



DECISION N°014/ERERA/19
portant approbation des Procédures d'Accès et d'Utilisation des
Services de Transport du Système d'Echanges d'Energie
Electrique Ouest Africain (PAUSTE)

Le Conseil de Régulation,

VU l'Acte additionnel A/SA.2/01/08 portant création de l'Autorité de Régulation Régionale du secteur de l'Electricité de la CEDEAO (ARREC) ;

VU le Règlement C/REG.27/12/07 du 15 décembre 2007 tel qu'amendé, portant composition, organisation, attributions et fonctionnement de l'ARREC ;

VU la Directive C/DIR.1/06/13 du 21 juin 2013 sur l'organisation du marché régional de l'électricité, notamment son article 8(2) ;

VU les Règles du Marché Régional pour le Système d'Echanges d'Energie Electrique Ouest Africain (EEEOA) approuvées par Décision N°005/ERERA/15, notamment ses articles 1.4.c, 7.2, 8, 12, 29, 30 et 31 ;

VU la Décision N°012/ERERA/18 portant date d'entrée en vigueur des Règles du Marché Régional pour le Système d'Echanges d'Energie Electrique Ouest Africain ; et

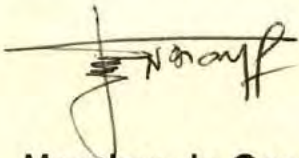
Après examen des Procédures d'Accès et d'Utilisation des Services de Transport du Système d'Echanges d'Energie Electrique Ouest Africain (PAUSTE) proposées par le Secrétariat Général de l'EEEOA,

DECIDE

1. Les Procédures d'Accès et d'Utilisation des Services de Transport du Système d'Echanges d'Energie Electrique Ouest Africain (PAUSTE), ci-jointes, sont approuvées par le Conseil de Régulation.
2. Les Procédures d'Accès et d'Utilisation des Services de Transport du Système d'Echanges d'Energie Electrique Ouest Africain (PAUSTE), seront publiées au Bulletin Officiel et sur le site internet de l'ARREC.

Fait à Accra, République du Ghana, le 13 décembre 2019

Aly Mar NDIAYE



Membre du Conseil

Haliru DIKKO



Membre du Conseil

Honoré Djamah Ségui BOGLER



Président

*Economic Community
Of West African States*



*Communauté Economique
Des Etats de l'Afrique de l'Ouest*

WEST AFRICAN POWER POOL
SYSTEME D'ECHANGES D'ENERGIE ELECTRIQUE OUEST AFRICAIN

**PROCEDURES D'ACCES ET
D'UTILISATION DES SERVICES DE
TRANSPORT DU SYSTEME
D'ECHANGES D'ENERGIE
ELECTRIQUE OUEST AFRICAIN
(PAUSTE)**

DECEMBRE 2019

Handwritten signatures and initials in blue ink.

TABLE DES MATIERES

PREAMBULE.....	6
PARTIE I. DISPOSITIONS COMMUNES AUX SERVICES	7
ARTICLE 1. DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION	7
1.1. DÉFINITIONS	7
1.2. INTERPRÉTATION	16
ARTICLE 2. PROCÉDURES D'ATTRIBUTION INITIALE ET DE RENOUVELLEMENT.....	17
2.1. ATTRIBUTION INITIALE DE LA CAPACITÉ DE TRANSFERT DISPONIBLE (ATC).....	17
2.2. PRIORITÉ DE RÉSERVATION DES CLIENTS DE SERVICE DE TRANSPORT FERME EXISTANTS	17
ARTICLE 3. SERVICES AUXILIAIRES	18
ARTICLE 4. SYSTÈME D'INFORMATION DU MARCHÉ DE L'ELECTRICITÉ OUEST AFRICAIN (SIMEOA)	19
ARTICLE 5. PROCÉDURES ALTERNATIVES DE DEMANDE DE SERVICE DE TRANSPORT	19
ARTICLE 6. RÉCIPROCITÉ	19
ARTICLE 7. FACTURATION ET PAIEMENT.....	20
7.1. PROCÉDURE DE FACTURATION	20
7.2. INTÉRÊT SUR LES IMPAYÉS	20
7.3. DÉFAUT DU CLIENT.....	20
ARTICLE 8. COMPTABILITÉ POUR L'APPLICATION DES « PAUSTE »	21
8.1. RÉSERVÉ.....	21
8.2. COÛTS ET REVENUS DES ETUDES.....	21
ARTICLE 9. DROIT DE DÉPÔTS RÉGLEMENTAIRES.....	21
ARTICLE 10. FORCE MAJEURE ET INDEMNISATION	22
10.1. FORCE MAJEURE	22
10.2. INDEMNISATION	22
ARTICLE 11. SOLVABILITÉ.....	22
ARTICLE 12. RÉOLUTION DES DIFFÉRENDS	23
PARTIE II. SERVICE DE TRANSPORT DE POINT-À-POINT	24
ARTICLE 13. NATURE DU SERVICE DE TRANSPORT FERME DE POINT-À-POINT.....	24
13.1. DURÉE.....	24
13.2. PRIORITÉ DE RÉSERVATION.....	24
13.3. UTILISATION DU SERVICE DE TRANSPORT FERME PAR LES OPÉRATEURS DE RÉSEAU DE TRANSPORT EN CAS DE VENTE À TIERS	25
13.4. CONTRATS DE SERVICE.....	25
13.5. OBLIGATION DU CLIENT DE SERVICE DE TRANSPORT POUR LES COÛTS DES AJOUTS D'INSTALLATIONS OU DE NOUVELLE RÉPARTITION DE PUISSANCE	25
13.6. RÉDUCTION D'UN SERVICE DE TRANSPORT FERME	26
13.7. CLASSIFICATION DES SERVICES DE TRANSPORT FERMES	26
13.8. PROGRAMMATION DU SERVICE DE TRANSPORT FERME DE POINT-À-POINT	27
ARTICLE 14. NATURE DU SERVICE DE TRANSPORT NON-FERME DE POINT-À-POINT	28
14.1. DURÉE.....	28

14.2.	PRIORITÉ DE RÉSERVATION	28
14.3.	UTILISATION DU SERVICE DE TRANSPORT NON-FERME PAR L'OPÉRATEUR DE RÉSEAU DE TRANSPORT EN CAS DE VENTE À TIERS	29
14.4.	CONTRATS DE SERVICE	29
14.5.	CLASSIFICATION DU SERVICE DE TRANSPORT NON FERME DE POINT À POINT	29
14.6.	PROGRAMMATION DU SERVICE DE TRANSPORT NON-FERME DE POINT-À-POINT	30
14.7.	RÉDUCTION OU INTERRUPTION DU SERVICE	30
ARTICLE 15.	DISPONIBILITÉ DE SERVICE	32
15.1.	CONDITIONS GÉNÉRALES	32
15.2.	DÉTERMINATION DE LA CAPACITÉ DE TRANSFERT DISPONIBLE (ATC)	32
15.3.	FOURNITURE DE SERVICE EN L'ABSENCE D'UN CONTRAT DE SERVICE SIGNÉ	32
15.4.	OBLIGATION DE FOURNIR UN SERVICE DE TRANSPORT QUI NÉCESSITE UNE EXTENSION OU UNE MODIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT	32
15.5.	REPORT DE LA PRESTATION DU SERVICE	32
15.6.	AUTRES CONDITIONS DE SERVICE DE TRANSPORT	33
15.7.	PERTES DE PUISSANCE ACTIVE	33
ARTICLE 16.	RESPONSABILITÉS DU CLIENT DE SERVICE DE TRANSPORT	33
16.1.	CONDITIONS REQUISES DES CLIENTS DE SERVICE DE TRANSPORT	33
16.2.	RESPONSABILITÉ DU CLIENT DE SERVICE DE TRANSPORT SUR LES CONTRATS AVEC UN TIERS	33
ARTICLE 17.	PROCÉDURES POUR UN CONTRAT DE SERVICE DE TRANSPORT FERME DE POINT-À-POINT	34
17.1.	DEMANDE	34
17.2.	DEMANDE COMPLÈTE	34
17.3.	DÉPÔT DE GARANTIE	35
17.4.	NOTIFICATION DE DEMANDE NON COMPLÈTE	35
17.5.	RÉPONSE À UNE DEMANDE COMPLÈTE	35
17.6.	SIGNATURE DU CONTRAT DE SERVICE	36
17.7.	REPORT DU COMMENCEMENT DU SERVICE	36
17.8.	DÉLAIS DES DEMANDES ET DES RÉPONSES CONCERNANT LA RÉSERVATION POUR UN SERVICE DE TRANSPORT FERME DE POINT-À-POINT	36
ARTICLE 18.	PROCÉDURES POUR UN CONTRAT DE SERVICE DE TRANSPORT NON-FERME DE POINT-À-POINT	36
18.1.	DEMANDE	36
18.2.	DEMANDE COMPLÈTE	37
18.3.	DÉLAIS DES DEMANDES ET DES RÉPONSES CONCERNANT LA RÉSERVATION POUR UN SERVICE DE TRANSPORT NON-FERME DE POINT-À-POINT	37
18.4.	DÉTERMINATION DE LA CAPACITÉ DE TRANSFERT DISPONIBLE (ATC)	37
ARTICLE 19.	PROCÉDURES DES ÉTUDES SUPPLÉMENTAIRES POUR UNE DEMANDE DE SERVICE DE TRANSPORT FERME DE POINT-À-POINT	38
19.1.	NOTIFICATION DE LA NÉCESSITÉ D'UNE ÉTUDE D'IMPACT SUR LE RÉSEAU	38
19.2.	CONTRAT POUR L'ÉTUDE D'IMPACT SUR LE RÉSEAU ET REMBOURSEMENT DES COÛTS	38
19.3.	PROCÉDURES DE L'ÉTUDE D'IMPACT SUR LE RÉSEAU	38
19.4.	PROCÉDURES POUR LES ÉTUDES DES INSTALLATIONS	39
19.5.	MODIFICATIONS DES ÉTUDES DES INSTALLATIONS	40

19.6.	DILIGENCE RAISONNABLE DANS LA RÉALISATION DE NOUVELLES INSTALLATIONS	40
19.7.	SERVICE PARTIEL PROVISoire:	40
19.8.	PROCÉDURES ACCÉLÉRÉES POUR LES NOUVELLES INSTALLATIONS	40
ARTICLE 20.	PROCÉDURES À SUIVRE LORSQUE L'OSM EST INCAPABLE DE TERMINER LES NOUVELLES INSTALLATIONS NÉCESSAIRES POUR FOURNIR UN SERVICE DE TRANSPORT FERME DE POINT-À-POINT	41
20.1.	RETARDS DANS LA CONSTRUCTION DE NOUVELLES INSTALLATIONS	41
20.2.	SOLUTIONS DE RECHANGE AUX AJOUTS D'INSTALLATIONS INITIALEMENT PRÉVUS	41
20.3.	OBLIGATION DE REMBOURSEMENT EN CAS D'AJOUT D'INSTALLATIONS INACHEVÉ	41
ARTICLE 21.	DISPOSITIONS RELATIVES À LA CONSTRUCTION D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET AUX SERVICES SUR LES RÉSEAUX DES SOCIÉTÉS D'ÉLECTRICITÉ TIERCES	42
21.1.	RESPONSABILITÉ À PROPOS DES AJOUTS SUR UN RÉSEAU DE TIERS	42
21.2.	COORDINATION DES AJOUTS SUR UN RÉSEAU DE TIERS	42
ARTICLE 22.	CHANGEMENTS DANS LES CARACTÉRISTIQUES DU SERVICE	42
22.1.	MODIFICATIONS D'UN SERVICE FERME EN UN SERVICE NON-FERME.....	42
22.2.	MODIFICATION D'UN SERVICE FERME EN UN AUTRE SERVICE FERME.....	43
22.3.	CHARGE SUPPLÉMENTAIRE	43
ARTICLE 23.	VENTE OU CESSIOn DU SERVICE DE TRANSPORT	44
23.1.	PROCÉDURES DE CESSIOn OU DE TRANSFERT DE SERVICE:	44
23.2.	LIMITATIONS DE CESSIOn OU DE TRANSFERT DE SERVICE	44
23.3.	INFORMATION SUR LA CESSIOn OU LE TRANSFERT DE SERVICE DURANT LA PHASE 2 DU MARCHÉ.....	44
ARTICLE 24.	MESURE ET CORRECTION DU FACTEUR DE PUISSANCE AU POINT DE RÉCEPTION ET AU POINT DE LIVRAISON	45
24.1.	OBLIGATIONS DE L'OSM ET DU CLIENT DE SERVICE DE TRANSPORT	45
24.2.	ACCÈS DE L'OSM AUX DONNÉES DE COMPTAGE	45
24.3.	FACTEUR DE PUISSANCE.....	45
ARTICLE 25.	RÉMUNÉRATION DU SERVICE DE TRANSPORT	45
ARTICLE 26.	RECOUVREMENT DES COÛTS ÉCHOUÉS	46
ARTICLE 27.	COMPENSATION POUR LES COÛTS DES NOUVELLES INSTALLATIONS ET LES COÛTS DE NOUVELLE RÉPARTITION DE PUISSANCE	46
ARTICLE 28.	PROGRAMMATION	46
PARTIE III.	Règles Spéciales pour la mise en oeuvre des "PAUSTE"	47
ARTICLE 29.	PÉRIODE DE TRANSITION	47
29.1.	DÉFINITION	47
29.2.	CONDITION POUR LA FIN DE LA PÉRIODE DE TRANSITION	47
29.3.	SERVICE DE TRANSPORT POUR UNE CHARGE DE CONSOMMATION DÉGROUPEE	47
ARTICLE 30.	CONTRATS HISTORIQUES DE DROITS ACQUIS	47
ANNEXE 1	SERVICE DE PROGRAMMATION ET ADMINISTRATION DES "PAUSTE"	48
ANNEXE 2	SERVICE POUR L'APPROVISIONNEMENT EN ENERGIE RÉACTIVE ET LE REGLAGE DE LA TENSION À PARTIR DES GROUPES DE PRODUCTION.....	49
ANNEXE 3	SERVICE DE RÉGULATION ET DE RÉPONSE AUX VARIATIONS DE FRÉQUENCE (RESERVE SECONDAIRE)	50
ANNEXE 4	SERVICE DE GESTION DU DÉSÉQUILIBRE EN ÉNERGIE.....	51
ANNEXE 5	SERVICE DE RÉSERVE D'EXPLOITATION SYNCHRONISEE (RÉSERVE TOURNANTE)	52

ANNEXE 6	SERVICE DE RÉSERVE D'EXPLOITATION SUPPLEMENTAIRE	53
ANNEXE 7	SERVICE DE TRANSPORT FERME DE POINT-À-POINT DE LONG TERME OU DE COURT TERME.....	54
ANNEXE 8	SERVICE DE TRANSPORT NON-FERME DE POINT-À-POINT.....	55
ANNEXE 9	DETAIL DES FRAIS DE PROGRAMMATION ET D'ADMINISTRATION DES PAUSTE	56
ANNEXE 10	SERVICE DE DISTRIBUTION EN GROS	57
APPENDICE A	FORMULAIRE DE CONTRAT DE SERVICE POUR UN SERVICE DE TRANSPORT FERME DE POINT-À-POINT DANS LE MARCHÉ REGIONAL DE L'ELECTRICITÉ	58
APPENDICE A-1	SPÉCIFICATIONS POUR LE SERVICE DE TRANSPORT FERME DE POINT-À-POINT DE LONG TERME....	62
APPENDICE B	FORMULAIRE DE CONTRAT DE SERVICE POUR UN SERVICE DE TRANSPORT NON FERME DE POINT-À- POINT	63
APPENDICE C	MÉTHODOLOGIE POUR ÉVALUER LA CAPACITÉ DE TRANSFERT DISPONIBLE (ATC)	66
APPENDICE D	MÉTHODOLOGIE POUR REALISER UNE ÉTUDE D'IMPACT SUR LE RESEAU	68
APPENDICE E	RESERVE	69
APPENDICE F	RESERVE	69
APPENDICE G	RESERVE	69
APPENDICE H	BESOIN DE REVENU ANNUEL DES OPÉRATEURS DE RÉSEAU DE TRANSPORT	70
APPENDICE I	RECETTES PERCUES POUR CONTRIBUTION A LA FIABILITE GENERALE DU RESEAU DE TRANSPORT REGIONAL	71
APPENDICE J	RECOUVREMENT DES COÛTS ASSOCIÉS AUX NOUVELLES INSTALLATIONS	72
APPENDICE K	PROCÉDURES DE REPROGRAMMATION ET COÛTS D'UNE NOUVELLE RÉPARTITION.....	73
APPENDICE L	TRAITEMENT DES RECETTES	79
APPENDICE M	PROCÉDURE DE COMPENSATION DES PERTES	81
APPENDICE M-1	FACTEUR DE PERTE MOYENNE (L_{AVG}) POUR CHAQUE OPÉRATEUR DE RÉSEAU DE TRANSPORT.....	83
APPENDICE N	FORMULAIRE DE CONTRAT POUR LE SERVICE DE COMPENSATION DES PERTES	84
APPENDICE O	PROCÉDURES DE PLANIFICATION COORDONNÉE.....	87
APPENDICE P	CHRONOGRAMME DU PROCESSUS.....	91
APPENDICE Q	FORMULAIRE DE DEMANDE POUR UN SERVICE DE TRANSPORT FERME ET POUR UN SERVICE DE TRANSPORT NON FERME DE COURT TERME	92
APPENDICE R		93
APPENDICE S	PROCÉDURE DE CALCUL DES IMPACTS MW.KM POUR UTILISATION DANS LA RÉPARTITION DES REVENUS ET LA DÉTERMINATION DES PERTES	94
APPENDICE T	TABLEAU DES TARIFS POUR LE SERVICE DE TRANSPORT FERME DE POINT A POINT	98
APPENDICE U	CONDITIONS TARIFAIRES DE REMUNERATION DES COÛTS RESULTANT D'UN REPORT D'ENTRETIEN PROGRAMMÉ	100
APPENDICE V	PROCÉDURES COORDONNÉES POUR LE RACCORDEMENT D'UNE CENTRALE DE PRODUCTION.....	105
APPENDICE V-1	DÉLAIS POUR UNE ÉTUDE DE RACCORDEMENT DE CENTRALE DE PRODUCTION	113
APPENDICE V-2	FICHE D'INFORMATION DE L'OPÉRATEUR DE CENTRALE DE PRODUCTION	114
APPENDICE V-3	PRODUCTION : FICHE D'INFORMATION DETAILLEE	115
APPENDICE V-4	FORMULAIRE POUR UN CONTRAT D'ÉTUDE DE FAISABILITÉ	119
APPENDICE V-5	FORMULAIRE DE CONTRAT DE RACCORDEMENT DE CENTRALE DE PRODUCTION	125

PREAMBULE

[1] Les présentes Procédures d'Accès et d'Utilisation des Services de Transport de l'EEEOA (PAUSTE) décrivent les conditions et les procédures d'accès, d'utilisation et de paiement des services de transport dans le Marché Régional de l'Electricité. Les PAUSTE doivent être lues conjointement avec la Directive C/DIR/1/06/13 du 21 Juin 2013 sur l'organisation du marché régional de l'électricité, avec les Règles du Marché Régional et avec toutes autres Procédures du Marché applicables en vertu des Règles du Marché Régional.

[2] L'Article 8.2 de la Directive C/DIR/1/06/13 du 21 Juin 2013 sur l'organisation du marché régional de l'électricité, dispose que :

- a) L'EEEOA consulte les Gestionnaires de Réseau de Transport des États membres pour l'établissement d'un contrat type d'utilisation du Réseau de Transport régional.
- b) L'ARREC approuve le contrat type d'utilisation du réseau après consultation des autorités de régulation nationales.

[3] En conséquence, les Règles du Marché Régional de l'EEEOA («Règles du Marché Régional») prévoient l'élaboration de procédures qui seront utilisées par l'Opérateur du Système-Marché (OSM) pour effectuer des transactions commerciales et fournir des services aux participants au marché de manière transparente et non discriminatoire.

[4] Plus précisément l'Article 7.2 des Règles du Marché Régional disposent que l'Opérateur du Système-Marché (OSM) devra, de façon périodique, élaborer, adopter et mettre en œuvre, et si nécessaire, amender les Procédures du Marché selon les besoins suivants :

- a) la mise en œuvre et l'application des Règles du Marché Régional ;
- b) l'administration du marché régional ;
- c) les éclaircissements sur les interprétations et les méthodologies à adopter dans l'application des Règles du Marché Régional.

[5] L'OSM peut également initier un processus de modification des présentes PAUSTE pour tenir compte des changements et des améliorations des ressources énergétiques et de la technologie en suivant la procédure de consultation et d'approbation prévue à l'Article 8 des Règles du Marché Régional.

[6] En outre, les Règles du Marché Régional dispose à l'Article 30 de l'accès à la capacité de transport et l'Article 31 du paiement pour les services de transport.

[7] L'élaboration des procédures d'accès, d'utilisation et de paiement pour les services de transport au plan régional et leur approbation par l'ARREC font partie des conditions préalables au fonctionnement effectif du marché régional de l'électricité, étant entendu qu'une fois la phase 1 du marché régional lancée, les nouveaux contrats signés pour l'achat et la vente d'énergie entre les Participants au Marché seront soumis au paiement d'un tarif de transport déterminé conformément à la Méthodologie Tarifaire approuvée par la Décision N°006/ERERA/15 du 18 Août 2015 de l'ARREC prise en application de l'Article 31.3 des Règles du Marché Régional.

PARTIE I. DISPOSITIONS COMMUNES AUX SERVICES

Article 1. Définitions et Interprétation

1.1. Définitions

- (a) Sauf indication contraire du contexte, les termes et expressions commençant par une lettre en majuscule, employés dans les présentes « Procédures d'Accès et d'Utilisation des Services de Transport de l'EEEOA (PAUSTE) », y compris les annexes et appendices, ont la signification qui leur est attribuée ci-dessous. Tout terme et expression employés dans les présentes procédures (PAUSTE), mais non défini dans celles-ci, ont la signification qui leur est attribuée dans les Règles du Marché Régional ou dans le Manuel d'Exploitation de l'EEEOA.
- (b) Tous les coûts et tarifs indiqués dans les présentes « PAUSTE » sont exprimés en dollar des Etats Unis d'Amérique (US\$).

« Acheteur d'énergie »	La Partie qui achète la puissance et l'énergie à transporter conformément aux « PAUSTE ».
« Agent Préposé »	Personne qui réalise des actions ou assure des fonctions requises par les « PAUSTE », pour le compte de l'OSM, d'un Opérateur de Réseau de Transport, d'un Client Eligible du Service de Transport, ou d'un Client de Service de Transport.
« Autorité de Régulation Régionale du secteur de l'Electricité de la CEDEAO » ou « ARREC »	Institution Spécialisée de la CEDEAO, créée par l'Acte Additionnel A/SA.2/01/08 du 18 janvier 2008 et chargée de réguler le marché régional de l'électricité conformément au Règlement C/REG.27/12/07 portant Composition, Organisation, Attributions et Fonctionnement de l'Autorité de Régulation Régionale du Secteur de l'électricité de la CEDEAO - ARREC
« Besoin de Revenu Annuel »	Le coût total annuel du système de transport à considérer pour la distribution des revenus. Le Besoin de Revenu Annuel est le montant figurant à l'APPENDICE H tel qu'approuvé ou modifié par l'ARREC.
« Bonnes Pratiques d'une société d'électricité »	Toutes les pratiques, méthodes et actes approuvés par l'industrie électrique ou dans lesquels se sont engagés une partie significative des sociétés de l'industrie de l'énergie électrique d'une époque donnée, ou toute pratique, méthode ou acte qui par l'exercice d'un jugement raisonnable à la lumière des faits connus au moment où la décision a été prise seraient à même de réaliser les résultats désirés à un coût raisonnable conformément aux pratiques de bonne gestion, de fiabilité, de sécurité et de rapidité. Les Bonnes Pratiques d'une société d'électricité ne doivent pas être comprises comme limitées à la pratique, la méthode ou à l'acte de l'optimum mais plutôt comme les pratiques, méthodes acceptables ou les actes généralement acceptés dans l'industrie électrique.

« Capacité de Transfert Disponible » ou « ATC »	Représente la mesure de la capacité de transfert qui reste encore disponible sur le réseau de transport pour des transactions commerciales supplémentaires en dehors et en plus des allocations de puissance déjà effectuées
« Cas de Force Majeure »	un quelconque acte, fait, événement ou la combinaison de ceux-ci pour lequel une Partie invoque une exonération en vertu de l'Article 10 (<i>Force Majeure</i>) des PAUSTE (Partie Requérante) et : (a) est hors du contrôle raisonnable de la Partie Requérante ; (b) était imprévisible ou, si prévisible, ne pouvait (y compris par anticipation raisonnable) être évité ou surmonté par la Partie Requérante ayant pris toutes les précautions raisonnables, tous les soins nécessaires et toutes les autres mesures raisonnables afin d'éviter l'effet d'un tel acte, fait, événement ou la combinaison de ceux-ci sur sa capacité d'exécuter ses obligations en vertu des PAUSTE et d'en atténuer les conséquences ; (c) ne pouvait (y compris par anticipation raisonnable) ou ne peut raisonnablement être évité ou surmonté par la Partie Requérante, l'un quelconque de ses sous-traitants (directs ou indirects) et/ou Affiliés par l'exercice de Pratiques Prudentes d'Exploitation ou d'Efforts Raisonables, ayant pris toutes les précautions raisonnables, tous les soins nécessaires et toutes les autres mesures raisonnables afin d'éviter l'effet d'un tel acte, fait, événement ou la combinaison de ceux-ci sur sa capacité d'exécuter ses obligations en vertu des PAUSTE et d'en atténuer les conséquences ; et (d) empêche, entrave ou retarde la Partie Requérante dans l'exécution de toutes ou d'une partie de ses obligations en vertu des PAUSTE. Un Cas de Force Majeure comprend, de façon non limitative : (a) les actes de guerre (déclarée ou non), le conflit armé, les troubles civils ou l'insurrection, le blocus, l'embargo, l'émeute, le sabotage, les actes de terrorisme ou la menace de tels actes ou événements, ou les conditions attribuables à ces actes ou événements ; (b) les grèves, le ralentissement d'activités, les lock-out, les perturbations industrielles, les conflits de travail de nature générale au niveau national ou régional ; (c) l'incendie, le tremblement de terre, le cyclone, l'ouragan, l'inondation, la sécheresse, l'orage, les risques de navigation et maritimes, ou d'autres événements naturels ; et (d) le rayonnement ionisant ou la contamination par rayonnement ionisant, la radioactivité, provenant d'un combustible nucléaire ou d'un résidu nucléaire quel qu'il soit, ou de la combustion d'un combustible nucléaire, d'explosifs radioactifs toxiques, ou d'autres ensembles d'explosifs ou composants nucléaires à caractère dangereux.

	Lorsqu'un Cas de Force Majeure résulte directement ou indirectement de la négligence, faute intentionnelle ou défaillance de la Partie Requérante, y compris l'inexécution par la Partie Requérante de l'une quelconque de ses obligations en vertu des PAUSTE, celui-ci ne sera pas considéré comme un Cas de Force Majeure. Afin d'éviter toute ambiguïté, les cas suivants ne constituent pas des Cas de Force Majeure : (a) livraison tardive au Vendeur de machines, équipements et matériaux (y compris les pièces de rechange et le matériel consommable) desservant l'installation permettant de satisfaire le service requis, sauf si la livraison tardive résulte elle-même d'un Cas de Force Majeure ; (b) retard de tout sous-traitant dans l'exécution de ses obligations, sauf si ce retard résulte lui-même d'un Cas de Force Majeure ; (c) panne de matériel liée à l'installation permettant de satisfaire le service requis, sauf si cette panne résulte elle-même d'un Cas de Force Majeure ; (d) absence de ressources financières ; et (e) l'usure normale ou les défauts ou vices des matériels et équipements de l'installation permettant de satisfaire le service requis.
« Client au Raccordement de Centrale de Production »	Une société d'électricité qui a déposé une Demande de Raccordement de Centrale de Production en vertu de l'APPENDICE V.
« Client de Service de Transport »	Tout Client Eligible du Service de Transport (ou son Agent désigné) qui signe un Contrat de Service. Ce terme est utilisé dans la Partie I « Dispositions Communes aux Services » pour désigner les Clients qui bénéficient d'un Service de Transport en vertu de la Partie II des « PAUSTE ».
« Client Eligible du Service de Transport »	Une société d'électricité (y compris les Opérateurs de Réseau de Transport, les prestataires de Service de Transport national, les acheteurs en gros de l'électricité et les négociants d'électricité), ou toute personne produisant de l'énergie électrique pour sa vente ou revente régulièrement admise comme participant au marché régional de l'électricité de l'EEEOA.
« Clients Bénéficiaire d'un Service Garanti »	Clients de l'Opérateur de Réseau de Transport sur le marché de l'électricité de gros ou de détail au nom desquels, l'Opérateur de Réseau de Transport, en vertu d'une loi, d'une concession, d'un règlement ou d'un contrat, a entrepris, par obligation, de construire ou d'exploiter son réseau électrique pour satisfaire les demandes desdits clients.

« Contrat de Raccordement de Centrale de Production »	Contrat signé par le Client au Raccordement de Centrale de Production, l'OSM et l'Opérateur de Réseau de Transport pour le raccordement d'une centrale de production au Réseau de Transport ou pour accroître la puissance d'une centrale de production qui est connectée au Réseau de Transport.
« Contrat de Service »	Le contrat initial, et tel qu'il aurait été modifié ou complété ultérieurement, conclu entre le Client de Service de Transport et l'OSM pour un service en vertu des « PAUSTE ».
« Contrats historiques de droits acquis ou Transactions historiques de droits acquis »	Les Contrats historiques de droits acquis ou les Transactions historiques de droits acquis comprennent (i) le Service de Transport Ferme de long terme en vertu des contrats de Service de Transport signés avant la Date d'Effectivité; (ii) le Service de Transport dans le cadre de contrats de services groupés de vente en gros (qui considèrent le Service de Transport comme partie intégrante du contrat); (iii) les Services de Transport Fermes de Point-à-Point à court termes et les Services de transport Non-Fermes de Point-à-Point qui ont été acceptés et confirmés avant la Date d'Effectivité; (iv) les contrats signés par l'Opérateur du Système-Marché de l'EEEOA avant la Date d'Effectivité pour le compte des Sociétés Membres de l'EEEOA quelle que soit leur durée, en vue du transport de puissance et de l'énergie électrique à travers les installations de transport appartenant aux Membres de l'EEEOA et exploités par des Membres de l'EEEOA.
« Convention de l'EEEOA »	La convention dont la signature matérialise l'adhésion d'une société d'électricité au Système d'Echanges d'Energie Electrique Ouest Africain (EEEOA).
« Date de Commencement du Service »	La date à laquelle l'OSM commence ses prestations en vertu des termes d'un Contrat de Service signé, ou la date à laquelle l'OSM commence à fournir des services en vertu des dispositions des Articles 15.3 ou 29.1 des « PAUSTE ».
« Date d'Effectivité »	La (les) date(s) définie(s) par l'ARREC en consultation avec l'OSM pour le démarrage des Services de transport Fermes ou Non-Fermes de Point-à-Point à court terme ou le démarrage des Services de Transport Fermes à long terme.
« Délestage »	La réduction systématique de la demande d'un réseau en diminuant temporairement la charge en réaction à un déficit de puissance du Réseau de Transport ou de la Zone, à une instabilité du système, à des considérations liées à la gestion de la fréquence ou de la tension.
« Demande »	Une requête officielle déposée par un Participant au Marché pour obtenir un Service de Transport conformément aux dispositions des « PAUSTE ».
« Demande Complète »	Une Demande qui comprend toutes les informations requises et qui satisfait aux autres exigences des « PAUSTE », y compris le dépôt de garantie exigée et le paiement des frais prévus à l'ANNEXE 1.

« Demande de Raccordement de Centrale de Production »	Une Demande faite par un Client au Raccordement de Centrale de Production conformément à l'APPENDICE V pour le raccordement d'une centrale de production au Réseau de Transport ou pour accroître la puissance d'une centrale de production qui est connectée au Réseau de Transport.
« EEEOA »	Le Système d'Echanges d'Energie Electrique Ouest Africain.
« Etude de Faisabilité »	Une détermination préliminaire effectuée par l'OSM en collaboration avec l'Opérateur de Réseau de Transport concerné (s) des Installations de Raccordement, des autres Équipements spécifiques de raccordement et des Mises à niveau de Réseau qui sont nécessaires pour accepter de l'énergie dans le réseau au point de réception de l'interconnexion, pour satisfaire une Demande de Raccordement de Centrale de Production faite conformément à l'APPENDICE V.
« Etude des Installations »	Une étude d'avant-projet détaillée, menée par l'OSM en collaboration avec le(s) Opérateur(s) de Réseau de Transport concerné(s) pour déterminer les installations et les mises à niveaux et les autres changements nécessaires sur un Réseau de Transport, ainsi que le coût et la date prévue à laquelle ces modifications seraient terminées afin de satisfaire la Demande de Service de Transport ou de Service de raccordement de centrale de production déposée par un Client potentiel du Service de Transport. L'OSM sera le responsable en dernier ressort de ce genre d'études. Toutefois la décision finale de l'OSM sera conforme aux Bonnes Pratiques d'une société d'électricité. Les études sur des installations hors du contrôle de l'OSM seront menées par l'Opérateur de Réseau de Transport concerné ou toute autre entité que ce dernier aura désignée pour faire les études.
« Etude d'Impact sur le Réseau »	Une évaluation effectuée par l'OSM en collaboration avec le(s) Opérateur(s) de réseau(x) de transport concerné(s) afin de déterminer (i) la capacité du Réseau de Transport à recevoir une demande, soit de Service de Transport Ferme de Point-à-Point ou (ii) des Installations de Raccordement, d'autres Installations dédiées du Client, ainsi que les Mises à niveau de Réseau qui sont nécessaires pour admettre de la puissance supplémentaire dans le réseau au Point de Réception en vue de satisfaire une Demande de Raccordement de Centrale de Production conformément à l'APPENDICE V et (iii) si des coûts supplémentaires devraient être supportés pour la fourniture des services de transport ou de raccordement de centrale de production.
« Groupe de Transport sous Régional (GTR) »	Organisation à adhésion volontaire regroupant des Opérateurs de Réseau de Transport, des Usagers de services de transport et d'autres entités approuvée par l'ARREC afin de coordonner efficacement la planification (et l'expansion), l'exploitation et l'utilisation au plan régional et interrégional des réseaux de transport.

« Installations dédiées du Client »	Installations ou une partie des installations construites par tout Opérateur de Réseau de Transport pour le seul usage ou bénéfice d'un Client de Service de Transport particulier ou un groupe particulier de Clients du Service de Transport ou un Client au Raccordement de Centrale de Production particulier demandant un service dans le cadre des « PAUSTE ». Les Installations dédiées du Client doivent être explicitement énumérés dans le contrat qui va régir le service à fournir au Client de Service de Transport ou au Client au Raccordement de Centrale de Production et être soumises à l'approbation de l'ARREC.
« Installations de Raccordement »	Equipements qui servent à raccorder une centrale de production ou une charge de gros consommateur en haute tension aux installations d'un Opérateur de Réseau de Transport.
« Interruption »	Une réduction de puissance d'un Service de Transport Non-Ferme pour des raisons économiques conformément à l'Article 14.7.
« Manuel d'exploitation de l'EEEOA »	désigne le manuel d'exploitation du Système d'Échange d'Énergie Électrique Ouest Africain tel qu'approuvé par Décision No007/ERERA/15 de l'Autorité de Régulation Régionale du secteur de l'Electricité de la CEDEAO (ARREC), en date du 29 septembre 2015, ou tel qu'il pourrait être amendé ultérieurement.
« Méthodologie Tarifaire »	désigne la méthodologie tarifaire de transport du Système d'Échange d'Énergie Électrique Ouest Africain telle qu'approuvée par Décision N° 006/ERERA/15 de l'Autorité de Régulation Régionale du secteur de l'Electricité de la CEDEAO (ARREC), en date du 18 août 2015, ou telle qu'elle pourrait être amendée ultérieurement.
« Mise à niveau de Réseau »	Tout ou partie des modifications et rajouts faits à des installations de transport qui renforcent et sont inclus dans l'ensemble du Réseau de Transport utilisé par l'OSM pour le bénéfice commun de tous les Usagers dudit Réseau de Transport.
« Opérateur de Centrale »	Toute personne dont les installations de production, lui appartenant ou qu'elle exploite, sont connectées au Réseau de Transport Interconnecté de l'EEEOA.
« Opérateur du Système-Marché » ou « OSM »	Institution régionale chargée de fonctions d'exploitation du marché régional ainsi que d'autres fonctions opérationnelles relatives à la coordination des flux de puissance et à la répartition des capacités de transport. L'OSM agit en qualité de prestataire de Service de Transport au nom et pour le compte des Opérateurs de Réseau de Transport
« Partie I »	Articles 1 à 12 des « PAUSTE » relatives aux Définitions et Dispositions communes aux Services.
« Partie II »	Articles 13 à 27 des « PAUSTE » relatives au Service de Transport de Point-à-Point en conjonction avec les Dispositions Communes aux Services de la Partie I et les annexes et appendices appropriés.

« Partie III »	Articles 28 à 30 des « PAUSTE » relatives aux dispositions spéciales concernant l'application des « PAUSTE » pendant et après la Période Transitoire avec les Dispositions Communes aux Services de la Partie I et les annexes et appendices appropriés.
« Partie Fournissante »	La Partie qui fournit la puissance et l'énergie électrique à transporter au Point de Réception.
« Partie Réceptrice »	La Partie qui reçoit la puissance et l'énergie transportées par l'OSM au Point de Livraison.
« Partie » ou « Parties »	Toute personne qui assure ou bénéficie des services dans le cadre des « PAUSTE », à savoir l'OSM, l'Opérateur de Réseau de Transport et le Client de Service de Transport, que ces personnes soient prises individuellement ou à plusieurs.
« PAUSTE »	Les présentes « Procédures d'Accès et d'Utilisation des Services de Transport de l'EEEOA (PAUSTE) »
« Pénalité d'exploitation »	Mesure d'incitation au respect des règles d'exploitation, sous la forme d'une majoration du prix normal du Service de Transport considéré en cas d'inexécution de certaines obligations contractuelles liées à l'exploitation du RTIE.
« Période de Transition »	la période donnée aux parties prenantes du marché pour se conformer aux présentes « PAUSTE » depuis son adoption jusqu'à la période indiquée à l'Article 29.
« Point de Livraison »	Nœud du Réseau de Transport Interconnecté de l'EEEOA où la puissance et l'énergie électrique transportées par l'OSM seront livrées à la Partie Réceptrice en vertu de la Partie II des « PAUSTE ». Le Point de Livraison devra être spécifié dans le Contrat de Service pour tout Service de Transport de Point-à-Point.
« Point de Réception »	Point d'interconnexion sur le Réseau de Transport Interconnecté de l'EEEOA où la puissance et l'énergie seront livrées à l'OSM par la Partie Fournissante conformément à la Partie II des « PAUSTE ». Le Point de Réception devra être spécifié dans le Contrat de Service pour tout Service de Transport de Point-à-Point.
« Pointe des Transactions du Réseau de Transport »	La puissance d'utilisation maximale des Réseaux de Transport Interconnectés synchrones dans un mois calendaire.
« Opérateur de Réseau de Transport »	Toute personne dont les installations de transport lui appartenant ou qu'elle exploite font partie du Réseau de Transport Interconnecté de l'EEEOA.
« Procédures du Marché »	désigne les Procédures du Marché Régional de l'Electricité telles qu'approuvées par Décision N°010/ERERA/17 de l'Autorité de Régulation Régionale du secteur de l'Electricité de la CEDEAO (ARREC), en date du 11 décembre 2017, ou telles qu'elles pourraient être amendées ultérieurement.

« Puissance Réservée »	La puissance maximale que l'OSM est prêt à transporter pour le Client de Service de Transport sur le Réseau de Transport Interconnecté de l'EEEOA du Point de Réception au Point de Livraison conformément à la Partie II des « PAUSTE ». La Puissance Réservée doit être exprimée en Mégawatts entiers par intervalle de 60 minutes (commençant à une heure d'horloge).
« Réduction »	Une diminution de puissance du Service de Transport Ferme ou Non-Ferme en réaction à une insuffisance de capacité de transit résultant des conditions de fiabilité du réseau.
« Région de l'EEEOA »	L'espace géographique couvert par le Réseau de Transport Interconnecté de l'EEEOA (RTIE) dans la CEDEAO.
« Règles du Marché Régional »	désigne les règles du marché régional du Système d'Échange d'Énergie Électrique Ouest Africain telles qu'approuvées par Décision No 005/ERERA/15 de l'ARREC, en date du 18 août 2015, ou telles qu'elles pourraient être amendées ultérieurement.
« Réseau de Transport »	Les installations du RTIE utilisées par l'OSM pour fournir des Services de Transport conformément aux « PAUSTE » et qui sont prises en compte dans le calcul des prix des Services Fermes de transport de Point-à-Point de long terme, de court terme, et des Service Non-Fermes de transport de Point-à-Point en vertu des « PAUSTE » et tels que spécifiés aux APPENDICES H et T.
« Réseau de Transport Interconnecté de l'EEEOA » ou « RTIE »	Les lignes de transport constituant le réseau régional de transport définies en tant que telles et reconnues formellement par les pays. Ces lignes se composent des interconnexions régionales, des lignes régionales détenues par des Sociétés à Objectifs Spécifiques et des lignes de transport des systèmes nationaux désignés comme faisant partie du réseau régional de transport.
« Service Auxiliaire »	Tout service de réglage qui est nécessaire pour permettre le transport de la puissance et de l'énergie, de la production à la consommation tout en maintenant une exploitation sécurisée et fiable des systèmes de transport d'énergie électrique conformément aux Bonnes Pratiques d'une société d'électricité.
« Service de Distribution de Gros »	La prestation de service de distribution nécessaire pour effectuer une transaction en vertu des « PAUSTE », sur les installations de distribution d'un Opérateur de Réseau de Transport. Dans la mesure où ce service est nécessaire, il devra être spécifié dans le Contrat de Service de la prestation de service à fournir conformément aux dispositions des « PAUSTE ». Les coûts du Service de Distribution de Gros sont mentionnés à l'ANNEXE 10.
« Service de Transport »	Service de Transport de Point-à-Point fourni en vertu des dispositions de la Partie II des « PAUSTE » sur une base ferme ou non ferme.

« Service de Transport de Point-à-Point »	Réservation et transport de puissance et d'énergie, sur une base ferme ou non-ferme, du ou des point(s) de réception au ou aux point(s) de livraison conformément à la Partie II des « PAUSTE ».
« Service de Transport Ferme de Point-à-Point »	Le Service de Transport sous les présentes « PAUSTE » qui est réservé et/ou programmé entre des Points de Réception et des Points de Livraison spécifiés conformément à la Partie II des « PAUSTE » et qui ne peut faire l'objet d'Interruption.
« Service de Transport Ferme de Point-à-Point de court terme »	Service de Transport Ferme de Point-à-Point en vertu de la Partie II des « PAUSTE » dont la durée est inférieure ou égale à un (1) an.
« Service de Transport Ferme de Point-à-Point de long terme »	Service de Transport Ferme de Point-à-Point d'une durée supérieure à un (1) an conformément à la Partie II des « PAUSTE ».
« Service de Transport Non-Ferme de Point-à-Point »	C'est un Service de Transport de Point-à-Point selon les « PAUSTE » qui est réservé et programmé, sous réserve de la disponibilité de puissance de transit et qui peut faire l'objet de Réduction de puissance ou d'Interruption selon les dispositions de l'Article 14.7 de la Partie II des « PAUSTE ». Le Service de Transport Non-Ferme de Point-à-Point est disponible pour des périodes allant d'une heure à un(1) mois.
« Service du Marché-Prochaine-Heure »	Service Non-Ferme de transport qui est (a) réservé pour une heure d'horloge précise et (b) demandé dans les 60 minutes précédant le début de ladite heure d'horloge où commence ce service.
« Système d'Information du Marché de l'Electricité Ouest Africain (SIMEOA) »	Le Système d'Information et les règles de conduite pour la collecte et le partage des informations dans le Marché Régional de l'Electricité.
« Usagers »	Client de Service de Transport ou toute autre personne qui est partie à une transaction qui a lieu en vertu des « PAUSTE ».
« Vente à Tiers »	Toute vente ou revente à un Acheteur d'énergie électrique dont la charge se situe en dehors du Réseau de Transport Interconnecté de l'EEEOA.
« Zone »	L'espace géographique où se trouvent les installations d'un Opérateur de Réseau de Transport ou un groupement spécifique des Opérateurs de Réseau de Transport comme indiqué dans les ANNEXES 7, 8 et 9.
« Zone de Réglage »	Un système électrique ou un ensemble de systèmes électriques auquel un même dispositif de gestion automatique de la production (Automatic Generation Control - AGC) est appliqué en vue de : ✓ équilibrer, à tout moment, la production des groupes du réseau électrique et l'énergie électrique importée ou exportée, avec la demande interne du réseau électrique ;

	✓ maintenir les échanges programmés avec les autres Zones de Réglage dans les limites de Bonnes Pratiques d'une société d'électricité; ✓ maintenir la fréquence du réseau électrique dans des limites raisonnables conformes aux Bonnes Pratiques d'une société d'électricité ; et ✓ garder une puissance productible suffisante pour maintenir des réserves d'exploitation conformes aux Bonnes Pratiques d'une société d'électricité.
--	---

1.2. Interprétation

(a) Sauf indication contraire, les principes d'interprétation suivants sont applicables aux présentes PAUSTE :

- (i) Les termes définis dans les Règles du Marché Régional et le Manuel d'Exploitation de l'EEEOA qui ne sont autrement définis au présent Article 1, ont le sens qui leur est donné dans les Règles du Marché Régional et le Manuel d'Exploitation de l'EEEOA (le cas échéant).
- (ii) Si une disposition des présentes PAUSTE est incompatible avec une disposition des Règles du Marché Régional ou du Manuel d'Exploitation de l'EEEOA, la disposition des Règles du Marché Régional ou du Manuel d'exploitation de l'EEEOA (le cas échéant) prévaudra.
- (iii) Si une disposition des présentes PAUSTE sur les conditions tarifaires est incompatible avec une disposition de la Méthodologie Tarifaire, la disposition de la Méthodologie Tarifaire (le cas échéant) prévaudra.
- (iv) Les références à l'heure sont des références au temps universel coordonné (UTC) au format de 24 heures.
- (v) La référence à toute personne comprend les successeurs de cette personne pour ce qui concerne les actifs, les passifs, la fonction ou l'activité à laquelle se rapporte cette référence.
- (vi) Si une période de temps est indiquée en jours à partir d'un jour donné, la période de temps doit être calculée en excluant ledit jour donné.

dh

F

R

Article 2. Procédures d'Attribution initiale et de Renouvellement

2.1. Attribution initiale de la Capacité de Transfert Disponible (ATC)

- (a) Pour déterminer si la Capacité de Transfert Disponible sur le Réseau de Transport Interconnecté de l'EEEOA (RTIE) est suffisante pour satisfaire une demande de Service de Transport Ferme en vertu des « PAUSTE », toutes les Demandes Complètes pour de nouveaux Services de Transport Fermes reçues dans les soixante (60) premiers jours à compter de la Date d'Effectivité sont considérées comme déposées au même moment. Un tirage au sort sera fait par l'OSM pour accorder une priorité aux Demandes Complètes déposées au même moment.
- (b) Toutes les Demandes Complètes de Service de Transport Ferme de Point-à-Point déposées après les soixante (60) premiers jours auront des priorités accordées selon les dispositions de l'Article 13.2.

2.2. Priorité de réservation des Clients de Service de Transport Ferme existants

- (a) Les Clients de Service de Transport, propriétaires d'une interconnexion avec un pays voisin ont le droit de signer avec l'OSM un Contrat de Service de Transport Ferme d'une durée illimitée pour les échanges avec son voisin par l'intermédiaire de cette interconnexion. La Puissance Réservée de ce contrat pour l'année suivante « n + 1 » doit être déclarée à l'OSM en octobre de l'année « n ». Toutefois, un tel Client de Service de Transport, lorsqu'il utilise le RTIE, est soumis au paiement de frais de transport et des redevances pour les transactions autres que des Transactions historiques de droits acquis.
- (b) Les Clients de Service de Transport Ferme existants effectuant des transactions autres que des Transactions historiques de droits acquis (pour leur besoin de vente en gros et de transport uniquement avec un contrat d'une durée égale à un (1) an ou plus, et de vente au détail) ont le droit de continuer à bénéficier de Service de Transport offert par l'OSM quand leur contrat arrive à expiration, est automatiquement reconduit ou est renouvelé. Cette priorité de réservation de Service de Transport est indépendante du fait que le Client existant continue d'acheter de l'énergie et de la puissance chez le(s) même(s) Opérateur(s) de Réseau de Transport ou a choisi d'acheter de la puissance et de l'énergie auprès d'un autre fournisseur. Ledit Client de Service de Transport doit notifier ses intentions à l'OSM, au moins soixante (60) jours avant l'expiration de son contrat de Service de Transport Ferme. Sinon, il perd la priorité de réservation associée à son contrat.
- (c) Si au moment de cette notification, le RTIE ne peut pas satisfaire toute les demandes de Service de Transport, le Client de Service de Transport existant, titulaire d'un Contrat historique de droit acquis, doit se résoudre à accepter un contrat dont la durée est au moins égale à la durée la plus longue des demandes de Service de Transport concurrentes de n'importe quel nouveau Client Eligible de Service de Transport et de payer un prix juste et raisonnable tel qu'approuvé par l'ARREC. Cette priorité de réservation pour les Clients de Service de Transport Ferme existants est un droit permanent qui peut être exercé de la manière spécifiée ci-dessus au terme de tout Contrat de Service de Transport ferme d'une durée d'un (1) an ou plus. Cette priorité de réservation n'est valable que sur les infrastructures de l'Opérateur de réseau dont les coûts ont été pris en compte dans le calcul du prix du Service de Transport que le Client était en train de payer. Si plusieurs Clients de Service de Transport Ferme existants en compétition ont des demandes que l'OSM ne peut pas satisfaire toutes, les droits de priorité seront classés suivant le principe de premier arrivé, premier servi. Si des Clients du Service de Transport sont ex æquo, alors la puissance pour laquelle ils ont acquis les droits de priorité en vertu des « PAUSTE », sera répartie au prorata.

Article 3. Services Auxiliaires

- (a) Comme indiqué aux ANNEXES 1 et 2, l'OSM assurera les services de Programmation et d'Administration des « PAUSTE » et facilitera et arrangera la fourniture de l'énergie réactive et de service de contrôle de la tension à partir des sources de production.
- (b) Pour permettre à l'OSM de conclure des arrangements pour le service de fourniture de l'énergie réactive et de contrôle de tension à partir des sources de production, chaque Opérateur de Réseau de Transport devra tenir à jour un tableau indiquant son offre d'un tel service.
- (c) Tous les Clients de Service de Transport devront acheter ces deux services auprès de l'OSM sur la base des tarifs figurant à l'ANNEXE 1 et à l'ANNEXE 2. De plus, les Opérateurs de Réseau de Transport continueront leur prestation de services de Programmation, de surveillance de réseau et de dispatching relatifs au Service de Transport conformément aux présentes « PAUSTE ». Chaque Opérateur de Réseau de Transport devra maintenir à jour un tableau montrant les prix de ces services. Tout montant facturé à l'OSM par un Opérateur de Réseau de Transport pour un tel service sera répercuté au(x) Client(s) du Service de Transport sans aucune majoration.
- (d) Le tableau tarifaire de chaque Opérateur de Réseau pour les services de Programmation, de surveillance de réseau et de dispatching ainsi que ceux pour les services de fourniture d'énergie réactive et de contrôle de la tension à partir des sources de production doit être disponible sur le Système d'Information Simultanée à Accès Libre (SIMEOA) de l'OSM.
- (e) Chaque Opérateur de Réseau de Transport devra aussi élaborer et maintenir à jour, des tableaux tarifaires offrant (1) les Services de régulation et de réponse aux variations de la fréquence, (2) Service de gestion du déséquilibre en énergie (3) Service de réserve d'exploitation synchronisée, (4) Service de réserve d'exploitation supplémentaire.
- (f) Les Clients de Service de Transport devront payer l'OSM pour la fourniture de ces services. Les tableaux tarifaires de tous les Opérateurs de Réseau de Transport offrant un desdits services devront être disponibles sur le SIMEOA de l'OSM. Toutefois, un Client de Service de Transport qui alimente une charge se trouvant dans la Zone de Réglage d'un Opérateur de Réseau de Transport est tenu d'acquiescer ces quatre services auxiliaires, soit auprès de l'Opérateur de Réseau de Transport, soit d'un tiers ou par autoproduction.
- (g) Le Client de Service de Transport ne peut pas refuser l'offre de services auxiliaires de l'Opérateur de Réseau de Transport à moins qu'il prouve qu'il a acquis le service chez une tierce personne. Le Client de Service de Transport doit indiquer dans sa Demande la liste des services auxiliaires qu'il va acheter auprès de l'Opérateur de Réseau de Transport. L'OSM devra établir si, le Client de Service de Transport a fourni les preuves qu'il a effectivement acquis les Services Auxiliaires auprès d'une autre source.
- (h) Si l'OSM établit que le Client de Service de Transport prend des services auxiliaires qu'il n'a pas achetés auprès d'un membre de l'EEEOA ou pour le moins, il n'a pas fait des arrangements appropriés pour les services auxiliaires, alors l'OSM peut imposer une Pénalité d'exploitation égale à 200% du coût du Service Auxiliaire concerné dans la Zone de Réglage hôte (i.e. la Zone de Réglage où se trouve la charge) pour toute la durée de la période de réservation sans dépasser un mois. L'OSM devra compenser à 100% des frais du Service Auxiliaire spécifique, toute Zone de Réglage affectée ou les Opérateurs de Centrale concernés, pour la période pendant laquelle ils ont fourni le Service Auxiliaire. Les modalités d'utilisation des revenus de la Pénalité d'exploitation seront déterminées par l'ARREC.

Article 4. Système d'Information du Marché de l'Electricité Ouest Africain (SIMEOA)

- (a) Le Système d'Information du Marché de l'Electricité Ouest Africain (SIMEOA) est une plateforme de partage d'information qui permet aux participants du Marché Régional de l'électricité d'accéder librement et en temps réel aux informations du marché y compris les coûts de transport de tous les participants au marché.
- (b) Les termes et conditions concernant le Système d'Information du Marché de l'Electricité Ouest Africain (SIMEOA) doivent être conformes aux Chapitres IV et VII des Procédures du Marché.
- (c) Dans le cas où la Capacité de Transfert Disponible (ATC) telle que publiée sur le SIMEOA est insuffisante pour satisfaire une demande de Service de Transport Ferme, des études supplémentaires peuvent être requises conformément à l'Article 19 des « PAUSTE ».

Article 5. Procédures alternatives de demande de Service de Transport Réservée.

Article 6. Réciprocité

- (a) Tout Client de Service de Transport qui bénéficie de Service de Transport en vertu des présentes « PAUSTE » doit fournir à tous les Opérateurs de Réseau de Transport, un Service de Transport comparable, dans des termes et conditions similaires, qu'il est capable de fournir sur les infrastructures de transport d'énergie électrique utilisées dans le marché régional de l'électricité, qu'il détient, contrôle ou exploite, ainsi que sur les infrastructures utilisées dans le marché régional de l'électricité détenues, contrôlées ou exploitées par ses associés ou filiales.
- (b) Un Client de Service de Transport membre d'un Groupe de Transport Régional qui bénéficie de Service de Transport en vertu des présentes « PAUSTE » doit fournir aux membres de ce Groupe de Transport Régional des prestations de service comparables, dans des termes et conditions similaires, sur les infrastructures de transport d'énergie électrique utilisées dans le marché régional de l'électricité, qu'il détient, contrôle ou exploite, ainsi que sur les infrastructures utilisées dans le marché régional de l'électricité détenues, contrôlées ou exploitées par ses associés ou filiales.
- (c) Cette exigence de réciprocité ne s'applique pas seulement aux Clients de Service de Transport ayant bénéficié de Service de Transport en vertu des « PAUSTE », mais aussi à tous ceux qui ont été Parties dans une transaction qui a conduit à l'usage de Service de Transport dans le cadre des « PAUSTE » y compris les vendeurs d'énergie électrique, acheteurs et tout autre intermédiaire comme les négociants d'énergie électrique.
- (d) Cette exigence de réciprocité s'applique aussi à tout Client Eligible du Service de Transport à qui appartiennent des infrastructures de transport d'énergie électrique, qu'il contrôle ou exploite, et qui utilise un intermédiaire tel qu'un négociant d'énergie électrique pour solliciter des Services de transport dans le cadre des « PAUSTE ». Dans le cas où le Client Eligible du Service de Transport ne possède, ne contrôle ni n'exploite des infrastructures de transport d'énergie, il devra inclure dans sa Demande une déclaration indéfectible signée d'un de ses responsables dûment mandaté ou tout autre représentant affirmant que

le but de la Demande n'est pas pour venir en aide à un Client Eligible du Service de Transport qui veut éviter les obligations découlant de cette disposition.

Article 7. Facturation et Paiement

7.1. Procédure de facturation

- (a) Dans un délai raisonnable après le premier jour de chaque mois, l'OSM enjointra une facture au Client de Service de Transport pour le paiement de toutes les charges relatives aux prestations de services qu'il lui a faites le mois précédent dans le cadre des « PAUSTE ». La facture devra être payée par le Client dans les quarante-cinq (45) jours à compter de sa date de réception. Tous les paiements seront faits par virement bancaire sur le compte indiqué par l'OSM. Les factures pourront être émises à partir de données estimées dans la mesure où les données réelles ne sont pas disponibles avant le cinquième (5ème) jour ouvrable du mois suivant celui des prestations. Les ajustements reflétant la différence entre la facturation avec les données réelles et celle faite avec les données estimées seront inclus dans la prochaine facture régulière, sachant que le paiement des ajustements est dû en même temps que les montants de cette facture régulière.
- (b) Toute autre correction estimée nécessaire sera faite à la prochaine facture mensuelle régulière.
- (c) Les factures seront ajustées pour corriger toutes les erreurs de comptage que l'on peut prouver. L'ajustement de facture pour des raisons autres que (a) le remplacement des données estimées par des données réelles de prestations de service fournies, ou (b) une erreur de comptage prouvée, seront limités aux corrections et ajustements jugés appropriés pour ce type de service dans un délai d'un an après émission de la facture reflétant des données réelles de la prestation de service.
- (d) Des ajustements devront être apportés à toute facture ayant une variation de + ou - 2% par rapport à la facture de la période considérée pour un seul Client de Service de Transport ou tout groupement de client. A sa seule discrétion, l'OSM pourra procéder à des ajustements de facture pour des montants inférieurs.

7.2. Intérêt sur les impayés

Des intérêts seront appliqués sur tout montant impayé en appliquant le taux de la banque indiquée par l'OSM pour les paiements. Les intérêts sur les montants impayés seront calculés à partir de la date à laquelle la facture est échue jusqu'à la date de paiement.

7.3. Défaut du Client

- (a) Si un Client de Service de Transport pour une raison autre qu'un différend de facturation tel que décrit ci-dessous (y compris pour insuffisance de garantie de paiement), ne règle pas sa facture due à l'OSM au plus tard à la date d'échéance telle que décrite ci-dessus, et que ce non-paiement n'est pas corrigé dans les trente (30) jours après une notification de l'OSM demandant la réparation de ce manquement, on peut déclarer que le Client de Service de Transport est en défaut. En cas d'existence d'un défaut, l'OSM peut initier auprès de l'ARREC le processus de cessation de Service mais ne devra cesser le service que lorsque l'ARREC aura donné son accord à cette demande.

- (b) Dans le cas d'un différend de facturation entre l'OSM et le Client de Service de Transport l'OSM continuera ses Prestations tant que le Client de Service de Transport continue (i) de payer les autres factures qui ne font pas l'objet du litige, et (ii) accepte de verser dans un compte séquestre indépendant le montant de la facture contestée en attendant la résolution de ce litige. Si le Client de Service de Transport ne remplit pas les deux conditions de continuation du Service de Transport, alors l'OSM pourra suspendre le service après l'expiration d'un délai de soixante (60) jours spécifié dans une notification écrite préalable.
- (c) En cas de suspension de Service de Transport, l'OSM peut initier auprès de l'ARREC le processus de cessation de Service mais ne devra cesser définitivement le service que lorsque l'ARREC aura donné son accord à cette demande.

Article 8. Comptabilité pour l'application des « PAUSTE »

L'OSM et le Client de Service de Transport transcriront dans leur livres les montants suivants, tels que soulignés ci-dessous chaque fois que cela sera applicable.

8.1. Réserve.

8.2. Coûts et Revenus des Etudes

- (a) L'OSM et Chaque Opérateur de Réseau de Transport devront inscrire dans un compte séparé ou sous compte des dépenses d'exploitation de Réseau de Transport, les coûts directement imputables aux comptes des charges encourues dans l'exécution d'une Etude d'Impact sur le Réseau ou dans l'exécution d'Etude des Installations que l'OSM et/ou l'Opérateur de Réseau de Transport conduit (conduisent) ou est (sont) impliqué(s) pour voir si la construction ou la mise à niveau d'infrastructures est nécessaire pour l'usage de l'Opérateur de Réseau de Transport, incluant les ventes aux Tiers en vertu des « PAUSTE ».
- (b) L'OSM ainsi que Chaque Opérateur de Réseau de Transport inscrira dans un compte séparé ou sous compte de produits d'exploitation de Réseau de Transport, les revenus que l'OSM ou le(s) Opérateur(s) de Réseau de Transport ont reçus pour leur rôle dans l'exécution de telles Etudes d'Impact sur le Système ou Etudes d'Infrastructures.

Article 9. Droit de Dépôts Réglementaires

- (a) Rien dans le contenu des « PAUSTE » ou dans les contrats de service ne sera interprété comme affectant d'une manière ou d'une autre le droit de l'OSM ou du (des) Opérateurs de Réseau de Transport de faire d'une manière unilatérale des demandes à l'ARREC pour un changement de prix, termes et conditions, charges, classification des services, Contrats de service, règles ou de règlements.
- (b) Toutefois, l'OSM et les Opérateurs de Réseau de Transport sont limités dans leur habilitation à procéder à certains changements tels que spécifiés dans les Règles du Marché Régional ainsi que toute autre réglementation du marché régional de l'électricité.
- (c) Rien dans le contenu des « PAUSTE » ou dans un Contrat de Service ne sera interprété comme affectant d'une manière ou d'une autre le droit de toute Partie recevant un service

en vertu des « PAUSTE » à exercer ses droits contenus dans le Protocole de l'Energie de la CEDEAO, les Règles du Marché Régional et conformément aux règlements de l'ARREC.

Article 10. Force Majeure et Indemnisation

10.1. Force Majeure

- (a) Dans l'éventualité d'un Cas de Force majeure, ni l'OSM, ni le Client de Service de Transport, ni l'Opérateur de Réseau de Transport ne sera considéré en défaut au regard de ses obligations découlant des « PAUSTE » si la défaillance est causée par un Cas de Force Majeure. Toutefois une Partie dont l'exécution de ses obligations découlant des « PAUSTE » a été empêchée par un Cas de Force Majeure devra faire tous les efforts raisonnables pour satisfaire à ses obligations en vertu des «PAUSTE ».
- (b) En présence d'un Cas de Force Majeure, la partie qui se prévaut du Cas de Force Majeure informe l'OSM par écrit, dans les 15 minutes de la constatation du Cas de Force Majeure, de son impossibilité de respecter ses obligations, et l'OSM informe par la suite tous les participants du marché de l'événement dans les 30 minutes qui suivent.

10.2. Indemnisation

- (a) Le Client de Service de Transport devra à chaque fois que de besoin indemniser, défendre et garder, l'OSM et l'Opérateur de Réseau de Transport, innocents de chaque et de tous les dommages, pertes, réclamations, y compris les réclamations et actions relatives à la blessure, ou à la mort ou dommage à la propriété, exigences, procès, redressements, coûts et dépenses, frais judiciaires, honoraires d'avocat(s), et toutes les autres obligations par rapport ou à l'endroit de personnes tierces, provenant de ou résultant de l'exécution des obligations de l'OSM ou du (des) Opérateurs de Réseau de Transport conformément aux « PAUSTE » au bénéfice du Client de Service de Transport, à l'exception des cas de négligence ou de faute intentionnelle de la part de l'OSM ou du (des) Opérateurs de Réseau de Transport.
- (b) Si l'OSM commet une négligence ou une faute intentionnelle, à l'exclusion de toute négligence ou faute intentionnelle de l'Opérateur du Réseau de Transport, cela n'aura pas d'effet sur l'indemnisation de l'Opérateur(s) de Réseau selon le présent Article 10.2 et vice-versa.

Article 11. Solvabilité

- (a) Dans le but de déterminer la capacité du Client de Service de Transport à s'acquitter de ses obligations relatives au service ci-dessous, l'OSM peut mettre en œuvre des procédures raisonnables de vérification de sa crédibilité. Cet examen se fait conformément aux pratiques commerciales normales. L'OSM définira ces normes de solvabilité et les publiera sur le SIMEOA.
- (b) En plus, l'OSM peut demander au Client de Service de Transport de tenir à sa disposition une lettre de crédit inconditionnelle et irrévocable valable toute la durée du Contrat de Service de Transport comme garantie à l'exécution de ses obligations et responsabilités en vertu des « PAUSTE » ou toute forme alternative de sécurité proposée par le Client de Service de Transport conforme aux pratiques commerciales et acceptable par l'OSM et qui protège ce dernier contre le risque de non-paiement.

Article 12. Résolution des différends

- (a) Tout différend entre un Client de Service de Transport et l'OSM concernant le Service de Transport en vertu des « PAUSTE » (à l'exception des demandes de modification de prix ou autre changements aux « PAUSTE » ou à tout Contrat de service contracté selon les « PAUSTE », qui devraient être directement soumis à l'ARREC pour leur résolution) devra être confié à un représentant de l'OSM et à un représentant du Client de Service de Transport pour une solution amiable aussi rapidement que possible.
- (b) Lorsque les représentants désignés sont incapables de résoudre le différend dans un délai maximum de trente (30) jours, les Parties devront résoudre leur différend conformément aux dispositions de l'article 40 des Règles du Marché Régional.
- (c) Rien dans le présent Article ne restreint les droits d'une Partie à déposer une plainte devant l'ARREC en vertu des dispositions pertinentes des Règles du Marché Régional.







PARTIE II. SERVICE DE TRANSPORT DE POINT-À-POINT

Préambule

L'OSM offrira des Services de Transport Fermes ou non Fermes conformément aux termes et conditions pertinents des « PAUSTE ». Le Service de Transport de Point-à-Point permet de recevoir de la puissance et de l'énergie électrique en un Point de Réception spécifié (point d'injection) et de transporter cette puissance et cette énergie électrique à un Point de Livraison spécifié (point de soutirage).

Article 13. Nature du Service de Transport Ferme de Point-à-Point

13.1. Durée

La durée minimale d'un Service de Transport Ferme de Point-à-Point sera d'un jour et sa durée maximale sera mentionnée dans le Contrat de Service.

13.2. Priorité de réservation

- (a) Le Service de Transport Ferme de Point-à-Point de Long Terme sera disponible sur la base du premier venu-premier servi, dans l'ordre chronologique auquel les Clients de Service de Transport ont réservé le service, sans préjudice de l'Article 2.1 des PAUSTE relatif à l'Attribution initiale de la Capacité de Transfert Disponible (ATC).
- (b) Les Réservations de Service de Transport Ferme de Point-à-Point de court terme seront conditionnelles et fonction de la durée de la transaction demandée, de la puissance demandée pour la transaction et de l'impact relatif sur la Capacité de Transfert Disponible (ATC).
- (c) Si le Réseau de Transport devient surchargé par les souscriptions, les demandes de service à plus long termes, sur la base de la sécurité du réseau et d'une manière non discriminatoire et transparente, seront prioritaires sur les demandes de service à plus courts termes jusqu'aux dates limites suivantes : un (1) jour avant le commencement pour le service journalier, une (1) semaine avant le commencement pour le service hebdomadaire et un (1) mois avant le commencement pour le service mensuel. Ce droit de priorité n'est cependant valable que si le Service Ferme le plus long s'exerce sur les mêmes points de Réception et de Livraison que le service de plus court terme. Avant la date limite de réservation conditionnelle, si la Capacité de Transfert Disponible (ATC) est insuffisante pour satisfaire toutes les demandes de réservation, un Client de Service de Transport ayant un service de plus court terme, a en premier ressort le droit de refuser de perdre sa place, en faveur d'une réservation de service d'autres Clients de termes plus long, à condition toutefois qu'il accepte qu'on allonge le terme de sa réservation à hauteur de la réservation concurrente le plus long.
- (d) Une réservation de Service Ferme de Court Terme concurrente de plus longue durée sera acceptée si le Client de Service de Transport avec un droit de refus en premier ressort ne donne pas son accord dans les 24 heures ou plus tôt si nécessaire pour se conformer aux délais limites de Programmation fixés à l'Article 13.8 qui suivent la notification que lui a faite l'OSM de l'existence d'une réservation concurrente de Service de Transport Ferme de Point-à-Point de court terme de plus longue durée.
- (e) A l'expiration du délai de la réservation conditionnelle, le service commencera conformément aux termes de la Partie II des « PAUSTE ». Dans le cadre des « PAUSTE », un Service de Transport Ferme de Point-à-Point sera toujours prioritaire par rapport à

un Service de Transport Non-Ferme en vertu des « PAUSTE » ou un Service de Transport Non-Ferme d'un Contrat historique de droits acquis.

- (f) Tous les Services de Transport Fermes de Point-à-Point de Long Terme auront une priorité de réservation de service égale à celles des Clients Bénéficiant d'un Service Garanti. Les priorités de réservation de service Ferme des Clients existants sont indiquées à l'Article 2.2.

13.3. Utilisation du Service de Transport Ferme par les Opérateurs de Réseau de Transport en cas de Vente à Tiers

Chaque Opérateur de Réseau de Transport sera soumis aux mêmes prix, termes et conditions de la Partie II des PAUSTE » lorsqu'il effectue une Vente à Tiers en application de (i) contrats signés à ou après la Date d'Effectivité ou (ii) contrats signés avant la Date d'Effectivité pour lesquels l'ARREC exige que les tarifs des contrats de service soient dégroupés après la Date d'Effectivité.

13.4. Contrats de Service

- (a) Quand un Client Eligible de Service de Transport dépose une Demande Complète de Service de Transport Ferme de Point à Point de long terme ou de court terme, l'OSM lui remet un formulaire de contrat type de Service de Transport Ferme de Point-à-Point (APPENDICE A). Les transactions basées sur le Contrat de Service de Transport Ferme de Point-à-Point de court terme seront organisées après la fourniture des informations listées à l'Article 17.2 des « PAUSTE » et celles des informations figurant sur la feuille de confirmation contenue dans l'APPENDICE Q.
- (b) Les Contrats de Service signés contenant les informations demandées dans les « PAUSTE » seront déposés auprès de l'ARREC en application de la réglementation du marché régional de l'électricité.

13.5. Obligation du Client de Service de Transport pour les coûts des ajouts d'installations ou de nouvelle répartition de puissance

- (a) Dans les cas où l'OSM réalise que le Réseau de Transport n'est pas en mesure d'offrir un Service de Transport Ferme sans (i) dégrader ou compromettre la fiabilité du Service de Transport aux Clients Bénéficiant d'un Service Garanti et aux autres Clients de Service de Transport prenant un Service de Transport Ferme de Point-à-Point, ou (ii) contrarier la possibilité d'un Opérateur de Réseau de Transport à tenir des engagements contractuels Fermes pris antérieurement à l'égard des autres, l'Opérateur de Réseau de Transport concerné sera obligé de faire une extension ou une mise à niveau de son réseau conformément aux dispositions de l'Article 15.4 des « PAUSTE ». Le Client de Service de Transport devra être d'accord de payer à l'OSM, pour le compte de l'Opérateur du Réseau de Transport, les coûts relatifs à toute nouvelle infrastructure de transport nécessaire, rajoutée conformément aux termes de l'Article 27 des « PAUSTE ».
- (b) Au cas où une contrainte de réseau peut être levée de façon plus économique en procédant à la reprogrammation des groupes de production d'énergie électrique plutôt que par la construction d'installations de mise à niveau, les procédures en APPENDICE K s'appliqueront pourvu que le Client Eligible de Service de Transport accepte de compenser l'OSM conformément aux termes de l'Article 27 des « PAUSTE ». Tous les coûts de reprogrammation, de Mise à niveau de Réseau, des Installations dédiées du Client à répercuter sur le Client de Service de Transport de façon incrémentale en vertu des « PAUSTE », seront spécifiés dans le Contrat de Service avant le commencement des prestations.

13.6. Réduction d'un Service de Transport Ferme

- (a) Au cas où il s'avère nécessaire de réduire les charges sur le RTIE ou sur une de ses parties pour assurer la fiabilité de son exploitation ou de l'exploitation de tout autre système qui lui est directement ou indirectement relié, des restrictions seront apportées sans discrimination sur la(les) transaction(s) qui permet(tent) effectivement de supprimer la contrainte. L'OSM peut choisir d'effectuer la restriction conformément aux procédures de suppression des surcharges de transport spécifiées à l'APPENDICE R. Si plusieurs transactions doivent être restreintes, l'OSM procédera (ou fera procéder) aux Réductions nécessaires sur le Service de Transport des Clients souscrivant un Service de Transport Ferme de Point-à-Point sur une base comparable à celle qui serait appliquée aux Clients Bénéficiant d'un Service Garanti, et aux clients bénéficiant d'un Service de Transport Ferme dans le cadre des Contrats historiques de droits acquis. Toutes les Réductions seront opérées de façon non discriminatoire. Toutefois, le Service de Transport non-ferme de Point-à-Point ainsi que tout autre Service de Transport non-ferme dispensé en vertu d'un Contrat historique de droits acquis seront subordonnés au Service de Transport Ferme de Point-à-Point.
- (b) Si l'OSM constate qu'une urgence existe sur le Réseau de Transport et met en œuvre les consignes relatives aux procédures d'urgence pour restreindre les services de transport Fermes, le Client de Service de Transport devra effectuer les limitations demandées par l'OSM. Toutefois, l'OSM se réserve le droit de réduire ou de faire réduire, totalement ou en partie tout Service de Transport Ferme octroyé en vertu des « PAUSTE », si l'OSM, à sa seule discrétion, estime qu'une urgence ou d'autres conditions imprévisibles empêchent ou détériorent la fiabilité du Réseau de Transport. L'OSM informera à temps les Clients de Service de Transport concernés de toutes les restrictions programmées. Au cas où le Client de Service de Transport ne réduit pas ou n'interrompt pas le service en dépit d'une directive envoyée par l'OSM à travers un Centre de Zone de Réglage (CZR) ou un Centre de Conduite National (CCN), le Client de Service de Transport paiera toutes les charges dues, majorées de la Pénalité d'exploitation suivante (en plus des charges pour toute puissance Ferme utilisée) : 200% des coûts du Service de Transport Ferme de Point-à-Point pour toute la durée de la période réservée mais sans dépasser un mois. Cette Pénalité d'exploitation s'applique seulement sur la partie de la charge que le Client a manqué de réduire après avoir reçu la directive de Réduction. Les modalités d'utilisation des revenus de la Pénalité d'exploitation seront déterminées par l'ARREC.

13.7. Classification des Services de transport Fermes

- (a) Le Client de Service de Transport utilisant un Service de Transport Ferme de Point-à-Point peut (i) changer ses Points de Réception et Points de Livraison pour obtenir un service sur une base non-Ferme conformément aux dispositions de l'Article 22.1 des « PAUSTE » ou (ii) demander une modification des Points de Réception et des Points de Livraison sur une base ferme conformément aux dispositions de l'Article 22.2 des « PAUSTE ».
- (b) Le Client de Service de Transport peut souscrire un Service de Transport pour vendre de la puissance et de l'énergie produite à partir de plusieurs groupes de production situés sur le RTIE. Pour une telle souscription de Service de Transport, les sources sont désignées Points de Réception multiples, sauf si (i) les groupes de production se trouvent dans la même centrale de production auquel cas les groupes seraient considérés comme un seul Point de Réception, ou (ii) si les groupes de production ou les centrales de production sont dans la même Zone de réglage d'un Opérateur de Réseau de Transport auquel cas les groupes et les centrales de production seraient également considérés comme un seul Point de Réception pourvu cependant que la production dynamique programmée soit

considérée comme faisant partie de celle de la Zone de réglage où elle est physiquement localisée. Dans le cas où il y a un changement dans la propriété ou la gestion des puissances de production agrégées auparavant considérées comme un seul Point de Réception dans cette disposition, la production va être désagrégée et traitée comme une source à plusieurs Points de Réception pourvu que tous les autres termes des « PAUSTE » et du Contrat de Service soient satisfaits.

- (c) L'OSM offrira des livraisons Fermes de puissance et d'énergie du Point de Réception au Point de Livraison. Chaque Point de Réception où une puissance Ferme de transport a été réservée par le Client de Service de Transport devra être consigné dans son Contrat de Service de Transport Ferme de Point-à-Point dans le cas d'un Service à long terme avec la Puissance Réservée correspondante pour chacun des points de réception. Concernant le Service de Transport Ferme à court terme, les Points de Réception et la Puissance Réservée correspondante à chacun d'eux devront être conformes à l'accord mutuel entre les Parties. Dans le cas d'un Service à long terme, chaque Point de Livraison où une puissance Ferme de transport a été réservée par le Client de Service de Transport devra être consigné dans son contrat de Service de Transport Ferme de Point-à-Point avec la Puissance Réservée correspondant pour chacun des Points de Livraison.
- (d) Concernant le Service de Transport Ferme à court terme, les Points de Livraison et la Puissance Réservée correspondante à chacun d'eux devront être conformes à l'accord mutuel entre les Parties. La somme la plus grande entre (i) celle des puissances réservées sur les Points de Réception et (ii) celle des puissances réservées sur les Points de Livraison sera la Puissance Réservée du Client de Service de Transport. Le Client de Service de Transport sera facturé suivant sa Puissance Réservée conformément aux termes de l'ANNEXE 7. Le Client de Service de Transport ne doit pas dépasser sa puissance Ferme réservée sur aucun de ses Points de Réception et sur aucun de ses Points de Livraison sauf autrement spécifié dans l'Article 22. Dans le cas où, un Client de Service de Transport (y compris dans les cas de Vente à Tiers) dépasse sa Puissance Réservée sur un Point de Réception ou un Point de Livraison quelconque, il devra payer sur la puissance en dépassement, la Pénalité d'exploitation suivante (en plus des frais applicables pour toute la puissance Ferme réellement utilisée) : 200% du coût du Service de Transport Ferme pour la période pendant laquelle la puissance additionnelle a été utilisée. La Pénalité d'exploitation pour le dépassement dépendra de la durée de la période à laquelle la puissance additionnelle a été utilisée. L'OSM doit rembourser les Opérateurs de Réseau de Transport à hauteur de 100% du coût du Service de Transport Ferme de Point-à-Point de la période pendant laquelle ils ont fourni des services. Les modalités d'utilisation des revenus de la Pénalité d'exploitation seront déterminées par l'ARREC. Pour les quantités en dépassement de la Puissance Réservée, le Client de Service de Transport devra également payer ou compenser les pertes occasionnées telles que requises par les « PAUSTE ».

13.8. Programmation du Service de Transport Ferme de Point-à-Point

- (a) Toutes les méthodes de Programmation et les programmes soumis par les Clients de Service de Transport devront être conformes à la réglementation du marché régional de l'électricité en vigueur. Les Clients de Service de Transport soumettront tous les programmes électroniquement dans un format spécifié par l'OSM. Les programmes des Clients de Service de Transport Ferme de Point-à-Point devront être transmis à l'OSM dans les temps prévus à l'APPENDICE P.
- (b) Les programmes transmis en dehors des délais de l'APPENDICE P ne seront pris en compte que si cela reste encore faisable. Les programmes heure par heure des

puissances à livrer devront être exprimées par paquet de 1000 kW par heure. Les Clients de Service de Transport à l'intérieur d'une Zone de Réglage avec de multiples demandes de Service de Transport à un Point de Réception dont chacun se situe en dessous de 1000kW par heure, ont le droit de consolider leur demande de Service à un Point de Réception commun par paquets de 1000 kW par heure pour les besoins de Programmation et de facturation. Les changements dans le programme seront pris en compte conformément aux dispositions de l'APPENDICE P.

- (c) Cependant en cas de contingence sur le Système telle que le déclenchement d'un groupe ou d'une ligne de transport ou la Réduction de puissance et l'Interruption d'un Service de Transport les changements de programme seront effectués aussitôt que possible. L'OSM fournira à l'opérateur de système de la Partie Fournissante des programmes d'heure en heure égaux à ceux transmis par la Partie Réceptrice (sous réserve des pertes) et devra livrer la puissance et l'énergie fournies par la Partie Fournissante. Si la Partie Fournissante ou la Partie Réceptrice pour le Client de Service de Transport auraient à modifier, arrêter ou à réviser un quelconque programme, elle devra immédiatement en faire une notification à l'OSM, et ce dernier aura alors le droit d'ajuster en conséquence le programme de puissance et d'énergie à recevoir et à livrer.

Article 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 disponible pour une durée allant d'un (1) jour à un (1) mois. Toutefois, un Client souscrivant un Service de Transport Non-Ferme de Point-à-Point aura le droit de procéder à une réservation séquentielle de plusieurs périodes de service successifs (telle qu'une séquence de périodes de service mensuel sans avoir besoin d'attendre la fin de la première période avant de solliciter une autre période mensuelle) de manière à ce que la durée totale de validité du service réservé dépasse un mois à condition de respecter les exigences de l'Article 18.3.

14.2. Priorité de Réservation

- (a) Le Service de Transport Non-Ferme de Point-à-Point n'est disponible qu'à partir de la capacité de transfert encore disponible après avoir fourni un service fiable aux Clients Bénéficiant d'un Service Garanti, aux autres Clients de Service de Transport ayant souscrit un Service de Transport Ferme à long terme ou à court terme et aux Clients régis par d'autres contrats et procédures de transport ayant souscrit un Service de Transport Ferme de Point-à-Point chez l'Opérateur du Réseau de Transport.
- (b) Une priorité plus grande sera accordée aux réservations de service de durée de service plus longue et de plus grande capacité demandée, impliquant les mêmes Points de Réception et de Livraison. Dans le cas où le Réseau de Transport est sous contrainte, la priorité des demandes concurrentes de durée et de capacité demandée égales impliquant les mêmes Points de Réception et de Livraison, sera accordée sur la base du prix le plus élevé offert par le Client de Service de Transport pour le Service de Transport; à condition, toutefois, que cette disposition d'attribution de priorité basée sur le prix le plus élevé offert, n'affecte pas la priorité des contrats de transport non régis par les présentes «PAUSTE ». Les Clients de Service de Transport qui ont déjà réservé un service de plus court terme ont le droit de premier refus pour s'aligner sur la demande à long terme pour éviter de perdre leur priorité. Une demande concurrente de Service de Transport Non-Ferme de Point-à-Point de plus long terme sera acceptée si le Client de Service de Transport ayant le droit de premier refus n'est pas d'accord pour s'aligner sur le terme de la demande

concurrente: (i) immédiatement pour le Service de Transport Non-Ferme de Point-à-Point un horaire après notification par l'OSM; et (ii) dans les 24 heures (ou plus tôt si nécessaire pour respecter les délais de planification prévues à l'article 14.6) dans le cas de Service de Transport Non-Ferme de Point-à-Point autres que les transactions horaires après notification par l'OSM.

- (c) Le Service de Transport Non-Ferme de Point-à-Point à effectuer sur un Point de Réception et Point de Livraison secondaires aura la deuxième priorité de réservation la plus faible en vertu des «PAUSTE», et le Service de Transport Non-Ferme de Point-à-Point, utilisé pour le Service du Marché-Prochaine-Heure aura la priorité de réservation la plus basse en vertu des «PAUSTE».

14.3. Utilisation du Service de Transport Non-Ferme par l'Opérateur de Réseau de Transport en cas de Vente à Tiers

Chaque Opérateur de Réseau de Transport sera soumis aux tarifs, modalités et conditions de la Partie II des «PAUSTE» lors de l'exécution d'une Vente à Tiers sur la base de (i) contrats signés à compter de/ou après la Date d'Effectivité ou (ii) sur la base de contrats signés avant la Date d'Effectivité et pour lesquels l'ARREC requiert un dégroupage du prix après la Date d'Effectivité.

14.4. Contrats de Service

L'OSM doit remettre un Contrat standard de Service de Transport Non-Ferme de Point-à-Point (APPENDICE B) au Client Eligible du Service de Transport quand il dépose pour la première fois une Demande Complète de Service Non-Ferme de Point-à-Point en vertu des « PAUSTE ». Les transactions en vertu de ce Contrat de Service de Transport Non-Ferme de Point-à-Point doivent être organisées en fournissant les informations sur la page de confirmation qui est contenue dans l'APPENDICE Q. Les Contrats de service signés contenant les informations requises en vertu des « PAUSTE » doivent être déposés auprès de l'ARREC dans le respect des règlements régionaux applicables.

14.5. Classification du Service de Transport non Ferme de point à point

- (a) Le Service de Transport Non-Ferme de Point-à-Point doit être offert selon les termes et conditions figurant dans la Partie II des « PAUSTE ». L'OSM et les Opérateurs de Réseau de Transport n'assument aucune obligation en vertu des « PAUSTE » pour planifier le Réseau de Transport afin de disposer d'une puissance suffisante pour un Service de Transport Non-Ferme Point-à-Point. Les parties qui demandent le Service de Transport Non-Ferme de Point-à-Point pour la transmission de puissance garantie le font en étant pleinement conscientes que ce service est conditionné par la disponibilité de puissance de transit et est susceptible de faire l'objet de Réduction ou d'Interruption dans les conditions des « PAUSTE ».
- (b) Dans le cas où un Client de Service de Transport (y compris les Ventes à Tiers par un Opérateur de Réseau de Transport) excède sa réservation de puissance pour un Service de Transport Non-Ferme, le Client de Service de Transport aura à payer la Pénalité d'exploitation suivante (en plus des frais pour l'ensemble de la puissance pour un Service Non-Ferme utilisée) : 200% des frais de Service de Transport Non-Ferme de Point-à-Point pendant toute la durée de la période réservée sans dépasser un mois pour la puissance en sus de la puissance qui avait été réservée. L'OSM doit indemniser les Opérateurs de Réseau de Transport pour 100% du prix du Service de Transport Non-Ferme de Point-à-Point, pour la période pendant laquelle ils ont fourni le service. Les modalités d'utilisation des revenus de la Pénalité d'exploitation seront déterminées par l'ARREC. Pour la

puissance en dépassement de la réservation de puissance non ferme, le Client de Service de Transport doit payer ou compenser pour les pertes tel que requis par les présentes « PAUSTE ». Le Service de Transport Non-Ferme de Point-à-Point doit comprendre le transport de l'énergie sur une base horaire et le transport de la puissance et de l'énergie programmée à court terme sur une base quotidienne, hebdomadaire ou mensuelle, mais ne doit pas dépasser un mois de réservation pour toute Demande faite en vertu de l'ANNEXE 8.

14.6. Programmation du Service de Transport Non-Ferme de Point-à-Point

- (a) Toutes les pratiques de Programmation et les programmes présentés par les Clients de Service de Transport seront conformes aux critères applicables de l'EEEOA. Les Clients du Service de Transport doivent soumettre tous les programmes sous forme électronique selon un format défini par l'OSM. Les Programmes pour le Service de Transport Non-Ferme de Point-à-Point, autre que celui du Service du Marché-Prochaine-Heure, doivent être soumises à l'OSM en respectant les temps de l'APPENDICE P.
- (b) Les Programmes soumis après le délai applicable prévu à l'APPENDICE P ne seront pris en compte que si c'est possible. Les programmes pour le Service de Transport Non-Ferme de Point-à-Point pour le service « Marché de la prochaine Heure » doivent être soumis à l'OSM au plus tard 20 minutes et au plus tôt 60 minutes avant le début de l'heure suivante. Les Programmes soumis à moins de 20 minutes avant le début de la prochaine heure d'horloge seront pris en compte si possible. Les programmes d'heure en heure d'énergie qui doivent être livrés doivent être indiqués par incréments de 1 000 kW par heure. Les Clients de Service de Transport au sein de la Zone de Réglage d'un Opérateur de Réseau de Transport avec de multiples demandes de Service de Transport à un Point de Réception, dont chacune est inférieure à 1000 kW par heure, peuvent regrouper leurs programmes à un Point de Réception commun en lots de 1 000 kW par heure.
- (c) Les changements de programmation seront pris en compte en conformité avec l'APPENDICE P. L'OSM fournira à l'opérateur de système de la Partie Fournissante un programme d'heure en heure équivalent à celui fournis par la Partie Réceptrice (sauf s'il le réduit des pertes d'énergie) et doit transporter la puissance et l'énergie fournies par la Partie Fournissante. Si le Client de Service de Transport, la Partie Fournissante ou la Partie Réceptrice, révisé ou met fin à tout programme, ladite Partie doit en aviser immédiatement l'OSM et celui-ci a alors le 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

- (a) L'OSM peut effectuer une Réduction (ou faire effectuer une Réduction), en totalité ou en partie, du Service de Transport Non-Ferme de Point-à-Point fourni en vertu des « PAUSTE » pour des raisons de fiabilité lorsqu'une urgence ou une autre situation imprévue menace de compromettre ou de détériorer la fiabilité du Réseau de Transport ou les systèmes directement ou indirectement interconnectés avec le RTIE. L'OSM peut choisir de mettre en œuvre ces Réductions conformément aux procédures d'intervention en cas de surcharge indiquées dans l'APPENDICE R. L'OSM se réserve le droit d'interrompre (ou de faire interrompre), en totalité ou en partie, le Service de Transport Non-Ferme de Point-à-Point fourni en vertu des « PAUSTE » pour des raisons économiques afin de satisfaire :
 - (i) une demande de Service de Transport Ferme en vertu des présentes « PAUSTE » ou pour le Service de Transport Ferme fourni par un Opérateur de Réseau de Transport en vertu d'un Contrat historique de droits acquis,

- (ii) une demande de Service de Transport Non-Ferme de Point-à-Point, du même Point de Réception au même Point de Livraison, de plus longue durée en vertu des présentes « PAUSTE » ou pour un Service de Transport Non-Ferme de plus longue durée fourni par un Opérateur de Réseau de Transport en vertu d'un Contrat historique de droits acquis ;
 - (iii) une demande de Service de Transport Non-Ferme de Point-à-Point, du même Point de Réception au même Point de Livraison, d'une durée égale mais avec un prix plus élevé en vertu des présentes « PAUSTE » ou pour un Service de Transport Non-Ferme d'une durée égale, du même Point de Réception au même Point de Livraison, avec un prix plus élevé fourni par un Opérateur de Réseau de Transport en vertu d'un Contrat historique de droits acquis.
- (b) Le Service de Transport de Point-à-Point pour le service « Marché de la prochaine Heure » aura toujours la priorité la plus basse. L'OSM pourra également interrompre ou réduire le service au Client de Service de Transport dans le cas où les livraisons pour le transport sont annulées ou réduites au Point (s) de Réception.
- (c) Le cas échéant, les Réductions ou Interruptions seront faites sur une base non discriminatoire sur la ou les transaction (s) qui soulage(nt) efficacement la contrainte; Toutefois, le Service de Transport Non-Ferme de Point-à-Point sera moins prioritaire par rapport au Service de Transport Ferme en vertu des présentes « PAUSTE » et au Service de Transport Ferme fourni par un Opérateur de Réseau de Transport en vertu des Contrats historiques de droits acquis. Si plusieurs transactions doivent être réduites ou interrompues, dans la mesure du possible et en conformité avec les Bonnes Pratiques d'une société d'électricité, les Réductions ou Interruptions seront faites d'abord sur le service du « Marché de la Prochaine Heure » et ensuite sur les transactions restantes en commençant par les transactions de plus courtes durées (par exemple, les transactions horaires non fermes seront réduites ou interrompues avant les transactions journalières non fermes et les transactions journalières non fermes seront réduites ou interrompues avant les transactions hebdomadaires non fermes). Le Service de Transport Non-Ferme de Point-à-Point, de Point (s) de Réception secondaire à Point (s) de Livraison secondaire (s) aura une priorité plus élevée que les services du « Marché de la prochaine Heure », mais il aura une priorité plus faible que les autres services non fermes de transport de point à point en vertu des « PAUSTE ». L'OSM donnera un préavis de Réduction ou d'Interruption lorsqu'un tel préavis peut être donné conformément aux Bonnes Pratiques d'une société d'électricité.
- (d) Dans le cas où le Client de Service de Transport omet d'interrompre ou de réduire le service en réponse à une directive donnée par l'OSM, le Client de Service de Transport doit payer tous les frais applicables et la Pénalité d'exploitation suivante (en plus des frais pour l'ensemble de la puissance non Ferme utilisé): 200% des frais de Service de Transport Non-Ferme de Point-à-Point pendant toute la durée de la période réservée sans dépasser un mois pour la quantité de puissance en sus de la Puissance Réservée. Cette mesure s'applique uniquement à la partie du service que le Client de Service de Transport omet de réduire en réponse à une directive de Réduction. Les modalités d'utilisation des revenus de la Pénalité d'exploitation seront déterminées par l'ARREC.

Article 15. Disponibilité de service

15.1. Conditions générales

L'OSM fournira un Service de Transport Ferme et Non-Ferme de Point à Point, sur ou à travers le RTIE à tout Client de Service de Transport qui aura satisfait les exigences de l'Article 16.

15.2. Détermination de la Capacité de Transfert Disponible (ATC)

Une description de la méthodologie spécifique suivie par l'OSM pour évaluer la Capacité de Transfert Disponible (ATC), affichée sur le SIMEOA de l'OSM, est contenu dans l'APPENDICE C des « PAUSTE ». Dans le cas où la capacité de transfert n'est pas suffisante pour satisfaire une demande de service, l'OSM répond en proposant d'exécuter ou de faire effectuer une Etude d'Impact sur le Réseau.

15.3. Fourniture de service en l'absence d'un Contrat de Service signé

Si l'OSM et le Client de Service de Transport qui demande un Service de Transport Ferme ou Non-Ferme de Point-à-Point ne peuvent pas être d'accord sur tous les termes et conditions du Contrat de Service de Transport de point à point, l'OSM doit déposer auprès de l'ARREC, dans les trente (30) jours après la date à laquelle le Client de Service de Transport a fourni une notification écrite demandant à l'OSM à déposer, un Contrat de Service de Transport Point-à-point non signé contenant les termes et conditions requis par l'OSM. L'OSM doit commencer ses Prestations de Service de Transport à condition que le Client de Service de Transport accepte (i) de compenser l'OSM au prix que l'ARREC aura estimé en fin de compte être juste et raisonnable, et (ii) de se conformer aux termes et conditions des « PAUSTE » y compris la fourniture des dépôts de garanties appropriés conformément aux termes de l'Article 17.3.

15.4. Obligation de fournir un Service de Transport qui nécessite une extension ou une modification du Réseau de Transport

- (a) Si l'OSM établit qu'il ne peut pas satisfaire une Demande Complète de Service de Transport Ferme de Point-à-Point à cause d'une insuffisance de capacité sur le Réseau de Transport, l'OSM et l'Opérateur de Réseau concerné agiront avec diligence pour étendre ou modifier le Réseau de Transport afin de fournir le Service de Transport Ferme demandé, à condition que le Client de Service de Transport s'engage à indemniser l'OSM de ces frais, conformément aux termes de l'Article 27. L'OSM et l'Opérateur de Réseau de Transport concerné se conformeront aux Bonnes Pratiques d'une société d'électricité dans la détermination de la nécessité de nouvelles installations et dans la conception et la construction desdites installations.
- (b) L'obligation ne s'applique qu'aux installations que l'Opérateur de Réseau de Transport affecté a le droit d'étendre ou de modifier.

15.5. Report de la prestation du service

L'OSM peut reporter la Prestation de Service de Transport Ferme de Point-à-Point jusqu'à ce que la construction de nouvelles installations ou d'améliorations nécessaires soit terminée lorsqu'il est établi que la prestation du service demandé aurait, sans ces nouvelles installations ou ces améliorations, compromis ou détérioré la fiabilité de tous les services de transport fermes existants.

15.6. Autres Conditions de Service de Transport

Les Clients éligibles de Service de Transport qui reçoivent des services de transport sur la base de Contrat historique de droits acquis peuvent continuer à bénéficier du Service de Transport en vertu de ces contrats jusqu'à ce que les contrats soient modifiés pour être conformes à la réglementation régionale.

15.7. Pertes de puissance active

Les pertes de puissance active sont associées à tous les services de transport. Les pertes de puissance active applicables sont celles qui sont spécifiées conformément aux dispositions contenues dans l'APPENDICE M. Comme indiqué dans les ANNEXES 7 et 8, le Client de Service de Transport doit payer ou compenser les pertes occasionnées conformément à l'APPENDICE M.

Article 16. Responsabilités du Client de Service de Transport

16.1. Conditions requises des Clients de Service de Transport

Le Service de Transport de Point-à-Point en vertu des présentes « PAUSTE » doit être fourni uniquement si les conditions suivantes sont remplies par le Client de Service de Transport:

- (a) Le Client de Service de Transport a déposé une Demande Complète de service;
- (b) Le Client de Service de Transport satisfait aux critères de solvabilité énoncés à l'Article 11;
- (c) Le Client de Service de Transport a des accords en place pour tout autre service nécessaire pour effectuer la livraison de la source de production au RTIE avant le commencement du service défini dans la Partie II des « PAUSTE ».
- (d) Le Client de Service de Transport accepte de payer pour toutes installations construites et imputables à lui conformément à la Partie II des « PAUSTE », qu'il utilise ce service pour toute la durée de sa réservation ou non; et
- (e) Le Client de Service de Transport a signé un Contrat de Service de point à point ou a accepté de recevoir des services en vertu de l'Article 15.3.

16.2. Responsabilité du Client de Service de Transport sur les contrats avec un tiers

Les arrangements préalables à la programmation qui peuvent être exigés par d'autres systèmes électriques sont à la charge du Client demandant le Service de Transport. Le Client de Service de Transport doit fournir, sauf dérogation accordée par l'OSM, la notification à l'OSM identifiant lesdits systèmes et les autorisant à programmer la puissance et l'énergie devant être transmises par l'OSM en vertu de la Partie II des « PAUSTE » pour le compte de la Partie Réceptrice au Point de livraison ou la Partie Fournissante au Point de Réception. Toutefois, l'OSM fera des efforts raisonnables pour aider le Client de Service de Transport à prendre de tels arrangements, y compris, sans s'y limiter, fournir les informations ou données nécessaires à l'autre réseau électrique conformément aux Bonnes Pratiques d'une société d'électricité.

Article 17. Procédures pour un Contrat de Service de Transport Ferme de Point-à-Point

17.1. Demande

Une demande de Service de Transport Ferme de Point-à-Point pour des périodes d'un an ou plus doit contenir une demande écrite à l'OSM, à son adresse indiquée sur le SIMEOA, au moins soixante (60) jours à l'avance du mois calendaire au cours duquel le service doit commencer. L'OSM examinera les demandes à ce service Ferme faites avec un préavis plus court lorsque cela est possible. Les demandes de service Ferme pour des périodes de moins d'un an sont assujetties à des procédures accélérées qui doivent être négociées entre les Parties dans les limites de délais prévus à l'Article 17.5. Toutes les demandes de service Ferme de transport de point à point doivent être soumises en fournissant les renseignements énumérés à l'Article 17.2 sur le SIMEOA de l'OSM.

17.2. Demande Complète

(a) Une Demande Complète doit fournir tous les renseignements dont notamment les suivants :

- (i) L'identité, l'adresse, le numéro de téléphone, le numéro de télécopieur et l'e-mail de l'entité qui demande le service;
- (ii) Une déclaration indiquant que l'entité qui demande le service est ou sera au début du service, un Client Eligible du Service de Transport en vertu des « PAUSTE »;
- (iii) L'emplacement du ou des Point (s) de Réception et du ou des Point (s) de Livraison et les identités des Parties Fournissantes et des Parties Réceptrices;
- (iv) L'emplacement de(s) l'installation(s) de production fournissant la puissance et l'énergie et l'emplacement de la charge alimentée en dernier ressort par la puissance et l'énergie transmise. L'OSM traitera ces informations comme confidentielles, sauf dans les cas où la divulgation de ces informations est exigée par les présentes « PAUSTE », par un ordre réglementaire ou judiciaire, par la loi ou par les règlements, à des fins relatives à la fiabilité conformément aux Bonnes Pratiques d'une société d'électricité ou en vertu d'accords de partage d'information au sein d'un GTR (Groupe de Transport Régional). L'OSM traitera cette information conformément aux normes de conduite relatives à la confidentialité énoncées dans les Règles du Marché Régional.
- (v) une description des caractéristiques de l'offre de puissance et d'énergie à livrer;
- (vi) une estimation de la puissance et de l'énergie susceptible d'être délivrée à la partie Réceptrice;
- (vii) la Date de Commencement du Service et la durée du Service de Transport requis; et
- (viii) la puissance de transit requise pour chaque Point de Réception et chaque Point de Livraison sur le RTIE; les clients peuvent regrouper leurs demandes de service afin de satisfaire à l'exigence de puissance de transit minimale.

(b) L'OSM traitera cette information conformément aux normes de conduite relatives à la confidentialité énoncées dans les Règles du Marché Régional.

17.3. Dépôt de Garantie

- (a) Une Demande Complète de Service de Transport Ferme de Point-à-Point doit comprendre également une caution de garantie de paiement correspondant soit à deux (2) mois de frais pour la Puissance Réservée ou le montant total de la Puissance Réservée pour les demandes de service de moins d'un (1) mois.
- (b) Si la Demande est rejetée par l'OSM parce qu'il ne remplit pas les conditions de service énoncées dans les « PAUSTE », ou dans le cas des demandes de service provenant de soumissionnaires non retenus dans un appel d'offres (AO), la caution doit être retournée avec intérêt, mais diminuée des frais raisonnables engagés par l'OSM dans le cadre de l'examen de la Demande du soumissionnaire perdant. La caution sera aussi retournée avec intérêt, moins les frais raisonnables engagés par l'OSM, si l'OSM et l'Opérateur de Réseau de Transport sont incapables de terminer les nouvelles installations nécessaires pour fournir le service.
- (c) Si une Demande est retirée ou le Client Eligible du Service de Transport décide de ne pas conclure un contrat pour le Service de Transport Ferme de Point-à-Point, la caution sera remboursée en totalité, sans intérêt, moins les frais raisonnables engagés par l'OSM dans la mesure où ces coûts n'ont pas encore été récupérés par l'OSM auprès du Client Eligible du Service de Transport. L'OSM fournira au Client Eligible du Service de Transport, une comptabilité complète de tous les frais déduits de la caution remboursée, et le Client Eligible peut contester, s'il n'est pas d'accord sur les frais déduits.
- (d) Les Dépôts de garantie liés à la construction de nouvelles installations sont soumis aux dispositions de l'Article 19. Si un Contrat de Service pour le Service de Transport Ferme de Point-à-Point est signé, le dépôt de garantie avec intérêt, sera retourné au Client de Service de Transport à l'expiration ou à la résiliation du contrat de Service de Transport Ferme de Point-à-Point. Les intérêts applicables sont calculés conformément au taux de la banque indiquée par l'OSM pour les paiements et doivent être calculés à partir du jour où le chèque de dépôt de garantie est crédité sur le compte de l'OSM.

17.4. Notification de Demande non complète

Si une Demande échoue car ne répondant pas aux exigences des « PAUSTE », l'OSM doit aviser l'entité qui demande le service, des raisons de cet échec dans la période de temps applicable fixée pour répondre aux Demandes dans l'APPENDICE P. L'OSM tentera de corriger les défauts mineurs de la Demande par des communications informelles avec le Client éligible du Service de Transport. Si ces efforts n'aboutissent pas, l'OSM retournera la Demande, avec le dépôt de garantie et ses intérêts. Dès réception d'une Demande nouvelle ou révisée qui soit entièrement conforme aux exigences de la Partie II des « PAUSTE », le Client Eligible se verra attribuer une nouvelle priorité conforme à la date de la nouvelle Demande ou de la Demande révisée.

17.5. Réponse à une Demande Complète

Suite à la réception d'une Demande Complète de Service de Transport Ferme de Point-à-Point, l'OSM doit faire un calcul de la Capacité de Transfert Disponible (ATC) comme l'exige l'Article 15.2. L'OSM doit, après la date de réception de la Demande Complète, informer le Client Eligible dans les délais applicables fixés à l'APPENDICE P, soit (i) qu'il sera en mesure de fournir le service sans effectuer une Etude d'Impact sur le Réseau (ii) ou que de telles études sont nécessaires pour évaluer l'impact de la Demande, conformément à l'Article 19.1. Les réponses de l'OSM doivent être faites dès que possible à toutes les Demandes complètes (y compris les Demandes présentées par les propres services commerciaux des Opérateurs

de Réseau de Transport) et la planification de ces réponses doivent être faite sur une base non discriminatoire.

17.6. Signature du Contrat de Service

Chaque fois qu'après réception d'une Demande Complète, l'OSM établit qu'une Etude d'Impact sur le réseau n'est pas nécessaire et que le service peut être fourni, il doit aviser le Client Eligible du Service de Transport dans les délais applicables requis pour déterminer la puissance de transit disponible, comme indiqué à l'APPENDICE P. Lorsqu'une Etude d'Impact sur le Réseau est nécessaire, les dispositions de l'Article 19 régiront la signature d'un Contrat de Service ou la confirmation d'une Demande Complète, selon le cas. Le manquement d'un Client Eligible du Service de Transport à signer et à renvoyer le Contrat de service ou à demander le dépôt d'un Contrat de service non signé, conformément à l'Article 15.3, ou de confirmer une Demande Complète (sous réserve de la réalisation de l'Etude d'Impact sur le Réseau), selon le cas, dans le délai imparti indiqué à l'APPENDICE P, seront considérés comme un retrait et une résiliation de la Demande et tout dépôt de garantie soumis sera remboursé sans intérêt. Rien dans la présente ne limite le droit d'un Client Eligible du Service de Transport de déposer une autre Demande après ce retrait et cette résiliation.

17.7. Report du commencement du service

Le Client de Service de Transport peut obtenir jusqu'à cinq (5) extensions d'un (1) an pour le commencement du service. Le Client de Service de Transport peut reporter le service en payant une cotisation annuelle non remboursable de réservation égale à la charge d'un mois pour le Service de Transport Ferme pour chaque année ou fraction de celle-ci. Pour les reports d'un (1) an ou plus, le Client de Service de Transport doit demander la prolongation au plus tard quatre-vingt-dix (90) jours avant la date du début du service. Pour les reports de moins d'un (1) an, le Client de Service de Transport doit demander la prolongation au plus tard soixante (60) jours avant la date du début du service. Si pendant une prolongation pour le commencement du service un autre Client Eligible du Service de Transport soumet une Demande Complète de Service de Transport Ferme, et cette demande ne peut être satisfaite que par la libération de tout ou partie de la Puissance Réservée au Client de Service de Transport, la Puissance Réservée initiale sera libérée, à moins que la condition suivante soit satisfaite. Dans les trente (30) jours, le Client de Service de Transport initial convient de payer le prix du Service de Transport Ferme de Point-à-Point pour sa Puissance Réservée correspondant à la nouvelle date du début du service. Dans le cas où le Client de Service de Transport décide de libérer la Puissance Réservée, les frais de réservation ou une partie de ceux-ci payés auparavant seront perdus.

17.8. Délais des demandes et des réponses concernant la réservation pour un Service de Transport Ferme de Point-à-Point

L'APPENDICE P contient le répertoire des délais applicables au moment où les demandes, l'évaluation des demandes, et les réponses de l'OSM doivent être faites.

Article 18. Procédures pour un Contrat de Service de Transport Non-Ferme de Point-à-Point

18.1. Demande

Les Clients Eligibles du Service de Transport qui cherchent un Service de Transport Non-Ferme de Point-à-point doivent présenter une Demande Complète à l'OSM. Les Demandes

doivent être soumises en introduisant les renseignements énumérés ci-dessous dans le SIMEOA de l'OSM.

18.2. Demande Complète

- (a) Une Demande Complète doit fournir tous les renseignements dont notamment les suivants:
- (i) L'identité, l'adresse, le numéro de téléphone, le numéro de télécopieur et l'e-mail de l'entité qui demande le service;
 - (ii) Une déclaration indiquant que l'entité qui demande le service est ou sera au début du service, un Client Eligible du Service de Transport en vertu des « PAUSTE»;
 - (iii) Le ou les Point (s) de Réception et le ou les Point (s) de Livraison;
 - (iv) Le niveau maximal de la puissance requise à chaque Point de Réception et à chaque Point de livraison; et
 - (v) Les dates et heures proposées pour commencer et pour mettre fin au Service de Transport.
- (b) En plus des informations indiquées ci-dessus, en cas de besoin pour évaluer les conditions du réseau, l'OSM peut également demander au Client de Service de Transport de fournir les éléments suivants:
- (vi) la localisation électrique de la source initiale de l'électricité devant être transportée conformément à la demande du Client de Service de Transport et
 - (vii) la localisation électrique de la charge alimentée.
- (c) L'OSM traitera les informations des points (vi) et (vii) de façon confidentielle à la demande du Client de Service de Transport sauf dans les cas où la divulgation de ces informations est exigée par les « PAUSTE», par un ordre réglementaire ou judiciaire, par la loi ou les règlements, à des fins de fiabilité conformément aux Bonnes Pratiques d'une société d'électricité, ou en vertu d'accords de partage de l'information de transport. L'OSM traitera cette information conformément aux normes de conduite relatives à la confidentialité énoncées dans les Règles du Marché Régional.

18.3. Délais des demandes et des réponses concernant la réservation pour un Service de Transport Non-Ferme de Point-à-Point

L'APPENDICE P donne les délais applicables concernant le moment où les Demandes, l'évaluation des demandes, et les réponses de l'OSM et du Client de Service de Transport doivent être faites.

18.4. Détermination de la Capacité de Transfert Disponible (ATC)

Après réception d'un programme proposé, l'OSM devra déterminer sur une base non discriminatoire la Capacité de Transfert Disponible (ATC) conformément à l'Article 15.2. Une telle détermination doit être faite en conformité avec les délais applicables énoncés dans l'APPENDICE P.

Article 19. Procédures des études supplémentaires pour une Demande de Service de Transport Ferme de Point-à-Point

19.1. Notification de la nécessité d'une Etude d'Impact sur le Réseau

Après avoir reçu une demande de service, l'OSM doit établir sur une base non discriminatoire si une Etude d'Impact sur le Réseau est nécessaire ou pas. Une description de la méthodologie pour mener une Etude d'Impact sur le Réseau est fournie à l'APPENDICE D. Si l'OSM établit qu'une Etude d'Impact sur le Réseau est nécessaire pour accepter le service demandé, il doit en informer le Client Eligible du Service de Transport dans le délai applicable fixé pour déterminer la puissance disponible indiqué à l'APPENDICE P. Dans ce cas, l'OSM, en collaboration avec le(s) Opérateur(s) de Réseau de Transport, doit, dans les trente (30) jours suivant la réception d'une Demande Complète, proposer un contrat d'Etude d'Impact sur le Réseau dans lequel le Client Eligible du Service de Transport s'engage à rembourser à l'OSM et le(s) Opérateur(s) de Réseau de Transport les frais encourus pour effectuer l'Etude d'Impact sur le Réseau requise y compris les coûts des Opérateurs de Réseau de Transport le cas échéant. Pour qu'une demande de service soit maintenue comme étant une Demande Complète, le Client Eligible du Service de Transport doit signer le contrat pour l'Etude d'Impact sur le Réseau et le retourner à l'OSM dans les quinze (15) jours. Si le Client Eligible du Service de Transport décide de ne pas signer le contrat pour l'Etude d'Impact sur le Réseau, sa Demande sera réputée retirée et son dépôt de garantie, conformément à l'Article 17.3, doit être retourné sans intérêt.

19.2. Contrat pour l'Etude d'Impact sur le Réseau et Remboursement des coûts

- (a) Le contrat pour l'Etude d'Impact sur le Réseau devra spécifier clairement l'estimation de l'OSM pour le coût réel et le délai pour l'achèvement de l'Etude d'Impact sur le Réseau. Le prix ne doit pas excéder le coût réel de l'étude. Dans l'exécution de l'Etude d'Impact sur le Réseau, l'OSM s'appuie, dans la mesure du possible, sur des études de réseaux existants. Le Client Eligible du Service de Transport ne se verra pas imputer des frais pour ces études existantes; Toutefois, le Client Eligible du Service de Transport sera responsable des frais liés à toute modification apportée aux études de réseaux existantes qui sont raisonnablement nécessaires pour évaluer l'impact de la demande du Client Eligible du Service de Transport pour le service sur le RTIE.
- (b) Si, en réponse à plusieurs Clients Eligibles du Service de Transport qui demandent un service par rapport à un même appel à la concurrence, une seule Etude d'Impact sur le Réseau suffit à l'OSM pour accepter les demandes de service, les coûts de cette étude seront répartis au prorata entre les Clients Eligibles du Service de Transport sur la base de la puissance et l'énergie.
- (c) Chaque Opérateur de Réseau de Transport paiera à l'OSM les coûts des Études d'Impact sur le Réseau que l'OSM exécute pour son compte sur la demande d'un Agent Préposé de l'Opérateur de Réseau de Transport. Il en est de même pour tout autre Client Eligible du Service de Transport.

19.3. Procédures de l'Etude d'Impact sur le Réseau

Dès la réception d'un contrat pour l'Etude d'Impact sur le Réseau signé, l'OSM, en coordination avec l'Opérateur de Réseau de Transport concerné, usera de la diligence raisonnable pour réaliser l'Etude d'Impact sur le Réseau requise dans un délai de soixante (60) jours. L'Etude d'Impact sur le Réseau doit identifier toutes les contraintes du système et les options de reprogrammation, les Installations de Raccordement supplémentaires ou les Mises à niveau de Réseau nécessaires pour fournir le service demandé. Dans le cas où l'OSM est incapable

de terminer l'Etude d'Impact sur le Réseau requise dans les délais ci-dessus, l'OSM doit en aviser le Client Eligible du Service de Transport et donner une estimation de date d'achèvement de l'étude ainsi qu'une explication des raisons pour lesquelles un délai supplémentaire est indispensable pour finir les études nécessaires. Une copie de l'Etude d'Impact sur le Réseau terminée et des documents de travail y afférents doivent être mises à la disposition du Client Eligible du Service de Transport. L'OSM va utiliser la même diligence pour exécuter l'Etude d'Impact sur le Réseau pour un Client éligible que celle qui serait faite pour exécuter des études pour un Opérateur de Réseau de Transport. L'OSM doit notifier au Client Eligible du Service de Transport, immédiatement après l'achèvement de l'Etude d'Impact sur le Réseau et lui dire si le système de transport sera adéquat pour satisfaire tout ou partie d'une demande de service et qu'aucun investissement ne sera engagé pour de nouvelles installations ou autres améliorations. Dans de telles circonstances, pour qu'une demande soit maintenue comme étant une Demande Complète, le Client Eligible du Service de Transport doit signer un Contrat de Service ou demander le dépôt d'un contrat de service non signé, conformément à l'Article 15.3, ou confirmer une demande acceptée pour le service, selon le cas, dans les 15 jours suivant l'achèvement de l'Etude d'Impact sur le Réseau, sinon la Demande sera réputée résiliée et retirée.

19.4. Procédures pour les Études des Installations

- (a) Si une Etude d'Impact sur le Réseau indique que des ajouts ou Mises à niveau du Réseau de Transport sont nécessaires pour satisfaire la demande de service d'un Client Eligible du Service de Transport, l'OSM, dans les trente (30) jours suivant la fin de l'Etude d'Impact sur le Réseau, doit remettre au Client Eligible du Service de Transport un contrat d'Etude des Installations en vertu de laquelle le Client Eligible du Service de Transport s'engage à rembourser l'OSM et tout Opérateur de Réseau de Transport concerné, les dépenses supportées pour réaliser l'Etude des Installations nécessaires. Pour qu'une demande de service soit une Demande Complète, le Client Eligible du Service de Transport doit signer le contrat d'Etude des Installations et le retourner à l'OSM dans les quinze (15) jours. Si le Client Eligible du Service de Transport décide de ne pas signer le contrat d'Etude des Installations, sa Demande sera réputée retirée et, conformément à l'Article 17.3, sa caution de garantie doit lui être retournée sans intérêt. Dès la réception d'un contrat d'Etude des Installations signé, l'OSM en coordination avec les Opérateurs de Réseau de Transport concernés agira avec diligence raisonnable pour réaliser l'étude requise dans un délai de soixante (60) jours. Si l'OSM avec les Opérateurs de Réseau de Transport concernés sont incapables de terminer l'étude dans les délais impartis, l'OSM doit aviser le Client de Service de Transport et lui fournir une estimation du temps nécessaire pour atteindre un résultat final avec l'explication des raisons pour lesquelles un délai supplémentaire est nécessaire pour finir l'étude. Une fois terminée, l'Etude des Installations devra inclure une juste estimation (i) du coût des Installations dédiées au Client et des Installations de Raccordement devant être imputé au Client de Service de Transport (ii) de la quote-part du coût de toute amélioration, rajout ou mise à niveau nécessaire que le Client de Service de Transport devra payer telle que déterminée conformément aux dispositions de la Partie II « des PAUSTE » et (iii) le temps requis pour terminer leur mise en œuvre et commencer le service demandé.
- (b) Le Client de Service de Transport doit fournir à l'OSM une lettre de crédit ou toute autre forme raisonnable de garantie conforme aux pratiques commerciales et acceptable pour l'OSM équivalent aux coûts des nouvelles installations ou des améliorations. Dans le délai prévu à l'APPENDICE P, le Client de Service de Transport doit signer un Contrat de Service ou demander le dépôt d'un contrat de service non signé et fournir la lettre de crédit

2
a
H

exigée ou une autre forme de garantie sinon la Demande ne sera plus une Demande Complète et sera réputée résiliée et retirée.

19.5. Modifications des Études des Installations

Tout changement dans la conception qui découle de l'impossibilité de placer ou de construire des installations comme prévu nécessitera la révision de bonne foi de l'estimation du coût des infrastructures. De nouvelles estimations de bonne foi seront également nécessaires dans le cas où de nouvelles exigences légales ou réglementaires sont entrées en vigueur avant la fin de la construction ou d'autres circonstances indépendantes de la volonté de l'OSM ou de l'Opérateur de Réseau de Transport concerné qui affectent de manière significative le coût final des nouvelles installations ou des renforcements à la charge du Client de Service de Transport en vertu des dispositions de la Partie II des « PAUSTE ».

19.6. Diligence raisonnable dans la réalisation de nouvelles installations

L'OSM et les Opérateurs de Réseau de Transport concernés doivent faire preuve de diligence raisonnable pour ajouter les installations nécessaires ou pour mettre à niveau le Réseau de Transport dans un délai raisonnable. L'OSM n'autorisera pas la mise à niveau du système de transport existant ou prévu pour fournir le Service de Transport Ferme de Point-à-Point, si en ce faisant, la fiabilité du système sera compromise ou cela risque de porter autrement préjudice ou dégrader le Service de Transport Ferme existant.

19.7. Service partiel provisoire:

Si l'OSM établit qu'il n'y aura pas de capacité de transfert suffisante pour satisfaire la totalité d'une Demande Complète pour un Service de Transport Ferme de Point-à-Point, il aura néanmoins l'obligation d'offrir et de fournir la partie du service Ferme de point à point demandé qui peut être fournie sans ajout d'aucune installation et sans une nouvelle répartition des puissances. Toutefois, l'OSM n'est pas tenu de fournir la quantité supplémentaire de Service de Transport Ferme de Point-à-Point qui exige l'ajout d'installations ou la mise à niveau du Réseau de Transport jusqu'à ce que ces installations ou ces améliorations soient mis en service.

19.8. Procédures accélérées pour les nouvelles Installations

En lieu et place des procédures décrites ci-dessus aux Articles 19.3 et 19.4, le Client Eligible du Service de Transport doit avoir la possibilité d'accélérer le processus en demandant à l'OSM de faire en un seul appel d'offre, ensemble avec les résultats des études requises, un « Contrat de Service accéléré » en vertu duquel le Client Eligible du Service de Transport accepterait de dédommager l'OSM et l'Opérateur de Réseau de Transport concerné de tous les frais encourus conformément aux termes des « PAUSTE ». Pour exercer cette option, le Client Eligible du Service de Transport doit demander par écrit un Contrat de Service accéléré couvrant l'ensemble des éléments mentionnés ci-dessus dans le présent Article 19, dans les délais énoncés à l'APPENDICE P dès la réception des résultats de l'Etude d'Impact sur le Réseau qui a permis d'identifier les installations nécessaires, les ajouts ou les mises à niveau et les frais à engager pour fournir le service demandé. Bien que l'OSM et l'Opérateur de Réseau de Transport concerné soient engagés à fournir au Client Eligible du Service de Transport la meilleure estimation des coûts des nouvelles installations et autres frais pouvant être encourus, ladite estimation n'a pas de force obligatoire et le Client Eligible du Service de Transport doit d'abord s'engager par écrit à compenser l'OSM et l'Opérateur de Réseau de Transport concerné de tous les frais encourus conformément aux dispositions des « PAUSTE ». Le Client Eligible du Service de Transport doit signer et renvoyer le Contrat de Service accéléré dans les quinze (15) jours de sa réception sinon la Demande du Client Eligible

du Service de Transport pour le service cessera d'être une Demande Complète et sera réputée résiliée et retirée.

Article 20. Procédures à suivre lorsque l'OSM est incapable de terminer les nouvelles installations nécessaires pour fournir un Service de Transport Ferme de Point-à-Point

20.1. Retards dans la construction de nouvelles installations

S'il se produit un événement qui va avoir une incidence importante sur le délai d'achèvement des nouvelles installations ou la possibilité de les terminer, l'OSM doit en aviser sans délai le Client de Service de Transport. Dans de telles circonstances, l'OSM doit, dans les trente (30) jours à compter de la notification au Client de Service de Transport de ces retards, convoquer une réunion technique avec le Client de Service de Transport et les Opérateurs de Réseau de Transport concernés pour évaluer les alternatives qui s'offrent au Client de Service de Transport. L'OSM est également tenu de mettre à la disposition du Client de Service de Transport les études et des documents de travail relatifs aux retards, y compris toutes les informations qui sont en la possession de l'OSM et les Opérateurs de Réseau concernés qui sont raisonnablement nécessaires au Client de Service de Transport pour évaluer toutes les autres alternatives.

20.2. Solutions de rechange aux ajouts d'installations initialement prévus

Lorsque le processus de révision de l'Article 20.1 détermine qu'une ou plusieurs alternatives existent pour le projet de construction prévu à l'origine, l'OSM, ensemble avec l'Opérateur de Réseau de Transport concerné doit présenter ces solutions de rechange à l'examen du Client de Service de Transport. Si, après examen de toutes les solutions de rechange, le Client de Service de Transport souhaite maintenir sa Demande Complète sous réserve de la construction des installations alternatives, il peut demander à l'OSM de lui remettre un Contrat de Service pour un Service de Transport Ferme de Point-à-Point. Si l'approche de rechange consiste seulement en un Service de Transport Non-Ferme de Point-à-Point, l'OSM doit lui remettre sans délai un contrat pour le Service de Transport Non-Ferme de Point-à-Point pour satisfaire la Demande. Dans le cas où l'OSM conclut qu'aucune solution de rechange raisonnable n'existe et que le Client de Service de Transport n'est pas d'accord, ce dernier peut demander que justice soit faite en vertu des procédures de règlement des différends conformément à l'Article 12.

20.3. Obligation de remboursement en cas d'ajout d'installations inachevé

- (a) Si l'OSM et le Client de Service de Transport conviennent qu'il n'y a pas d'autres alternatives raisonnables qui existent et le service demandé ne peut être fourni avec la capacité de transfert existante dans les conditions de la Partie II des « PAUSTE », l'obligation de satisfaire la demande de Service de Transport Ferme de Point-à-Point prend fin et le dépôt de garantie fait par le Client de Service de Transport doit lui être retourné avec intérêt, conformément à la réglementation du marché régional de l'électricité en vigueur.
- (b) Toutefois, le Client de Service de Transport est responsable de tous les frais raisonnablement encourus par l'OSM et par l'Opérateur de Réseau de Transport concerné jusqu'au moment où la construction des infrastructures additionnelles a été suspendue.

Article 21. Dispositions relatives à la construction d'infrastructures de transport et aux services sur les réseaux des sociétés d'électricité tierces

21.1. Responsabilité à propos des Ajouts sur un Réseau de Tiers

L'OSM et les Opérateurs de Réseau de Transport ne sont pas responsables des dispositions à prendre pour la conception, l'obtention des permis et la construction d'infrastructure de transport ou de distribution sur le système d'une entité tierce ou pour l'obtention d'une quelconque autorisation légale ou réglementaire pour de telles installations. L'OSM et l'Opérateur de Réseau de Transport concerné entreprendront des efforts raisonnables pour aider le Client de Service de Transport à obtenir ces autorisations, y compris, notamment, la fourniture des informations ou données nécessaires aux responsables des réseaux électriques tiers conformément aux Bonnes Pratiques d'une société d'électricité.

21.2. Coordination des Ajouts sur un Réseau de tiers

Dans les cas où le besoin d'infrastructures nouvelles ou d'améliorations d'infrastructures existantes sont identifiés conformément aux dispositions de la Partie II des « PAUSTE », et si ces améliorations exigent en plus l'ajout d'installations de transport sur des réseaux de tiers, l'Opérateur de Réseau de Transport concerné en coordination avec l'OSM a le droit de coordonner la construction sur son propre réseau avec la construction exigée chez les tiers. L'OSM avec l'Opérateur de Réseau de Transport concerné, après consultation avec le client et les représentants des réseaux de transport tiers, peuvent reporter la construction de ses nouvelles installations de transport, si les nouvelles installations de transport sur un réseau tiers ne peuvent être terminées en temps opportun. L'OSM doit aviser le Client de Service de Transport par écrit des raisons de toute décision de reporter la construction et des problèmes spécifiques qui doivent être résolus avant que la construction de nouvelles installations puisse être lancée ou reprise. Dans les soixante (60) jours suivant la réception de la notification écrite par l'OSM de son intention de reporter la construction conformément au présent article, le Client de Service de Transport peut contester la décision en conformité avec les procédures de règlement des différends conformément à l'Article 12.

Article 22. Changements dans les caractéristiques du service

22.1. Modifications d'un service ferme en un service non-ferme

Le Client de Service de Transport bénéficiant d'un Service de Transport Ferme de Point-à-Point peut demander la fourniture d'un Service de Transport non Ferme sur des Points de réception et des Points de livraison autres que ceux spécifiés dans son Contrat de Service de Transport Ferme de long terme ou dans sa Demande confirmée de Service de Transport Ferme à court terme (" Point de Réception secondaire et Point de Livraison secondaire "), sans avoir à payer en plus les frais exigés pour la souscription d'un Service de Transport Non-Ferme de Point à Point ni à signer un nouveau Contrat de Service pour le Service de Transport Ferme à long terme ou à soumettre une nouvelle Demande de Service de Transport Ferme à court terme, à condition que la puissance sollicitée ne dépasse pas sa Puissance Réservée, (sauf dans les cas prévus à l'Article 22.3, sous réserve des conditions suivantes :

- (a) Le Service fourni sur un Point de Réception secondaire et un Point de livraison secondaire sera seulement non ferme, sur la base de disponibilités de puissance de transit et ne pourra pas entraîner le déplacement d'un Service Ferme ou non Ferme réservé ou programmé par des tiers dans le cadre des présentes « PAUSTE » ou dans

le cadre de tout autre contrat où le service est fourni par l'Opérateur de Réseau de Transport ou par l'Opérateur de Réseau de Transport pour le compte de ses Clients Bénéficiant d'un Service Garanti.

- (b) La somme des services de transport Fermes et non Fermes de point à point fournis au Client de Service de Transport à tout moment en vertu du présent article ne doit pas excéder la Puissance Réservée dans son Contrat de Service de Transport Ferme à long terme en vigueur ou dans sa Demande de Service de Transport Ferme à court terme en vertu de laquelle ces services sont fournis.
- (c) Le Client de Service de Transport conserve le droit de programmer le Service de Transport Ferme de Point-à-Point aux Point de Réception et Point de Livraison spécifiés dans son contrat de Service de Transport Ferme à long terme en vigueur ou sa Demande de Service de Transport Ferme à court terme pour une puissance ne dépassant pas sa réservation initiale de puissance.
- (d) Un Service rendu au Point de Réception secondaire et au Point de Livraison secondaire ne nécessite pas le dépôt d'une Demande de Service de Transport Non-Ferme de Point-à-Point en vertu des « PAUSTE ». Cependant, toutes les autres exigences de la Partie II des « PAUSTE » (sauf les prix du service transport) s'appliquent au Service de Transport non Ferme sur le Point de Réception secondaire et le Point de Livraison secondaire.

22.2. Modification d'un service ferme en un autre service ferme

Toute demande d'un Client de Service de Transport visant à modifier le Point de réception ou le Point de Livraison du Service de Transport d'un service Ferme doit être traitée comme une nouvelle demande de service conformément à l'Article 17 des présentes PAUSTE, sauf que le Client de Service de Transport n'est pas tenu de payer un dépôt de garantie additionnel si sa réservation de puissance ne dépasse pas la Puissance Réservée dans le contrat existant de Service de Transport Ferme à long terme ou la demande confirmée de Service de Transport Ferme à court terme. Pendant l'instruction de cette nouvelle demande déposée, le Client de Service de Transport conserve sa priorité pour le Service de Transport des points de réception aux points de livraison existants prévus dans son contrat pour le Service de Transport Ferme à long terme ou sa demande de Service de Transport Ferme à court terme confirmée. Dans tous les cas où la durée restante du Contrat de Service, après modification en vertu de cette disposition, est inférieure à douze (12) mois, le Client de Service de Transport conserve les droits de priorité de réservation qui existaient sur la réservation initiale.

22.3. Charge supplémentaire

Si un Client de Service de Transport procédant aux modifications contenues dans l'Article 22.1 prend un Service de Transport sur un chemin de transport qui coûte plus que le chemin réservé initialement par le Client de Service de Transport alors pour le service programmé le Client de Service de Transport, paiera en plus des montants basés sur sa réservation initiale, les coûts supplémentaires liés au nouveau chemin qu'il a choisi. En outre, le Client de Service de Transport doit payer ou compenser pour les pertes (conformément à l'APPENDICE M) et payer les coûts résultant d'une nouvelle programmation le cas échéant (tels que déterminés conformément à l'APPENDICE K) en fonction du chemin de transport réel utilisé.

Handwritten initials and marks:
Z
a
AP

Article 23. Vente ou cession du Service de Transport

23.1. Procédures de cession ou de transfert de service:

Sous réserve de l'approbation par l'ARREC de tous les documents nécessaires, au cours de la phase 2 du marché, un Client de Service de Transport peut vendre, céder ou transférer la totalité ou une partie de ses droits contenus dans son Contrat de Service, mais seulement à un autre Client Eligible du Service de Transport (le Cessionnaire). Le Client de Service de Transport qui vend, cède ou transfère ses droits contenus dans son Contrat de Service est ci-après désigné comme étant le Revendeur. La compensation versée au Revendeur ne doit pas excéder le plus élevé entre (i) le prix initial payé par le revendeur, (ii) le prix maximal conforme aux présentes « PAUSTE » au moment de la cession, ou (iii) le coût d'opportunité du Revendeur plafonné au coût de l'expansion de la capacité de transport de l'OSM. Si le Cessionnaire ne demande pas de changement de Point (s) de réception ni de Point (s) de livraison, ni un changement de tout autre terme ou condition énoncée dans le Contrat de Service initial pour le Service de Transport Ferme à long terme ou la Demande initiale de Service de Transport Ferme à court terme confirmée, le Cessionnaire recevra les mêmes services que le revendeur et la priorité de service pour le Cessionnaire sera la même que celle du revendeur. Un revendeur doit aviser l'OSM dès que possible après que la cession ou le transfert de service se soit produit, mais en tout état de cause, la notification doit être fournie avant toute prestation de service en faveur du Cessionnaire. Le Cessionnaire sera soumis à tous les termes et conditions des « PAUSTE ». Si le Cessionnaire demande un changement de service, la priorité de réservation du service sera déterminée par l'OSM, conformément à l'Article 13.2.

23.2. Limitations de cession ou de transfert de service

Si le Cessionnaire demande un changement du Point de réception ou du Point de livraison, ou un changement dans les autres spécifications énoncées dans le contrat initial de Service de Transport Ferme à long terme ou la demande initiale confirmée pour le Service de Transport Ferme à court terme, l'OSM consentira à ce changement, sous réserve des dispositions des « PAUSTE » et du consentement du Client de Service de Transport ou l'accord du Cessionnaire de payer les frais supplémentaires, conformément à l'Article 22 des « PAUSTE », à condition que le changement ne compromette pas le fonctionnement et la fiabilité des systèmes de production, de transport, ou de distribution de l'Opérateur de Réseau de Transport. Le Cessionnaire doit payer à l'OSM les coûts d'exécution de toute Etude d'Impact sur le Réseau nécessaire pour évaluer la capacité du système de transport avant d'accepter le changement proposé et les coûts supplémentaires qui résulteraient de ce changement. Le Revendeur demeure responsable de l'exécution de toutes les obligations découlant du Contrat de Service, sauf si expressément convenu entre les Parties au Contrat de Service initial et le Cessionnaire par le biais d'un amendement audit Contrat de Service.

23.3. Information sur la cession ou le transfert de service durant la Phase 2 du marché

Conformément à l'Article 4 des PAUSTE, toute vente, cession ou transfert de capacité doit être effectué à travers ou affiché sur le SIMEOA de l'OSM au plus tard à la date à laquelle le service cédé est censé commencer et ce conformément à l'Article 23.1 des PAUSTE. Les revendeurs peuvent utiliser le SIMEOA de l'OSM pour afficher la puissance de transit disponible pour la revente.

Article 24. Mesure et Correction du facteur de puissance au Point de Réception et au Point de Livraison

24.1. Obligations de l'OSM et du Client de Service de Transport

(a) Obligations de l'OSM

L'OSM, en collaboration avec l'Opérateur de Réseau de Transport, est chargé de la fourniture, de l'installation et de la maintenance du compteur principal et ses équipements de communication pour comptabiliser de façon précise, la capacité et l'énergie transmises aux Point de Réception et Point de Livraison en vertu des « PAUSTE » conformément aux normes de comptage et de communication de l'OSM et publie l'information sur le SIMEOA de l'OSM.

(b) Obligations du Client de Service de Transport

- (i) Sauf accord contraire, le Client de Service de Transport est chargé du coût de l'installation et de la maintenance du compteur principal et ses équipements de communication.
- (ii) Le Client de Service de Transport est responsable de la fourniture, de l'installation et de la maintenance du compteur de secours et ses équipements de communication au Point de livraison à ses propres frais, conformément aux normes de comptage et de communication de l'OSM. Le Client de Service de Transport communique à l'OSM les informations relatives à ce compteur et ses équipements de communication
- (iii) Sauf indication contraire incluse dans un contrat de construction d'installations, l'équipement installé sur le système du Client de Service de Transport reste la propriété de ce Client de Service de Transport.
- (iv) Sauf indication contraire incluse dans un contrat de construction d'installations, l'équipement installé sur le Réseau de Transport de l'Opérateur de Réseau de Transport reste la propriété de l'Opérateur de Réseau de Transport.

24.2. Accès de l'OSM aux données de comptage

L'OSM et/ou l'Opérateur de Réseau de Transport doivent avoir accès aux données des compteurs, qui peuvent raisonnablement être nécessaires pour faciliter les mesures et la facturation dans le cadre du Contrat de Service.

24.3. Facteur de puissance

Sauf s'il y a un accord contraire, le Client de Service de Transport est tenu de maintenir un facteur de puissance dans la plage spécifiée par l'OSM, en consultation avec les Opérateurs de Réseau de Transport appropriés, conformément aux Bonnes Pratiques d'une société d'électricité. Les exigences en matière de facteur de puissance sont précisées dans le Contrat de Service de Transport le cas échéant.

Article 25. Rémunération du Service de Transport

Les tarifs pour le Service de Transport Ferme et Non-Ferme de point à point sont fournis dans les Annexes joints aux « PAUSTE » : Service de Transport Ferme de Point-à-Point (ANNEXE 7); et Service de Transport Non-Ferme de Point-à-Point (ANNEXE 8). En outre, le Client de Service de Transport doit également payer les frais de services auxiliaires et les frais de Service de distribution de gros applicables.

Article 26. Recouvrement des coûts échoués

Les présentes PAUSTE ne modifient en aucune façon le droit de tout Opérateur de Réseau de Transport de rechercher et d'obtenir le recouvrement des coûts échoués ou le droit de toute personne à s'opposer à un tel recouvrement des coûts échoués. Ainsi, l'Opérateur de Réseau de Transport peut chercher à recouvrer les coûts échoués auprès des utilisateurs. Toutefois, l'Opérateur de Réseau de Transport doit soumettre séparément à l'ARREC toute réclamation de coûts échoués qu'il propose de récupérer. Si l'ARREC approuve la réclamation de coûts échoués à récupérer suivant un calendrier à mettre en œuvre par l'OSM, l'OSM en sa qualité d'agent de l'Opérateur de Réseau de Transport doit facturer et percevoir le(s) paiement(s) approprié (s) de l'utilisateur concerné et reverser les montants appropriés directement à l'Opérateur de Réseau de Transport concerné.

Article 27. Compensation pour les coûts des nouvelles installations et les coûts de nouvelle répartition de puissance

Dès qu'une Étude d'Impact sur le Réseau, effectuée par l'OSM dans le cadre de la fourniture du Service de Transport Ferme de Point-à-Point, met en évidence la nécessité de mettre en place de nouvelles installations, le recouvrement des frais desdites installations est régi par l'APPENDICE J. Dès qu'une Étude d'Impact sur le Réseau, effectuée par l'OSM identifie des contraintes de puissance de transit qui peuvent être levées plus économiquement par une reprogrammation des ressources de production d'électricité que par la construction de nouvelles installations ou le renforcement des installations existantes, la reprogrammation sera effectuée conformément à l'APPENDICE K. Le Client de Service de Transport est responsable des coûts de reprogrammation tels que détaillés dans l'ANNEXE 7 et déterminés par les procédures de l'APPENDICE K.

Article 28. Programmation

Chaque Opérateur de Réseau de Transport doit soumettre tous les jours à son centre de Zone de Réglage, un programme d'écoulement de puissance afin de lui permettre de préparer et de soumettre quotidiennement à l'OSM, un programme énergétique journalier global heure par heure des flux de sa Zone en accord avec les temps de programmation de l'énergie pour le Service de Transport Ferme journalier de point à point conformément aux indications de l'APPENDICE P. Chaque centre de Zone de Réglage fournira également un programme de production des groupes de sa Zone pour le lendemain.

PARTIE III. REGLES SPECIALES POUR LA MISE EN OEUVRE DES "PAUSTE"

Article 29. Période de Transition

29.1. Définition

La Période de Transition, telle que définie dans les « PAUSTE », commence à la Date d'entrée en Vigueur des « PAUSTE » et durera jusqu'à la déclaration de la fin de la Période de Transition par l'ARREC conformément à l'article 29.2 ci-après.

29.2. Condition pour la fin de la Période de Transition

- (a) L'OSM, les infrastructures du CIC et le système de gestion du marché doivent être fonctionnels avant la fin de la Période de Transition.
- (b) L'ARREC, après consultation avec l'EEEOA, devra déclarer la fin de la Période de Transition lorsque les conditions ci-dessus sont réunies.

29.3. Service de Transport pour une Charge de consommation dégroupée

Tout Opérateur de Réseau de Transport est tenu de souscrire un Service de Transport de point à point auprès de l'OSM conformément aux présentes « PAUSTE » pour toute vente en gros d'énergie à une charge de consommation que l'ARREC demande de dégroupier à moins qu'un tel Service de Transport soit contracté par une autre entité ou est assuré en vertu d'un Contrat historique de droits acquis.

Article 30. Contrats historiques de droits acquis

Les Services de Transport fournis en vertu de Contrats historiques de droits acquis doivent continuer jusqu'à leurs termes, conformément aux dispositions des Contrats historiques de droits acquis plutôt qu'en vertu des « PAUSTE », à moins que les parties n'en conviennent autrement.

APPROUVÉ À ACCRA, GHANA, LE 13 DÉCEMBRE 2019

Pour le Conseil de Régulation

Le Président



Prof. Honoré BOGLER

ANNEXE 1

SERVICE DE PROGRAMMATION ET ADMINISTRATION DES "PAUSTE"

L'OSM doit fournir les services de Programmation et d'Administration des «PAUSTE» au titre de ses fonctions d'opérateur du marché régional et de ses fonctions d'opérateur du Réseau de Transport régional au regard de la coordination des flux de puissance et de la répartition des capacités de transport.

A. COUT DES SERVICES DE PROGRAMMATION ET D'ADMINISTRATION DES PAUSTE

Le coût de ces services est supporté par le Client de Service de Transport à travers la redevance à l'OSM prévue par la Méthodologie Tarifaire et les Procédures du Marché.

B. FRAIS DE DEMANDE DE SERVICE DE TRANSPORT

Le Client de Service de Transport devra payer à l'OSM les frais relatifs à chaque nouvelle demande de Service de Transport suivant les tarifs ci-dessous sous réserve de leur révision par l'ARREC:

(1) Pour le Service de Transport Ferme de Point-à-Point :

- Réservations moins d'un mois: 100 \$
- Réservations un mois ou plus: 200 \$

(2) Pour le Service de Transport non Ferme de Point à Point :

- Chaque réservation: 100\$

Cependant, ces frais une fois payés ne sont pas remboursables.

Ces frais sont susceptibles d'être révisés par l'ARREC sur recommandation de l'OSM.

ANNEXE 2

SERVICE POUR L'APPROVISIONNEMENT EN ENERGIE RÉACTIVE ET LE REGLAGE DE LA TENSION À PARTIR DES GROUPES DE PRODUCTION

- (1) Afin de maintenir les tensions de transport sur le RTIE dans des limites acceptables, les centrales de production sous le contrôle d'un opérateur de Zone de Réglage devront être utilisées pour produire (ou absorber) de la puissance réactive. Ainsi, des services pour l'approvisionnement en énergie réactive et pour le réglage de la tension à partir des équipements de production doivent être assurés pour chaque transaction sur le Réseau de Transport.
- (2) La quantité d'énergie réactive et le réglage de la tension qui doivent être fournis à partir des groupes de production pour assurer dans de bonnes conditions la transaction du Client de Service de Transport seront déterminés sur la base de l'apport de puissance réactive nécessaire pour maintenir les tensions dans les limites qui sont généralement acceptées dans la région et constamment respectées par l'OSM.
- (3) Le service pour l'approvisionnement en énergie réactive et le réglage de la tension à partir des groupes de production doit être assuré par l'OSM en faisant des arrangements avec l'opérateur de la Zone de Réglage qui effectue ce service pour le Réseau de Transport. Le Client de Service de Transport doit acheter ce service auprès de l'OSM. Aux fins de la détermination des frais applicables aux transactions relevant des « PAUSTE », l'OSM doit être guidé par les principes suivants :
 - (i) Lorsque la charge est située dans la Région de l'EEEOA, le service en vertu du présent ANNEXE 2 sera fourni par l'opérateur de la Zone de Réglage de l'EEEOA où la charge est située. Les frais perçus en vertu du présent ANNEXE seront une simple répercussion des coûts facturés par cet opérateur de Zone de Réglage. L'OSM doit transférer intégralement les revenus qu'il reçoit pour le service à l'opérateur de la Zone de Réglage qui avait fourni le service.
 - (ii) Dans les cas où la charge est située en dehors de la Région de l'EEEOA, les frais facturés pour ce service en vertu du présent ANNEXE 2 est un tarif moyen. Le prix moyen facturé chaque mois doit être calculé sur la base de la moyenne pondérée des prix réels appliqués durant ledit mois pour la fourniture d'énergie réactive et pour le réglage de la tension à partir des sources de production propres des Opérateurs de Réseau de Transport et des Utilisateurs en considérant la puissance productible en MVar des groupes de production participant à la fourniture de ce service. L'OSM distribuera les revenus aux Opérateurs de Centrale de production en fonction de la puissance productible en MVar de leurs unités participant à la fourniture des services.
- (4) Les tarifs applicables pour ces services devront être approuvés par l'ARREC et publiés sur le SIMEOA de l'OSM.

ANNEXE 3

SERVICE DE RÉGULATION ET DE RÉPONSE AUX VARIATIONS DE FRÉQUENCE (RESERVE SECONDAIRE)

- (1) Le service de Régulation et de réponse aux variations de la fréquence est nécessaire pour maintenir l'équilibre continu entre les ressources (production et importation) et la charge et pour le maintien de la fréquence d'interconnexion prévue à cinquante cycles par seconde (50 Hz). Le service de Régulation et de réponse aux variations de la fréquence est réalisé en utilisant des groupes de production couplés au réseau dont les puissances sont augmentées ou diminuées (principalement grâce à l'utilisation d'équipements de contrôle automatique de production) autant que nécessaire pour suivre les changements intempestifs de la charge. L'obligation de maintenir cet équilibre entre les ressources et la charge incombe aux responsables de Zone de Réglage qui exercent cette fonction pour l'OSM. Le Client de Service de Transport peut soit acheter ce service auprès de l'OSM, ou conclure à la place des ententes comparables avec d'autres entités pour faire face à ses obligations relatives à la constitution de réserves pour participer à la régulation de la fréquence. À moins que le Client de Service de Transport ait choisi de faire des arrangements alternatifs comparables, l'OSM devra obtenir ce service des opérateurs de Zone de Réglage concernés, ou d'autres entités approuvées, et le Client de Service de Transport paiera l'OSM pour ce service lorsque l'OSM apporte les services à la place du Client de Service de Transport. Les charges à payer par le Client de Service de Transport sont juste une répercussion des coûts facturés à l'OSM par l'opérateur de Zone de Réglage ou les autres fournisseurs. L'OSM doit transférer intégralement les revenus qu'il reçoit pour ce service à l'opérateur de Zone de Réglage ou aux autres fournisseurs qui procurent ce service.
- (2) Les tarifs applicables pour ces services devront être approuvés par l'ARREC et publiés sur le SIMEOA de l'OSM.

ANNEXE 4

SERVICE DE GESTION DU DÉSÉQUILIBRE EN ÉNERGIE

- (1) En application des Règles du Marché Régional et des Procédures du Marché Régional de l'Electricité, l'Énergie de déséquilibre est fournie lorsqu'un écart de plus de +/- 3% se produit entre la prévision de fourniture et la livraison effective d'énergie à une charge située dans une Zone de Réglage sur une tranche horaire. En fonction de l'évolution du marché régional, le Client de Service de Transport peut soit acheter ce service auprès de l'OSM ou conclure des ententes alternatives comparables pour satisfaire son obligation à l'égard du Service d'énergie de déséquilibre. À moins que le Client de Service de Transport ait choisi de faire des arrangements comparables alternatifs, l'OSM devra obtenir ce service des Zones de Réglage concernées ou ailleurs, le cas échéant, et le Client de Service de Transport paiera l'OSM pour ce service lorsque l'OSM fournit ce service au Client de Service de Transport. Les Frais à payer par le Client de Service de Transport sont seulement une répercussion des coûts facturés à l'OSM par l'Opérateur de Zone de Réglage ou d'autres fournisseurs.
- (2) L'OSM doit transférer intégralement les revenus qu'il reçoit pour ce service à l'opérateur de Zone de Réglage ou aux autres fournisseurs offrant le service.



ANNEXE 5

SERVICE DE RÉSERVE D'EXPLOITATION SYNCHRONISