la durée la moins longue (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 à partir de ressources autres que les ressources désignées a 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 donne 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 fournit un service de transport ferme et non ferme de point à point au moyen de son réseau de transport à tout client du service de transport qui satisfait aux exigences de l'article 16.

15.2 Détermination de la capacité de transfert disponible : Une description de la méthode utilisée 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 réalise 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 :

1) Si le Transporteur établit qu'il ne peut pas répondre favorablement à une demande complète visant un service de transport ferme de point à point à cause de l'insuffisance de la capacité de son réseau de transport, le Transporteur agit avec diligence pour étendre ou modifier son réseau de transport afin de fournir le service de transport demandé, 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 conforme 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 des installations. L'obligation vise seulement les installations que le Transporteur est en droit d'étendre ou de modifier.

2) 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 la capacité de son réseau de transport, il agit avec diligence dès la réception d'une demande écrite du client du service de transport pour modifier la répartition des ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur jusqu'à ce a) que les ajouts au réseau soient terminés pour le client du service de transport, b) qu'il établisse à l'aide d'une réévaluation biennale qu'il ne peut plus assurer une nouvelle répartition en toute fiabilité du réseau ou 3) que le client du service de transport mette fin au service parce que la réévaluation a

entraîné des changements de la nouvelle répartition. Lorsqu'une nouvelle répartition est possible, 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 :

a) les ressources sont disponibles à cette fin pour la durée du service demandé, b) le client a obtenu le consentement du propriétaire de la ou des ressources en cause, c) 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, d) sauf dans les cas prévus à l'article 19.7, la nouvelle répartition permet de fournir la totalité du service demandé sans effectuer des ajouts au réseau et e) le client accepte de dédommager le Transporteur conformément à l'article 27.

4) Si le Transporteur détermine 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 de son réseau de transport, suite à une demande écrite du client du service de transport, il offre le service de transport ferme avec la condition qu'il puisse 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 agit avec diligence pour assurer le service jusqu'à ce a) que les ajouts au réseau soient terminés pour le client du service de transport, b) qu'il établisse à l'aide d'une réévaluation biennale qu'il ne peut plus assurer ce service en toute fiabilité du réseau ou c) 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. 5) Au moment où le Transporteur informe le client du service de transport de la nécessité de réaliser une étude d'impact sur le réseau, il lui offre également 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 ce qu'à la fin de la construction des ajouts au réseau de transport nécessaires afin de fournir le service de transport ferme de point à point, dès lors que le Transporteur détermine 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 comme établies par le Transporteur. Le facteur applicable de perte de transport est de 2,73 % du débit horaire maximal comme 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 fournit le service de transport de point à point seulement si les conditions suivantes sont remplies par le client du service de transport :

- 1) Le client du service de transport a déposé une demande de service complète.
- 2) Le client du service de transport répond aux critères de solvabilité énoncés à l'article 11.
- 3) Le client du service de transport aura mis en place des mesures pour tout autre service de transport nécessaire afin d'effectuer la livraison à partir des installations de production au Transporteur avant le début du service en vertu de la Partie II des présentes.
- 4) 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 visée par sa réservation.
- 5) 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 sont 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 transmettre 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 déployer 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 Société de transmission électrique de Cedars Rapids limitée, Direction générale, 900, rue Principale, Rivière-Beaudette (Québec) J0P 1R0, au moins soixante (60) jours avant le mois civil au cours duquel le service doit commencer. Le Transporteur examine 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 accélérées 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 faire l'objet de la saisie dans le site OASIS du Transporteur des renseignements énumérés ci-après. Cette méthode crée un dossier horodaté qui sert à établir la priorité de la demande. Toute demande écrite reçue d'un client admissible ne pouvant en faire lui-même la saisie dans OASIS est versée dans 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, y compris, mais sans s'y limiter, ce qui suit :

- 1) l'identité, l'adresse, le numéro de téléphone et le numéro de télécopieur de l'entité qui demande le service ;
- 2) une déclaration à l'effet que l'entité demandant le service est un client admissible en vertu des présentes ou le sera au début du service ;
- 3) la localisation du (des) point(s) de réception et du (des) point(s) de livraison et l'identité des fournisseurs et des receveurs ;
- 4) la localisation de l'installation ou 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 traite ces renseignements comme étant confidentiels, sauf dans la mesure où leur divulgation est exigée en vertu des 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 traite ces renseignements conformément aux normes de conduite énoncées à la partie 37 des règlements de la Commission ;
- 5) une description des caractéristiques de livraison de la puissance et de l'énergie devant être livrées ;

- 6) une estimation de la puissance et de l'énergie devant être livrées au receveur ;
- 7) la date du début du service de transport et la durée de ce service ;
- 8) la capacité de transfert requise pour chaque point de réception et chaque point de livraison sur le réseau de transport du Transporteur, le client pouvant regrouper ses demandes de services afin de satisfaire à l'exigence de capacité de transfert minimale ;
- 9) une déclaration à l'effet que, si le client admissible soumet une demande préconfirmée, il signe une convention de service dès qu'il est avisé que le Transporteur peut fournir le service de transport demandé.

Le Transporteur traite ces renseignements conformément aux normes de conduite énoncées à la partie 37 des règlements de la Commission.

17.3 Dépôt : Une demande complète de service de transport ferme de point à point doit aussi être accompagnée d'un dépôt d'un montant correspondant aux coûts d'un mois de service à l'égard de la capacité réservée ou coûts complets à l'égard de la capacité réservée si la demande de service vise moins d'un mois. Si la demande est rejetée par le Transporteur parce qu'elle ne cadre pas avec les conditions de service énoncées aux présentes ou qu'elle est associée à des soumissionnaires non retenus dans le cadre d'un appel de propositions, ce dépôt est remboursé avec intérêts, moins les frais raisonnables engagés par le Transporteur pour examiner la

demande. Le dépôt est aussi remboursé avec intérêts, 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 est remboursé dans son intégralité, avec intérêts, moins les frais raisonnables engagés par le Transporteur dans la mesure où ces frais n'ont pas déjà été récupérés par le Transporteur auprès du client admissible. Le Transporteur fournit au client admissible une comptabilité complète de tous les coûts déduits du dépôt remboursé, et le client admissible peut la contester en cas de désaccord. 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 est remboursé avec intérêts au client du service de transport dans un délai maximal de trente (30) jours suivant la signature de ladite convention de service et le dépôt des garanties financières prévues à l'article 11. Le taux d'intérêt applicable est égal au taux d'intérêt des banques à charte pour les certificats de placement garanti d'un an à la fin du mois précédent publié par la Banque du Canada sur son site Web, code V122524, ou un taux équivalent en cas de retrait ou de modification de celui-ci, et l'intérêt est calculé à compter du jour où le chèque de dépôt est crédité au compte du Transporteur.

17.4 Avis de demande inadéquate : Si une demande ne répond pas aux exigences des présentes, le Transporteur doit informer des raisons 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

manquements mineurs de la demande par des communications informelles avec le client admissible. Si ces efforts n'aboutissent pas, le Transporteur retourne la demande, avec le dépôt majoré des intérêts. 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 voit 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 établit la capacité de transport disponible, conformément à l'article 15.2. Il avise le client admissible dès que possible, mais au plus tard trente (30) jours après la date de réception de la demande complète, soit 1) qu'il pourra fournir le service sans faire d'étude d'impact sur le réseau, soit 2) 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 en avise le client admissible dès que possible, mais au plus tard trente (30) jours après la 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 suivant sa présentation par le Transporteur, il est réputé avoir retiré ou résilié sa demande et tout dépôt soumis est remboursé avec intérêts. 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) reports d'une année chacune de la date de début 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 quinze (15) jours après avoir avisé le Transporteur de son intention de reporter le début du service. Si, pendant une période de report du début du service, un client admissible soumet une demande complète pour un service de transport ferme et que cette demande ne peut être acceptée que si tout ou partie de la capacité réservée du client du service de transport est libérée, la capacité réservée initiale est 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 de début du service. Advenant que le client du service de transport décide de libérer la capacité réservée, les frais de réservation payés antérieurement ne sont pas remboursés.

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, y compris, mais sans s'y limiter, ce qui suit :

- 1) l'identité, l'adresse, le numéro de téléphone et le numéro de télécopieur de l'entité qui demande le service ;
- 2) une déclaration à l'effet que l'entité qui demande le service est un client admissible en vertu des présentes ou le sera au début du service ;
- 3) le(s) point(s) de réception et le(s) point(s) de livraison ;
- 4) la capacité maximale requise à chaque point de réception et point de livraison ;
- 5) les dates et heures proposées pour commencer le service de transport en vertu des présentes et y mettre fin.

Le Transporteur peut aussi demander au client du service de transport de fournir les renseignements suivants s'il en a besoin pour bien évaluer les conditions du réseau :

- 6) 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 ;
- 7) la localisation électrique de la charge ultime.

Le Transporteur traite les renseignements exigés en 6) et en 7) comme 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, 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 traite ces renseignements conformément aux normes de conduite énoncées à la partie 37 des règlements de la Commission.

- 8) Une déclaration à l'effet que, si le client admissible soumet une demande préconfirmée, il signe une convention de service dès qu'il est avisé que le Transporteur peut fournir le service de transport demandé.

18.3 Réserve 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 début du service, les demandes de service hebdomadaire, au plus tôt quatorze (14) jours avant le début du service, les demandes de service quotidien, au plus tôt deux (2) jours avant le début du service et les demandes de service horaire, au plus tôt à 8 h la veille du début du service. Les demandes de service reçues après 13 h la veille du jour où le service doit commencer sont acceptées dans la mesure du possible.

18.4 Détermination de la capacité de transfert disponible : Après réception d'une proposition de programme, le Transporteur décide, sur une base non

discriminatoire, de la capacité de transfert disponible conformément à l'article 15.2. Cette décision sera prise dès qu'il est raisonnablement pratique de le faire après réception de la proposition de programme, mais au plus tard dans les délais suivants : 1) trente (30) minutes pour le service horaire, 2) trente (30) minutes pour le service quotidien, 3) quatre (4) heures pour le service hebdomadaire et 4) deux (2) jours pour le service mensuel.

19. Procédures liées aux études supplémentaires pour les demandes de service de transport ferme 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, le Transporteur établit sur une base non discriminatoire s'il est nécessaire de procéder à une étude d'impact sur le réseau. Une description de la méthode utilisée par le Transporteur pour mener une étude d'impact sur le réseau est fournie à l'appendice D. Si le Transporteur détermine qu'il doit mener une étude d'impact sur le réseau pour pouvoir accepter le service demandé, il en informe le client admissible dès que possible. Il offre alors au client du service de transport 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 avise 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 présente, dans les trente (30) jours de la réception d'une

demande complète comprenant les données techniques nécessaires à la réalisation de l'étude, une convention d'étude d'impact sur le réseau dans laquelle le client admissible s'engage à rembourser au Transporteur les coûts de réalisation 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 est réputée retirée et son dépôt lui est remboursé avec intérêts, conformément à l'article 17.3.

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

- 1) La convention d'étude d'impact sur le réseau doit spécifier clairement les coûts 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 coûts ne sauraient excéder le coût réel de l'étude. Pour réaliser 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 du transport. Le client admissible ne se voit pas imputer de coûts pour ces études existantes, mais est tenu de payer les coûts liés à toute modification apportée aux études de planification existantes qui est raisonnablement nécessaire pour l'évaluation de l'incidence de la demande de service du client admissible sur le réseau de transport.

