

ATTENDU QU'il y a lieu de modifier ce règlement;

IL EST ORDONNÉ, en conséquence, sur la recommandation du procureur général:

QUE le Règlement modifiant le Règlement sur les substituts du procureur général, annexé au présent décret, soit édicté.

Le greffier du Conseil exécutif,
MICHEL CARPENTIER

Règlement modifiant le Règlement sur les substituts du procureur général

Loi sur les substituts du procureur général
(L.R.Q., c. S-35, a. 5, par. 1)

1. Le Règlement sur les substituts du procureur général édicté par le décret 1792-90 du 19 décembre 1990, modifié par les règlements édictés par les décrets 1090-91 du 31 juillet 1991, 314-92 du 4 mars 1992, 1067-92 du 15 juillet 1992, 286-94 du 23 février 1994, 1392-94 du 7 septembre 1994 et 1368-95 du 18 octobre 1995 est de nouveau modifié par l'addition, après la section G de l'annexe I, de la section H annexée au présent règlement.

2. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son édicition.

ANNEXE I

«SECTION H: Récupération salariale

1.00 Une mesure de récupération salariale correspondant à un congé sans traitement de 1,5 jour doit être appliquée, pour la période du 25 décembre 1996 au 31 mars 1997.

2.00 Le congé sans traitement peut être pris à un moment convenu avec le sous-ministre associé, avant le 31 décembre 1997, mais la récupération doit s'effectuer avant le 31 mars 1997 selon les paramètres en vigueur pour les employés de la fonction publique.»

27282

Gouvernement du Québec

Décret 276-97, 5 mars 1997

Loi sur Hydro-Québec
(L.R.Q., c. H-5)

Conditions et tarifs du service de transport pour l'accessibilité à son réseau

CONCERNANT le règlement numéro 659 d'Hydro-Québec sur les conditions et les tarifs du service de transport pour l'accessibilité à son réseau

ATTENDU QU'en vertu de l'article 22.0.1 de la Loi sur Hydro-Québec (L.R.Q., c. H-5), les conditions et les tarifs auxquels l'énergie est fournie sont fixés par règlement de la Société, celui-ci devant être soumis à l'approbation du gouvernement;

ATTENDU QUE le conseil d'administration d'Hydro-Québec, à sa réunion tenue le 14 février 1997, a adopté le règlement numéro 659 d'Hydro-Québec sur les conditions et les tarifs du service de transport pour l'accessibilité à son réseau, lequel abroge le règlement numéro 652 d'Hydro-Québec sur les conditions et les tarifs du service de transport en gros de l'électricité, approuvé par le décret 1559-96 du 11 décembre 1996;

ATTENDU QU'en vertu de l'article 12 de la Loi sur les règlements (L.R.Q., c. R-18.1), un projet de règlement peut être approuvé sans avoir fait l'objet de la publication prévue à l'article 8 de cette loi lorsque l'autorité qui l'approuve est d'avis que l'urgence de la situation l'impose;

ATTENDU QU'en vertu de l'article 18 de cette loi, un règlement peut entrer en vigueur dans un délai inférieur à celui prévu à l'article 17 de cette loi lorsque l'autorité qui l'approuve est d'avis que l'urgence de la situation l'impose;

ATTENDU QU'en vertu des articles 13 et 18 de cette loi, le motif justifiant l'absence de publication préalable et une telle entrée en vigueur doit être publié avec le règlement;

ATTENDU QUE, de l'avis du gouvernement, l'urgence due aux circonstances suivantes justifie l'absence de la publication préalable et une telle entrée en vigueur à l'égard de l'abrogation du règlement numéro 652 d'Hydro-Québec sur les conditions et les tarifs du service de transport en gros de l'électricité:

— Hydro-Québec s'apprête à déposer devant la «Federal Energy Regulatory Commission» une nou-

velle demande visant à obtenir un statut de négociant sur le marché de gros de l'électricité accompagnée du règlement numéro 659 d'Hydro-Québec sur les conditions et les tarifs du service de transport pour l'accessibilité à son réseau, approuvé par le gouvernement;

— Hydro-Québec pourra profiter de nouvelles occasions de vente aux États-Unis dès qu'elle pourra se prévaloir des conditions du nouveau cadre réglementaire américain;

— il y a lieu pour le gouvernement d'approuver le plus tôt possible le règlement numéro 659 d'Hydro-Québec sur les conditions et les tarifs du service de transport pour l'accessibilité à son réseau et d'abroger le règlement numéro 652 d'Hydro-Québec sur les conditions et les tarifs du service de transport en gros de l'électricité;

ATTENDU QU'il y a lieu d'approuver ce règlement;

IL EST ORDONNÉ, en conséquence, sur la recommandation du ministre d'État des Ressources naturelles:

QUE le règlement numéro 659 d'Hydro-Québec sur les conditions et les tarifs du service de transport pour l'accessibilité à son réseau, annexé au présent décret, soit approuvé.

Le greffier du Conseil exécutif,
MICHEL CARPENTIER

Règlement numéro 659 d'Hydro-Québec sur les conditions et les tarifs du service de transport pour l'accessibilité à son réseau

Loi sur Hydro-Québec
(L.R.Q., c. H-5, a. 22.0.1)

1. Les conditions d'application pour le service de transport fourni par Hydro-Québec sur son réseau sont prévues à l'annexe A intitulée «Contrat du service de transport d'Hydro-Québec pour l'accessibilité à son réseau».

2. Les tarifs du service de transport ferme et non ferme indiqués à cette annexe A sont les suivants:

1^o Service ferme:

- a) Livraison annuelle: 71,09 \$/kW/an;
- b) Livraison mensuelle: 8,01 \$/kW/mois;
- c) Livraison hebdomadaire: 2,00 \$/kW/semaine;
- d) Livraison quotidienne: 0,40 \$/kW/jour;

2^o Service non ferme:

- a) Livraison mensuelle: 8,01 \$/kW/mois;
- b) Livraison hebdomadaire: 2,00 \$/kW/semaine;
- c) Livraison quotidienne: 0,40 \$/kW/jour;
- d) Livraison horaire: 16,69 \$/MW/heure.

3. Le règlement numéro 652 d'Hydro-Québec sur les conditions et les tarifs du transport en gros de l'électricité, approuvé par le décret 1559-96 du 11 décembre 1996, est abrogé.

4. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} mai 1997, à l'exception de l'article 3 qui entre en vigueur le 14 mars 1997.

ANNEXE A

CONTRAT DU SERVICE DE TRANSPORT D'HYDRO-QUÉBEC POUR L'ACCESSIBILITÉ À SON RÉSEAU

TABLE DES MATIÈRES

I. CLAUSES COMMUNES RELATIVES AUX SERVICES

1 Définitions

- 1.1 Acheteur d'électricité
- 1.2 Agent désigné
- 1.3 Améliorations du réseau
- 1.4 Capacité réservée
- 1.5 Charge en réseau
- 1.6 Client admissible
- 1.7 Client du réseau intégré
- 1.8 Client du service de transport
- 1.9 Clients de charge locale
- 1.10 Comité d'exploitation du réseau
- 1.11 Commission
- 1.12 Convention d'exploitation du réseau
- 1.13 Convention de service
- 1.14 Coûts annuels de transport
- 1.15 Date du début du service
- 1.16 Délestage de charge
- 1.17 Demande
- 1.18 Demande complète
- 1.19 Dollar
- 1.20 Étude d'avant-projet
- 1.21 Étude d'impact sur le réseau
- 1.22 Fournisseur
- 1.23 Groupe de transport régional (RTG)
- 1.24 Installations d'attribution particulière
- 1.25 Interruption
- 1.26 Open Access Same-Time Information System (OASIS)

- 1.27 Part du ratio de charge
 - 1.28 Partie I
 - 1.29 Partie II
 - 1.30 Partie III
 - 1.31 Parties
 - 1.32 Point(s) de livraison
 - 1.33 Point(s) de réception
 - 1.34 Pointe mensuelle du réseau de transport du transporteur
 - 1.35 Pratiques usuelles des services publics
 - 1.36 Receveur
 - 1.37 Réduction
 - 1.38 Régie
 - 1.39 Réseau de transport
 - 1.40 Ressource en réseau
 - 1.41 Services auxiliaires
 - 1.42 Service de transport
 - 1.43 Service de transport de point à point
 - 1.44 Service de transport en réseau intégré
 - 1.45 Service de transport ferme à court terme de point à point
 - 1.46 Service de transport ferme à long terme de point à point
 - 1.47 Service de transport ferme de point à point
 - 1.48 Service de transport non ferme de point à point
 - 1.49 Transporteur
 - 1.50 Vente à un tiers
 - 1.51 Zone de contrôle
 - 2 Procédures d'attribution initiale et de renouvellement**
 - 2.1 Attribution initiale de la capacité de transport disponible
 - 2.2 Priorité de réservation pour les clients existants du service ferme
 - 3 Services auxiliaires**
 - 3.1 Service de programmation, de contrôle du réseau et de répartition
 - 3.2 Service de fourniture de puissance réactive et de contrôle de tension à partir des équipements de production
 - 3.3 Service de régulation et de contrôle de fréquence
 - 3.4 Service d'énergie involontaire
 - 3.5 Réserve d'exploitation — Service de réserve synchrone
 - 3.6 Réserve d'exploitation — Service de réserve supplémentaire
 - 4 Open Access Same-Time Information System (OASIS)**
 - 5 Compétence**
 - 5.1 Droit applicable
 - 5.2 Modification du Contrat de service de transport
 - 6 Réciprocité**
 - 7 Facturation et paiement**
 - 7.1 Procédure de facturation
 - 7.2 Intérêt sur les soldes impayés
 - 7.3 Défaut du client
 - 8 Comptabilité pour l'utilisation du Contrat de service de transport par le transporteur**
 - 8.1 Revenus de transport
 - 8.2 Coûts et revenus des études
 - 9 Demandes réglementaires**
 - 10 Force majeure et indemnisation**
 - 10.1 Force majeure
 - 10.2 Indemnisation
 - 11 Solvabilité**
 - 12 Procédures de règlement des différends**
 - 12.1 Procédures internes de règlement des différends
 - 12.2 Procédures externes d'arbitrage
 - 12.3 Décisions d'arbitrage
 - 12.4 Coûts
 - 12.5 Droits en vertu de la Loi sur la Régie de l'énergie
- II. SERVICE DE TRANSPORT DE POINT À POINT**
- Préambule**
- 13. Nature du service de transport ferme de point à point**
 - 13.1 Durée
 - 13.2 Priorité de réservation
 - 13.3 Utilisation du service de transport ferme par le transporteur
 - 13.4 Conventions de service
 - 13.5 Obligations du client du service de transport pour les frais reliés à des installations additionnelles ou à une nouvelle répartition
 - 13.6 Réduction du service de transport ferme
 - 13.7 Classification du service de transport ferme
 - 13.8 Programmation du service de transport ferme de point à point
 - 14 Nature du service de transport non ferme de point à point**
 - 14.1 Durée
 - 14.2 Priorité de réservation

- 14.3 Utilisation du service de transport non ferme de point à point par le transporteur
- 14.4 Conventions de service
- 14.5 Classification du service de transport non ferme de point à point
- 14.6 Programmation du service de transport non ferme de point à point
- 14.7 Réduction ou interruption du service
- 15 Disponibilité du service**
 - 15.1 Conditions générales
 - 15.2 Détermination de la capacité de transport disponible
 - 15.3 Commencement du service en l'absence d'une convention de service signée
 - 15.4 Obligation de fournir un service de transport exigeant l'expansion ou la modification du réseau de transport
 - 15.5 Report du service
 - 15.6 Autres programmes de service de transport
 - 15.7 Pertes de puissance active
- 16 Responsabilités du client du service de transport**
 - 16.1 Conditions à respecter par les clients du service de transport
 - 16.2 Responsabilité du client du service de transport pour les ententes avec un tiers
- 17 Procédures pour les arrangements du service de transport ferme de point à point**
 - 17.1 Demande
 - 17.2 Demande complète
 - 17.3 Dépôt
 - 17.4 Avis de demande inadéquate
 - 17.5 Réponse à une demande complète
 - 17.6 Conclusion de la convention de service
 - 17.7 Prolongation pour le commencement du service
- 18 Procédures pour les arrangements du service de transport non ferme de point à point**
 - 18.1 Demande
 - 18.2 Demande complète
 - 18.3 Réservation du service de transport non ferme de point à point
 - 18.4 Détermination de la capacité de transport disponible
- 19 Procédures d'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
 - 19.2 Convention d'étude d'impact sur le réseau et remboursement des coûts
 - 19.3 Procédures d'étude d'impact sur le réseau
 - 19.4 Procédures d'étude d'avant-projet
 - 19.5 Modifications de l'étude d'avant-projet
 - 19.6 Diligence dans l'exécution des nouvelles installations
 - 19.7 Service provisoire partiel
 - 19.8 Procédures expéditives pour les nouvelles installations
- 20 Procédures en cas d'incapacité du transporteur de terminer les nouvelles installations de transport pour le service de transport ferme de point à point**
 - 20.1 Retards dans la construction de nouvelles installations
 - 20.2 Solutions de rechange à l'addition initialement prévue d'installations
 - 20.3 Obligation de remboursement en cas d'additions non terminés aux installations
- 21 Stipulations concernant la construction et les services de transport sur les réseaux d'autres services publics**
 - 21.1 Responsabilité concernant les additions au réseau de tiers
 - 21.2 Coordination des additions au réseau de tiers
- 22 Changements dans les caractéristiques de service**
 - 22.1 Modifications sur une base non ferme
 - 22.2 Modifications sur une base ferme
- 23 Vente ou cession du service de transport**
 - 23.1 Procédures de cession ou de transfert du service
 - 23.2 Limites en matière de cession ou de transfert de service
 - 23.3 Information sur la cession ou le transfert de service

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

- 24.1 Obligations du client du service de transport
- 24.2 Accès du transporteur aux données du compteur
- 24.3 Facteur de puissance

25 Rémunération du service de transport

26 Récupération des coûts non recouvrables

27 Rémunération pour les coûts des nouvelles installations et de la nouvelle répartition

III. SERVICE DE TRANSPORT EN RÉSEAU INTÉGRÉ

Préambule

28 Nature du service de transport en réseau intégré

- 28.1 Étendue du service
- 28.2 Responsabilités du transporteur
- 28.3 Service de transport en réseau intégré
- 28.4 Service secondaire
- 28.5 Pertes de puissance active
- 28.6 Restrictions relatives à l'utilisation du service

29 Commencement du service

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

30 Ressources en réseau

- 30.1 Désignation des ressources en réseau
- 30.2 Désignation de nouvelles ressources en réseau
- 30.3 Suppression des ressources en réseau
- 30.4 Exploitation des ressources en réseau
- 30.5 Obligation de nouvelle répartition du client du réseau intégré
- 30.6 Ententes de transport visant les ressources en réseau non reliées physiquement au réseau du transporteur
- 30.7 Restrictions visant la désignation de ressources en réseau

- 30.8 Utilisation de la capacité d'interface par le client du réseau intégré

- 30.9 Installations de transport appartenant au client du réseau intégré

31 Désignation de la charge en réseau

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

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
- 32.2 Convention d'étude d'impact sur le réseau et remboursement des coûts
- 32.3 Procédures d'étude d'impact sur le réseau
- 32.4 Procédures d'étude d'avant-projet

33 Délestage de charge et réductions

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

34 Prix et frais

- 34.1 Prix requis mensuels
- 34.2 Détermination de la charge en réseau mensuelle du client du réseau intégré
- 34.3 Détermination de la charge mensuelle du réseau de transport du transporteur
- 34.4 Frais de nouvelle répartition
- 34.5 Récupération des coûts non recouvrables

35 Ententes d'exploitation

- 35.1 Exploitation en vertu de la convention d'exploitation du réseau
- 35.2 Convention d'exploitation du réseau
- 35.3 Comité d'exploitation du réseau

ANNEXE 1

Service de programmation, de contrôle du réseau et de répartition

ANNEXE 2

Service de fourniture de puissance réactive et de contrôle de tension à partir des équipements de production

ANNEXE 3

Service de régulation et de contrôle de fréquence

ANNEXE 4

Service d'énergie involontaire

ANNEXE 5

Réserve d'exploitation — Service de réserve synchrone

ANNEXE 6

Réserve d'exploitation — Service de réserve supplémentaire

ANNEXE 7

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

ANNEXE 8

Service de transport non ferme de point à point

APPENDICE A

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

APPENDICE B

Formule de convention de service pour le service de transport non ferme de point à point

APPENDICE C

Méthodologie pour évaluer la capacité de transport disponible

APPENDICE D

Méthodologie pour exécuter une étude d'impact sur le réseau

APPENDICE E

Index des clients du service de transport de point à point

APPENDICE F

Convention de service pour le service de transport en réseau intégré

APPENDICE G

Convention d'exploitation du réseau

APPENDICE H

Revenus annuels requis de transport pour le service de transport en réseau intégré

APPENDICE I

Index des clients du service de transport en réseau intégré

I. CLAUSES COMMUNES RELATIVES AUX SERVICES**1. Définitions**

1.1 Acheteur d'électricité: L'entité qui achète la puissance et l'énergie devant être transportées en vertu du Contrat du service de transport.

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

1.3 Améliorations du réseau: Les modifications ou additions aux installations reliées au transport qui s'intègrent au réseau de transport global du transporteur et qui améliorent celui-ci à l'avantage général de tous les usagers de ce réseau de transport.

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

1.5 Charge en réseau: La charge qu'un client du réseau intégré désigne aux fins du service de transport en réseau intégré prévu à la partie III du Contrat du service de transport. La charge en réseau du client du réseau intégré comprend toute la charge alimentée par la production des ressources en réseau désignées par le client du réseau intégré. Un client du réseau intégré peut

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

1.6 Client admissible: *i* Un service public d'électricité (y compris le transporteur et tout revendeur d'électricité), un organisme gouvernemental de revente d'électricité ou toute personne qui produit de l'électricité en vue de la vente pour la revente; l'énergie électrique vendue ou produite par une telle entité peut provenir des États-Unis, du Canada ou du Mexique; toutefois, cette entité n'a pas droit à un service de transport qui serait interdit par l'article 212 *h* (2) de la *Federal Power Act*, 16 U.S.C.; et *ii* tout client au détail choisissant séparément le service de transport conformément à un programme d'accès au détail mis sur pied par un État ou conformément à une offre volontaire du transporteur présentant séparément le service de transport au détail.

1.7 Client du réseau intégré: Une entité qui reçoit un service de transport conformément aux modalités du service de transport en réseau intégré du transporteur au sens de la partie III du Contrat du service de transport.

1.8 Client du service de transport: Tout client admissible (ou son agent désigné) qui *i* conclut une convention de service ou *ii* demande par écrit que le transporteur dépose auprès de la Régie une proposition de convention de service, non signée, pour recevoir le service de transport en vertu de la partie II du Contrat du service de transport. Lorsqu'il est utilisé dans les clauses communes relatives aux services incluses dans la partie I, ce terme comprend les clients qui reçoivent un service de transport en vertu de la partie II et de la partie III du Contrat du service de transport.

1.9 Clients de charge locale: Les clients au détail et en gros de l'électricité du transporteur au nom desquels le transporteur, en vertu d'une loi, d'une franchise, d'une exigence réglementaire ou d'un contrat, a assumé l'obligation de construire et d'exploiter le réseau du transporteur afin de répondre de façon fiable aux besoins de ces clients en électricité.

1.10 Comité d'exploitation du réseau: Un groupe formé de représentants du(des) client(s) du réseau intégré et du transporteur et établi pour coordonner les critères d'exploitation et autres facteurs techniques né-

cessaires à la mise en oeuvre du service de transport en réseau intégré prévu à la partie III du Contrat du service de transport.

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

1.12 Convention d'exploitation du réseau: Une convention signée renfermant les termes et conditions suivant lesquels le client du réseau intégré doit exploiter ses installations et les questions techniques et opérationnelles associées à la mise en oeuvre du service de transport en réseau intégré prévu à la partie III du Contrat du service de transport.

1.13 Convention de service: La convention initiale, ainsi que les modifications ou annexes y afférentes, conclue entre le client du service de transport et le transporteur pour le service fourni en vertu du Contrat du service de transport.

1.14 Coûts annuels de transport: Le coût annuel total du réseau de transport aux fins du service de transport en réseau intégré est égal à la somme précisée à l'appendice H jusqu'à sa modification par le transporteur ou par la Régie.

1.15 Date du début du service: La date à laquelle le transporteur commence à fournir le service aux conditions d'une convention de service dûment signée, ou la date à laquelle le transporteur commence à fournir le service conformément à l'article 15.3 ou à l'article 29.1 du Contrat du service de transport.

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

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

1.18 Demande complète: Une demande qui répond à toutes les exigences d'information et autres exigences du Contrat du service de transport, y compris tout dépôt exigé.

1.19 Dollar: La monnaie ayant cours légal au Canada.

1.20 Étude d'avant-projet: Une 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, qui seront nécessaires pour fournir le service de transport requis.

1.21 Étude d'impact sur le réseau: Une évaluation par le transporteur *i* du caractère adéquat du réseau de transport pour satisfaire à une demande de service de transport ferme de point à point ou de service de transport en réseau intégré et *ii* de la nécessité d'engager des frais supplémentaires pour fournir un service de transport.

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

1.23 Groupe de transport régional (RTG): Un organisme, qui regroupe sur une base volontaire, des propriétaires, des utilisateurs de transport et d'autres entités, approuvé par la Commission pour coordonner de façon efficace la planification du transport (et son expansion), son exploitation et son utilisation à l'échelle régionale (et interrégionale).

1.24 Installations d'attribution particulière: Les installations, en tout ou en partie, qui sont construites par le transporteur pour le seul usage ou profit d'un client spécifique du service de transport demandant un service en vertu du Contrat du service de transport. Les installations d'attribution particulière sont prévues dans la convention de service qui régit le service au client du service de transport et sont assujetties à l'approbation de la Régie.

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

1.26 Open Access Same-Time Information System (OASIS): Le système d'information et les normes de conduite prévus à la partie 37 des règlements de la Commission, 18 C.F.R. (1996), (ci-après «partie 37 des règlements de la Commission»).

1.27 Part du ratio de charge: Rapport entre la charge en réseau du client du service de transport et la charge totale du transporteur, calculé toutes deux conformément aux articles 34.2 et 34.3 portant sur le service de transport en réseau intégré prévu à la partie III du Contrat du service de transport et calculé sur une base de douze mois rotatifs.

1.28 Partie I: Les définitions propres au Contrat du service de transport et les clauses communes relatives aux services présentées aux articles 2 à 12.

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

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

1.31 Parties: Le transporteur et le client du service de transport qui reçoit le service en vertu du Contrat du service de transport.

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

1.33 Point(s) de réception: Le(s) point(s) d'interconnexion sur le réseau de transport du transporteur où la puissance et l'énergie seront mises à la disposition du transporteur par le fournisseur en vertu de la partie II du Contrat du service de transport. Le(s) point(s) de réception sera(seront) précisé(s) dans la convention de service.

1.34 Pointe mensuelle du réseau de transport du transporteur: L'utilisation ferme maximale du réseau de transport du transporteur au cours d'un mois civil.

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

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

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

1.38 Régie: La Régie de l'énergie au sens de la Loi sur la Régie de l'énergie (1996, c. 61).

1.39 Réseau de transport: Les installations possédées, contrôlées ou exploitées par le transporteur qui servent à fournir un service de transport en vertu de la partie II et de la partie III du Contrat du service de transport.

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

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

1.42 Service de transport: Un service de transport de point à point fourni en vertu de la partie II du Contrat du service de transport sur une base ferme ou non ferme.

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

1.44 Service de transport en réseau intégré: Le service de transport prévu à la partie III du Contrat du service de transport.

1.45 Service de transport ferme à court terme de point à point: Le service de transport ferme de point à point au sens de la partie II du Contrat du service de transport pour une durée inférieure à un an.

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

1.47 Service de transport ferme de point à point:

Le service de transport qui, au sens du Contrat du service de transport, est réservé ou programmé entre des points spécifiques de réception et de livraison conformément à la partie II du Contrat du service de transport.

1.48 Service de transport non ferme de point à point:

Le service de transport de point à point qui, au sens du Contrat du service de transport, est réservé et 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 du Contrat du service de transport. 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.

1.49 Transporteur: Hydro-Québec (ou son agent désigné).

1.50 Vente à un tiers: Toute vente en vue de la revente, 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.

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

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

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

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

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

2. Procédures d'attribution initiale et de renouvellement

2.1 Attribution initiale de la capacité de transport disponible: Aux fins de déterminer si la capacité actuelle du réseau de transport du transporteur est adé-

quate pour répondre à une demande de service ferme en vertu du Contrat du service de transport, toutes les demandes complètes en vue d'obtenir un nouveau service de transport ferme qui seront reçues au cours de la période initiale de soixante (60) jours commençant à la date d'entrée en vigueur du Contrat du service de transport seront réputées avoir été déposées de façon simultanée. Un système de loterie géré par une partie indépendante servira à attribuer les priorités dans le cas des demandes complètes déposées simultanément. Toutes les demandes complètes en vue d'obtenir un service de transport ferme qui seront reçues après le délai initial de soixante (60) jours se verront attribuer une priorité conformément à l'article 13.2.

2.2 Priorité de réservation pour les clients existants du service ferme: Les clients existants du service ferme (besoins de marché de gros et de transport seulement, avec une durée de contrat d'un an ou plus) sont en droit de continuer d'utiliser le service de transport du transporteur à l'expiration, à la reconduction ou au renouvellement de leur contrat. Cette priorité de réservation de transport ne dépend pas du fait que le client existant continue à acheter la puissance et l'énergie du transporteur, ou choisit d'acheter la puissance et l'énergie d'un autre fournisseur. Si, à la fin de la durée du contrat, le réseau de transport du transporteur ne peut pas répondre à toutes les demandes de service de transport, le client existant de service ferme doit accepter une durée de contrat au moins égale à celle d'une demande concurrente de la part d'un nouveau client admissible et accepter de payer le taux juste et raisonnable courant approuvé par la Régie pour ce service. Cette priorité de réservation de transport pour les clients existants du service ferme est un droit qui se continue et qui peut être exercé à la fin de tous les contrats fermes d'un an ou plus.

3. Services auxiliaires

Les services auxiliaires sont nécessaires au service de transport afin de maintenir la fiabilité dans et entre les zones de contrôle visées par le service de transport. Le transporteur est tenu de fournir, et le client du service de transport est tenu d'acheter, les services auxiliaires suivants: *i* programmation, contrôle du réseau et répartition et *ii* fourniture de puissance réactive et contrôle de tension à partir des équipements de production.

Le transporteur est tenu d'offrir les services auxiliaires suivants uniquement au client du service de transport qui alimente une charge dans la zone de contrôle du transporteur: *i* régulation et contrôle de fréquence, *ii* énergie involontaire, *iii* réserve synchrone d'exploitation et *iv* réserve supplémentaire d'exploitation. Le client

du service de transport qui alimente une charge dans la zone de contrôle du transporteur est tenu d'acquiescer ces services auxiliaires, que ce soit auprès du transporteur, d'un tiers ou de source interne. Le client du service de transport ne peut pas refuser l'offre de services auxiliaires du transporteur à moins de démontrer qu'il a acquis les services auxiliaires auprès d'une autre source. Le client du service de transport doit énoncer dans sa demande les services auxiliaires qu'il achètera du transporteur.

Advenant l'usage non autorisé des services auxiliaires de la part du client du service de transport, ce dernier doit payer au transporteur 150 % des frais applicables prévus aux annexes 1 à 6.

Les différents services auxiliaires, ainsi que les prix et/ou méthodes de rémunération sont décrits aux annexes jointes au Contrat du service de transport qui font partie intégrante du Contrat du service de transport. Si le transporteur offre un rabais à une entreprise affiliée ou réduit le taux des services auxiliaires pour ses propres transactions, il doit offrir en même temps le même taux réduit pour les services auxiliaires à tous les clients admissibles. Toute information concernant les taux réduits des services auxiliaires doit être affichée sur l'OASIS conformément à la partie 37 des règlements de la Commission. De plus, les rabais aux entreprises non affiliées doivent être offerts sans discrimination induue. Les articles 3.1 à 3.6 ci-après énumèrent les six services auxiliaires.

3.1 Service de programmation, de contrôle du réseau et de répartition: Les prix et/ou la méthodologie sont indiqués à l'annexe 1.

3.2 Service de fourniture de puissance réactive et de contrôle de tension à partir des équipements de production: Les prix et/ou la méthodologie sont indiqués à l'annexe 2.

3.3 Service de régulation et de contrôle de fréquence: Le cas échéant, les prix et/ou la méthodologie sont indiqués à l'annexe 3.

3.4 Service d'énergie involontaire: Le cas échéant, les prix et/ou la méthodologie sont indiqués à l'annexe 4.

3.5 Réserve d'exploitation — Service de réserve synchrone: Le cas échéant, les prix et/ou la méthodologie sont indiqués à l'annexe 5.

3.6 Réserve d'exploitation — Service de réserve supplémentaire: Le cas échéant, les prix et/ou la méthodologie sont indiqués à l'annexe 6.

4. Open Access Same-Time Information System (OASIS)

Les termes et conditions relatifs à l'OASIS (système d'information en un même temps sur l'accessibilité au réseau) et les normes de conduite 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, telle qu'affichée sur l'OASIS, soit insuffisante pour répondre à une demande de service de transport ferme, des études supplémentaires peuvent être nécessaires, comme il est prévu aux articles 19 et 32 du Contrat du service de transport.

5. Compétence

5.1 Droit applicable: Le présent Contrat du service de transport est régi par les lois de la province de Québec et doit être interprété en conséquence.

5.2 Modification du Contrat du service de transport: Les taux, les termes et les conditions du Contrat du service de transport sont assujettis aux décisions, ordonnances, règles et règlements de la Régie, tels qu'ils sont modifiés de temps à autre.

6. Réciprocité

Le client du service de transport qui reçoit un service de transport conformément au Contrat du service de transport convient de fournir un service de transport comparable au transporteur, à des termes et conditions semblables, au moyen des installations qui sont utilisées pour le transport d'électricité dans le commerce inter-États, interprovincial et international et qui sont possédées, contrôlées ou exploitées par le client du service de transport ou par ses sociétés affiliées. Le client du service de transport qui appartient à un syndicat d'électricité (*Power Pool*) ou à un groupe de transport régional accepte aussi de fournir un service de transport comparable aux membres de ce syndicat d'électricité ou de ce groupe de transport régional, à des termes et conditions semblables, au moyen des installations qui sont utilisées pour le transport d'électricité dans le commerce inter-États, interprovincial et international et qui sont possédées, contrôlées ou exploitées par le client du service de transport ou par ses sociétés affiliées. Cette exigence de réciprocité s'applique aussi à tout client admissible qui possède, contrôle ou exploite des installations de transport et qui utilise un intermédiaire, comme un revendeur d'électricité, pour demander un service de transport conformément au Contrat du service de transport. Si le client du service de transport ne possède pas, ne contrôle pas ni n'exploite des installations de transport, il doit inclure dans sa demande une déclaration sous serment

d'un de ses dirigeants dûment autorisés ou d'autres représentants selon laquelle la demande ne vise pas à aider un client admissible à se soustraire aux exigences de cette stipulation.

Le client du service de transport doit aussi démontrer, lorsqu'il présente sa demande, que les propriétaires ou les locataires des réseaux de transport qui achemineront la puissance et l'énergie des fournisseurs et des receveurs acceptent de fournir un service de transport comparable au transporteur, à des termes et conditions semblables, au moyen des installations utilisées dans leur réseau de transport. Aux fins du présent paragraphe, cette démonstration est réputée faite si les propriétaires ou les locataires des réseaux de transport ont un contrat de service de transport pour l'accessibilité à leur réseau approuvé par la Commission conformément à l'*Ordonnance 888 du 24 avril 1996* (ci-après «*Ordonnance 888*»), ou si une société affiliée à de tels locataires ou propriétaires a reçu une autorisation de la Commission de vendre à des prix de marché.

7. Facturation et paiement

7.1 Procédure de facturation: Dans un délai raisonnable après le premier jour de chaque mois, le transporteur doit présenter au client du service de transport une facture pour les frais de tous les services fournis en vertu du Contrat du service de transport au cours du mois écoulé. La facture doit être acquittée par le client du service de transport dans les vingt (20) jours suivant sa réception. Tous les paiements doivent être faits en fonds disponibles immédiatement et payables au transporteur ou par virement téléphonique à une banque indiquée par le transporteur.

7.2 Intérêt sur les soldes impayés: Le taux d'intérêt sur les sommes impayées (y compris les sommes placées en fidéicommiss) est de deux points de pourcentage supérieur au taux préférentiel commercial annuel alors en vigueur et annoncé de temps à autre par la Banque de Montréal, à son bureau principal à Montréal, Québec. L'intérêt sur les arriérés est calculé à partir de la date d'échéance jusqu'à la date du paiement de la facture. Quand les paiements sont faits par la poste, les factures sont réputées payées à la date de réception par le transporteur.

7.3 Défaut du client: Advenant le défaut du client du service de transport, pour quelque raison autre qu'un différé sur la facturation comme il est énoncé ci-dessus, de payer le transporteur au plus tard à la date d'échéance susmentionnée, et si ce défaut de paiement n'est pas corrigé dans les trente (30) jours civils après que le transporteur a mis le client du service de transport en demeure de corriger ce défaut, le client du service de

transport est réputé en défaut. En pareil cas, le transporteur peut intenter une procédure auprès de la Régie pour mettre fin au service, mais ne peut y mettre fin tant que la Régie n'a pas approuvé une telle demande. En cas de différend sur la facturation entre le transporteur et le client du service de transport, le transporteur continuera à fournir le service en vertu de la convention de service tant que le client du service de transport *i* continuera à faire tous les paiements qui ne sont pas en litige et *ii* versera dans un compte en fidéicommis indépendant la partie en litige de la facture, en attendant le règlement de ce différend. Si le client du service de transport omet de satisfaire à ces deux exigences pour le maintien du service, le transporteur peut alors donner avis au client du service de transport de son intention de suspendre le service dans soixante (60) jours, conformément à la politique de la Régie.

8. Comptabilité pour l'utilisation du Contrat du service de transport par le transporteur

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

8.1 Revenus de transport: Incrire dans un compte ou un sous-compte distinct de revenus d'exploitation, les revenus qu'il tire du service de transport quand il fait des ventes à un tiers en vertu de la partie II du Contrat du service de transport.

8.2 Coûts et revenus des études: Incrire dans un compte ou un sous-compte distinct de dépenses d'exploitation reliées au transport, les frais dûment imputables aux dépenses engagées pour exécuter les études d'impact sur le réseau ou les études d'avant-projet que mène le transporteur pour déterminer s'il doit construire de nouvelles installations de transport ou y apporter des améliorations pour ses propres usages, y compris en vue de ventes à un tiers en vertu du Contrat du service de transport; et inclure dans un compte ou un sous-compte distinct de revenus d'exploitation, les revenus que le transporteur reçoit pour les études d'impact sur le réseau ou les études d'avant-projet réalisées quand ces sommes sont indiquées et identifiées de façon séparée dans la facturation du client du service de transport en vertu du Contrat du service de transport.

9. Demandes réglementaires

Aucune stipulation du Contrat du service de transport ou d'une convention de service ne saurait être interprétée comme ayant une incidence quelconque sur le droit du transporteur de faire une demande unilatérale à la Régie en vue d'un changement dans les taux, termes et conditions, frais, classes de services, convention de service, décision, ordonnance, règle ou règlement en vertu

de la Loi sur la Régie de l'énergie et conformément aux décisions, ordonnances, règles et règlements de la Régie promulgués en application de celle-ci.

Aucune stipulation du Contrat du service de transport ou d'une convention de service ne saurait être interprétée comme ayant une incidence quelconque sur la capacité de toute partie recevant un service en vertu du Contrat du service de transport, d'exercer ses droits aux termes de la Loi sur la Régie de l'énergie et conformément aux décisions, ordonnances, règles et règlements de la Régie promulgués en application de celle-ci.

10. Force majeure et indemnisation

10.1 Force majeure: S'entend des cas fortuits, conflits de travail, actes de l'ennemi public, guerres, insurrections, émeutes, incendies, tempêtes ou inondations, explosions, bris ou accidents des machines ou de l'équipement, réductions, ordonnances, réglementations ou restrictions imposées par un gouvernement militaire ou des autorités civiles légalement établies, ou toute autre cause indépendante de la volonté d'une partie. Ni le transporteur ni le client du service de transport ne seront jugés en défaut à l'égard de toute obligation prévue au Contrat du service de transport s'ils sont dans l'impossibilité d'exécuter l'obligation du fait d'une force majeure. Toutefois, la partie dont l'exécution de ses obligations en vertu du Contrat du service de transport est empêchée par un cas de force majeure doit faire tous les efforts raisonnables pour exécuter ses obligations prévues au Contrat du service de transport.

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

11. Solvabilité

Aux fins d'établir la capacité du client du service de transport de remplir ses obligations liées au service prévu aux présentes, le transporteur peut imposer des mesures raisonnables de vérification de la solvabilité. Cette enquête de solvabilité sera faite conformément aux pratiques usuelles du commerce. De plus, le transporteur peut exiger que le client du service de transport four-

nisse et maintienne en vigueur pendant la durée de la convention de service une lettre de crédit irrévocable et inconditionnelle à titre de garantie du respect de ses responsabilités et obligations en vertu du Contrat du service de transport, ou une autre forme de garantie proposée par le client du service de transport et acceptable pour le transporteur ainsi que conforme aux pratiques commerciales établies selon la loi du Québec, qui protège le transporteur contre le risque de non-paiement.

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 au Contrat du service de transport (à l'exclusion des demandes visant la modification des taux ou toute autre modification du Contrat du service de transport, ou de toute convention de service conclue en vertu du Contrat du service de transport, lesquelles doivent être présentées directement à la Régie pour règlement), doivent être renvoyés à un représentant principal désigné par le transporteur et à un représentant principal du client du service de transport en vue d'un règlement sur une base informelle aussi rapidement 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 et résolu conformément aux procédures énoncées ci-après.

12.2 Procédures externes d'arbitrage: L'arbitrage demandé en vertu du Contrat du service de transport doit être mené par un seul arbitre neutre désigné par les parties. Si les parties ne s'entendent pas sur le choix d'un seul arbitre dans les dix (10) jours de la soumission du différend à l'arbitrage, chaque partie choisira un arbitre qui siègera à un tribunal de trois membres. Les deux arbitres ainsi nommés devraient alors, dans les vingt (20) jours, choisir un troisième arbitre pour présider le tribunal d'arbitrage. Dans chacun des cas, les arbitres doivent être compétents en matière de services publics d'électricité, y compris les questions de transport d'électricité et de l'électricité en vrac, et ils ne doivent pas avoir de liens importants commerciaux ou financiers, 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 (L.R.Q., c. C-25), ainsi qu'avec les règlements applicables de la Régie, le cas échéant, ou les règles applicables d'un groupe de transport régional. Les procédures d'arbitrage doivent avoir lieu à Montréal, Québec.

12.3 Décisions d'arbitrage: Sauf entente contraire, le(s) arbitre(s) doit (doivent) rendre une décision dans les quatre-vingt-dix (90) jours de sa (leur) nomination et aviser les parties par écrit de la décision et en énoncer les motifs. Le(s) arbitre(s) n'est (ne sont) autorisé(s) qu'à interpréter et appliquer les stipulations du Contrat du service de transport et de toute convention de service conclue en vertu du Contrat du service de transport, et il(s) n'a (ont) pas le pouvoir de les modifier de quelque façon que ce soit. La décision du(des) arbitre(s) 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 de l'arbitre (des arbitres), ou la décision même, constituerait une violation des normes énoncées dans le *Code de procédure civile* du Québec. La décision finale de l'arbitre doit aussi être déposée auprès de la Régie.

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

(A) les honoraires de l'arbitre choisi par la partie pour siéger au tribunal de trois membres et la moitié des honoraires du troisième arbitre choisi; ou

(B) la moitié des honoraires de l'arbitre unique choisi par les parties.

12.5 Droits en vertu de la Loi sur la Régie de l'énergie: Aucune stipulation du présent article ne saurait limiter le droit d'une partie de déposer une plainte devant la Régie, selon les dispositions applicables de la *Loi sur la Régie de l'énergie*.

II. SERVICE DE TRANSPORT DE POINT À POINT

Préambule

Le transporteur fournira un service de transport ferme et non ferme de point à point conformément aux termes et conditions applicables au Contrat du service de transport. Le service de transport de point à point est offert pour la réception de puissance et d'énergie à un (des) point(s) de réception désigné(s) et le transport de cette puissance et de cette énergie à un (des) point(s) de livraison désigné(s).

13. Nature du service de transport ferme de point à point

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

13.2 Priorité de réservation: Le service de transport ferme à long terme de point à point est offert selon le principe du premier arrivé, premier servi, c'est-à-dire dans l'ordre chronologique de réservation du service par chaque client du service de transport. Les réservations pour le service de transport ferme à court terme de point à point sont conditionnelles à la durée de la transaction demandée. Si les demandes dépassent la capacité du réseau de transport, les demandes de service à plus long terme peuvent avoir priorité sur celles à plus court terme jusqu'à concurrence des dates limites suivantes: un jour avant le commencement du service quotidien, une semaine avant le commencement du service hebdomadaire et un mois avant le commencement du service mensuel. Avant la date limite, si la capacité de transport disponible n'est pas suffisante pour satisfaire à toutes les demandes, le client admissible qui a réservé un service de plus court terme a un droit de préemption pour égaler la demande de service à plus long terme avant de perdre sa priorité de réservation. Après la date limite, le service commencera conformément aux conditions de la partie II du Contrat du service de transport. 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 du Contrat du service de transport. Tout service de transport ferme à long terme de point à point aura une priorité de réservation égale à celle des clients de charge locale et des clients du réseau intégré. Les priorités de réservation pour les clients existants du service de transport ferme sont stipulées à l'article 2.2.

13.3 Utilisation du service de transport ferme par le transporteur: Le transporteur sera assujéti aux taux, aux termes et aux conditions prévus à la partie II du Contrat du service de transport lorsqu'il fera des ventes à un tiers en vertu *i* de conventions signées à compter de la date à laquelle le Contrat du service de transport entrera en vigueur ou *ii* de conventions signées avant la date susmentionnée pour lesquelles la régie exige que les produits soient indiqués séparément, dès la date précisée par la Régie. Le transporteur tiendra 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 un tiers.

13.4 Conventions de service: Le transporteur doit offrir une convention normalisée relative au service de transport ferme de point à point (appendice A) au client admissible lorsque celui-ci soumet une demande complète pour obtenir le service de transport ferme de point à point. Les conventions de service signées renfermant l'information exigée aux termes du Contrat du service de transport doivent être déposées auprès de la Régie conformément aux règlements applicables de la Régie.

13.5 Obligations du client du service de transport pour les frais reliés à des installations additionnelles 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 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, 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 additions nécessaires aux installations de transport aux termes de l'article 27. Dans la mesure où le transporteur peut alléger une contrainte du réseau de façon plus économique en ayant une nouvelle répartition des ressources du transporteur au lieu de construire des améliorations du réseau, il doit le faire à condition que le client admissible accepte de dédommager le transporteur, conformément à l'article 27. Les frais relatifs à une nouvelle répartition, à l'amélioration du réseau ou à des installations d'attribution particulière qui seront facturés au client du service de transport en vertu du Contrat du service de transport seront précisés dans la convention de service avant le début du service.

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 du transporteur, aux clients du réseau intégré et aux clients du service de transport utilisant un service de transport ferme de point à point. Toutes les réductions seront faites sur une base non discriminatoire; toutefois, le service de transport non ferme de point à point est subordonné au service de transport ferme. Quand le transporteur établit qu'il existe une urgence de nature électrique dans son réseau de transport et met en oeuvre 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 au Contrat du service de transport si, à sa seule discrétion, un état d'urgence ou toute autre condition imprévisible compromet ou détériore la fiabilité de son réseau de transport. Le transporteur avisera en temps opportun tous les clients du service de transport touchés des réductions programmées.

13.7 Classification du service de transport ferme

a) Le client du service de transport qui utilise un service de transport ferme de point à point peut (1) changer ses points de réception et de livraison pour obtenir un service sur une base non ferme conformément à l'article 22.1 ou (2) demander la modification des points de réception ou de livraison sur une base ferme conformément à l'article 22.2.

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

c) Le transporteur doit fournir des livraisons fermes de puissance et d'énergie du(des) point(s) de réception au(x) point(s) de livraison. Chaque point de réception où une capacité de transport ferme est réservée par le client du service de transport doit être stipulé dans la convention de service de transport ferme de point à point avec une réservation de capacité correspondante associée à chaque point de réception. Chaque point de livraison où une capacité de transport ferme est réservée par le client du service de transport doit être stipulé dans la convention de service de transport ferme de point à point avec une réservation de capacité correspondante associée à chaque point de livraison. La capacité réservée pour le client du service de transport correspondra au plus élevé des montants suivants: (1) la somme des réservations de capacité au(x) point(s) de réception ou (2) la somme des réservations de capacité au(x) point(s) de livraison. Le client du service de transport se verra facturer sa capacité réservée conformément à l'annexe 7. Le client du service de transport ne peut pas dépasser sa capacité réservée ferme à chaque point de réception et à chaque point de livraison, sauf stipulation contraire à l'article 22. Advenant qu'un client du service de transport (y compris les ventes à un tiers par le transporteur) dépasse sa capacité réservée ferme à un point de réception ou de livraison, le client du service de transport paiera au transporteur un montant égal à 150 % des frais applicables en vertu de l'annexe 7 pour la capacité excédant la capacité réservée ferme.

13.8 Programmation du service de transport ferme de point à point: 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 10 h la veille du début du service. Les programmes soumis après 10 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/heure. Les clients du service de transport dans la zone de service du transporteur ayant plusieurs demandes de service de transport à un point de réception, chacune étant inférieure à 1 000 kW/heure, peuvent regrouper leurs demandes de service à un point de réception commun en unités de 1 000 kW/heure à des fins de programmation et de facturation. Les changements de programmation seront permis jusqu'à trente (30) minutes avant le début de l'heure suivante à condition que le fournisseur et le receveur s'entendent aussi sur la modification du programme. Le transporteur fournira à l'opérateur 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 révisé un programme ou y met fin, il doit aussitôt en aviser le transporteur, et le transporteur est en droit d'ajuster en conséquence le programme pour la puissance et l'énergie à recevoir et à livrer.

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

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

14.2 Priorité de réservation: Le service de transport non ferme de point à point est offert à partir de la capacité de transport qui excède ce qui est nécessaire pour un service fiable aux clients de charge locale, aux clients du réseau intégré et aux autres clients du service de transport qui utilisent un service de transport ferme à court et à long terme de point à point. Une plus grande priorité sera attribuée aux réservations ayant une plus grande durée de service. Advenant que le réseau de transport soit assujéti à des contraintes, les demandes concurrentes d'une durée équivalente seront classées par priorité d'après le prix le plus élevé offert par le client admissible pour le service de transport. Les clients admissibles qui ont déjà réservé un service de plus court terme ont un droit de préemption pour égaliser la demande de service de 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 en réseau désignées aura priorité sur tout service de transport non ferme de point à point. Le service de

transport non ferme de point à point par un (des) point(s) de réception et un (des) point(s) de livraison secondaires aura la priorité de réservation la plus basse en vertu du Contrat du service de transport.

14.3 Utilisation du service de transport non ferme de point à point par le transporteur: Le transporteur sera assujéti aux taux, termes et conditions prévus à la partie II du Contrat du service de transport lorsqu'il fera des ventes à un tiers *i* en vertu de conventions signées à compter de la date à laquelle le Contrat du service de transport entrera en vigueur ou *ii* de conventions signées avant la date susmentionnée pour lesquelles la Régie exige que les produits soient indiqués séparément, dès la date précisée par la Régie. Le transporteur tiendra une comptabilité distincte, conformément à l'article 8, pour toute utilisation d'un service de transport non ferme de point à point dans le but de faire des ventes à un tiers.

14.4 Conventions de service: Le transporteur doit offrir une convention normalisée relative au service de transport non ferme de point à point (appendice B) au client admissible lorsque celui-ci soumet pour la première fois une demande complète pour obtenir un service de transport non ferme de point à point conformément au Contrat du service de transport. Les conventions de service signées renfermant l'information exigée aux termes du Contrat du service de transport doivent être déposées auprès de la Régie conformément aux règlements applicables de la Régie.

14.5 Classification du service de transport non ferme de point à point: Le service de transport non ferme de point à point doit être offert aux termes et conditions prévus à la partie II du Contrat du service de transport. Le transporteur n'accepte aucune obligation en vertu du Contrat du service de transport de planifier son réseau de transport afin d'avoir une capacité suffisante pour un service de transport non ferme de point à point. Les parties qui demandent un service de transport non ferme de point à point pour le transport d'électricité ferme le font en comprenant tout à fait que ce service dépend de la disponibilité et peut subir des réductions ou interruptions aux termes du Contrat du service de transport. Si un client du service de transport (y compris les ventes à un tiers par le transporteur) excède sa réservation de capacité non ferme à un point de réception ou de livraison quelconque, le client du service de transport paiera au transporteur 150 % des frais applicables conformément à l'annexe 8 pour la capacité qui a excédé la capacité réservée non ferme. Le service de transport non ferme de point à point doit inclure le transport d'énergie sur une base horaire et le transport de la puissance et de l'énergie programmées à court terme sur une base quotidienne, hebdomadaire ou mensuelle mais sans dépasser la réservation d'un mois pour quelque demande, conformément à l'annexe 8.

14.6 Programmation du service de transport non ferme de point à point: Les programmes pour le service de transport non ferme de point à point doivent être soumis au transporteur au plus tard à 10 h la veille du début du service. Les programmes soumis après 10 h seront respectés, si possible. Les programmes d'heure en heure de livraison d'énergie doivent être présentés par unités de 1 000 kW/heure. Les clients du service de transport dans la zone de service du transporteur ayant plusieurs demandes de service de transport à un point de réception, chacune étant inférieure à 1 000 kW/heure, peuvent regrouper leurs demandes de service à un point commun de réception en unités de 1 000 kW/heure. Les changements de programmation seront permis jusqu'à trente (30) minutes avant le début de l'heure suivante à condition que le fournisseur et le receveur s'entendent aussi sur la modification du programme. Le transporteur fournira à l'opérateur 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 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 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 du Contrat du service de transport 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 du Contrat du service de transport pour des raisons économiques afin d'accepter (1) une demande de service de transport ferme, (2) une demande de service de transport non ferme de point à point de plus longue durée, (3) une demande de service de transport non ferme de point à point de durée égale à un prix plus élevé ou (4) une demande de service de transport pour des clients du réseau intégré à partir de ressources non désignées. Le transporteur interrompra ou réduira aussi le service au client du service de transport dans la mesure où les livraisons pour le transport seront interrompues ou réduites au(x) point(s) de réception. Au besoin, les réductions ou interruptions seront faites sur une base non discriminatoire à la (aux) transaction(s) qui allège(nt) effectivement les contraintes; cependant, le service de transport non ferme de point à point sera subordonné au service de transport ferme. Si plusieurs transactions doivent être réduites ou interrompues, dans la mesure du possible et conformément aux pratiques usuelles des services publics, les réductions ou interruptions seront

faites aux transactions ayant la durée la moins longue (par exemple, les transactions horaires non fermes seront réduites ou interrompues avant les transactions quotidiennes non fermes, et les transactions quotidiennes non fermes seront réduites ou interrompues avant les transactions hebdomadaires non fermes). Le service de transport à l'intention des clients du réseau intégré à partir de ressources autres que les ressources en réseau désignées aura priorité sur tout service de transport non ferme de point à point en vertu du Contrat du service de transport. 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 du Contrat du service de transport. Le transporteur donnera un préavis de réduction ou d'interruption lorsqu'un tel préavis peut être donné conformément aux pratiques usuelles des services publics.

15. Disponibilité du service

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

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

15.3 Commencement du service en l'absence d'une convention de service signée: Si le transporteur et le client du service de transport qui demande un service de transport ferme ou non ferme de point à point ne peuvent pas s'entendre sur tous les termes et conditions de la convention de service de point à point, le transporteur doit déposer auprès de la Régie, dans les trente (30) jours de la date à laquelle le client du service de transport fournit un avis écrit qui oblige le transporteur à le faire, une convention de service de point à point non signée qui contient des termes et conditions jugés acceptables par le transporteur pour le service de transport demandé. Le transporteur commencera à fournir un service de transport sous réserve du consentement du client du service de transport *i* à payer au transporteur le prix que la Régie déterminera ultérieurement comme étant juste et raisonnable et *ii* à respecter les termes et conditions du Contrat du service de transport, y compris les dépôts de garanties acceptables dont il est question à l'article 17.3.

15.4 Obligation de fournir un service de transport exigeant l'expansion ou la modification du réseau de transport: Si le transporteur établit qu'il ne peut pas répondre favorablement à une demande complète visant un service de transport ferme de point à point à cause de l'insuffisance de capacité sur son réseau de transport, le transporteur agira avec diligence pour étendre ou modifier son réseau de transport afin de fournir le service de transport ferme réclamé, à condition que le client du service de transport accepte de payer les coûts s'y rapportant au transporteur, conformément aux conditions de l'article 27. Le transporteur se conformera aux pratiques usuelles des services publics pour décider de la nécessité de nouvelles installations et en ce qui concerne la conception et la construction de ces installations. L'obligation vise seulement les installations que le transporteur est en droit d'étendre ou de modifier.

15.5 Report du service: Le transporteur peut reporter la fourniture d'un service jusqu'à la fin de la construction des nouvelles installations de transport ou des améliorations nécessaires afin de fournir le service de transport ferme de point à point, dès lors que le transporteur établit que, sans ces nouvelles installations ou améliorations, la fourniture du service demandé aurait pour effet de compromettre ou de détériorer la fiabilité de tout service ferme existant.

15.6 Autres programmes de service de transport: Les clients admissibles recevant un service de transport en vertu d'autres ententes déposées auprès de la Régie peuvent continuer à recevoir ce service en vertu de ces ententes jusqu'à ce qu'elles soient éventuellement modifiées par la Régie.

15.7 Pertes de puissance active: Des pertes de puissance active sont associées à tous les services de transport. Le transporteur n'est pas obligé de fournir les pertes de puissance active. Le client du service de transport est responsable de remplacer les pertes associées aux services de transport telles qu'établies par le transporteur. Les facteurs applicables de perte de puissance active sont les suivants: un taux de 7 % du débit horaire maximal tel que mesuré au(x) point(s) de réception.

Le transporteur se réserve le droit de remplacer ce taux par des taux spécifiques, qui peuvent varier selon les chemins de transport et les périodes. Ces nouveaux taux sont affichés sur l'OASIS.

16. Responsabilités du client du service de transport

16.1 Conditions à respecter par les clients du service de transport: Le transporteur fournira le service de

transport de point à point seulement si les conditions suivantes sont remplies par le client du service de transport:

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

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

c) le client du service de transport aura des mesures en place pour tout autre service de transport nécessaire afin d'effectuer la livraison des équipements de production au transporteur avant le début du service en vertu de la partie II du Contrat du service de transport;

d) le client du service de transport convient de payer pour toutes installations construites et facturables à ce client conformément à la partie II du Contrat du service de transport, que le client du service de transport utilise ou non le service pendant la durée complète de sa réservation; et

e) le client du service de transport a signé une convention de service de point à point ou a accepté de recevoir le service conformément à l'article 15.3.

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

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

17.1 Demande: Toute demande de service de transport ferme de point à point pour des périodes d'un an ou plus doit comprendre une demande écrite adressée à: Hydro-Québec, 75, boulevard René-Lévesque ouest, Montréal (Québec), H2Z 1A4, au moins soixante (60) jours avant le mois civil au cours duquel le service doit commencer. Le transporteur examinera les demandes

quant à ce service ferme dans des délais plus brefs si possible. Les demandes de service ferme pour des périodes de moins d'un an sont assujetties à des procédures expéditives qui doivent être négociées entre les parties dans les délais impartis en vertu de l'article 17.5. Toutes les demandes de service de transport ferme de point à point doivent être soumises en inscrivant les renseignements énumérés ci-après sur l'OASIS du transporteur. Avant l'implantation de l'OASIS du transporteur, une demande complète peut être soumise de la façon suivante: *i* en transmettant l'information requise au transporteur par télécopieur ou *ii* en fournissant l'information par téléphone sur la ligne téléphonique du transporteur où l'heure d'appel est enregistrée. Chacune de ces méthodes permettra d'obtenir un dossier horodaté pour établir la priorité de la demande.

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

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

ii. une déclaration selon laquelle l'entité qui demande le service est ou sera au début du service un client admissible en vertu du Contrat du service de transport;

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

iv. la localisation de l'installation (des installations) de production fournissant la puissance et l'énergie et la localisation de la charge desservie ultimement par la puissance et l'énergie transportées. Le transporteur traitera cette information comme étant confidentielle, sauf dans la mesure où sa divulgation est requise par le Contrat du service de transport, 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 RTG. Le transporteur traitera cette information conformément aux normes de conduite prévues à la partie 37 des règlements de la Commission;

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

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

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

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

Le transporteur traitera ces renseignements conformément aux normes de conduite prévues 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, soit du prix d'un mois à l'égard de la capacité réservée, soit du prix complet à l'égard de la capacité réservée dans le cas des demandes de service inférieures à un mois. Si la demande est rejetée par le transporteur parce qu'elle ne répond pas aux conditions de service énoncées aux présentes, ou dans le cas de demandes de service liées à des soumissionnaires perdants dans un appel de propositions, ce dépôt sera retourné avec intérêt, moins les frais raisonnables engagés par le transporteur pour examiner la demande du soumissionnaire perdant. Le dépôt sera aussi retourné avec intérêt, moins les frais raisonnables engagés par le transporteur, si ce dernier ne peut pas terminer les nouvelles installations 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 de point à point, le dépôt sera remboursé dans son intégralité, avec intérêt, moins les frais raisonnables engagés par le transporteur dans la mesure où ces frais n'auront pas déjà été récupérés par le transporteur auprès du client admissible. Le transporteur fournira au client admissible une comptabilité complète de tous les frais déduits du dépôt remboursé, et le client admissible pourra la contester en cas de désaccord sur les frais déduits. Les dépôts liés à la construction de nouvelles installations sont assujettis aux stipulations de l'article 19. Si une convention de service pour un service de transport ferme de point à point est signée, le dépôt, avec intérêt, sera retourné au client du service de transport à l'expiration de la convention de service pour le service de transport ferme de point à point. L'intérêt applicable sera de deux points de pourcentage supérieur au taux d'intérêt préférentiel commercial annuel alors en vigueur et annoncé de temps à autre par la Banque de Montréal, à son bureau principal de Montréal, Québec, et il sera calculé à compter du jour où le chèque de dépôt sera porté au crédit du compte du transporteur.

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

mande par des communications informelles avec le client admissible. Si ces efforts n'aboutissent pas, le transporteur retournera la demande, avec le dépôt majoré de l'intérêt. À la réception d'une nouvelle demande ou d'une demande révisée répondant entièrement aux exigences de la partie II du Contrat du service de transport, le client admissible se verra attribuer une nouvelle priorité conforme à la date de la demande nouvelle ou révisée.

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

17.6 Conclusion de la convention de service: Si le transporteur établit qu'une étude d'impact sur le réseau n'est pas requise et que le service peut être fourni, il doit en aviser le client admissible dès que possible, mais au plus tard trente (30) jours après réception de la demande complète. Quand il est nécessaire de procéder à une étude d'impact sur le réseau, les stipulations de l'article 19 régissent la conclusion d'une convention de service. Si le client admissible omet de signer et de retourner la convention de service ou de demander le dépôt d'une convention de service non signée, conformément à l'article 15.3, dans les quinze (15) jours après sa présentation par le transporteur, il sera réputé avoir retiré ou résilié sa demande et tout dépôt soumis sera remboursé avec intérêt. Aucune stipulation des présentes ne saurait limiter le droit d'un client admissible de déposer une autre demande après ce retrait et cette résiliation.

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

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

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

18.1 Demande: Les clients admissibles désireux d'obtenir un service de transport non ferme de point à point doivent présenter une demande complète au transporteur. Les demandes doivent être soumises en inscrivant les renseignements énumérés ci-après sur l'OASIS du transporteur. Avant l'implantation de l'OASIS du transporteur, une demande complète peut être soumise de la manière suivante: *i* en transmettant l'information requise au transporteur par télécopieur ou *ii* en fournissant l'information par téléphone sur la ligne téléphonique du transporteur où l'heure d'appel est enregistrée. Chacune de ces méthodes permettra d'obtenir un dossier horodaté pour établir la priorité de la demande.

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

- i. l'identité, l'adresse, le numéro de téléphone et le numéro de télécopieur de l'entité qui demande le service;
- ii. une déclaration selon laquelle l'entité qui demande le service est ou sera au commencement du service un client admissible en vertu du Contrat du service de transport;
- iii. le(s) point(s) de réception et le(s) point(s) de livraison;
- iv. la capacité maximale requise à chaque point de réception et point de livraison; et
- v. les dates et heures proposées pour commencer le service de transport en vertu des présentes et y mettre fin.

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

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

vii. la localisation électrique de la charge ultime.

Le transporteur traitera les renseignements exigés sous *vi* et *vii* comme étant confidentiels, à la demande du client du service de transport, sauf dans la mesure où la divulgation de ces renseignements est exigée en vertu du Contrat du service de transport, ou par un règlement ou une ordonnance judiciaire, à des fins de fiabilité conformément aux pratiques usuelles des services publics ou conformément aux ententes de partage d'informations sur le transport des RTG. Le transporteur traitera ces renseignements conformément aux normes de conduite prévues à la partie 37 des règlements de la Commission.

18.3 Réservation du service de transport non ferme de point à point: Les demandes de service mensuel doivent être soumises pas plus tôt que soixante (60) jours avant le commencement du service; les demandes de service hebdomadaire doivent être soumises pas plus tôt que quatorze (14) jours avant le commencement du service; les demandes de service quotidien doivent être soumises pas plus tôt que deux (2) jours avant le commencement du service; et les demandes de service horaire doivent être soumises pas plus tôt qu'à 8 heures la veille du commencement du service. Les demandes de service reçues après 10 h la veille du jour où le service doit commencer seront acceptées dans la mesure du possible.

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

19. Procédures d'études supplémentaires pour les demandes de service de transport 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 doit établir sur une base non discriminatoire s'il est nécessaire de procéder à une étude d'impact

sur le réseau. Une description de la méthodologie suivie par le transporteur pour mener une étude d'impact sur le réseau est fournie à l'appendice D. Si le transporteur établit la nécessité d'une étude d'impact sur le réseau pour pouvoir accepter le service demandé, il doit en informer le client admissible dès que possible. En pareil cas, le transporteur doit, dans les trente (30) jours de la réception d'une demande complète, présenter une convention d'étude d'impact sur le réseau dans laquelle le client admissible s'engage à rembourser au transporteur les frais d'exécution de l'étude d'impact sur le réseau requise. Pour qu'une demande de service demeure une demande complète, le client admissible doit signer la convention d'étude d'impact sur le réseau et la renvoyer au transporteur dans les quinze (15) jours. Si le client admissible décide de ne pas signer la convention d'étude d'impact sur le réseau, sa demande sera réputée retirée et son dépôt lui sera retourné avec intérêt, conformément à l'article 17.3.

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

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

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

iii. Quant aux études d'impact sur le réseau menées par le transporteur pour son propre compte, le transporteur en inscrira le coût conformément à l'article 8.

19.3 Procédures d'étude d'impact sur le réseau: Dès la réception d'une convention d'étude d'impact sur le réseau signée, le transporteur agira avec diligence pour terminer l'étude d'impact sur le réseau requise dans un délai de soixante (60) jours. L'étude d'impact sur le réseau doit identifier toutes les limitations du

réseau et les options concernant une nouvelle répartition, les installations d'attribution particulière additionnelles ou les améliorations de réseau requises afin de fournir le service exigé. 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 ainsi que donner une date approximative d'achèvement et expliquer les raisons pour lesquelles un délai additionnel est nécessaire afin de terminer les études exigées. Une copie de l'étude d'impact sur le réseau terminée et des documents de travail y afférents doit être mise à la disposition du client admissible. Le transporteur fera preuve de la même diligence pour exécuter l'étude d'impact sur le réseau pour un client admissible que pour exécuter ses propres études. Le transporteur doit, dès l'achèvement de l'étude d'impact sur le réseau, aviser le client admissible si le réseau de transport sera adéquat pour accepter la demande de service, en tout ou en partie, ou si aucuns frais ne devront vraisemblablement être engagés pour de nouvelles installations de transport ou des améliorations. Pour qu'une demande demeure une demande complète, dans les quinze (15) jours de l'achèvement de l'étude d'impact sur le réseau, le client admissible doit signer une convention de service ou demander le dépôt d'une convention de service non signée, conformément à l'article 15.3, sous peine de voir la demande réputée résiliée et retirée.

19.4 Procédures d'étude d'avant-projet: Si une étude d'impact sur le réseau montre que des additions ou des améliorations doivent être apportées au réseau de transport pour répondre à la demande de service du client admissible, le transporteur, dans les trente (30) jours de l'achèvement de l'étude d'impact sur le réseau, doit remettre au client admissible une convention d'étude d'avant-projet en vertu de laquelle le client admissible s'engage à rembourser au transporteur le coût de l'exécution de l'étude d'avant-projet requise. Pour qu'une demande de service demeure une demande complète, le client admissible doit signer la convention d'étude d'avant-projet et la renvoyer au transporteur dans les quinze (15) jours. Si le client admissible décide de ne pas signer la convention d'étude d'avant-projet, sa demande sera réputée retirée et son dépôt lui sera retourné avec intérêt conformément à l'article 17.3. Dès réception d'une convention d'étude d'avant-projet signée, le transporteur agira avec diligence pour terminer l'étude d'avant-projet requise dans un délai de soixante (60) jours. Si le transporteur est incapable de terminer l'étude d'avant-projet dans le délai imparti, le transporteur s'engage à aviser le client du service de transport et à lui fournir une estimation du temps nécessaire pour en arriver à un résultat final avec une explication des motifs pour lesquels un délai additionnel est requis afin de terminer l'étude. Une fois terminée, l'étude d'avant-projet inclura une estimation de bonne foi *i* du coût des installations d'attribution particulière devant être im-

puté au client du service de transport, *ii* de la part adéquate du client du service de transport quant au coût de toute amélioration du réseau requise, comme il est établi conformément aux stipulations de la partie II du Contrat du service de transport, et *iii* du délai requis pour terminer cette construction et commencer à fournir le service demandé. 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 nouvelles installations ou des améliorations conformément aux pratiques commerciales établies selon la loi du Québec. Le client du service de transport a un délai de trente (30) jours pour signer une convention de service ou demander le dépôt d'une convention de service non signée et pour fournir la lettre de crédit ou toute autre forme de garantie requise, sous peine de voir sa demande cesser d'être une demande complète et être réputée résiliée et retirée.

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

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

19.7 Service provisoire partiel: Si le transporteur établit qu'il n'aura pas la capacité de transport adéquate pour fournir la quantité entière de la demande complète d'un service de transport ferme de point à point, le transporteur 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 l'ajout d'installations et par une nouvelle répartition. Toutefois, le transporteur ne saurait être tenu de fournir la quantité supplémentaire requise de service de transport ferme de point à point qui exige l'ajout d'installations ou des améliorations du réseau de transport tant que ces installations ou améliorations n'auront pas été mises en service.

19.8 Procédures expéditives pour les nouvelles installations: 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» en vertu de laquelle le client admissible accepterait de dédommager le transporteur pour tous les coûts encourus conformément au Contrat du service de transport. Pour exercer cette option, le client admissible doit exiger par écrit une convention de service accélérée qui couvre tous les éléments susmentionnés dans les trente (30) jours de la réception des résultats de l'étude d'impact sur le réseau qui identifie les nouvelles installations ou les améliorations nécessaires ou les frais encourus pour fournir le service demandé. Bien que le transporteur accepte de fournir au client admissible sa meilleure estimation des coûts des nouvelles installations et des autres coûts pouvant être encourus, cette estimation ne saurait lier le transporteur, et le client admissible doit s'engager par écrit à dédommager le transporteur pour tous les frais encourus conformément aux stipulations du Contrat du service de transport. Le client admissible doit signer et renvoyer cette convention de service accélérée dans les quinze (15) jours de sa réception, sous peine de voir sa demande de service cesser d'être une demande complète et être réputée résiliée et retirée.

20. Procédures en cas d'incapacité du transporteur de terminer les nouvelles installations de transport pour le service de transport ferme de point à point

20.1 Retards dans la construction de nouvelles installations: Si un événement se produit et qu'il empêche de façon importante de respecter les délais d'exécution des nouvelles installations ou de pouvoir les terminer, le transporteur s'engage à en aviser promptement le client du service de transport. En pareil cas, le transporteur doit, dans les trente (30) jours de l'avis donné au client du service de transport de ces retards, convoquer une réunion technique avec le client du service de transport afin d'évaluer les autres solutions disponibles pour le client du service de transport. Le transporteur doit aussi mettre à la disposition du client du service de transport les études et les documents de travail concernant les retards, y compris tous les renseignements en sa possession qui sont raisonnablement nécessaires au client du service de transport pour évaluer toute solution de rechange.

20.2 Solutions de rechange à l'addition initialement prévue d'installations: Lorsque le processus d'examen prévu à l'article 20.1 établit qu'il existe une ou plusieurs solutions de rechange au projet de construction prévu à l'origine, le transporteur doit présenter ces solutions de rechange pour qu'elles soient exami-

nées par le client du service de transport. Si, à la suite de l'examen des solutions de rechange, le client du service de transport souhaite maintenir sa demande complète sous réserve de la construction des installations de rechange, il peut exiger que le transporteur remette une convention de service révisée relative au service de transport ferme de point à point. Si la solution de rechange ne vise qu'un service de transport non ferme de point à point, le transporteur s'engage à remettre promptement une convention de service relativement au service de transport non ferme de point à point pour fournir ce service. Advenant que le transporteur conclue qu'il n'existe aucune solution de rechange raisonnable et en cas de désaccord du client du service de transport, ce dernier peut se prévaloir des procédures de règlement des différends prévues à l'article 12 ou en référer à la Régie pour le règlement du différend.

20.3 Obligation de remboursement en cas d'additions non terminés aux installations: Si le transporteur et le client du service de transport conviennent mutuellement qu'il n'existe aucune autre solution de rechange raisonnable et que le service exigé ne puisse être fourni à partir de la capacité existante conformément aux conditions de la partie II du Contrat du service de transport, 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 doit être retourné, avec intérêt, conformément à l'article 17.3. Toutefois, le client du service de transport est responsable de tous les frais encourus avec prudence par le transporteur pendant la période où la construction a été suspendue.

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

21.1 Responsabilité concernant les additions au réseau de tiers: Le transporteur ne saurait être responsable de conclure des ententes pour l'ingénierie, les demandes d'autorisation et la construction nécessaires d'installations de transport ou de distribution sur le(s) réseau(x) de toute autre entité ou pour l'obtention de toute approbation réglementaire de ces installations. Le transporteur fera des efforts raisonnables pour aider le client du service de transport à obtenir de telles ententes, y compris, mais sans s'y limiter, en fournissant des renseignements ou données requis par cet autre réseau électrique conformément aux pratiques usuelles des services publics.

21.2 Coordination des additions au réseau de tiers: Dans l'éventualité où le besoin d'installations de transport ou d'améliorations serait identifié conformément aux stipulations de la partie II du Contrat du service de transport, et si ces améliorations exigent en plus l'ajout

d'installations de transport sur d'autres réseaux, le transporteur est en droit de coordonner la construction sur son propre réseau avec la construction exigée par les autres. Le transporteur, après consultation du client du service de transport et des représentants de ces autres réseaux, peut reporter la construction de ses nouvelles installations de transport si les nouvelles installations de transport sur un autre réseau ne peuvent être exécutées en temps opportun. Le transporteur doit aviser le client du service de transport par écrit des motifs de toute décision de report de la construction et des problèmes particuliers à régler avant de commencer ou de reprendre la construction des nouvelles installations. Dans les soixante (60) jours de la réception d'un avis écrit de la part du transporteur de son intention de reporter la construction conformément au présent article, le client du service de transport peut contester la décision en conformité avec les procédures de règlement des différends prévues à l'article 12 ou en référer à la Régie pour un règlement du différend.

22. Changements dans les caractéristiques de service

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

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

b) La somme des services de transport ferme et non ferme de point à point fournis au client du service de transport en tout temps conformément au présent article ne saurait excéder la capacité réservée dans la convention de service pertinente en vertu de laquelle ces services sont fournis.

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

d) Le service aux points de réception et de livraison secondaires sur une base non ferme ne saurait exiger le dépôt d'une demande de service de transport non ferme de point à point en vertu du Contrat du service de transport. Toutefois, toutes les autres exigences de la partie II du Contrat du service de transport (à l'exception des prix 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 et de livraison sur une base ferme doit être traitée comme une nouvelle demande de service conformément à l'article 17 des présentes, sauf que le client du service de transport ne saurait être tenu de payer un dépôt additionnel si la réservation de capacité n'excède pas le montant réservé dans la convention de service existante. Lorsque cette nouvelle demande est déposée, le client du service de transport conserve son droit de priorité pour le service ferme aux points de réception et de livraison existants qui sont prévus à sa convention de service.

23. Vente ou cession du service de transport

23.1 Procédures de cession ou de transfert du service: Sous réserve de l'approbation de la Régie quant à toute procédure nécessaire, un client du service de transport peut vendre, céder ou transférer tout ou partie de ses droits en vertu de sa convention de service, mais seulement à un autre client admissible (le cessionnaire). Le client du service de transport qui vend, cède ou transfère ses droits en vertu de sa convention de service est ci-après désigné comme étant le revendeur. Le prix versé au revendeur ne saurait excéder la plus élevée des sommes suivantes: *i* le prix initial payé par le revendeur, *ii* le prix maximum du transporteur en vigueur au moment de la cession ou *iii* le coût d'opportunité du revendeur. Si le cessionnaire ne demande pas de changement quant aux points de réception ou de livraison ni un changement quant aux autres termes et conditions énoncés à la convention de service initiale, le cessionnaire bénéficiera du même service que le revendeur et sa priorité de service sera la même que celle du revendeur. Un revendeur doit aviser le transporteur dès que possible de toute cession ou de tout transfert de service mais, en tout état de cause, un avis doit être fourni avant qu'un service ne soit fourni au cessionnaire. Le cessionnaire sera assujéti à tous les termes et conditions du présent Contrat du service de transport. Si le cessionnaire demande un changement dans le service, la priorité de réservation du service sera établie par le transporteur conformément à l'article 13.2.

23.2 Limites en matière de cession ou de transfert de service: Si le cessionnaire demande un changement quant au(x) point(s) de réception ou de livraison ou à toute autre spécification énoncée à la convention de service initiale, le transporteur consentira à ce changement, sous réserve des stipulations du Contrat du service de transport, à condition que le changement ne compromette pas l'exploitation ou la fiabilité des systèmes de production, de transport ou de distribution du transporteur. Le cessionnaire doit payer au transporteur les frais d'exécution de toute étude d'impact sur le réseau nécessaire pour évaluer la capacité du réseau de transport à accepter le changement proposé et les coûts additionnels qui découlent de ce changement. Le revendeur demeure responsable de l'exécution de toutes les obligations en vertu de la convention de service, sauf si les parties s'entendent spécifiquement sur d'autres conditions par le biais d'une modification apportée à la convention de service.

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

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

24.1 Obligations du client du service de transport: Sauf entente contraire, le client du service de transport est responsable de l'installation et du maintien d'un équipement compatible de mesurage et de communication afin de rendre compte de façon exacte de la puissance et de l'énergie transportées en vertu de la partie II du Contrat du service de transport; il est également tenu de communiquer l'information au transporteur. Cet équipement 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 et de communication au client du service de transport, aux frais de ce dernier, lorsque l'équipement de mesurage et de communication doit être installé sur le réseau du transporteur.

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

24.3 Facteur de puissance: Sauf entente contraire, le client du service de transport est tenu de maintenir un facteur de puissance dans la même fourchette que celle du transporteur conformément aux pratiques usuelles des services publics. Les exigences en matière de facteur de puissance sont prévues à la convention de service, s'il y a lieu.

25. Rémunération du service de transport

Les prix du service de transport ferme et non ferme de point à point sont prévus aux annexes jointes au Contrat du service de transport: service de transport ferme de point à point (annexe 7) et service de transport non ferme de point à point (annexe 8). Le transporteur doit utiliser la partie II du Contrat du service de transport pour faire ses ventes à un tiers. Le transporteur doit comptabiliser cette utilisation aux taux applicables du Contrat du service de transport conformément à l'article 8.

26. Récupération des coûts non recouvrables

Le transporteur peut chercher à récupérer les coûts non recouvrables du client du service de transport en vertu du Contrat du service de transport conformément aux termes, conditions et procédures déterminés par la Régie. Toutefois, le transporteur doit soumettre séparément à la Régie toute proposition spécifique relativement aux coûts non recouvrables.

27. Rémunération pour les coûts des nouvelles installations et de la nouvelle répartition

Dès qu'une étude d'impact sur le réseau qui est exécutée par le transporteur en relation avec la fourniture d'un service de transport ferme de point à point met en évidence la nécessité de nouvelles installations, le client du service de transport est tenu de payer les coûts y afférents conformément à la politique de la Régie. Dès qu'une étude d'impact sur le réseau exécutée par le transporteur met en évidence des contraintes de capacité qui peuvent être solutionnées de façon plus économique grâce à une nouvelle répartition des ressources du transporteur, plutôt que par la construction de nouvelles installations ou par l'amélioration des installations existantes afin d'éliminer ces contraintes, le client du service de transport est tenu au paiement des coûts de la nouvelle répartition conformément à la politique de la Régie.

III. SERVICE DE TRANSPORT EN RÉSEAU INTÉGRÉ

Préambule

Le transporteur fournira un service de transport en réseau intégré conformément aux termes et conditions applicables prévus dans le Contrat du service de trans-

port 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 contrôler ses ressources en réseau actuelles et prévues afin d'alimenter sa charge en réseau d'une manière comparable à celle dont le transporteur utilise son réseau de transport pour servir ses clients de charge locale. Le client du réseau intégré peut aussi utiliser le service de transport en réseau intégré pour livrer des achats d'énergie économique à sa charge en réseau en provenance de ressources non désignées, selon la disponibilité, sans frais additionnels. Le service de transport pour des ventes relatives à des charges non désignées sera fourni conformément aux termes et conditions applicables de la partie II du Contrat du service de transport.

28. Nature du service de transport en réseau intégré

28.1 Étendue du service: Le service de transport en réseau intégré est un service de transport qui permet aux clients du réseau intégré d'utiliser efficacement et économiquement leurs ressources en réseau (de même que les autres ressources de production non désignées) pour alimenter leur charge en réseau se trouvant dans la zone de contrôle du transporteur ainsi que toute charge additionnelle pouvant être désignée conformément à l'article 31.3 du Contrat du service de transport. Le client du réseau intégré qui utilise le service de transport en réseau intégré doit obtenir ou fournir les services auxiliaires conformément à l'article 3.

28.2 Responsabilités du transporteur: Le transporteur planifiera, construira, exploitera et entretiendra son réseau de transport conformément aux pratiques usuelles des services publics afin de fournir au client du réseau intégré un service de transport en réseau intégré sur le réseau de transport du transporteur. Le transporteur sera tenu de désigner, pour le compte de ses clients de charge locale, des ressources et des charges de la même manière que n'importe quel client du réseau intégré en vertu de la partie III du Contrat du service de transport. Cette information doit être compatible avec l'information utilisée par le transporteur pour calculer la capacité de transport disponible. Le transporteur doit inclure la charge en réseau du client du réseau intégré aux fins de la planification de son propre réseau de transport et doit, conformément aux pratiques usuelles des services publics, s'efforcer de construire et de mettre en service une capacité de transport suffisante pour livrer les ressources en réseau du client du réseau intégré de manière à alimenter sa charge en réseau d'une manière comparable à celle dont le transporteur livre à ses clients de charge locale ses propres ressources de production et celles qu'il achète.

28.3 Service de transport en réseau intégré: Le transporteur fournira un service de transport ferme sur son réseau de transport au client du réseau intégré pour la livraison de puissance et d'énergie à partir de ses ressources en réseau désignées de manière à alimenter ses charges en réseau d'une manière comparable à celle dont le transporteur utilise le réseau de transport pour desservir d'une façon fiable ses clients de charge locale.

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

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

Le transporteur se réserve le droit de remplacer ce taux par des taux spécifiques, qui pourront varier selon les chemins de transport et les périodes. Ces nouveaux taux seront affichés sur l'OASIS.

28.6 Restrictions relatives à l'utilisation du service: Le client du réseau intégré ne peut utiliser le service de transport en réseau intégré pour *i* vendre de la puissance et de l'énergie à des charges non désignées ou *ii* fournir directement ou indirectement un service de transport à un tiers. Tous les clients du réseau intégré qui utilisent le service de transport en réseau intégré doivent utiliser le service de transport de point à point prévu à la partie II du Contrat du service de transport pour les ventes à un tiers nécessitant l'utilisation du réseau de transport du transporteur.

29. Commencement du service

29.1 Condition préalable à la réception du service: Sous réserve des termes et conditions de la partie III du Contrat du service de transport, le transporteur fournira le service de transport en réseau intégré au client admissible à condition que *i* le client admissible remplisse une demande de service conformément à la partie III du Contrat du service de transport, *ii* le client admissible et le transporteur aient pris toutes les dispositions techniques indiquées aux articles 29.3 et 29.4, *iii* le

client admissible signe une convention de service conformément à l'appendice *F* pour le service en vertu de la partie III du Contrat du service de transport ou demande par écrit que le transporteur produise une proposition de convention de service, non signée, auprès de la Régie et *iv* le client admissible conclue une convention d'exploitation du réseau avec le transporteur conformément à l'appendice *G*.

29.2 Procédures de demande: Le client admissible qui demande un service en vertu de la partie III du Contrat du service de transport doit présenter une demande, accompagnée d'un dépôt se rapprochant du prix d'un mois de service, au transporteur le plus tôt possible avant le mois où le service doit commencer. À moins qu'elles ne soient assujetties aux procédures décrites à l'article 2, les demandes complètes de service de transport en réseau intégré se verront attribuer une priorité en fonction de la date et de l'heure de leur réception, la demande reçue le plus tôt ayant toute priorité. Les demandes doivent être soumises en inscrivant les renseignements énumérés ci-après sur l'OASIS du transporteur. Avant la mise en oeuvre de l'OASIS du transporteur, une demande complète peut être soumise de la manière suivante: *i* en transmettant l'information requise au transporteur par télécopieur ou *ii* en fournissant l'information par téléphone sur la ligne téléphonique du transporteur où l'heure d'appel est enregistrée. Chacune de ces méthodes permettra d'obtenir un dossier horodaté pour établir la priorité de la demande.

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

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

ii. une déclaration selon laquelle la partie qui demande le service est ou sera au début du service un client admissible en vertu du Contrat du service de transport;

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

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

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

— la taille du groupe et la puissance provenant de ce groupe qui doit être désignée en tant que ressource en réseau

— la puissance réactive (production et absorption) de tous les alternateurs

— les restrictions d'exploitation

— les périodes d'exploitation limitée, s'il en est, pendant toute l'année

— les programmes d'entretien

— le niveau de production minimum du groupe

— le niveau d'exploitation normal du groupe

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

— le coût de production variable approximatif (\$/MWh) pour les calculs de nouvelle répartition

— les ententes régissant la vente et la livraison de puissance à un tiers à partir des installations de production situées dans la zone de contrôle du transporteur, lorsqu'une partie seulement de la production du groupe est désignée en tant que ressource en réseau

— la description de la puissance achetée qui est désignée comme ressource en réseau, y compris la source d'approvisionnement, la localisation de la zone de contrôle, les ententes de transport et le(s) point(s) de livraison au réseau de transport du transporteur;

vi. une description du réseau de transport du client admissible

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

— les restrictions d'exploitation nécessaires à la fiabilité

— les instructions d'exploitation employées par les opérateurs du réseau

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

— la localisation des ressources en réseau décrites au point *v* ci-dessus

— des prévisions sur 10 ans des agrandissements ou améliorations du réseau

— des cartes du réseau de transport comprenant les agrandissements ou améliorations proposés

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

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

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

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

29.4 Installations du client du réseau intégré: La prestation du service de transport en réseau intégré est conditionnelle à la construction, à l'entretien et à l'exploitation par le client du réseau intégré des installations se trouvant de son côté à chaque point de livraison ou d'interconnexion nécessaire à la livraison fiable de la puissance et de l'énergie à partir du réseau de transport du transporteur jusqu'au client du réseau intégré. Le client du réseau intégré est seul responsable de la construction ou de l'installation de toutes les installations se trouvant de son côté à chacun de ces points de livraison ou à chacune de ces interconnexions.

29.5 Dépôt de la convention de service: Le transporteur déposera les conventions de service auprès de la Régie conformément aux règlements applicables de la Régie.

30. Ressources en réseau

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

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

30.3 Suppression des ressources en réseau: Le client du réseau intégré peut mettre fin à tout moment à la désignation de tout ou partie d'une ressource de production en tant que ressource en réseau, mais il doit en aviser le transporteur dès qu'il lui est raisonnablement possible de le faire.

30.4 Exploitation des ressources en réseau: Le client du réseau intégré ne peut exploiter ses ressources en réseau désignées situées dans sa zone de contrôle ou dans celle du transporteur de manière à ce que la production de ces installations dépasse sa charge en réseau désignée plus les pertes.

30.5 Obligation de nouvelle répartition du client du réseau intégré: Pour avoir le droit de recevoir le service de transport en réseau intégré, le client du réseau intégré accepte de répartir différemment ses ressources en réseau si le transporteur le lui demande conformément à l'article 33.2. Dans la mesure du possible la nouvelle répartition des ressources prévue au présent article sera effectuée en fonction du moindre coût, sans discrimination entre tous les clients du réseau intégré et le transporteur.

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 de transport du transporteur. Le transporteur fera des efforts raisonnables pour aider le client du réseau intégré à obtenir ces ententes, y compris en fournissant les informations ou données nécessaires à l'autre entité conformément aux pratiques usuelles des services publics.

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

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

30.9 Installations de transport appartenant au client du réseau intégré: Le client du réseau intégré auquel appartiennent des installations de transport existantes qui sont intégrées au réseau de transport du transporteur peut avoir droit à une rémunération versée au moyen d'un crédit sur les sommes qui lui sont facturées ou suivant toute autre méthode. Pour recevoir cette rémunération, le client du réseau intégré doit démontrer que ses installations de transport sont intégrées à la planification et à l'exploitation du transporteur afin de desservir tous ses clients qui lui achètent de l'électricité ou un service de transport. Dans le cas des installations construites par le client du réseau intégré après la date du début du service en vertu de la partie III du Contrat du service de transport, le client du réseau intégré recevra un crédit lorsque ces installations seront planifiées en commun et installées en collaboration avec le transporteur. Le mode de calcul du crédit doit être déterminé dans la convention de service du client du réseau intégré ou dans une autre convention conclue entre les parties.

31. Désignation de la charge en réseau

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

31.2 Nouvelles charges en réseau raccordées au réseau du transporteur: Le client du réseau intégré doit fournir au transporteur dès qu'il lui est raisonnablement possible de le faire un préavis de la désignation d'une nouvelle charge en réseau qui sera ajoutée à son réseau de transport. La désignation d'une nouvelle charge en réseau doit être faite au moyen d'une modification du service dans le cadre d'une nouvelle demande. Le transporteur agira avec diligence pour installer au besoin les installations de transport nécessaires à l'interconnexion d'une nouvelle charge en réseau désignée par le client du réseau intégré. Les frais associés aux nouvelles installations nécessaires à l'interconnexion d'une nouvelle charge en réseau seront déterminés conformément aux procédures prévues à l'article 32.4 et seront imputés au client du réseau intégré conformément à la politique de la Régie.

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 de transport du transporteur, le client du réseau intégré peut soit *i* décider d'inclure toute la charge en tant que charge en réseau à toutes les fins de la partie III du Contrat du service de transport et désigner des ressources en réseau relativement à cette charge en réseau supplémentaire ou (2) exclure toute cette charge de sa charge en réseau et acheter un service de transport de point à point en vertu de la partie II du Contrat du service de transport. Si le client du réseau intégré donne un avis de son intention d'ajouter une nouvelle charge en réseau devant faire partie intégrante de sa charge en réseau conformément au présent article, il doit le demander au moyen d'une modification du service dans le cadre d'une nouvelle demande.

31.4 Nouveaux points d'interconnexion: Si le client du réseau intégré souhaite ajouter un nouveau point de livraison ou d'interconnexion entre le réseau de transport du transporteur et une charge en réseau, il doit donner au transporteur un préavis en ce sens dès qu'il lui est raisonnablement possible de le faire.

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

31.6 Mise à jour annuelle des renseignements sur la charge et les ressources: Le client du réseau intégré doit fournir au transporteur des prévisions annuelles mises à jour concernant la charge en réseau et les ressources en réseau qui soient compatibles avec celles incluses dans sa demande de service de transport en réseau intégré en vertu de la partie III du Contrat du service de transport. Le client du réseau intégré doit aussi donner au transporteur un avis écrit en temps opportun des changements importants survenus dans tout autre renseignement fourni dans sa demande relativement à sa charge en réseau, à ses ressources en réseau,

à son réseau de transport ou à d'autres aspects de ses installations ou de son exploitation ayant une incidence sur la capacité du transporteur de fournir un service fiable.

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

32.1 Avis de la nécessité d'une étude d'impact sur le réseau: Après avoir reçu une demande de service, le transporteur doit établir sur une base non discriminatoire s'il est nécessaire de procéder à une étude d'impact sur le réseau. Une description de la méthodologie suivie par le transporteur pour mener une étude d'impact sur le réseau est fournie à l'appendice D. Si le transporteur établit la nécessité d'une étude d'impact sur le réseau pour pouvoir accepter le service demandé, il doit en informer le client admissible dès que possible. En pareil cas, le transporteur doit, dans les trente (30) jours de la réception d'une demande complète, présenter une convention d'étude d'impact sur le réseau dans laquelle le client admissible s'engage à rembourser au transporteur les frais d'exécution de l'étude d'impact sur le réseau requise. Pour qu'une demande de service demeure une demande complète, le client admissible doit signer la convention d'étude d'impact sur le réseau et la renvoyer au transporteur dans les quinze (15) jours. Si le client admissible décide de ne pas signer la convention d'étude d'impact sur le réseau, sa demande sera réputée retirée et son dépôt lui sera retourné avec intérêt.

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

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

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

iii. Quant aux études d'impact sur le réseau menées par le transporteur pour son propre compte, le transporteur en inscrira le coût 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 agira avec diligence pour terminer l'étude d'impact sur le réseau requise dans un délai de soixante (60) jours. L'étude d'impact sur le réseau doit identifier toutes les limitations du réseau et les options concernant une nouvelle répartition, les installations d'attribution particulière additionnelles ou les améliorations du réseau requises afin de fournir le service exigé. 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 ainsi que donner une date approximative d'achèvement et expliquer les raisons pour lesquelles un délai additionnel est nécessaire afin de terminer les études exigées. Une copie de l'étude d'impact sur le réseau terminée et des documents de travail y afférents doit être mise à la disposition du client admissible. Le transporteur fera preuve de la même diligence pour exécuter l'étude d'impact sur le réseau pour un client admissible que pour exécuter ses propres études. Le transporteur doit, dès l'achèvement de l'étude d'impact sur le réseau, aviser le client admissible si le réseau de transport sera adéquat pour accepter la demande de service, en tout ou en partie, ou si aucuns frais ne devront vraisemblablement être engagés pour de nouvelles installations de transport ou des améliorations. Pour qu'une demande demeure une demande complète, dans les quinze (15) jours de l'achèvement de l'étude d'impact sur le réseau, le client admissible doit signer une convention de service ou demander le dépôt d'une convention de service non signée, sous peine de voir la demande réputée résiliée et retirée.

32.4 Procédures d'étude d'avant-projet: Si une étude d'impact sur le réseau montre que des additions ou des améliorations doivent être apportées au réseau de transport pour répondre à la demande de service du client admissible, le transporteur, dans les trente (30) jours de l'achèvement de l'étude d'impact sur le réseau, doit remettre au client admissible une convention d'étude d'avant-projet en vertu de laquelle le client admissible s'engage à rembourser au transporteur le coût de l'exécution de l'étude requise 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 sera réputée retirée et son dépôt lui sera retourné avec intérêt. Dès réception d'une convention d'étude d'avant-projet signée, le transporteur agira avec dili-

gence pour terminer l'étude d'avant-projet requise dans un délai de soixante (60) jours. Si le transporteur est incapable de terminer l'étude d'avant-projet dans le délai imparti, le transporteur s'engage à aviser le client admissible et à lui fournir une estimation du temps nécessaire pour en arriver à un résultat final avec une explication des motifs pour lesquels un délai additionnel est requis afin de terminer l'étude. Une fois terminée, l'étude d'avant-projet inclura une estimation de bonne foi *i* du coût des installations d'attribution particulière devant être imputé au client admissible, *ii* de la part adéquate du client admissible quant au coût de toute amélioration du réseau requise et *iii* du délai requis pour terminer cette construction et commencer à fournir le service demandé. 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 nouvelles installations ou des améliorations conformément aux pratiques commerciales établies selon la loi du Québec. Le client admissible a un délai de trente (30) jours pour signer une convention de service ou demander le dépôt d'une convention de service non signée et pour fournir la lettre de crédit ou toute autre forme de garantie requise, sous peine de voir sa demande cesser d'être une demande complète et être réputée résiliée et retirée.

33. Délestage de charge et réductions

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

33.2 Contraintes de transport: Pendant toute période où le transporteur détermine qu'il existe une contrainte de transport sur le réseau de transport, et que cette contrainte peut compromettre la fiabilité du réseau du transporteur, le transporteur prendra toutes les mesures, conformes aux pratiques usuelles des services publics, raisonnablement nécessaires au maintien de la fiabilité de son réseau. Si le transporteur juge que la fiabilité du réseau de transport peut être maintenue par une nouvelle répartition des ressources, le transporteur entreprendra des procédures conformément à la convention d'exploitation du réseau afin d'effectuer une nouvelle répartition de toutes les ressources en réseau et de ses propres ressources en fonction du moindre coût sans

égard à la propriété de ces ressources. Toute nouvelle répartition faite en vertu du présent article ne saurait faire de discrimination indue entre l'utilisation que le transporteur fait du réseau de transport au nom de ses clients de charge locale et l'utilisation qu'un client du réseau intégré fait du réseau de transport pour alimenter sa charge en réseau désignée.

33.3 Responsabilité des coûts occasionnés pour pallier les contraintes de transport: Lorsque le transporteur met en oeuvre des procédures de nouvelle répartition au moindre coût par suite d'une contrainte de transport, le transporteur et les clients du réseau intégré supportent tous une quote-part du coût total de la nouvelle répartition, en proportion de leur part du ratio de charge.

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

33.5 Attribution des réductions: Le transporteur doit, de façon non discriminatoire, réduire la(les) transaction(s) qui résout (résolvent) effectivement la contrainte. Toutefois, dans la mesure du possible et conformément aux pratiques usuelles des services publics, la réduction sera partagée entre le transporteur et le client du réseau intégré en proportion de la part du ratio de charge de chacun. Le transporteur ne demandera pas au client du réseau intégré de réduire ses programmes davantage que le transporteur ne réduirait ses 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 le transporteur et le client du réseau intégré de délester une charge, les parties doivent procéder au délestage conformément aux procédures déjà établies en vertu de la convention d'exploitation du réseau.

33.7 Fiabilité du système: Malgré toute autre disposition du Contrat du service de transport, le transporteur se réserve le droit, conformément aux pratiques usuelles des services publics et sur une base non indûment discriminatoire, de réduire le service de transport en réseau intégré, sans engager sa responsabilité, afin de faire les ajustements, les changements ou les réparations nécessaires à ses lignes, postes et installations; le transporteur se réserve le même droit dans les cas où le maintien du service de transport en réseau intégré mettrait des per-

sonnes ou des biens en danger. En cas de condition(s) défavorable(s) ou de perturbation(s) du réseau de transport du transporteur ou de tout autre réseau interconnecté directement ou indirectement au réseau de transport du transporteur, le transporteur, conformément aux pratiques usuelles des services publics, peut aussi réduire le service de transport en réseau intégré pour *i* limiter la portée de la (des) condition(s) défavorable(s) ou de la (des) perturbation(s) ou les dommages causés par celle(s)-ci, *ii* empêcher que des dommages ne soient causés aux installations de production ou de transport ou *iii* accélérer le rétablissement du service. Le transporteur donnera au client du réseau intégré un préavis le plus tôt possible de toute réduction de ce genre. Toute réduction du service de transport en réseau intégré ne saurait faire de discrimination indue par rapport à l'utilisation que le transporteur fait du réseau de transport au nom de ses clients de charge locale. Le transporteur doit préciser le traitement tarifaire et tous les termes et conditions connexes applicables dans l'éventualité où le client du réseau intégré ne se conformerait pas aux procédures établies de délestage de charge et de réduction.

34. Prix et frais

Le client du réseau intégré doit payer au transporteur les frais relatifs aux installations d'attribution particulière et aux services auxiliaires et les coûts d'étude applicables, conformément à la politique de la Régie, de même que les frais suivants:

34.1 Prix requis mensuel: Le client du réseau intégré doit payer le prix requis mensuel, lequel correspond au produit de sa part du ratio de charge par le douzième (1/12) des revenus annuels requis de transport du transporteur qui sont indiqués à l'appendice *H*.

34.2 Détermination de la charge en réseau mensuelle du client du réseau intégré: La charge en réseau mensuelle du client du réseau intégré représente sa charge horaire (y compris sa charge en réseau désignée qui n'est pas physiquement reliée au réseau du transporteur ainsi qu'il est prévu à l'article 31.3) coïncidant avec la pointe mensuelle du réseau de transport du transporteur.

34.3 Détermination de la charge mensuelle du réseau de transport du transporteur: La charge mensuelle du réseau de transport du transporteur correspond à la pointe mensuelle du réseau de transport du transporteur moins l'utilisation de pointe coïncidente de tous les clients du service de transport ferme de point à point en vertu de la partie II du Contrat du service de transport plus la capacité réservée de tous les clients du service de transport ferme de point à point.

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

34.5 Récupération des coûts non recouvrables: Le transporteur peut chercher à récupérer les coûts non recouvrables du client du réseau intégré en vertu du Contrat du service de transport conformément aux termes, conditions et procédures déterminés par la Régie. Toutefois, le transporteur doit soumettre séparément à la Régie toute proposition de récupération des coûts non recouvrables.

35. Ententes d'exploitation

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

35.2 Convention d'exploitation du réseau: Les termes et conditions suivant lesquels le client du réseau intégré exploite ses installations et les questions techniques et opérationnelles associées à la mise en oeuvre de la partie III du Contrat du service de transport sont précisés dans la convention d'exploitation du réseau. La convention d'exploitation du réseau prévoit que les parties *i* exploitent et entretiennent l'équipement nécessaire à l'intégration du client du réseau intégré au réseau de transport du transporteur (y compris, sans s'y limiter, les terminaux éloignés, équipements de mesurage, de communication et de relais), *ii* se transfèrent des données (y compris, sans s'y limiter, les taux calorifiques et les caractéristiques opérationnelles des ressources en réseau, les programmes de production des groupes extérieurs au réseau de transport du transporteur, les programmes d'échanges, la production des groupes visés par une nouvelle répartition requise en vertu de l'article 33, les programmes de tension, les facteurs de perte et d'autres données en temps réel, *iii* utilisent les logiciels requis pour les liaisons de données et la répartition des contraintes, *iv* échangent les données sur les prévisions de charges et de ressources qui sont nécessaires à la planification à long terme et *v* règlent les autres questions techniques et opérationnelles pouvant être requises pour la mise en oeuvre de la partie III du Contrat du service de transport, y compris les protocoles de programmation. La convention d'exploitation du réseau établira que le client du réseau intégré doit *i* soit exploiter

une zone de contrôle en vertu des lignes directrices applicables du North American Electric Reliability Council (NERC) et du Northeast Power Coordinating Council (NPCC), *ii* soit satisfaire aux exigences de sa zone de contrôle, y compris tous les services ancillaires nécessaires, en passant un contrat à cet égard avec le transporteur, *iii* soit satisfaire aux exigences de sa zone de contrôle, y compris tous les services ancillaires nécessaires, en passant un contrat à cet égard avec une autre entité, conformément aux pratiques usuelles des services publics, qui satisfasse aux exigences du NERC et du NPCC. Le transporteur ne peut refuser déraisonnablement d'accepter des ententes contractuelles avec une autre entité à l'égard des services ancillaires. La convention d'exploitation du réseau est jointe en appendice G.

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

ANNEXE 1

SERVICE DE PROGRAMMATION, DE CONTRÔLE DU RÉSEAU ET DE RÉPARTITION

Le présent service est requis pour programmer le transport de l'électricité à travers de la zone de contrôle, à l'intérieur de celle-ci, hors de celle-ci ou jusqu'à celle-ci. Il ne peut être fourni que par l'exploitant de la zone de contrôle dans laquelle les installations de transport utilisées pour le service de transport sont situées. Le service de programmation, de contrôle du réseau et de répartition doit être fourni directement par le transporteur. Le client du service de transport est tenu d'acheter ce service auprès du transporteur. Les prix liés au service de programmation, de contrôle du réseau et de répartition sont fonction des taux énoncés ci-après.

Actuellement, le transporteur n'impose pas de prix séparés pour ce service.

ANNEXE 2

SERVICE DE FOURNITURE DE PUISSANCE RÉACTIVE ET DE CONTRÔLE DE TENSION À PARTIR DES ÉQUIPEMENTS DE PRODUCTION

Afin de maintenir la tension de transport sur les installations de transport du transporteur dans des limites acceptables, les installations de production (dans la zone

de contrôle où les installations de transport du transporteur sont situées) sont exploitées pour produire (ou absorber) de la puissance réactive. Ainsi, le service de fourniture de puissance réactive et de contrôle de tension à partir des équipements de production doit être fourni pour chaque transaction sur les installations de transport du transporteur. Le niveau de puissance réactive et de contrôle de tension à partir des équipements de production qui doit être fourni en ce qui concerne la transaction du client du service de transport est fonction du support de puissance réactive nécessaire pour maintenir les tensions de transport dans des limites qui sont généralement acceptées dans la région et auxquelles le transporteur adhère de façon constante.

Le service de fourniture de puissance réactive et de contrôle de tension à partir des équipements de production est fourni directement par le transporteur. Le client du service de transport est tenu d'acheter ce service auprès du transporteur. Les frais de ce service sont fonction des taux énoncés ci-après.

Actuellement, le transporteur n'impose pas de prix séparés pour ce service.

ANNEXE 3

SERVICE DE RÉGULATION ET DE CONTRÔLE DE FRÉQUENCE

Le service de régulation et de contrôle de fréquence est nécessaire au maintien permanent de l'équilibre entre l'offre (production et échange) et la demande, et au maintien de la fréquence d'interconnexion prévue à soixante cycles par seconde (60 Hz). Le service de régulation et de contrôle de fréquence est réalisé en utilisant une production en réseau dont la puissance est augmentée ou diminuée (principalement par le biais d'appareils de régulation automatique de la production) au besoin pour suivre continuellement les fluctuations de charge. L'obligation de maintenir cet équilibre entre les ressources et la charge incombe au transporteur. Le transporteur doit fournir ce service lorsque le service de transport est utilisé pour alimenter une charge dans sa zone de contrôle. Le client du service de transport peut soit acheter ce service auprès du transporteur ou conclure des ententes de rechange comparables pour exécuter son obligation en matière de service de régulation et de contrôle de fréquence. La quantité et les prix du service de régulation et de contrôle de fréquence sont fonction des taux énoncés ci-après.

Actuellement, le transporteur n'impose pas de prix séparés pour ce service.

ANNEXE 4**SERVICE D'ÉNERGIE INVOLONTAIRE**

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

Le transporteur établit une marge d'écart de +/- 1,5 pour cent (avec un minimum de 1 MW) de la transaction programmée applicable sur une base horaire à tout écart d'énergie qui survient à la suite d'une ou plusieurs transactions programmées du client du service de transport. Les parties devraient essayer d'éliminer les écarts d'énergie dans les limites de la marge d'écart dans les trente (30) jours. Si un écart d'énergie n'est pas corrigé dans les trente (30) jours, le client du service de transport dédommagera le transporteur pour ce service. Les écarts d'énergie qui excèdent la marge d'écart seront assujettis à des prix à déterminer par le transporteur. Les prix pour le service d'énergie involontaire sont énoncés ci-dessous:

(1) Énergie fournie par le transporteur pour compenser une insuffisance de livraison:

150 % du prix horaire de l'énergie déterminé conformément à l'article 214 du Règlement numéro 642 d'Hydro-Québec établissant les tarifs d'électricité et les conditions de leur application (L.R.Q. H-5, r. 11.4) approuvé par le décret 461-96 du 17 avril 1996 et modifié par le Règlement numéro 644 d'Hydro-Québec approuvé par le décret 608-96 du 22 mai 1996 («règlement»).

(2) Énergie fournie au transporteur lors d'un surplus de livraison:

50 % du prix horaire de l'énergie déterminé conformément à l'article 214 de ce règlement.

ANNEXE 5**RÉSERVE D'EXPLOITATION — SERVICE DE RÉSERVE SYNCHRONE**

Le service de réserve synchrone est nécessaire pour desservir une charge immédiatement en cas d'incident sur le réseau. Le service de réserve synchrone peut être

fourni par des groupes turbines-alternateurs qui sont en réseau et chargés moins qu'à la puissance maximale. Le transporteur doit offrir ce service lorsque le service de transport est utilisé pour alimenter une charge dans sa zone de contrôle. Le client du service de transport peut soit acheter ce service auprès du transporteur ou conclure des ententes de rechange comparables pour exécuter son obligation en matière de service de réserve synchrone. La quantité et les prix du service de réserve synchrone sont énoncés ci-après:

0,32 \$/MWh pour chaque MWh livré au(x) point(s) de réception.

ANNEXE 6**RÉSERVE D'EXPLOITATION — SERVICE DE RÉSERVE SUPPLÉMENTAIRE**

Le service de réserve supplémentaire est nécessaire pour desservir une charge en cas d'incident sur le réseau. Il n'est toutefois pas disponible immédiatement pour desservir une charge, mais plutôt dans un délai très court. Le service de réserve supplémentaire peut être fourni par les groupes turbines-alternateurs qui sont en réseau mais sans charge, au moyen de la production qui peut être obtenue rapidement ou au moyen d'une charge interruptible. Le transporteur doit offrir ce service lorsque le service de transport est utilisé pour alimenter une charge dans sa zone de contrôle. Le client du service de transport peut soit acheter ce service auprès du transporteur ou conclure des ententes de rechange comparables pour exécuter son obligation en matière de service de réserve supplémentaire. La quantité et les prix du service de réserve supplémentaire sont énoncés ci-après:

0,16 \$/MWh pour chaque MWh livré au(x) point(s) de réception.

ANNEXE 7**SERVICE DE TRANSPORT FERME À LONG ET À COURT TERME DE POINT À POINT**

Le client du service de transport paie au transporteur chaque mois pour la capacité réservée selon le total des prix applicables énoncés ci-après:

1) Livraison annuelle: un douzième du prix requis de 71,09 \$/KW de capacité réservée par année.

2) Livraison mensuelle: 8,01 \$/KW de capacité réservée par mois.

3) Livraison hebdomadaire: 2,00 \$/KW de capacité réservée par semaine.

4) Livraison quotidienne: 0,40 \$/KW de capacité réservée par jour.

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

5) Rabais: Si le transporteur offre à une société affiliée une réduction de tarif ou attribue un prix de transport réduit à ses propres transactions, le transporteur doit offrir en même temps le même prix réduit du service de transport ferme de point à point à tous les clients admissibles sur le même chemin de transport et sur tous les chemins de transport ne faisant pas l'objet de contraintes. Les renseignements concernant toute réduction de transport ferme doivent être affichés sur l'OASIS conformément à la partie 37 des règlements de la Commission. De plus, les réductions offertes à des sociétés non affiliées doivent être offertes de façon non indûment discriminatoire.

ANNEXE 8

SERVICE DE TRANSPORT NON FERME DE POINT À POINT

Le client du service de transport paie au transporteur pour un service de transport non ferme de point à point jusqu'à concurrence du total des prix applicables énoncés ci-après:

1) Livraison mensuelle: 8,01 \$/KW de capacité réservée par mois.

2) Livraison hebdomadaire: 2,00 \$/KW de capacité réservée par semaine.

3) Livraison quotidienne: 0,40 \$/KW de capacité réservée par jour.

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

4) Livraison horaire: Le prix de base est celui qui a été convenu par les parties au moment où le service est réservé et ne peut en aucun cas dépasser 16,69 \$/MWh. Le total des prix requis pour un jour donné, conformément à une réservation de livraison horaire, ne peut dépasser le taux indiqué au point 3) ci-dessus multiplié par la

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

5) Réductions: Si le transporteur offre à une société affiliée une réduction de tarif ou attribue un prix de transport réduit à ses propres transactions, le transporteur doit offrir en même temps le même prix réduit du service de transport non ferme de point à point à tous les clients admissibles sur le même chemin de transport et sur tous les chemins de transport ne faisant pas l'objet de contraintes. Les renseignements concernant toute réduction de transport non ferme doivent être affichés sur l'OASIS conformément à la partie 37 des règlements de la Commission. De plus, les réductions offertes à des sociétés non affiliées doivent être offertes de façon non indûment discriminatoire.

APPENDICE A

FORMULE DE CONVENTION DE SERVICE POUR LE SERVICE DE TRANSPORT FERME DE POINT À POINT

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

2.0 Le transporteur a établi que le client du service de transport a présenté une demande complète de service de transport ferme de point à point en vertu du Contrat du service de transport.

3.0 Le client du service de transport a remis au transporteur avec sa demande un dépôt de _____ \$, conformément aux stipulations de l'article 17.3 du Contrat du service de transport.

4.0 Le service prévu par la présente convention commence à la plus éloignée des dates suivantes, à savoir (1) _____, (2) la date à laquelle la construction d'installations d'attribution particulière ou d'améliorations du réseau est terminée ou (3) toute autre date d'entrée en vigueur que la Régie autorise. Le service prévu par la présente convention se termine le _____.

5.0 Le transporteur convient de fournir, et le client du service de transport convient d'utiliser et de payer, le service de transport ferme de point à point conformément aux stipulations de la partie II du Contrat du service de transport et de la présente convention de service.

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

Le transporteur:

Le client du service de transport:

7.0 Le Contrat du service de transport est intégré aux présentes et en fait partie intégrante.

8.0 Les taxes applicables doivent être ajoutées à tous les prix énoncés dans le Contrat du service de transport.

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

Le transporteur:

Par: _____
Nom Titre Date

Le client du service de transport:

Par: _____
Nom Titre Date

Caractéristiques du service de transport ferme 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 contrôle d'électricité d'où la transaction origine.

3.0 Point(s) de réception: _____

Fournisseur: _____

4.0 Point(s) de livraison: _____

Receveur: _____

5.0 Quantité maximale de puissance et d'énergie à transporter (capacité réservée):

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

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

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

8.1 Prix de transport: _____

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

8.3 Prix liés aux installations d'attribution particulière:

8.4 Prix des services ancillaires: _____

8.5 Prix d'une nouvelle répartition: _____

8.6 Prix des améliorations du réseau: _____

APPENDICE B

FORMULE DE CONVENTION DE SERVICE POUR LE SERVICE DE TRANSPORT NON FERME DE POINT À POINT

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

2.0 Le transporteur a établi que le client du service de transport est un client en vertu de la partie II du Contrat du service de transport et qu'il a présenté une demande complète de service de transport non ferme de point à point conformément à l'article 18.2 du Contrat du service 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 donner au transporteur les renseignements que ce dernier juge raisonnablement nécessaires conformément aux pratiques usuelles de services publics afin de fournir le service demandé.

5.0 Le transporteur convient de fournir, et le client du service de transport convient d'utiliser et de payer, le service de transport non ferme de point à point conformément aux stipulations de la partie II du Contrat du service de transport et de la présente convention de service.

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

Le transporteur:

Le client du service de transport:

7.0 Le Contrat du service de transport est intégré aux présentes et en fait partie intégrante.

8.0 Les taxes applicables doivent être ajoutées à tous les prix énoncés dans le Contrat du service de transport.

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

Le transporteur:

Par: _____
 Nom Titre Date

Le client du service de transport:

Par: _____
 Nom Titre Date

APPENDICE C

MÉTHODOLOGIE POUR ÉVALUER LA CAPACITÉ DE TRANSPORT DISPONIBLE

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

a) satisfaire aux obligations du service de transport existant pour la livraison des ressources de production du transporteur à ses clients de charge locale;

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

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

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

- a) les pratiques usuelles des services publics;
- b) les critères et lignes directrices du Northeast Power Coordinating Council (NPCC);
- c) les critères et directives applicables du transporteur.

3. Pour évaluer la capacité de transfert totale, le transporteur utilise des simulations informatiques en temps différé de son réseau de transport dans une série spécifique de conditions d'exploitation présumées. Les indisponibilités des équipements de production et de transport sont reflétées dans une configuration simulée du réseau. La capacité de transfert totale, fondée sur une analyse des incidents, est la capacité de transfert qui reste après l'incident le plus important tout en maintenant une performance thermique, de tension et de stabilité du réseau conforme aux règles et pratiques du transporteur et aux lignes directrices du NPCC. Dans les cas d'interconnexions radiales (la charge ou les équipements de production) ou d'interconnexions à courant continu (HVDC), aucun incident n'est considéré dans le calcul de la capacité de transfert totale vu l'arrangement spécifique de ces installations. Le client du service de transport sera avisé de cette situation par le transporteur. Cependant, les indisponibilités, planifiées ou réelles, sont reflétées dans le calcul.

Dans le cadre de l'évaluation de la capacité de transport disponible, les ajustements appropriés sont faits pour les réservations fermes.

Les valeurs de capacité de transport évaluées ne tiennent compte que des contraintes dues aux équipements de transport. Ainsi, aux interconnexions où des groupes turbines-alternateurs sont isolés sur le réseau voisin, la capacité affichée (TTC et ATC) peut être supérieure à la capacité de production locale transférable sur le réseau voisin. Une analyse des coûts, des limites et des contraintes de la nouvelle répartition des ressources est requise pour chaque demande de réservation d'un service de transport par ces interconnexions. Ces interconnexions sont affichées sur l'OASIS.

Lorsqu'il a été déterminé que la capacité de transport suffisante peut ne pas exister pour accepter une demande de service de transport, le client admissible peut demander une étude d'impact sur le réseau.

APPENDICE D

MÉTHODOLOGIE POUR EXÉCUTER UNE ÉTUDE D'IMPACT SUR LE RÉSEAU

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

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

a) de satisfaire aux obligations conformément aux conventions de service intervenues avant la date d'entrée en vigueur du Contrat du service de transport;

b) de satisfaire aux obligations de demandes valides, existantes, acceptées ou en attente, conformément au Contrat du service de transport;

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

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

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

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

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

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

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

c) déceler tout autre problème éventuel.

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

autre zone de contrôle, le demandeur du service de transport devra communiquer avec l'autre zone de contrôle pour déterminer la disponibilité générale de la procédure d'exploitation.

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

(5) Dès réception de la convention d'étude d'avant-projet, le transporteur effectue une évaluation d'ingénierie plus précise sur les coûts des améliorations du réseau et des installations d'attribution particulière.

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

- a) les pratiques usuelles des services publics;
- b) les critères et lignes directrices du NPCC;
- c) les critères et directives d'Hydro-Québec.

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

4. Conditions du réseau — Le chargement de tous les éléments du réseau de transport doit être dans les normes usuelles pour les conditions avant incident et dans les conditions d'urgence pour les conditions après incident. La tension sur le réseau de transport doit être dans les limites normales et d'urgence applicables avant et après les conditions d'incident respectivement.

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

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

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

APPENDICE E

INDEX DES CLIENTS DU SERVICE DE TRANSPORT DE POINT À POINT

Client	Date de la convention de service
_____	_____

APPENDICE F

CONVENTION DE SERVICE POUR LE SERVICE DE TRANSPORT EN RÉSEAU INTÉGRÉ

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

2.0 Le transporteur a établi que le client du service de transport a présenté une demande complète de service de transport en réseau intégré en vertu du Contrat du service de transport.

3.0 Le client du service de transport a remis au transporteur avec sa demande un dépôt de _____ \$, conformément aux stipulations de l'article 29.2 du Contrat du service de transport.

4.0 Le service prévu par la présente convention commence à la plus éloignée des dates suivantes, à savoir (1) _____, (2) la date à laquelle la construc-

tion de tous les équipements d'interconnexion, d'installations d'attribution particulière ou d'améliorations du réseau est terminée, (3) la date à laquelle une convention d'exploitation du réseau est signée et où toutes les exigences de celle-ci sont remplies ou (4) toute autre date d'entrée en vigueur que la Régie autorise. Le service prévu par la présente convention se termine le _____.

5.0 Le transporteur convient de fournir, et le client du service de transport convient d'utiliser et de payer, le service de transport en réseau intégré conformément aux stipulations de la partie III du Contrat du service de transport et de la présente convention de service.

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

Le transporteur:

Le client du service de transport:

7.0 Le Contrat du service de transport est intégré aux présentes et en fait partie intégrante.

8.0 Les taxes applicables doivent être ajoutées à tous les prix énoncés dans le Contrat du service de transport.

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

Le transporteur:

Par: _____
 Nom Titre Date

Le client du service de transport:

Par: _____
 Nom Titre Date

Caractéristiques du service de transport en réseau intégré

1.0 Durée de la transaction: _____

Date du début: _____

Date de la fin: _____

2.0 Description générale de la puissance et de l'énergie qui doivent être transportées par le transporteur, y compris la zone de contrôle d'électricité d'où la transaction origine:

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

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

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

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

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

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

	Source
1. Programmation, contrôle du réseau et répartition	Oui H.-Q.
2. Fourniture de puissance réactive et contrôle de tension	Oui H.-Q.
3. Régulation et contrôle de fréquence	*
4. Énergie involontaire	*
5. Réserve synchrone	*
6. Réserve supplémentaire	*

* S'il est écrit «Non», indiquer la source de ce service.

9.0 Description des installations d'attribution particulière requises:

10.0 Outre le prix du service de transport et le prix des services ancillaires indiqués dans le Contrat du service de transport, le client paiera aussi les frais suivants:

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

10.2 Prix des installations d'attribution particulière:

10.3 Prix d'une nouvelle répartition:

10.4 Prix des améliorations du réseau:

APPENDICE G

CONVENTION D'EXPLOITATION DU RÉSEAU

La présente convention d'exploitation du réseau fait partie du Contrat du service de transport d'Hydro-Québec pour l'accessibilité à son réseau et est assujettie et conforme à toutes les dispositions dudit Contrat du service de transport. Toutes les définitions et tous les termes et conditions du Contrat du service de transport sont intégrés dans les présentes par renvoi.

1. Termes et conditions généraux

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

1.1 Nature du service

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

1.2 Programme de maintenance

Le transporteur, au besoin, consultera le client du service de transport en ce qui concerne le déroulement de tout entretien programmé du réseau de transport qui

se répercuterait sur le service fourni au client du service de transport.

1.3 Exigences en matière d'information

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

Des données sur les charges:

- Des prévisions sur dix (10) ans de la charge en réseau à chaque point de livraison:

- horaire pour la première semaine, avec mise à jour quotidienne pour les trois jours précédant l'exploitation;

- hebdomadaire pour la première année;

- mensuelle pour les neuf (9) années suivantes.

- Le facteur de puissance.

- La quantité de charge interruptible contractuelle, y compris les conditions d'interruption, et le niveau réel de cette charge.

- La capacité de délestage de charge par point de livraison.

- La capacité de transfert de charge entre les points de livraison.

- Les rapports de perturbations.

- Les résultats des essais et du calibrage périodique des équipements de mesure et de protection.

- Les changements planifiés à l'égard des équipements d'interconnexion ou du système de protection.

- La capacité de réduction de tension.

Les ressources en réseau et les équipements de production interconnectés:

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

- Le programme de production si deux emplacements de production ou plus sont utilisés.

- Des prévisions sur dix ans des ajouts et retraits de ressources et des changements de capacité.

- La puissance réactive des alternateurs.

- Les résultats des essais et du calibrage périodiques des équipements de mesure et de protection.

- Les changements planifiés à l'égard des paramètres de production ou du système de protection.

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

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

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

1.4 Exigences d'exploitation

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

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

Les équipements du client du service de transport doivent être conformes à toutes les exigences environne-

mentales dans la mesure où elles ont une incidence sur l'exploitation du réseau du transporteur.

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

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

- le délestage de charge par abaissement de tension
- le délestage de charge en sous-fréquence
- le délestage de charge manuel
- le transfert de charge
- la mise en oeuvre de réductions volontaires de charge, y compris les clients interruptibles
- le démarrage de la production de réserve
- le fait de permettre la reprise sélective du service par le transporteur après des incidents touchant la livraison sur les installations du transporteur.

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

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

1.5 Interruption du service

Si, à un moment quelconque, le transporteur estime que le client du service de transport exploite son équipement d'une manière susceptible de nuire à la qualité du service, à la fiabilité ou à l'exploitation sûre du réseau du transporteur, ce dernier peut interrompre le service de transport jusqu'à ce que la situation soit redressée.

Si le transporteur estime qu'il y a urgence ou que d'importantes répercussions sont imminentes, le service fourni au client du service de transport peut être interrompu sans avis. Sinon, le transporteur doit donner au client du service de transport un avis raisonnable lui demandant de réduire sa production ou lui faisant part de l'intention du transporteur d'interrompre le service. Dans la mesure du possible, le transporteur accordera également au client du service de transport un délai suffisant pour lui permettre de redresser la situation.

1.6 Opérations d'urgence

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

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

2.0 Comptage

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

2.1 Équipements

Tous les compteurs et toutes les installations servant à mesurer l'énergie et la puissance livrées au client du service de transport doivent être approuvés par le transporteur. Ce dernier peut exiger l'installation de télé-compteurs aux fins de la facturation et des mesures du facteur de puissance et afin de permettre au transporteur

d'exploiter son réseau de manière fiable et efficace. Tous ces équipements seront installés et maintenus aux frais du client du service de transport.

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

2.2 Sceaux

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

2.3 Accès

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

2.4 Calibrage et entretien

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

2.5 Essais

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

3.0 Équipements d'interconnexion

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

3.1 Coût

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

Le transporteur n'assumera aucun coût relativement à l'interconnexion avec le client du service de transport, y compris les modifications pouvant être requises par la présente convention. Le coût des installations d'attribution particulière sera payé conformément au Contrat du service de transport et à la convention de service. Si le transporteur doit engager des dépenses en rapport avec les installations d'attribution particulière, avant même que celui-ci ne les engage, le client du service de transport doit lui faire parvenir des fonds suffisants pour couvrir ces dépenses, évaluées par le transporteur. Le transporteur informera le client des dépenses réelles associées au financement des installations d'attribution particulière dans les soixante (60) jours qui suivront l'achèvement des travaux. Les ajustements nécessaires seront effectués dans les trente (30) jours qui suivront.

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 client du service de transport a le droit, à ses frais, de contrôler les essais d'acceptation en usine et en réseau ainsi que l'installation des équipements et logiciels de mesure, d'acquisition de données, de transport et de protection ou d'autres équipements ou logiciels reliés au réseau du transporteur.

3.3 Nouvelles ressources

Le client du service de transport ne peut mettre des alternateurs sous tension après la signature de la présente convention sans en informer d'abord le transporteur par écrit cent quatre-vingts (180) jours avant la mise sous tension. Si des installations de production de tiers sont raccordées après la date de la signature de la présente convention, ces installations doivent être conformes aux exigences techniques alors imposées par le transporteur aux producteurs qui ne sont pas des services publics, telles qu'elles s'appliquent à la production raccordée directement au réseau du transporteur. Il incombe au client du service de transport de s'assurer de la conformité à ces exigences.

Si un alternateur est ajouté aux installations de production du client du service de transport ou d'un tiers, après la date de la signature de la convention, le client du service de transport est tenu de fournir, d'installer et de maintenir l'équipement nécessaire pour établir et maintenir le synchronisme entre ces installations et le réseau du transporteur.

3.4 Équipement de protection

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

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

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

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

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

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

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

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

H. Le client du service de transport doit fournir au transporteur une documentation complète sur ses équipements d'interconnexion, y compris des schémas unifilaires de puissance, schémas de relais, plans, vues

en coupe et en coupe verticale, plans des grilles, plans des conduits, plans des fondations, plans de clôture et de mise à la terre et schémas détaillés des structures d'acier. De plus, le client du service de transport s'engage à fournir au transporteur une documentation complète sur tous les changements qui pourront être apportés aux équipements d'interconnexion du client du service de transport.

I. Le système de relais protecteurs requis pour déceler les défaillances du réseau du transporteur et le disjoncteur requis pour débrancher la production du client du service de transport afin de protéger le public et le personnel du transporteur doivent être approuvés par le transporteur. Ce dernier doit fournir des réglages de relais et des recommandations pour la conception, le choix des équipements et l'entretien courant. Le client du service de transport achète, installe et maintient le système de relais protecteurs et il tient des dossiers d'entretien et d'essais, qu'il met tous à la disposition du transporteur. Le transporteur exécute le(s) essai(s) de fonctionnement, à des intervalles raisonnables, du système de relais protecteurs pour déterminer si ce système fonctionne d'une manière qu'il juge acceptable, et il avise par écrit le client du service de transport des résultats des essais. Le client du service de transport assume le coût de ces essais et de toute autre aide pouvant être demandée par le transporteur avant et après la mise en service du système.

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

3.5 Maintenance et modification des équipements d'interconnexion

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

B. Le client du service de transport doit maintenir sa propre production conformément aux pratiques usuelles des services publics. Il doit veiller à ce que toutes les installations de production de tiers raccordées à son réseau soient maintenues conformément aux exigences techniques d'interconnexion du transporteur relativement à la production des producteurs indépendants.

C. Le client du service de transport doit prendre des arrangements avec le transporteur en vue d'une inspection initiale de l'interconnexion, à exécuter avant la date d'entrée en vigueur de la présente convention. De plus, le client du service de transport doit prendre des arran-

gements avec le transporteur en vue d'une inspection visuelle annuelle de toutes les installations d'interconnexion et de tous les dossiers d'entretien s'y rapportant. Tous les deux ans, le client du service de transport doit prendre des dispositions en vue d'un essai de calibrage des relais et d'un essai de fonctionnement de ses équipements d'interconnexion. L'essai de calibrage des relais doit être effectué par un entrepreneur qualifié approuvé par le transporteur et jugé acceptable par le client du service de transport ou être effectué par le transporteur. Après l'exécution des essais de calibrage des relais, le transporteur peut procéder à un essai de fonctionnement du système de relais. Le client du service de transport assume le coût de tout essai des relais ainsi que de toute autre aide pouvant être exigée par le transporteur avant et après la mise en service du système.

D. Avant le 1^{er} avril de chaque année, le transporteur doit fournir au client du service de transport des dates recommandées pour la programmation de la maintenance des installations de production du client du service de transport et des tiers d'une capacité supérieure à 20 MW et des installations de transport du client du service de transport d'un débit de 44 kV ou plus. Le client du service de transport doit fournir au transporteur, au plus tard le 1^{er} mai de chaque année, une liste de périodes, par ordre de préférence et conformément aux dates recommandées par le transporteur, où le client du service de transport souhaite programmer la maintenance au cours de l'année civile suivante. Si le transporteur ne fournit pas de dates recommandées au client du service de transport avant le 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'efforcera d'accepter le programme proposé de périodes de maintenance du client du service de transport s'il peut le faire sans que ni lui-même ni ses clients ne subissent des incon vénients opérationnels ou économiques. Au plus tard le 1^{er} juin de 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 notification, le client du service de transport est tenu de conformer ses pratiques de maintenance aux exigences établies par les pratiques usuelles des services publics et par la présente convention. Si le client du service de transport ne se conforme pas aux exigences

établies par les pratiques usuelles des services publics quant à ses pratiques de maintenance dans ce délai de trente (30) jours, le transporteur peut mettre hors tension l'interconnexion entre le client du service de transport et le transporteur jusqu'à ce que les pratiques de maintenance du client du service de transport soient conformes aux exigences des présentes.

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

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

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

4.0 Facteur de puissance

Pour prévenir une baisse de tension imposée aux clients du transporteur, empêcher les pertes inutiles sur le réseau et maintenir les niveaux de tension du transporteur et le support de puissance réactive de la région, le client du service de transport doit maintenir un facteur de puissance égal ou supérieur à 97 %. Si le transporteur doit maintenir un niveau supérieur à 97 %, le client du service de transport sera tenu d'en faire autant. L'omission de la part du client du service de transport de maintenir un facteur de puissance acceptable peut entraîner l'imputation de frais additionnels reliés aux installations d'attribution particulière, soit les frais associés à l'installation de tout équipement nécessaire au maintien du facteur de puissance assigné, ou de frais additionnels en compensation de la puissance réactive livrée.

5.0 Contrôle de tension

Les appareils de réglage automatique de tension du client du service de transport doivent assurer qu'aucune variation instantanée de tension supérieure à 3 % ne se produit à l'interconnexion pendant la mise sous tension ou hors tension d'un alternateur synchrone, d'un alternateur asynchrone ou d'un moteur, d'une charge, d'un condensateur ou de tout autre équipement.

6.0 Harmoniques

Le client du service de transport doit exploiter et maintenir son réseau de manière à éviter la production de fréquences harmoniques dépassant les limites établies par les normes suivies par le transporteur.

7.0 Défaut

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

APPENDICE H

REVENUS ANNUELS REQUIS DE TRANSPORT POUR LE SERVICE DE TRANSPORT EN RÉSEAU INTÉGRÉ

1. Les revenus annuels requis de transport aux fins du service de transport en réseau intégré sont de 2 260 000 000 \$.

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

APPENDICE I

INDEX DES CLIENTS DU SERVICE DE TRANSPORT EN RÉSEAU INTÉGRÉ

Client

Date de la convention de service

27302

Gouvernement du Québec

Décret 283-97, 5 mars 1997

Loi sur la sécurité du revenu
(L.R.Q., c. S-3.1.1)

Sécurité du revenu — Modifications

CONCERNANT le Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité du revenu

ATTENDU QUE conformément à l'article 91 de la Loi sur la sécurité du revenu (L.R.Q., c. S-3.1.1), le gouvernement a édicté par le décret 922-89 du 14 juin 1989 le Règlement sur la sécurité du revenu;

ATTENDU QU'il y a lieu de modifier à nouveau ce règlement;

ATTENDU QUE conformément aux articles 10 et 11 de la Loi sur les règlements (L.R.Q., c. R-18.1), le texte du règlement en annexe au présent décret a été publié à la Partie 2 de la *Gazette officielle du Québec* du 8 janvier 1997 avec avis qu'il pourrait être édicté par le gouvernement à l'expiration d'un délai de 45 jours à compter de cette publication;

ATTENDU QUE le délai de 45 jours est expiré;

ATTENDU QU'il y a eu lieu d'édicter ce règlement avec modifications;

IL EST ORDONNÉ, en conséquence, sur la recommandation de la ministre d'État de l'Emploi et de la Solidarité et ministre de la Sécurité du revenu:

QUE le Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité du revenu, ci-annexé, soit édicté.

Le greffier du Conseil exécutif,
MICHEL CARPENTIER