- 2) Si, en réponse aux demandes de service formulées par plusieurs clients admissibles relativement au 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.
- 3) Quant aux études d'impact sur le réseau menées par le Transporteur pour son propre compte, le Transporteur 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, le Transporteur agit avec diligence pour réaliser l'étude d'impact sur le réseau requise dans un délai de cent vingt (120) jours, sauf dans le cas d'une étude qui nécessite un délai additionnel, lequel est précisé au client. L'étude d'impact sur le réseau doit recenser 1) toutes les contraintes du réseau de façon précise pour chaque élément de transport, 2) les options concernant une nouvelle répartition (lorsque demandé par le client admissible), y compris les coûts estimés d'une nouvelle répartition, 3) les options concernant une réduction conditionnelle (lorsque demandé par le client admissible), y compris le nombre d'heures par année et les conditions du réseau dans lesquelles peut se produire une telle réduction et 4) les ajouts supplémentaires au réseau que le Transporteur doit faire afin de fournir le service demandé. Lorsqu'un client demande l'étude des options concernant une nouvelle répartition, l'étude d'impact sur le réseau doit 1) recenser toutes les ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur qui peuvent contribuer à alléger de façon marquée les contraintes du réseau et 2)

fournir une mesure de l'impact de chacune de ces ressources 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 indiquer 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 indiqué ci-dessus, 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 fait preuve de la même diligence pour réaliser l'étude d'impact sur le réseau pour un client admissible que pour réaliser les études pour ses propres besoins. Le Transporteur doit, dès l'achèvement de l'étude d'impact sur le réseau, indiquer au client admissible si le réseau de transport sera adéquat pour accepter la demande de service, en tout ou en partie, ou si des coûts devront vraisemblablement être engagés pour des ajouts au réseau. Pour qu'une demande demeure une demande complète, dans les quarante-cinq (45) jours suivant 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'étude d'avant-projet ou une entente de raccordement 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 prolongation de celui-ci jusqu'à un maximum de trois cent

soixante-cinq (365) jours si son incapacité de respecter ce délai de quarante-cinq (45) jours est liée aux délais d'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 pour obtenir une telle autorisation. La prolongation ainsi obtenue est prise en compte dans l'établissement de 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'une étude d'avant-projet est requise, le Transporteur, après la réception d'une demande écrite du client avant l'expiration du délai maximal de trois cent soixante-cinq (365) jours à compter de la réception de l'étude d'impact sur le réseau, remet 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 d'exécution de l'étude d'avant-projet. 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 est réputée retirée et son dépôt lui est remboursé avec intérêts conformément à l'article 17.3. Dès réception d'une convention d'étude d'avant-projet signée, le Transporteur agit avec diligence pour réaliser l'étude d'avant-projet requise dans le délai prévu dans la convention d'étude d'avant-projet. Si le Transporteur est incapable de réaliser l'étude d'avant-projet dans le délai imparti, il avise le client du service de transport et lui fournit 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 inclut une estimation établie de bonne foi 1) de la part adéquate du client admissible quant au coût des ajouts au réseau requis qu'il devra rembourser au Transporteur et 2) du délai requis pour terminer les travaux de construction et commencer à fournir le service demandé. Le client du service de transport a un délai de trente (30) jours à partir de 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, signer une entente de raccordement 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 législation 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 prolongation de celui-ci jusqu'à un maximum de cent quatre-vingts (180) jours si son incapacité de respecter ce délai de trente (30) jours est liée aux délais d'obtention d'une autorisation gouvernementale nécessaire pour 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. La prolongation ainsi obtenue est prise en compte dans l'établissement de la date de service prévue.

- 19.5 Modifications de l'étude d'avant-projet** : Tout changement du concept qui découle de l'incapacité de localiser ou de construire des ajouts au réseau tel que proposé peut exiger l'élaboration d'une estimation de bonne foi révisée. De nouvelles estimations faites de bonne foi peuvent aussi être exigées si de nouvelles exigences législatives ou réglementaires entrent en vigueur avant l'achèvement de la construction ou dans d'autres circonstances indépendantes de la volonté du Transporteur et ont une incidence importante sur le coût final des ajouts au réseau devant être facturé au client du service de transport.
- 19.6 Diligence dans l'exécution des ajouts au réseau** : Le Transporteur agit avec diligence pour ajouter les installations requises au réseau de transport dans un délai raisonnable. Le Transporteur ne modifie pas son réseau de transport existant ou planifié pour fournir le service de transport ferme de point à point demandé si en ce faisant il compromettrait la fiabilité du réseau ou compromettrait ou détériorerait autrement le service existant.
- 19.7 Service provisoire partiel** : Si le Transporteur établit qu'il n'a pas la capacité de transfert adéquate pour fournir la quantité entière visée par la demande complète d'un service de transport ferme de point à point, il a néanmoins l'obligation d'offrir et de fournir la partie du service de transport ferme de point à point demandé qu'il peut accepter sans des ajouts au réseau ou une nouvelle répartition. Toutefois, le Transporteur ne saurait être tenu de fournir la quantité supplémentaire demandée de service de transport ferme de point à point qui exige des ajouts au réseau de transport tant que celles-ci n'auront pas été mis en service.

19.8 Procédures accélérées pour les ajouts 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, le cas échéant, une « entente de raccordement », en vertu de laquelle le client admissible accepterait de dédommager le Transporteur pour tous les coûts engagés conformément aux présentes. Pour exercer cette option, le client admissible demande par écrit une convention de service accélérée et, le cas échéant, une entente de raccordement 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 recense les ajouts au réseau nécessaires ou les coûts engagés 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 engagés, cette estimation ne saurait lier le Transporteur, et le client admissible doit s'engager par écrit à dédommager le Transporteur pour tous les coûts engagés conformément aux dispositions des présentes. Le client admissible doit signer et renvoyer cette convention de service accélérée ou, le cas échéant, l'entente de raccordement, 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 les études d'impact sur le réseau et les études d'avant-projet.

- 1) Pour chaque trimestre civil, le Transporteur affiche sur le site OASIS des statistiques sur les délais prévus et réels d'achèvement des études d'impact sur le réseau et des études d'avant-projet menées par lui pour le compte de parties autres que des entités affiliées.
- 2) Aux 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.

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

20.1 Retards dans la réalisation des ajouts au réseau : Si un événement nuit de façon importante à sa capacité de respecter les délais de réalisation des ajouts au réseau ou de terminer celles-ci, le Transporteur en avise rapidement le client du service de transport. En pareil cas, le Transporteur convoque, dans les trente (30) jours suivant cet avis, 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 met aussi 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 dont le client du service de transport a raisonnablement besoin pour évaluer toute solution de rechange.

20.2 Solutions de rechange aux ajouts au réseau initialement prévues :

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 initialement prévues, le Transporteur présente ces solutions de rechange pour analyse par le client du service de transport. Si, à la suite de cette analyse, 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 propose une convention de service révisée relative au service de transport de point à point et, le cas échéant, qu'il modifie l'entente de raccordement déjà signée. Si la solution de rechange ne vise qu'un service de transport non ferme de point à point, le Transporteur le Transporteur s'engage à remettre promptement une convention de service relative 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 que le client du service de transport ne soit pas d'accord, ce dernier peut se prévaloir des procédures de règlement des différends.

20.3 Obligation de remboursement en cas de non-achèvement des ajouts

au réseau : 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 demandé ne peut être fourni au moyen de la capacité existante conformément aux conditions de la Partie II des présentes, l'obligation de fournir le service de transport ferme de point à

point demandé se termine, et le dépôt fait par le client du service de transport est remboursé, avec intérêts, conformément à l'article 17.3. Toutefois, le client du service de transport est responsable de tous les coûts encourus avec prudence par le Transporteur pendant la période où la construction a été suspendue.

21. Dispositions relatives à la construction et aux services de transport sur les réseaux d'autres services publics

21.1 Responsabilité concernant les ajouts au réseau d'un tiers : Le Transporteur ne saurait être responsable de conclure des ententes visant l'ingénierie, les demandes d'autorisation et la construction d'installations de transport ou de distribution dans le ou les réseaux de toute autre entité ou pour l'obtention de toute approbation réglementaire de telles installations. Le Transporteur déploie 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 les renseignements ou données requis par cet autre réseau électrique conformément aux pratiques usuelles des services publics.

21.2 Coordination des ajouts au réseau d'un tiers : Dans l'éventualité où le besoin d'ajouts au réseau serait déterminé conformément aux dispositions de la Partie II des présentes, et si ces ajouts exigent en plus l'ajout d'installations de transport dans d'autres réseaux, le Transporteur est en droit de coordonner les ajouts de son propre réseau avec les travaux de construction requis par les autres. Le Transporteur, après consultation du client du service de transport et des représentants de tels autres réseaux, peut reporter la réalisation des mises à niveau de son réseau si la

construction des nouvelles installations de transport dans un autre réseau ne peut être réalisée en temps opportun. Le Transporteur avise le client du service de transport par écrit des motifs de toute décision de report des ajouts réseau et des problèmes particuliers qui doivent être réglés avant qu'ils commencent ou reprennent celles-ci. Dans les soixante (60) jours suivant 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 règlement des différends.

22. Modifications des caractéristiques du 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 demander que le Transporteur lui 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 :

- 1) Le service fourni aux points de réception et de livraison secondaires est non ferme seulement et selon les disponibilités et ne déplace pas un service ferme ou non ferme réservé ou programmé par un tiers en vertu des présentes.
- 2) 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 n'excède pas la capacité réservée dans la convention de service pertinente en vertu de laquelle ces services sont fournis.

- 3) 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 la quantité de sa réservation initiale de capacité.
- 4) Le service aux points de réception et de livraison secondaires sur une base non ferme ne nécessite pas 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 n'est pas tenu de signer une nouvelle convention de service, ni de verser un dépôt additionnel ou d'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 en attente et 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 dans 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 visée par la modification des points de réception et 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 peut excéder la plus élevée des sommes suivantes : 1) le prix initial payé par le revendeur, 2) le tarif maximal du Transporteur en vigueur au moment de la cession ou 3) le coût d'opportunité du revendeur.

Le cessionnaire doit conclure avec le Transporteur une convention de service régissant la cession du service de transport avant la date de début du service faisant l'objet de la cession. Le Transporteur facture au revendeur, le cas échéant, 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 porte 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 est annulé en cas de non-paiement par le cessionnaire. Si le cessionnaire

ne demande pas de changement des points de réception ou de livraison ni aux autres conditions énoncées dans la convention de service initiale, le cessionnaire bénéficie du même service que le revendeur et sa priorité de service est la même que celle du revendeur. Le cessionnaire est assujéti à toutes les conditions des présentes. Si le cessionnaire demande une modification du service, la priorité de réservation du service est 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 une modification de(s) point(s) de réception ou de livraison ou de toute autre caractéristique énoncée dans la convention de service initiale, le Transporteur consent à cette modification, sous réserve des dispositions des présentes, à condition que la modification 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 coûts de réalisation de toute étude d'impact sur le réseau nécessaire pour évaluer la capacité du réseau de transport à accepter la modification proposée et les coûts additionnels payables par le client en raison de cette modification. 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 précisément sur d'autres conditions au moyen d'une modification apportée à la convention de service.

23.3 Information sur la cession ou le transfert du 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 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 aux points de réception et de livraison

24.1 Obligations du client du service de transport : Sauf entente contraire, le client du service de transport est responsable de l'installation et du maintien d'un équipement de mesurage compatible 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 dont il a raisonnablement besoin pour faciliter le mesurage et la facturation en vertu de la convention de service.

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

25. Rémunération du service de transport

Les tarifs du service de transport ferme et non ferme de point à point sont indiqués dans les annexes des présentes : service de transport ferme de point à point (annexe 8) et service de transport non ferme de point à point (annexe 9). Le Transporteur est assujéti aux dispositions de la Partie II des présentes lorsqu'il fait des 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. Abrogé

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

Dès qu'une étude d'impact sur le réseau exécutée par le Transporteur en relation avec la fourniture d'un service de transport ferme de point à point 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 de ces mises à niveau. Dès qu'une étude d'impact sur le réseau exécutée par le Transporteur met en évidence des contraintes de capacité qui peuvent, sous réserve des 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 de payer les coûts de la nouvelle répartition conformément aux dispositions des présentes. L'estimation des coûts relatifs aux ajouts au réseau qui seront facturés au client du service de transport en vertu des présentes est précisé dans la convention de service, ou dans l'entente de raccordement, selon le cas, avant le début du service.

III. SERVICE DE TRANSPORT EN RÉSEAU INTÉGRÉ

Préambule

Le Transporteur fournit un service de transport en réseau intégré conformément aux conditions applicables prévues dans les présentes et la convention de service. Le service de transport en réseau intégré permet au client du réseau intégré d'intégrer, de répartir économiquement et de réguler ses ressources en réseau actuelles et prévues afin d'alimenter sa charge en réseau. Ce client peut aussi utiliser le service de transport en réseau intégré pour livrer à sa charge en réseau des achats d'énergie en provenance de ressources non désignées, selon la disponibilité, sans coûts additionnels. Le service de transport lié à des ventes relatives à des charges non désignées est fourni conformément aux 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 d'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 planifie, construit, exploite et entretient 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 dans son réseau. Le Transporteur inclut la charge en réseau du client du réseau intégré aux fins de la planification de son propre réseau et, conformément aux pratiques usuelles des services publics, s'efforce de construire et de mettre en service une capacité de transfert suffisante pour livrer la production des 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 la production des ressources aux clients de charge locale.

28.3 Service de transport en réseau intégré : Le Transporteur fournit un service de transport ferme dans son réseau de transport au client du réseau intégré, pour la livraison de puissance et d'énergie à partir des ressources en réseau désignées par le client, de manière à alimenter les charges en réseau désignées 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 est transportée, selon la disponibilité, sans coûts additionnels. Le service secondaire ne nécessite pas la présentation d'une demande de service de transport en réseau intégré en vertu des présentes. Toutefois, toutes les autres exigences prévues dans la Partie III 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 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 comme établies par le Transporteur. Les facteurs applicables de pertes de transport sont les suivants : un taux de 2,73 % du débit horaire maximal mesuré aux points 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 1) vendre de la puissance et de l'énergie aux fins de l'alimentation de charges non désignées ou 2) fournir directement ou indirectement un service de transport à un tiers. Tous les clients du réseau intégré qui souscrivent 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 le recours au 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 la production ressources qui ne serviront pas à alimenter sa charge en réseau intégré, les dispositions de l'article 13.7 d) s'appliquent.

29. Début du service

29.1 Condition préalable à la réception du service : Sous réserve des conditions de la Partie III des présentes, le Transporteur fournit le service

de transport en réseau intégré au client admissible à condition que 1) le client admissible remplisse une demande de service conformément à la Partie III des présentes, 2) le client admissible et le Transporteur aient pris toutes les dispositions techniques indiquées aux articles 29.3 et 29.4 et 3) 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 correspondant approximativement au 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 voient attribuer une priorité en fonction de la date et de l'heure de leur réception, la demande reçue le plus tôt passant toutes les autres. Les demandes doivent être soumises par la saisie des renseignements énumérés ci-après sur le site OASIS du Transporteur. Cette méthode crée un dossier horodaté pour établir la priorité de la demande.

Une demande complète doit comprendre tous les renseignements suivants :

- 1) l'identité, l'adresse, le numéro de téléphone et le numéro de télécopieur de la partie qui demande le service ;
- 2) une déclaration à l'effet que la partie qui demande le service est un client admissible en vertu des présentes ou le sera au début du service ;

- 3) une description de la charge en réseau à chaque point de livraison. Cette description doit 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 début prévu du service ;
- 4) La quantité et l'emplacement 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 effectuée 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 interruptible de ses clients (s'il en est) incluse dans les prévisions de charge sur 10 ans fournies en réponse au point 3) ci-dessus;
- 5) une description des ressources en réseau (actuelles et prévues sur 10 ans), y compris pour chaque ressource en réseau :
 - la taille du groupe de production 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 groupes ;
 - les restrictions d'exploitation :
 - les périodes d'exploitation limitée, s'il en est, pendant toute l'année ;
 - les programmes de maintenance ;
 - le niveau de production minimal du groupe ;
 - le niveau d'exploitation normal du groupe ;
 - toute désignation des groupes 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 modification de la 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 comme ressource en réseau ;
- et pour chaque ressource hors réseau :
- l'identification de la 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 de maintenance ;
 - le niveau de production minimal 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 ;
- 6) une description du réseau de transport du client admissible :
- les données sur la répartition et la stabilité de la puissance, comme les composantes actives et réactives de la charge, les lignes, les transformateurs, les dispositifs de puissance réactive et le type de charge, y compris la capacité nominale

- normale et d'urgence de tous les équipements de transport selon un modèle de répartition de la puissance compatible avec celui utilisé par le Transporteur ;
- les restrictions d'exploitation nécessaires à la fiabilité ;
 - les instructions d'exploitation employées par les exploitants de 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 ;
 - l'emplacement des ressources en réseau décrites au point 5) ci-dessus ;
 - des prévisions sur 10 ans des ajouts au réseau ;
 - des cartes du réseau de transport comprenant les ajouts au réseau proposées ;
 - les capacités nominales thermiques des interconnexions entre la zone de réglage du client admissible et les autres zones de réglage ;
- 7) 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 étant d'un (1) an ;
- 8) 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 29.2v) satisfont aux

conditions suivantes : 1) le client du réseau intégré possède la ressource, s'est engagé à acheter la production conformément à un contrat signé ou s'est engagé à acheter la production lorsque la signature d'un contrat est conditionnelle à la disponibilité du service de transport prévu à la Partie III des présentes; 2) les ressources en réseau n'incluent aucune des ressources 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, ou aucune partie de ces ressources, sauf aux fins de ses obligations en vertu d'un programme de partage des réserves.

À moins que les parties ne conviennent de délais différents, le Transporteur accuse réception de la demande dans les dix (10) jours suivant sa réception. Cet accusé de réception inclut 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 dans le présent article, le Transporteur en avise le client admissible qui demande le service dans les quinze (15) jours suivant la réception de la demande et précise les motifs de ce défaut. Dans la mesure du possible, le Transporteur tente de corriger les insuffisances de la demande au moyen de communications informelles avec le client admissible. Si ces efforts n'aboutissent pas, le Transporteur renvoie 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 voit attribuer

une nouvelle priorité conforme à la date de la demande nouvelle ou révisée. Le Transporteur traite ces renseignements conformément aux normes de conduite énoncées à la partie 37 des règlements de la Commission.

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 du réseau intégré, ou un tiers, n'ont pas terminé l'installation de tous les équipements précisés dans 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 déploie 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 la maintenance et à l'exploitation par le client du réseau intégré des installations se trouvant de son côté de chaque point de livraison ou interconnexion nécessaire à la livraison fiable de la puissance et de l'énergie à partir du réseau de transport du Transporteur au client du réseau intégré. Le client du réseau intégré est seul responsable de la construction ou de la mise en place de toutes les installations se trouvant de son côté de chacun de ces points de livraison ou de chacune de ces interconnexions. De plus, le client du réseau intégré doit respecter les

exigences techniques du Transporteur, ainsi que les limites d'émissions de perturbations autorisées sur le réseau de transport, que ses charges ou sa production soient directement raccordées au réseau de transport ou se trouvent dans ses propres postes à haute tension. Le client du service en réseau intégré doit également s'assurer que le déséquilibre des charges alimentées par les postes satellites respecte les limites d'émissions autorisées sur le réseau.

29.5 Abrogé

30. Ressources en réseau

30.1 Désignation des ressources en réseau : Les ressources en réseau couvrent 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 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, ou toute partie de ces ressources, sauf aux fins de 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 en vertu d'ententes fermes conclues jusqu'à la date du début du service inclusivement sont initialement désignées ressources en réseau tant que le client du réseau intégré ne modifie 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 trajet affiché sur le site OASIS du Transporteur, le client du réseau intégré désigne la nouvelle ressource en réseau sur ce site.

Cette demande doit comprendre une déclaration attestant que la nouvelle ressource en réseau satisfait aux conditions suivantes : 1) le client du réseau intégré possède la ressource, s'est engagé à acheter la production conformément à un contrat signé ou s'est engagé à acheter la production lorsque la signature d'un contrat est conditionnelle à la disponibilité du service de transport prévu à la Partie III des présentes; 2) les ressources en réseau n'incluent aucune des ressources 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, ou aucune partie de ces ressources, sauf aux fins de ses obligations en vertu d'un programme de partage des réserves. La demande du client du réseau intégré est considérée comme inadéquate si elle ne comprend pas cette déclaration, et le Transporteur prend 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 trajet affiché sur le site OASIS du

Transporteur, il doit le faire sur 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 trajet affiché sur le site OASIS, le Transporteur affiche l'information indiquée ci-dessous sur le site OASIS. Le caractère indéfini ou temporaire des suppressions de ressources en réseau doit être indiqué. Dans le cas d'une suppression indéfinie de ressources en réseau, 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 visées doivent être spécifiées. Dans le cas d'une suppression temporaire de ressources en réseau, les renseignements suivants doivent être fournis :

- 1) date et heure d'entrée en vigueur de la suppression temporaire ;
- 2) date et heure d'entrée en vigueur du rétablissement de la désignation, après la période de suppression temporaire ;
- 3) identité et capacité des ressources ou de la partie des ressources devant être supprimées temporairement ;
- 4) description des ressources et attestation du rétablissement de leur désignation, après la période de suppression temporaire, conformément à l'article 30.2 ;
- 5) identification des demandes de service de transport connexes devant être évaluées pendant 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 3) ainsi

que toutes les demandes de service de transport concurrentes ayant priorité. Advenant le rejet des demandes de service de transport connexes, le client du réseau intégré est 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. Les demandes de désignation d'une ressource différente et/ou d'une ressource dont la capacité a été augmentée sont considérées comme inadéquates et le Transporteur prend 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 le total de sa charge en réseau désignée, des ventes non fermes réalisées en vertu de la Partie II des présentes, des pertes, des ventes de puissance réalisées dans le cadre d'un programme de partage des réserves et des ventes pouvant être interrompues sans pénalité afin d'alimenter des charges désignées du réseau intégré. Cette restriction ne s'applique 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 dégrader 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 au moyen d'un service de transport de point à point ou d'un service secondaire en vertu de l'article 28.4. Si le programme d'un client du réseau intégré au point de livraison d'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'appliquent.

30.5 Obligation de modification de la répartition du client du réseau intégré

: Pour pouvoir utiliser 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 est effectuée au moindre coût et sans discrimination entre tous les clients du réseau intégré et du service ferme de point à point.

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 déploie des efforts raisonnables pour aider le client du réseau intégré à conclure

ces ententes, y compris en fournissant les renseignements ou données dont a besoin l'autre entité conformément aux pratiques usuelles des services publics.

30.7 Restrictions visant la désignation de ressources en réseau : Le client du réseau intégré doit démontrer qu'il possède ou qu'il s'est engagé à acheter la production conformément à un contrat signé afin de désigner une ressource de production en tant que ressource en réseau. Il 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 une interface donnée pour l'intégration des ressources en réseau du client du réseau intégré (ou des 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 sa facture ou d'une 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 aux fins des achats d'électricité ou de services de transport de tous ses clients. 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 reçoit un crédit pour les 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 de telles installations appartenant au Transporteur pouvaient être incluses dans les revenus annuels de transport requis de celui-ci indiqués à l'appendice H des présentes.

Le mode de calcul du crédit en vertu du présent article doit être précisé 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 fournit 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 agit 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 coûts associés aux mises à

niveaux nécessaires à l'interconnexion d'une nouvelle charge en réseau sont déterminés conformément aux procédures prévues à l'article 32.4 et sont imputés au client du réseau intégré.

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 1) 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 la 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 le demande 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 coûts relatifs aux ajouts au réseau effectués par le Transporteur et imputés au client du réseau intégré en vertu de la convention de service. Toutefois, le Transporteur traite tout changement demandé à l'égard du service de transport en réseau intégré d'une façon non discriminatoire.

31.6 Mises à jour annuelles des renseignements sur la charge et les ressources : Le client du réseau intégré fournit au Transporteur des mises à jour annuelles concernant les prévisions liées à la charge en réseau et aux ressources en réseau 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 concernant 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 détermine de façon non discriminatoire s'il est nécessaire de procéder à une étude d'impact sur le réseau. Une description de la méthode appliquée par le Transporteur pour mener une étude d'impact sur le réseau est fournie à l'appendice D. Si le Transporteur détermine qu'il doit réaliser une étude d'impact sur le réseau pour pouvoir accepter le service demandé, il en informe le client admissible dès que possible. En pareil cas, le Transporteur, dans les trente (30) jours de la réception d'une demande complète, propose une convention d'étude d'impact sur le réseau dans laquelle le client admissible s'engage à rembourser au Transporteur les coûts 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 est réputée retirée et son dépôt lui est remboursé avec intérêts.

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

- 1) La convention d'étude d'impact sur le réseau doit spécifier clairement les coûts applicables, selon l'estimation faite par le Transporteur des coûts réels et, et le temps nécessaire pour réaliser l'étude. Les coûts ne sauraient excéder les coûts réels de l'étude.

Pour réaliser 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 voit pas imputer de coûts pour ces études existantes, mais est tenu de payer les coûts liés à toute modification apportée aux études de planification existantes qui sera raisonnablement nécessaire pour l'évaluation de l'incidence de la demande de service du client admissible sur le réseau de transport.

- 2) Si, en réponse aux demandes de service formulées par plusieurs clients admissibles relativement au même appel de propositions, une seule étude d'impact sur le réseau suffit au Transporteur pour accepter ces demandes de service et les coûts de cette étude sont répartis au prorata entre les clients admissibles.
- 3) Quant aux études d'impact sur le réseau menées par le Transporteur pour son propre compte, le Transporteur en comptabilise les coûts conformément à l'article 8.

32.3 Procédures d'étude d'impact sur le réseau : Dès la réception d'une convention d'étude d'impact sur le réseau signée, le Transporteur agit 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 est précisé au client. L'étude d'impact sur le réseau doit recenser : 1) toutes les contraintes du réseau de façon précise pour chaque élément de transport, 2) lorsque demandé par le client admissible, les options concernant une nouvelle répartition, y compris les coûts estimés d'une nouvelle répartition dont le Transporteur a connaissance, 3) les

options concernant l'installation de dispositifs automatiques de réduction du service; et 4) les mises à niveau supplémentaires du réseau dont le Transporteur a besoin pour fournir le service demandé. Lorsqu'un client demande l'étude des options concernant une nouvelle répartition, l'étude d'impact sur le réseau doit : 1) recenser toutes les ressources situées dans la zone de réglage du Transporteur qui peuvent contribuer à alléger de façon marquée 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 chacune de ces ressources sur les contraintes du réseau. Si le Transporteur est en possession de renseignements selon lesquels des ressources à l'extérieur de sa zone de réglage pourraient pallier les contraintes du réseau, il doit les recenser dans son étude d'impact sur le réseau. Advenant que le Transporteur ne puisse terminer l'étude d'impact sur le réseau requise dans ce délai, il doit en aviser le client admissible, lui donner une date approximative d'achèvement et expliquer les raisons pour lesquelles un délai additionnel est nécessaire afin de terminer les travaux requis. 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 cette étude est terminée. Le Transporteur fait preuve de la même diligence pour réaliser l'étude d'impact sur le réseau pour un client admissible que pour réaliser les études pour ses propres besoins. Le Transporteur doit, dès l'achèvement de l'étude d'impact sur le réseau, indiquer au client admissible si le réseau de transport sera adéquat pour accepter la demande de service, en tout ou en partie, ou si des coûts devront vraisemblablement être engagés pour des ajouts au réseau. Pour qu'une demande demeure une demande complète, dans les quarante-cinq

(45) jours suivant 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'étude d'avant-projet ou une entente de raccordement 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 prolongation de celui-ci jusqu'à un maximum de trois cent soixante-cinq (365) jours si son incapacité de respecter ce délai de quarante-cinq (45) jours est liée aux délais d'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 pour obtenir une telle autorisation. La prolongation ainsi obtenue est prise en compte dans l'établissement de la date de service prévue.

32.4 Procédures d'étude d'avant-projet : Si une étude d'impact sur le réseau montre que le Transporteur doit effectuer des mises à niveau de son réseau pour répondre à la demande de service du client admissible et qu'il a établi qu'une étude d'avant-projet est requise, le Transporteur, après la réception d'une demande écrite du client avant l'expiration du délai maximal de trois cent soixante-cinq (365) jours à compter de la réception de l'étude d'impact sur le réseau, remet au client admissible une convention d'étude d'avant-projet en vertu de laquelle le client admissible s'engage à rembourser au Transporteur les coûts de l'étude d'avant-projet. 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 est réputée retirée et son dépôt lui est remboursé avec intérêts. Dès réception d'une convention d'étude d'avant-projet signée, le Transporteur agit avec diligence pour réaliser l'étude d'avant-projet requise dans le délai prévu dans la convention d'étude d'avant-projet. Si le Transporteur est incapable de réaliser l'étude d'avant-projet dans le délai imparti, il avise le client admissible et lui fournit 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 inclut une estimation établie de bonne foi 1) de la part adéquate du client admissible quant au coût des ajouts au réseau requises qu'il devra rembourser au Transporteur et 2) du délai requis pour terminer les travaux de construction et commencer à fournir le service demandé. Le client admissible a un délai de trente (30) jours à partir de la réception de l'étude d'avant-projet pour signer une convention de service, ou modifier 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 législation 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 prolongation de celui-ci jusqu'à un maximum de cent quatre-vingts (180) jours si son incapacité de respecter ce délai de trente (30) jours est liée aux délais d'obtention d'une autorisation gouvernementale nécessaire pour 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. La prolongation ainsi obtenue est prise en compte dans l'établissement de 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 de réalisation selon la diligence raisonnable des études d'impact sur le réseau et des études d'avant-projet prévues dans 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 établissent 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 touchant le réseau de transport. Les parties appliquent ces procédures pendant toute période où le Transporteur détermine qu'un incident est survenu sur le réseau et qu'elles sont nécessaires pour pallier celui-ci. Le Transporteur avise 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 prend 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, il entreprend des procédures conformément à la convention d'exploitation du réseau afin d'effectuer une nouvelle répartition de toutes les ressources en réseau au moindre coût sans égard à la propriété de ces ressources. Toute nouvelle répartition faite en vertu du présent article ne peut faire de discrimination indue entre l'utilisation que le Transporteur fait du réseau de transport au nom des clients de charge locale et des clients du service de transport ferme de 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 en raison d'une contrainte de transport, les clients du service de transport ferme de point à point, le Transporteur et les clients du réseau intégré assument 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, il répartit les

réductions 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 demande 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 procèdent au délestage conformément aux procédures déjà établies en vertu de la convention d'exploitation du réseau.

33.7 Fiabilité du réseau : 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 modifications 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 conditions défavorables ou de perturbations du réseau du Transporteur ou de tout autre réseau interconnecté directement ou indirectement avec le réseau du Transporteur, le Transporteur, conformément aux pratiques usuelles des services publics, peut aussi réduire le service de transport en réseau intégré pour 1) limiter la portée des conditions défavorables ou des

perturbations ou les dommages causés par celles-ci, 2) empêcher que des dommages soient causés aux installations de production ou de transport ou 3) accélérer le rétablissement du service. Le Transporteur donne au client du réseau intégré le plus tôt possible un préavis pour toute réduction de ce genre. Aucune réduction du service de transport en réseau intégré ne peut représenter une discrimination induite 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 toutes les 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 ajoutés au réseau et aux services complémentaires et les coûts d'étude applicables, de même que les frais suivants :

34.1 Prime de puissance mensuelle : Le client du réseau intégré doit payer la prime de puissance mensuelle, qui correspond au produit de sa part du ratio de charge par le douzième (1/12) des revenus annuels de transport requis du Transporteur qui sont indiqués à l'appendice H des présentes. Un nouveau client du réseau intégré doit payer la prime de puissance mensuelle à compter du premier 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 : 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 : La charge annuelle du réseau de transport 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 de tous les coûts découlant d'une nouvelle répartition conformément à l'article 33. Si le Transporteur contracte une obligation envers le client du réseau intégré relativement à des coûts découlant d'une nouvelle répartition conformément à l'article 33, les sommes en cause sont créditées sur la facture du mois applicable du client du réseau intégré.

34.5 Abrogé

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 maintenir 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 conditions suivant lesquelles

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 précisées dans la convention d'exploitation du réseau. La convention d'exploitation du réseau prévoit que les parties 1)

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 stations terminales, les équipements de mesurage et de communication et les relais), 2) se transfèrent des données (y compris, sans s'y limiter, les consommations spécifiques de chaleur et les caractéristiques de fonctionnement des ressources en réseau, les programmes de production des groupes extérieurs au réseau de transport du Transporteur, les programmes d'échange, 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), 3) utilisent les logiciels requis pour les liaisons de données et la répartition des contraintes, 4) échangent les données sur les prévisions de charges et de ressources qui sont nécessaires à la planification à long terme et 5) règlent les autres questions techniques et opérationnelles applicables aux fins de la mise en œuvre de la Partie III des présentes, y compris les protocoles de programmation. La convention d'exploitation du réseau établit que le client du réseau intégré doit 1) 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), 2) soit satisfaire aux exigences de sa zone de réglage, y compris en ce qui concerne tous les services complémentaires nécessaires, en passant un contrat à cet égard avec le Transporteur 3) ou satisfaire aux exigences de sa zone de réglage, y compris en ce qui concerne 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 de la 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 à l'appendice G.

35.3 Comité d'exploitation du réseau : Un comité d'exploitation du réseau (comité) doit être créé 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.

36. Entrée en vigueur

Les Tarifs et conditions des services de transport de CRT énoncés aux présentes, y compris les annexes 1 à 9 l'appendice H (Revenus de transport requis) ainsi que les articles 15.7 (Pertes de transport pour le service de point à point) et 28.5 (Pertes de transport pour le service en réseau intégré), entrent en vigueur le 1er janvier 2026.

ANNEXE 1

Service de gestion du réseau

Le présent service est requis pour la programmation du transport d'électricité à travers la zone de réglage, à l'intérieur de celle-ci, en dehors 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 est fourni directement par le Transporteur. Le client d'un service de transport est tenu d'acheter ce service auprès du Transporteur.

Si l'exploitant de la zone de réglage assure ce service pour le Transporteur, les coûts facturés au client du service de transport constituent une rétrocession des coûts facturés au Transporteur par l'exploitant de la zone de réglage.

ANNEXE 2

Service de réglage de la tension

Afin de maintenir la tension dans 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 autres pour chaque transaction touchant les installations de transport du Transporteur. La quantité de puissance réactive requise est celle qui permet de maintenir les tensions de transport dans des limites qui sont généralement acceptées dans la région et que le Transporteur respecte de façon constante.

Le service de réglage de la tension à partir des équipements de production ou d'autres ressources est fourni par le Transporteur. Le client d'un service de transport est tenu d'acheter ce service auprès du Transporteur. Les coûts de ce service sont basés sur les tarifs indiqués ci-après.

Si l'exploitant de la zone de réglage assure ce service pour le Transporteur, les coûts facturés au client du service de transport constituent une simple rétrocession des coûts facturés au Transporteur par l'exploitant de la zone de réglage.

ANNEXE 3

Service de réglage de la fréquence

Le service de réglage de la fréquence est nécessaire au maintien permanent de l'équilibre entre l'offre (production et échange) et la demande (charge) et au maintien de la fréquence du réseau à soixante cycles par seconde (60 Hz). Ce service de réglage de fréquence est assuré au moyen de ressources en réseau dont la production est augmentée ou diminuée au besoin (principalement au moyen d'un équipement de réglage automatique de la production, soit le terminal de réglage 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 offrir ce service lorsque le service de transport sert à alimenter une charge dans sa zone de réglage. Le client d'un service de transport peut soit acheter ce service auprès du Transporteur, soit conclure des ententes comparables pour s'acquitter de son obligation en matière de réglage de la fréquence.

Si l'exploitant de la zone de réglage assure ce service pour le Transporteur, les coûts facturés au client du service de transport constituent une simple rétrocession des coûts facturés au Transporteur par l'exploitant de la zone de réglage.

ANNEXE 4

Service de compensation d'écarts de réception

Le service de compensation d'écarts de réception est fourni en cas d'écart 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 à l'intention 1) d'une autre zone de réglage ou 2) d'une charge située dans la zone de réglage du Transporteur pendant une heure. Le Transporteur est tenu d'offrir le service de compensation des écarts 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 comparables, qui peuvent comprendre l'utilisation de ressources autres que de production pouvant assurer ce service, afin de remplir son obligation de fournir un service de compensation des écarts de réception. Le Transporteur peut imposer à un client du service de transport une pénalité pour des écarts de réception visés par la présente annexe ou pour des écarts de livraison visés par l'annexe 5 si des écarts de l'un ou l'autre type se produisant au cours de la même heure, mais pas pour les écarts des deux types, sauf si ceux-ci ont un effet combiné aggravant plutôt que compensatoire.

Les frais du service de compensation d'écarts de réception sont établis en fonction des fourchettes suivantes : 1) frais pour un écart de +/-1,5 % (minimum de 2 MW) par rapport à la quantité programmée (fourchette 1), applicables sur une base horaire à tout écart de réception touchant une ou plusieurs transactions programmées du client du service de

transport, qui doivent être réglés à la fin de chaque mois au moyen d'un paiement correspondant à 100 % du prix incrémentiel ou du prix décrémental ; 2) coûts pour un écart de plus de +/-1,5 à +/-7,5 % (ou de plus de 2 MW à 10 MW) par rapport à la quantité programmée (fourchette 2), applicables sur une base horaire à tout écart de réception touchant une ou de plusieurs transactions programmées du client du service de transport, qui doivent être réglés à la fin de chaque mois au moyen d'un paiement correspondant à 110 % du prix incrémentiel ou à 90 % du prix décrémental; 3) coûts pour un écart de plus de +/-7,5 % (ou de plus de 10 MW) par rapport à la quantité programmée (fourchette 3), applicables sur une base horaire à tout écart de réception touchant une ou plusieurs transactions programmées du client du service de transport, qui doivent être réglés au moyen d'un paiement correspondant à 125 % du prix incrémentiel ou à 75 % du prix décrémental. Si l'écart concerne une ressource intermittente, les coûts applicables à la fourchette 2 s'applique à tous les écarts de plus de 1,5 % (fourchette 1) même s'ils sont de 7,5 % ou plus (fourchette 3). Aux fins de la présente annexe, une ressource intermittente est un groupe de production d'électricité qui ne peut faire l'objet d'une répartition, dont la source ne peut être stockée et qui, par conséquent, ne peut servir à réagir ni aux variations de la charge du réseau, ni aux contraintes liées à la sécurité du transport.

Nonobstant ce qui précède, les écarts par rapport aux quantités programmées qui résultent de directives du Transporteur ne sont pas facturés selon les fourchettes ci-dessus. Les montants résultants sont plutôt réglés à la fin du mois au moyen d'un paiement correspondant à 100 % du prix incrémentiel ou décrémental. Ces directives peuvent notamment avoir trait à la correction d'une baisse de fréquence, à la réaction à un événement de partage des réserves ou à une modification de la production visant à réduire la congestion.

Si l'exploitant de la zone de réglage assure ce service pour le Transporteur, les coûts facturés au client du service de transport constituent une simple rétrocession des coûts facturés au Transporteur par l'exploitant de la zone de réglage.

ANNEXE 5

Service de compensation d'écart de livraison

Le service de compensation d'écart de livraison est fourni en cas d'écart 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 est tenu d'offrir ce service si 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 comparables, qui peuvent comprendre l'utilisation de ressources autres que de production pouvant assurer ce service, afin de remplir son obligation de fournir un service de compensation des écarts de livraison. Le Transporteur peut imposer à un client du service de transport une pénalité pour des écarts de livraison visés par la présente annexe ou pour des écarts de réception visés par l'annexe 4 si des écarts de l'un ou l'autre type se produisant au cours de la même heure, mais pas pour les écarts des deux types, sauf si ceux-ci ont un effet combiné aggravant plutôt que compensatoire.

Les coûts du service de compensation d'écart de livraison sont établis en fonction des fourchettes suivantes : 1) coûts pour un écart de +/-1,5 % (minimum de 2 MW) par rapport à la quantité programmée (fourchette 1), applicables sur une base horaire à tout écart de livraison touchant une ou plusieurs transactions programmées du client du service de transport, qui doivent être réglés à la fin de chaque mois au moyen d'un paiement correspondant à 100 % du prix incrémentiel ou du prix décrémental ; 2) coûts pour un écart de plus de +/-1,5 à +/-7,5 % (ou de plus de 2 MW à 10 MW) par rapport à la quantité programmée (fourchette 2), applicables sur une base horaire à tout écart de livraison touchant une ou de plusieurs transactions programmées du client du service de transport,

qui doivent être réglés à la fin de chaque mois au moyen d'un paiement correspondant à 110 % du prix incrémentiel ou à 90 % du prix décrémental; 3) coûts pour un écart de plus de +/-7,5 % (ou de plus de 10 MW) par rapport à la quantité programmée (fourchette 3), applicables sur une base horaire à tout écart de livraison touchant une ou plusieurs transactions programmées du client du service de transport, qui doivent être réglés au moyen d'un paiement correspondant à 125 % du prix incrémentiel ou à 75 % du prix décrémental.

Si l'exploitant de la zone de réglage assure ce service pour le Transporteur, les coûts facturés au client du service de transport constituent une simple rétrocession des coûts facturés au Transporteur par l'exploitant de la zone de réglage.

ANNEXE 6

Réserve d'exploitation – Service de maintien d'une réserve synchronisée

Le service de maintien d'une réserve synchronisée permet d'assurer la continuité du service de transport en cas d'incident en première contingence dans le réseau. Dans le réseau, ce service peut être fourni par les groupes turbine-alternateur répartis dans le réseau qui sont exploités en deçà de la puissance maximale, ainsi que par les ressources autres que de production apte à le faire. 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, soit conclure des ententes comparables pour la fourniture de ce service au moyen d'installations situées dans la zone de réglage du Transporteur pour s'acquitter de son obligation en matière de service de maintien d'une réserve synchronisée.

Si l'exploitant de la zone de réglage assure ce service pour le Transporteur, les coûts facturés au client du service de transport constituent une simple rétrocession des coûts facturés au Transporteur par l'exploitant de la zone de réglage.

ANNEXE 7

Réserve d'exploitation – Service de maintien d'une réserve arrêtée

Le service de maintien d'une réserve arrêtée permet d'alimenter une charge en cas d'incident dans le réseau. Il est toutefois disponible après un court délai plutôt qu'immédiatement. Le service de maintien d'une réserve arrêtée peut être fourni par les groupes turbine-alternateur en réseau mais sans charge, grâce à la production qui peut être obtenue rapidement ou à une charge interruptible, ou par les ressources autres que de production apte à le faire. 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, soit conclure des ententes comparables pour la fourniture de ce service au moyen d'installations situées dans la zone de réglage du Transporteur pour s'acquitter de son obligation en matière de service de maintien d'une réserve arrêtée.

Si l'exploitant de la zone de réglage assure ce service pour le Transporteur, les coûts facturés au client du service de transport constituent une simple rétrocession des coûts facturés au Transporteur par l'exploitant de la zone de réglage.

ANNEXE 8

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

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

- 1) **Livraison annuelle** : un douzième de la prime de puissance de 8,00 \$/kW de capacité réservée par année.
- 2) **Livraison mensuelle** : 0,67 \$/kW de capacité réservée par mois.
- 3) **Livraison hebdomadaire** : 0,15 \$/kW de capacité réservée par semaine.
- 4) **Livraison quotidienne** : 0,03 \$/kW de capacité réservée par jour.

La prime de puissance totale pour une semaine donnée associée à une réservation de livraison quotidienne, ne peut dépasser le montant obtenu en multipliant le taux indiqué au point 3) ci-dessus par la quantité la plus élevée, exprimée en kilowatts, de capacité réservée pour n'importe quel jour compris dans cette semaine.

ANNEXE 9

Service de transport non ferme de point à point

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

- 1) **Livraison mensuelle** : 0,67 \$/kW de capacité réservée par mois.
- 2) **Livraison hebdomadaire** : 0,15 \$/kW de capacité réservée par semaine.
- 3) **Livraison quotidienne** : 0,02 \$/kW de capacité réservée par jour.

La prime de puissance totale pour une semaine donnée associée à une réservation de livraison quotidienne, ne peut dépasser le montant obtenu en multipliant le taux indiqué au point 2) ci-dessus par la quantité la plus élevée, exprimée en kilowatts, de capacité réservée pour n'importe quel jour compris dans cette semaine.

- 4) **Livraison horaire** : Le prix de base est convenu par les parties au moment où ce service est réservé et ne peut en aucun cas dépasser 0,91 \$/MWh. La prime de puissance totale pour un jour donné associée à une réservation de livraison horaire ne peut dépasser le montant obtenu en multipliant le taux indiqué au point 3) ci-dessus par la quantité la plus élevée, exprimée en kilowatts, de capacité réservée pour n'importe quelle heure de ce jour. De plus, la prime de puissance totale pour une semaine donnée associée à une réservation de livraison horaire ou quotidienne ne peut dépasser le montant obtenu en multipliant le taux indiqué au

point 2) ci-dessus par la quantité la plus élevée, exprimée en kilowatts, de capacité réservée pour 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 la Société de transmission électrique de Cedars Rapids limitée (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 à long terme de point à point en vertu des Tarifs et conditions des services de transport.
- 3.0 Le client du service de transport a versé au Transporteur avec sa demande un dépôt de _____ \$, conformément aux dispositions de l'article 17.3 des Tarifs et conditions des services de transport.
- 4.0 Le service prévu par la présente convention commence à la plus éloignée des dates suivantes : 1) le _____ 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 le service de transport ferme de point à point conformément aux dispositions de la Partie II des Tarifs et conditions des services de transport et de la présente convention de service, pour lequel le client du service de convient de payer.

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

- 1.0 Durée de la transaction : _____
Date du début : _____
Date de la fin : _____
- 2.0 Description de la puissance et de l'énergie qui doivent être transportées par le Transporteur, y compris la zone de réglage d'électricité d'où la transaction émane.

- 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 ou des parties assujetties à une obligation de service réciproque :

- 7.0 Nom du ou des réseaux intermédiaires fournissant un service de transport :

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

8.1 Prix du transport : _____

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

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 couvert par le client du service de transport : _____

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

APPENDICE 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 selon les 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 conditions de la transaction conclue dans le cadre de la présente convention de service sont assujettis aux conditions de la Partie II des Tarifs et conditions des services de transport du Transporteur, sauf pour ce qui est des 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 le cessionnaire, et doivent 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 crédite au 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 sont remis au représentant de la partie destinataire, comme indiqué ci-après.

Transporteur :

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.

Transporteur :

Par : _____
Nom Fonction Date

Cessionnaire :

Par : _____
Nom Fonction Date

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

1.0 Durée du service : _____

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 émane.

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 ou des parties assujetties à une obligation de service réciproque :

7.0 Nom du ou des réseaux intermédiaires fournissant un service de transport :

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

8.1 Prix du transport :

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

8.3 Prix des services complémentaires : _____

9.0 Nom du revendeur de la capacité de transport cédée :

APPENDICE B

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

- 1.0 La présente convention de service visant des périodes de moins de un (1) an, en date du _____, est conclue entre la Société de transmission électrique de Cedars Rapids limitée (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 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 de un (1) an conformément aux articles 17.2 ou 18.2 des Tarifs et conditions des services de transport.
- 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 fournir 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 le service de transport non ferme de point à point conformément aux stipulations de la Partie II des Tarifs et conditions des services de transport et de la présente convention de service pour lequel le client du service de transport convient de payer.
- 6.0 Les avis et demandes que s'adressent les parties relativement à la présente convention de service sont remis au représentant de la partie destinataire, comme il est indiqué ci-après.

7.0 Transporteur :

Client du service de transport :

APPENDICE C

Méthode d'évaluation de la capacité de transfert disponible

Le Transporteur offre les services de transport de point à point par 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. Dans la mesure où Hydro-Québec (HQ) effectue l'estimation de la capacité de transfert disponible pour le Transporteur, la méthode présentée ci-dessous reflète la méthode de HQ.

Les lignes directrices et les principes suivants s'appliquent à l'évaluation de la capacité de transfert disponible (« Available Transfer Capability » – ATC) :

- 1) les pratiques usuelles des services publics ;
- 2) les critères et lignes directrices du Northeast Power Coordinating Council (NPCC), de la North American Electric Reliability Corporation (NERC) et du North American Energy Standards Board (NAESB) ;
- 3) les critères et directives applicables du Transporteur.

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

- 4) satisfaire aux obligations du service de transport existant pour la livraison des ressources aux clients de charge locale ;
- 5) satisfaire aux obligations des contrats existants en vertu desquels le service de transport est fourni ;
- 6) 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 que soient pris en compte la maintenance planifiée des équipements et d'autres événements 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 quotidien 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

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

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

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

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

Horizon de programmation

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

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

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

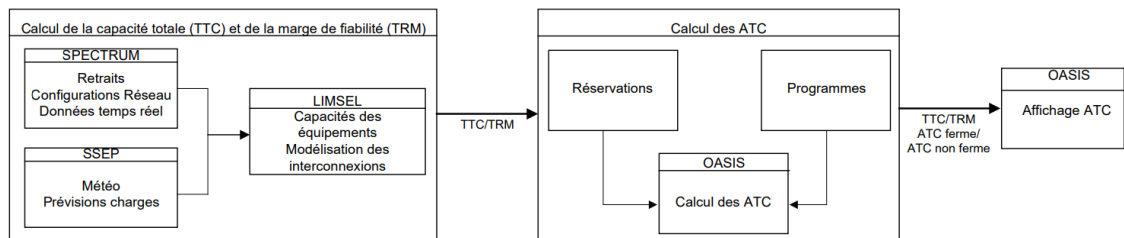
$$ETC_{\text{non ferme}} = QCRND_{\text{Producteur}} + QCRND_{\text{Distributeur}} + NITS_{\text{non ferme}} + PTP_{\text{non ferme}} + GF_{\text{non ferme}} + OS_{\text{non ferme}}$$

Où :

- ATC : « Available Transfer Capability » ; capacité de transfert disponible.
- TTC : « Total Transfer Capability » ; capacité totale de transfert telle que définie à la section 3a.
- ETC : « Existing Transmission Commitments » ; services de transport engagés comme définis à la section 3 b) ci-dessous.
- CBM : « Capacity Benefit Margin » ; marge bénéficiaire de capacité comme définie dans la section 3 e) ci-dessous.
- TRM : « Transmission Reliability Margin » ; marge de fiabilité de transport comme définie à la section 3 d) ci-dessous.
- CF : « Counterflows » ; répartition en sens inverse, selon l'inverse de trajets prévus.
- PBNS : « Postbacks – Non-Scheduled » ; capacités réoffertes non programmées; partie de l'ETC non programmée réofferte en capacité non ferme.
- PBR : « Postbacks – Redirects » ; capacités réoffertes – Réacheminements ; partie de la PTP_{ferme} déplacée par un client vers un autre trajet et réofferte sur le trajet d'origine.

- QCRD : « Québec Ressource désignée » ; capacité de ressource inscrite dans le site OASIS et désignée par le Distributeur pour alimenter la charge locale du Québec.
- 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 dans le site OASIS par le Producteur pour alimenter la charge locale du Québec qui n'a pas été désignée par le Distributeur.
- NITS : « Network Integration Transmission Service » ; capacité réservée pour le service de transport en réseau intégré.
- PTP : « Point-to-Point » ; capacité réservée pour les services de transport de point à point confirmés.
- ROR : « Roll-Over Rights » ; capacité réservée pour les droits de renouvellement associés aux services de transport ferme à long terme.
- GF : « Grandfathered » ; capacité réservée en vertu de droits acquis.
- OS : « Other Services » ; capacité réservée en vertu d'autres types de services de transport.

2. Étapes de calcul de la capacité de transfert



3. Composantes de la capacité de transfert

a. Capacité de transfert totale (TTC)

- i) La TTC est la quantité de puissance qui peut être transférée par une interconnexion de façon que, à la suite d'un événement, la stabilité du

réseau de transport soit maintenue et que les limites de tension et d'endurance 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 trajet sont toujours égales ou inférieures à la capacité de transfert totale de référence de ce trajet ($TTC_{réf}$: 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 précise 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 propres 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 de leur réévaluation annuelle en cours d'exploitation.

La capacité de transfert d'un réseau voisin a un impact sur les quantités de puissance pouvant être transférées par les interconnexions. À l'exception des équipements des interconnexions détenus conjointement par le Transporteur et le transporteur du réseau voisin, les paramètres externes au Transporteur (retraits d'équipements, conditions d'exploitation et limites de réseau) qui influent sur 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 régionales¹ ;
- 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 (10) jours suivants, la prévision des besoins québécois horaires de puissance est établie à partir d'une combinaison de modèles qui tiennent compte des données climatiques horaires. Cette prévision est mise à jour toutes les cinq 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

¹ Dans le cas de CRT, la charge régionale est égale à la charge locale.

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 de 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 de puissance.

Au-delà de dix (10) 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 en cours et pour l'année suivante.

Lors de retraits de certains équipements de transport dans le réseau interconnecté, la production localement disponible influe sur 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.

Seules 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 influent sur les capacités de transfert du Transporteur.

Capacités de transfert des réseaux interconnectés

Les réseaux interconnectés 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 d'approvisionnement. Les capacités de transfert de ces réseaux peuvent être limitées par des contraintes thermiques des équipements de transport qui les composent (transformateurs, lignes). Ces capacités peuvent également être limitées par des contraintes de basse tension d'exploitation à certains postes d'approvisionnement ou par des contraintes de stabilité des centrales.

Caractéristiques électriques des équipements d'interconnexion

Les équipements du réseau du Transporteur sont conçus pour être utilisés dans le respect 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 capacité.

Retrait des équipements pour la maintenance des installations

Pour assurer la maintenance des installations, le Transporteur doit occasionnellement retirer de l'exploitation des équipements de son

réseau. Ces retraits ont pour effet de réduire les capacités de transfert des interconnexions.

Charges raccordées au réseau interconnecté

Certaines interconnexions desservent des postes d'alimentation. 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 déplacement d'un bloc de charge d'un réseau voisin dans le réseau du Transporteur. Dans ce cas, la capacité de transfert dépend du niveau maximal, annuel ou saisonnier de la charge des postes du réseau voisin.

Installations de production raccordées au réseau interconnecté

Certaines interconnexions sont partiellement alimentées 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 déplacement de la production de groupes turbine-alternateur d'un réseau à l'autre. Dans ce cas, la capacité de transfert tient compte de la puissance installée des groupes turbine-alternateur dont la production est déplacée, mais pas de la production effectivement disponible de sorte que la TTC calculée pour une période donnée peut être supérieure à la production pouvant être transférée pendant cette période.

Pour les interconnexions où des groupes turbine-alternateur doivent être isolés dans le réseau voisin, une entente préalable avec le Producteur exploitant les groupes turbine-alternateur 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 équivaut à une perte de charge dans le réseau du Transporteur et engendre une augmentation de la fréquence. Afin de préserver l'intégrité du réseau du Transporteur et la continuité du service, l'exploitant du réseau limite la charge (MW) pouvant être déclenchée advenant un événement en première contingence. Cette limite appelée PCPC varie en fonction du volume de production synchronisée fourni au réseau du Transporteur et de l'emplacement de l'interconnexion. Plus la production synchronisée est élevée, plus la limite PCPC est élevée. Généralement, la production synchronisée fournie 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 équivaut à une perte de production sur le réseau du Transporteur et engendre une diminution de la fréquence. Afin de préserver l'intégrité du réseau du Transporteur, l'exploitant du réseau limite le volume de production (MW) pouvant être déclenché advenant un événement de première contingence. Cette limite appelée PPPC varie en fonction du volume de production synchronisée fourni au réseau du Transporteur. Plus la production synchronisée est élevée, plus la limite PPPC est élevée. Généralement, la production synchronisée fournie 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.

Trajets multiples

Certaines parties du réseau du Transporteur peuvent alimenter plusieurs interconnexions. La capacité de transfert par ces parties de réseau peut être inférieure à la somme des capacités individuelles de transfert interconnexions alimentées. Les services de transport engagés par de tels trajets 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. Services de transport engagés (ETC)

- i) L'ETC est la somme de la quantité totale de puissance qui est déjà réservée pour un trajet et des capacités requises pour l'alimentation de la charge locale qui sont inscrites sur le site 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 entrées QCRD et QCRND.
- iii) Les demandes de réservation de service de point à point (PTP) sont incluses dans l'ETC dès qu'elles atteignent l'état « confirmé » ou, dans

le cas des réservations de service à long terme de point à point, dès que la convention de service est signée.

- iv) Les droits de renouvellement associés aux réservations de service à long terme de point à point (ROR) sont présumés exercés par le client jusqu'à leur expiration ou jusqu'à leur supplantation par des demandes concurrentes selon les dispositions de l'article 2.2 de la Partie I des présentes.
- v) Sur l'horizon de programmation, si aucun programme n'est reçu relativement à une réservation existante, la capacité de transfert disponible pour les services non fermes de point à point 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 concernés par les transits dans les autres réseaux. Comme le réseau de transport du Transporteur n'est pas sujet à des répartitions de puissance fortuites en provenance des réseaux voisins, car il leur est relié uniquement par des interconnexions contrôlables, le concept d'interface n'est pas pertinent dans son cas.

d. Marge de fiabilité du transit (TRM)

i) Définition

La TRM quantifie les imprécisions associées aux calculs des capacités de transfert anticipées. Ces imprécisions sont dues à la variabilité de certains paramètres qui influent sur le calcul de la TTC. Ces facteurs sont la charge en réseau, la température de l'air ambiant, la tension d'exploitation du réseau interconnecté, la production interne du réseau interconnecté et le volume de production synchronisée fourni à l'ensemble du réseau. à certaines interconnexions, la TRM comprend également des aléas pour la défaillance inopinée d'équipements de transport et une réserve servant à tenir compte de modifications aux configurations de réseau qui pourraient être requises en fonction des demandes de service de transport.

ii) Méthode de calcul

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

iii) Bases de données utilisées pour le calcul

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

iv) Conditions d'utilisation

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 (CBM)

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

APPENDICE D

Méthode de réalisation d'une étude d'impact sur le réseau

1. L'étude d'impact sur le réseau est menée comme suit.
 - 1) Le Transporteur évalue l'impact sur le réseau en fonction des exigences de fiabilité afin :
 - 1) de satisfaire aux obligations liées aux conventions de service signées avant la date d'entrée en vigueur des Tarifs et conditions des services de transport ;
 - 2) de satisfaire aux obligations liées aux demandes valides, existantes, acceptées ou en attente, conformément aux Tarifs et conditions des services de transport ;
 - 3) de répondre aux besoins planifiés d'importation d'urgence de production ;
 - 4) de tenir compte des répartitions de puissance auxquelles on peut raisonnablement s'attendre sur le réseau de transport pour alimenter les clients de charge locale ;
 - 5) de maintenir la performance thermique, de tension et de stabilité du réseau conformément aux lignes directrices et principes ;
 - 6) de tenir compte de la capacité du réseau à résister, dans des conditions de transfert, à des 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 est évalué selon les lignes directrices et principes suivants :
 - 1) Examiner la capacité du réseau de transport d'accepter une demande de service de transport;
 - 2) Déterminer si des coûts additionnels doivent être engagés pour fournir le service de transport;
 - 3) Déceler tout autre problème éventuel.
 - 3) S'il est impossible d'intégrer 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 l'endurance thermique, la stabilité transitoire et la stabilité en tension du réseau de transport. Lorsque des directives d'exploitation permettent d'augmenter la capacité de transfert disponible, il

convient d'y recourir et, si la procédure d'exploitation doit être appliquée dans une autre zone de réglage, le demandeur du service de transport communique avec l'autre zone de réglage pour déterminer la possibilité que cette procédure d'exploitation soit appliquée.

- 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 sont 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 sans s'y limiter du coût en valeur actualisée, des pertes, des aspects environnementaux et de la fiabilité, est élaboré pour examen par le Transporteur. D'après les résultats de l'étude, il appartient au client du service de transport de maintenir, de modifier ou d'annuler sa demande.
 - 5) Dès réception de la convention d'étude d'avant-projet, le Transporteur effectue une ingénierie plus précise afin d'évaluer avec plus d'exactitude le coût des ajouts au réseau.
2. Lignes directrices et principes suivis par le Transporteur. 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 :
- 1) les pratiques usuelles des services publics ;
 - 2) les critères et lignes directrices du NPCC ;
 - 3) les critères et directives du Transporteur.
3. Représentation par modèle du réseau de transport – Le Transporteur évalue la capacité de transfert totale en utilisant des modèles du réseau de transport basés sur une bibliothèque de cas de répartitions de puissance conçue par le Transporteur pour les études de sa zone de réglage. Les modèles peuvent comprendre des représentations d'autres réseaux du NPCC et de réseaux voisins. Cette bibliothèque de répartitions de puissance est maintenue et mise à jour au besoin par le Transporteur et le NPCC. Le Transporteur utilise les modèles de réseau qu'il juge pertinents pour 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 de répartition de puissance. Les modèles de réseau peuvent être modifiés, au besoin, pour inclure

d'autres renseignements sur la charge, les transferts et la configuration du réseau, au fur et à mesure qu'ils sont disponibles.

4. Conditions du réseau – La répartition des charges entre tous les éléments du réseau de transport doit être conforme aux exigences pour les conditions avant incident et pour les conditions d'urgence après incident. La tension sur le réseau de transport doit être dans les limites normales et d'urgence applicables avant et après incident.
5. Court-circuit – L'intensité de courant des courts-circuits du réseau de transport doit être dans les normes applicables selon 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 l'application des 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

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 la Société de transmission électrique de Cedars Rapids limitée (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.
- 3.0 Le client du service de transport a remis au Transporteur avec sa demande un dépôt de _____ \$, conformément aux dispositions de l'article 29.2 des Tarifs et conditions des services de transport.
- 4.0 Le service prévu par la présente convention commence à la plus éloignée des dates suivantes : 1) le _____; 2) la date à laquelle les mises à niveau du réseau sont terminées; 3) la date à laquelle une convention d'exploitation du réseau est signée et toutes ses exigences sont remplies. Le service prévu par la présente convention se termine le _____.
- 5.0 Le Transporteur convient de fournir le service de transport en réseau intégré conformément aux dispositions de la Partie III des Tarifs et conditions des services de transport et de la présente convention de service, pour lequel le client du service de transport convient de payer.
- 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 indiqué ci-après.

Transporteur :

Client du service de transport :

Caractéristiques du service de transport en réseau intégré

- 1.0 Durée du service : _____
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 émane :

- 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 détenu ou commandé par le client du service de transport :

- 7.0 Noms des fournisseurs de service de transport intermédiaires :

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 coût du service de transport et le coût des services complémentaires indiqués dans les Tarifs et conditions des services de transport, le client acquitte les coûts suivants :

10.1 Coût des études d'impact sur le réseau :

10.2 Abrogé

10.3 Coût d'une nouvelle répartition :

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

10.5 Coût 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 du Transporteur 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 sont intégrés dans les présentes par renvoi.

1 Conditions générales

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, règles, normes, procédures ou lignes directrices applicables du Transporteur, de ses entités affiliées, de la 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 conditions prévues dans les présentes.

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

1.2 Programmation de la maintenance : Le Transporteur, au besoin, consulte le client du service de transport en ce qui concerne le déroulement de toute maintenance programmée 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, la 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 ce qui suit.

Données de charge :

- prévisions sur dix (10) ans de la charge à chaque point de livraison :
 - horaire pour la première semaine, avec mise à jour quotidienne les trois (3) jours précédant l'exploitation ;
 - hebdomadaire pour la première année ;
 - mensuelle pour les neuf (9) années suivantes ;
- facteur de puissance ;
- quantité de charge interruptible contractuelle, y compris les conditions d'interruption et le niveau réel de cette charge ;
- capacité de délestage de charge par point de livraison ;
- capacité de transfert de charge entre les points de livraison ;
- rapports de perturbations ;
- résultats des essais et du calibrage périodiques des équipements de mesure et de protection ;
- changements planifiés à l'égard des équipements d'interconnexion ou du système de protection ;
- capacité de réduction de la tension.

Ressources et équipements de production interconnectés :

- caractéristiques d'exploitation des ressources, y compris les limites de taux de rampe, les durées de fonctionnement minimales, les relais de sous-fréquence et de surfréquence ;
- programme de production quand deux emplacements de production ou plus sont utilisés ;
- prévisions sur dix ans des ajouts et retraits de ressources et des changements de capacité ;
- puissance réactive des groupes ;
- résultats des essais et du calibrage périodiques des équipements de mesurage et de protection ;
- changements planifiés des paramètres de production ou du système de protection.

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

Outre l'information des types énumérés ci-dessus, le client du service de transport doit fournir des renseignements exacts et fiables sur l'exploitation au Transporteur. Ces renseignements peuvent inclure, entre autres, des valeurs mesurées en kWh, en kW et kVAR, des données sur la tension, le courant, la fréquence et 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 au moyen d'un système de télésurveillance et d'acquisition de données (SCADA), de stations terminales (RTU) ou par télémesurage ou qu'ils soient transférés directement par interface avec le 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 informer le Transporteur si sa ressource en réseau est en mesure de participer à une remise en charge du réseau ou si elle peut se remettre en marche de façon autonome en cas de panne.

- 1.4 Exigences d'exploitation :** Le client du service de transport ne peut faire aucune manœuvre ni réaliser 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 sorte que l'écart entre les 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, de la NERC et du NPCC.

Le client du service de transport doit exploiter son réseau électrique et d'en assurer la sécurité de façon à éviter les répercussions sur le réseau du Transporteur ou le réseau régional intégré et conformément 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 par abaissement de la tension ;
- le délestage en sous-fréquence ;
- le délestage manuel ;
- le transfert de charge ;
- la mise en œuvre de réductions volontaires de la charge, y compris les clients avec charges interruptibles ;
- le démarrage de la production de réserve ;
- l'autorisation de 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 génératrices tels que déterminés par l'étude d'impact sur le réseau, l'étude d'avant-projet ou des études subséquentes. Le client du service de transport accepte de se conformer à ces caractéristiques à ses frais.

À moins d'indication contraire, le client du service de transport exploite ses installations de production interconnectées existantes avec des régulateurs automatiques de tension. Le régulateur de tension commande la tension de la ressource en réseau pour qu'elle soit compatible avec la fourchette de tension requise par le Transporteur ou le NPCC.

1.5 Interruption du service : Afin de maintenir la fiabilité et la sécurité du service de transport, le Transporteur peut interrompre, conformément aux pratiques usuelles, le service de transport à des fins de maintenance programmée, de respect de restrictions d'exploitation, ou de mise à niveau, de réfection ou de modification de son réseau. Le service de transport peut également être interrompu pour 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 la 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 la centrale exploite son équipement d'une manière susceptible de nuire à la qualité du service, à la fiabilité du réseau du Transporteur ou à son exploitation sûre, ce dernier peut interrompre le service de transport jusqu'à ce que la situation soit

redressée. Dans la mesure du possible, le Transporteur accorde 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 communique avec le client du service de transport raisonnablement à l'avance pour lui demander de réduire sa production ou l'informer de son intention d'interrompre le service.

1.6 Interventions d'urgence : Le client du service de transport est assujéti à toutes les normes et pratiques applicables en matière d'interventions d'urgence qui sont exigées par le Transporteur.

Le Transporteur se réserve le droit de demander à ses clients de prendre les mesures requises en vertu des procédures d'exploitation du Transporteur. Ces mesures peuvent inclure, sans s'y limiter, la production à capacité maximale ou minimale, l'abaissement de la tension, le délestage, le transfert de charge entre les points de livraison, la sollicitation publique de réduction de la charge, la mise en œuvre de programmes de charges interruptibles et le démarrage de la production de réserve ou en attente.

2 Mesurage

Le Transporteur fournit le service de transport jusqu'à chaque point de livraison indiqué dans la convention de service du client du service de transport. Chaque point de livraison comporte un identificateur, un emplacement de compteur et un numéro de compteur uniques.

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 dispositifs de télémesurage aux fins de la facturation, de la détermination du facteur de puissance et de l'exploitation fiable et efficace de son réseau.

Tous les compteurs doivent pouvoir mesurer les kilowatts instantanés au cours de chaque heure, le transit net en kilowattheures et les flux 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 télécommunication, aux compteurs à des moments raisonnables à des fins de relève, d'inspection et d'essai. Le Transporteur fait 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, ni perturbés ou changés, sauf en la présence de représentants dûment autorisés du Transporteur et du client du service de transport ou en cas de situation d'urgence, ou 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 effectue des essais sur les équipements de mesure conformément à ses normes de précision et procédures. Avant

de faire des essais de mesurage, le Transporteur avise le client du service de transport, et celui-ci peut assister aux essais. Si le compteur se révèle imprécis ou autrement défectueux, il est réparé, réglé ou remplacé.

3 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 installe, maintient et répare tous ses équipements d'interconnexion à ses frais.

Le Transporteur n'assume aucun coût relativement à l'interconnexion avec le client du service de transport, y compris les modifications pouvant être requises par la présente convention.

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 mesurage, d'acquisition de données, de transport et de protection ou autres reliés au réseau du Transporteur, aux frais du client du service de transport.

3.3 Nouvelles ressources : Les installations de production raccordées au réseau doivent être conformes aux exigences techniques du Transporteur

relativement au raccordement des centrales. Il incombe au propriétaire de la centrale de s'assurer de la conformité avec ces exigences.

3.4 Équipement de protection : Afin de protéger le réseau du Transporteur contre les dommages, de réduire au minimum la probabilité 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 du réseau 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-interrupteur de charge principal cadenassable et 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 avec le réseau du Transporteur ;
- C. des relais protecteurs associés à la sous-fréquence et la surfréquence devant être utilisés avec le disjoncteur automatique ;
- D. des relais protecteurs associés à la basse et à la haute tension devant être utilisés avec le disjoncteur automatique ;
- E. des relais protecteurs associés à la 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 fournit au Transporteur une documentation complète sur ses équipements d'interconnexion, y compris, mais sans s'y limiter, des schémas unifilaires de puissance, schémas de relais, plans, vues en coupe, élévations, plans de dénivèlement, 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 à ses équipements d'interconnexion.
- 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 Transporteur doit fournir les paramètres des relais et ses recommandations pour la conception, la sélection de l'équipement et la maintenance courante. Le client du service de transport achète, installe et maintient le système de relais protecteurs et il tient des dossiers de maintenance et d'essai, qu'il met tous à la disposition du Transporteur. Le Transporteur exécute, à des intervalles raisonnables, des essais de fonctionnement 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 au 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 des équipements d'un réseau électrique.
- B. Le client du service de transport doit maintenir ses propres installations de 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 d'interconnexion du Transporteur relativement au raccordement des centrales.
- C. Le client du service de transport prend des dispositions avec le Transporteur en vue d'une inspection initiale de l'interconnexion avant la date d'entrée en vigueur de la présente convention. De plus, le client du service de transport prend des dispositions avec le Transporteur en vue d'une inspection visuelle annuelle de toutes les installations d'interconnexion et de tous les dossiers de maintenance s'y rapportant. Tous les deux ans, le client du service de transport prend 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 par le Transporteur. Après les 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 demandée par le Transporteur avant et après la mise en service du système.
- D. Avant le 1^{er} avril chaque année, le Transporteur fournit 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'une tension de 44 kV ou plus. Le client du service de transport doit fournir au Transporteur, au plus tard le 1^{er} mai 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 1^{er} avril une année donnée, le client du service de transport est néanmoins tenu de fournir au Transporteur, au plus tard le 1^{er} 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'efforce 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 financiers. Au plus tard le 1^{er} juin chaque année, le client du service de transport et le Transporteur s'entendent 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 l'avis, 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. Tous les ajouts 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 de croire que les changements peuvent entraîner 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 à ses frais 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'effectue la mise hors tension qu'aux points de livraison touchés.

4 Exigences techniques du Transporteur

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

5 Défaut

Le fait pour le client du service de transport et, selon le cas, pour le propriétaire d'une centrale, de ne pas respecter les conditions de la présente convention est réputé constituer un défaut permettant au Transporteur de demander la cessation immédiate du service.

APPENDICE H

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

1. Les revenus annuels requis du Transporteur aux fins du service de transport pour la charge locale et du service de transport en réseau intégré sont de 5 711 788 \$ pour l'année 2026.
2. Le montant indiqué en 1 s'applique jusqu'au 31 décembre 2026.

APPENDICE I

Clients du service de transport en réseau intégré

Client

Date de la convention de service

APPENDICE J

Procédures relatives aux répartitions parallèles

[Cette page est intentionnellement vide]

APPENDICE K

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

Le Transporteur met en œuvre un processus d'information et d'échange 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'échange comprend, au besoin, des rencontres 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 l'évolution optimale du réseau de transport.

APPENDICE L

Procédures de vérification de la solvabilité

1. Information générale

Aux fins du présent appendice L, un client est un client du réseau intégré, un client du service de transport ou toute contrepartie à une entente de raccordement. La solvabilité d'un client doit être évaluée avant la prestation de tout service par le Transporteur. Le Transporteur doit vérifier la solvabilité, au moins annuellement, de chaque client ou en réponse à une demande raisonnable du client. L'information demandée en vertu du présent appendice L doit être envoyée à :

La Société de transmission électrique de Cedars Rapids limitée
Information sur la solvabilité
900, rue Principale
Rivière-Beaudette
(Québec) Canada
J0P 1R0
Téléphone : 450 269-3461
Télécopieur : 450 269-2889
Courriel : admin@cedarsrapids.ca

À la réception de l'information relative au client, le Transporteur s'assure que le dossier est complet et avise le client s'il a besoin de plus d'information. Après avoir vérifié la solvabilité d'un client dont le besoin ne nécessite pas d'ajout au du réseau, le Transporteur lui fait parvenir une offre de crédit. L'offre de crédit détaille les conditions de crédit établies pour le client et indique si celui-ci doit fournir ou non des garanties en vertu de l'article 5 du présent appendice L. L'offre de crédit doit être signée par le client ou par sa société parente ou affiliée acceptée par le Transporteur en tant que garant pour le client (« garant »), le cas échéant, et par le Transporteur. Les clients dont le besoin nécessite des ajouts au réseau doivent se référer à l'article 11 du présent appendice L.

2. Information financière

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, le cas échéant ;
- Les états financiers annuels consolidés du client ou, le cas échéant, de son garant pour les trois (3) derniers exercices ou depuis le début des activités si cette période est inférieure à trois (3) années, audités par un auditeur indépendant ;
- 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, le cas échéant ;
- Toute information raisonnablement demandée par le Transporteur aux fins de la vérification de la solvabilité du client ou de son garant, le cas échéant.

3. Conditions de crédit

Pour être admissible à une limite de crédit non garantie, le client doit, sans limitation, satisfaire aux critères minimaux suivants, selon l'information fournie en vertu de l'article 2 du présent appendice L.

- 1) Le client doit avoir et maintenir une notation de crédit, pour sa dette à long terme de premier rang non garantie ni subordonnée, d'au moins :

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

Dans l'éventualité où les notations de crédit attribuées par Moody's, S&P et DBRS sont de différents niveaux, la plus faible des notations s'applique. Si le client ou son garant, le cas échéant, n'a pas de notation de crédit pour sa dette à long terme de premier rang non garantie et prioritaire, la notation de crédit à long terme de l'émetteur sera considérée ;

- 2) Si le client s'appuie sur la solvabilité d'un garant, l'entité concernée doit répondre aux critères minimaux énoncés au point 1) ci-dessus et fournir l'information mentionnée à l'article 2 du présent appendice L. Le garant doit également fournir une garantie écrite confirmant qu'il cautionne, de façon inconditionnelle, toutes les obligations liées à la réception par le client de tout service fourni par le Transporteur. La garantie doit être sous une forme et d'un montant acceptable pour le Transporteur en tout temps.

- 3) Les notations de crédit attribuées par les agences de notation doivent refléter la qualité intrinsèque de la situation commerciale, de crédit et financière du client ou de son garant, le cas échéant, sans prendre en considération tout soutien implicite de sociétés affiliées ou parentes qui n'est pas assorti d'obligations contractuelles (ci-après le « soutien implicite »). Sont exclus des actifs et des capitaux propres 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, le cas échéant (ci-après l'« assistance financière »), mais sont pris en considération toutes les situations commerciales, réglementaires ou financières ainsi que tous les risques, problèmes, événements ou effets adverses, en cours, à venir ou continus, de toute société affiliée ou parente, ainsi que ceux du client ou de son garant, le cas échéant, influant ou pouvant influencer de façon négative sur la situation financière du client ou de son garant, le cas échéant (ci-après les « risques contingents ») (la combinaison de ces éléments est ci-après désignée « 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, le cas échéant, en excluant le bénéfice, s'il en est, tiré de tout soutien implicite, en déduisant toute assistance financière des actifs et des capitaux propres et en prenant en considération tous les risques contingents, puis privilégier cette évaluation aux notations des agences de crédit.

- 4) Il ne peut s'être produit, être attendu ou se poursuivre aucun changement ou effet qui pourrait avoir un effet négatif important sur la situation financière du client ou de son garant, le cas échéant.

4. Limites de crédit

Si le client ou son garant, le cas échéant, répond aux critères applicables définis à l'article 3 du présent appendice L, le client pourrait avoir droit à une limite de crédit non garantie (ci-après la « limite de crédit ») d'un montant pouvant atteindre jusqu'à trois (3) mois de coûts de service de transport prévus, en fonction des besoins exprimés par le client. Toutefois, le Transporteur se réserve le droit de limiter le montant de la limite de crédit offerte à un client. La limite de crédit ne doit en aucun moment dépasser 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, le cas échéant. Si le client a des besoins de crédit au-delà de la limite de crédit approuvée par le Transporteur, il doit fournir des garanties, 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 après un changement défavorable dans la situation financière du client ou de son garant, le cas échéant, résultant ou non d'une décote de la notation de crédit. Tout changement du montant de la limite de crédit doit être communiqué par écrit au client et à son garant, le cas échéant, et cet avis écrit doit modifier conséquemment les conditions de l'offre de crédit et prend effet cinq (5) jours ouvrables après sa réception par le client. Le client peut obtenir, à sa demande, des explications écrites relativement aux changements des conditions de crédit applicables.

5. Garanties

Un client qui ne respecte pas les conditions de crédit applicables définies à l'article 3 du présent appendice L, 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 doit se conformer à l'une des conditions suivantes :

a) Fournir des garanties

Pour le service de transport à court terme, le client doit fournir des garanties, d'un des types décrits ci-après, d'un montant équivalent à 133 % de trois (3) mois des coûts de service de transport prévus 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 de service de transport.

Pour le service de transport ferme à long terme de point à point, le Transporteur peut exiger du client qu'il fournisse une garantie additionnelle, d'un montant raisonnable proportionnellement à la valeur du service de transport demandé par le client.

b) Prépayer le service.

Le client doit payer la totalité des coûts 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 de service de transport.

Les garanties fournies au Transporteur conformément à l'article 5 a) ci-dessus devraient être sous l'une des formes suivantes (conjointement désignées comme les « garanties ») :

- 1) Une lettre de crédit inconditionnelle et irrévocable, qui doit être et demeurer à la satisfaction du Transporteur, sur le plan, sans s'y limiter, de la banque émettrice, notificatrice ou confirmatrice impliquée, selon le cas ;
- 2) Des dépôts d'espèces ;
- 3) Une autre forme de garantie acceptable pour le Transporteur.

Si les garanties cessent de satisfaire le Transporteur, celui-ci peut exiger des garanties supplémentaires ou différentes de la part du client. Le client a alors trois (3) jours ouvrables après la réception d'un avis à cet effet pour fournir des garanties à la satisfaction du Transporteur.

6. Contestation de l'évaluation de la solvabilité

Si un client est en désaccord avec l'évaluation de sa solvabilité effectuée par le Transporteur, il peut soumettre une demande écrite de réévaluation de sa solvabilité. Une telle demande doit fournir de l'information supplémentaire justifiant la demande. Le Transporteur examine la demande et l'information supplémentaire et répond à la demande dans un délai de dix (10) jours ouvrables.

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

Lorsque le Transporteur détermine que ses exigences en matière de solvabilité et/ou de garanties pour un client ou son garant, le cas échéant, ont changé, le Transporteur doit confirmer par écrit les nouvelles exigences au client et à son garant, le cas échéant. Cet avis écrit modifie les conditions de l'offre de crédit et prend effet cinq (5) jours ouvrables après la réception de l'avis écrit par le client. Nonobstant ce qui précède, tout dépassement de limite de crédit ou toute insuffisance d'une garantie, résultant ou non de ces nouvelles exigences, doit être corrigé dans les cinq (5) jours ouvrables suivant la réception de l'avis écrit.

8. Examen financier en continu

Chaque client qui se qualifie en vertu de l'article 3 du présent appendice L doit fournir ou rendre accessible par Internet, sans frais et dans les délais prévus dans son offre de crédit ou à la demande du Transporteur, les données suivantes :

- a) Les plus récents rapports de notation des agences de notation relativement au client ou à son garant, le cas échéant ;
- b) Les plus récents états financiers annuels consolidés vérifiés par un vérificateur indépendant pour le client ou son garant, le cas échéant ;
- c) Les états financiers consolidés non vérifiés pour les plus récents trimestres ainsi que les résultats trimestriels comparables de l'exercice précédent, pour le client ou son garant, le cas échéant.

9. Changements aux procédures de vérification de la solvabilité

Si le Transporteur a l'intention de modifier le présent appendice L, il doit appliquer la procédure suivante :

a) Avis au client

Les clients sont avisés par courriel et par courrier recommandé que des modifications de l'appendice L sont envisagées. L'avis doit inclure les modifications proposées à l'appendice L, leur date d'entrée en vigueur prévue et le délai dont disposent les clients pour se conformer aux nouvelles exigences.

b) Responsabilité des clients

Les clients doivent prendre les mesures nécessaires pour se conformer aux nouvelles exigences à la date d'entrée en vigueur des modifications ou dûment aviser le Transporteur de leur incapacité à se conformer aux nouvelles exigences.

10. Défaut d'un client

Tout manquement ou omission par le client de respecter les conditions de crédit du Transporteur, de fournir l'information requise ou de fournir et de maintenir en vigueur les garanties en vertu du présent appendice L ou de toute entente supplémentaire, y compris, sans s'y limiter, l'offre de crédit, l'entente de raccordement ou toute convention de service visant un service de transport, le cas échéant (les « ententes supplémentaires »), constitue un défaut. Dans l'éventualité où un client est en défaut en vertu du présent appendice L, de l'article 7.3, ou toute entente supplémentaire, le Transporteur fait parvenir un avis écrit au client. Si le défaut n'est pas corrigé dans les trois (3) jours ouvrables suivant la réception de l'avis écrit, le Transporteur peut désigner une date à laquelle il entend mettre fin à tout service ou à toute entente liant les parties. Le Transporteur doit alors calculer toutes les sommes qui lui sont dues, y compris tous les montants déboursés ou engagés

qui sont remboursables 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 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 :

- Clients du service de transport qui demandent un service de transport ferme à long terme de point à point nécessitant des ajouts au réseau ;
- Toute contrepartie à une entente de raccordement.

11.1 Information générale

Les clients dont le besoin nécessite des ajouts au réseau doivent fournir les documents précisés à l'article 2 du présent appendice L. Au terme de l'évaluation de la solvabilité du client dont le besoin nécessite des ajouts au réseau, le Transporteur confirme si ce client doit fournir ou non des garanties 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 sont 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, le cas échéant, répond aux critères applicables définis à l'article 3 du présent appendice L, le client pourrait avoir droit à une limite de crédit d'un montant pouvant atteindre la totalité des coûts estimés qui seront engagés par le Transporteur pour les ajouts au réseau. Toutefois, le Transporteur se réserve le droit de limiter le montant de la limite de crédit non garantie accordée au client dont le besoin nécessite des ajouts au réseau. La limite de crédit ne doit en aucun moment dépasser 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, le cas échéant.

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, le cas échéant, après un changement défavorable de la situation financière du client ou de son garant, le cas échéant, résultant ou non d'une décote de la notation de crédit. Tout changement du montant de la limite de crédit doit être communiqué par écrit au client et à son garant, le cas échéant, et cet avis écrit doit modifier conséquemment les 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 prend effet cinq (5) jours ouvrables après la réception de cet avis écrit par le client. Le client peut obtenir, à sa demande, des explications écrites relativement aux changements des conditions de crédit applicables.

11.3 Garanties

Un client dont le besoin nécessite des ajouts au réseau qui ne respecte pas les conditions de crédit applicables définies à l'article 3 du présent appendice L, 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 doit fournir une lettre de crédit inconditionnelle et irrévocable afin de couvrir les coûts estimés qui seront engagés par le Transporteur pour les ajouts au réseau. La lettre de crédit doit être et demeurer à la satisfaction du Transporteur en tout temps, y compris, sans s'y limiter, sur le plan de la banque émettrice, notificatrice ou confirmatrice impliquée, selon le cas.

Si les garanties cessent de satisfaire le Transporteur, celui-ci peut exiger des garanties supplémentaires ou différentes de la part du client dont le besoin nécessite des ajouts au réseau. Le client a alors trois (3) jours ouvrables après la réception d'un avis à cet effet pour fournir des garanties à la satisfaction du Transporteur.

11.4 Changement de la situation financière du client

Lorsque le Transporteur détermine que ses exigences en matière de solvabilité et/ou de garanties pour un client dont le besoin nécessite des ajouts au réseau ou son garant, le cas échéant, ont changé, le Transporteur doit confirmer par écrit les nouvelles exigences au client et à son garant, le cas échéant. Cet avis écrit modifie les conditions de l'offre de crédit et prend effet cinq (5) jours ouvrables après la réception de l'avis écrit par le client. Nonobstant ce qui précède, tout dépassement de limite de crédit ou toute insuffisance d'une garantie, résultant ou non de ces nouvelles exigences, doit être corrigé dans les cinq (5) jours ouvrables suivant la réception de l'avis écrit.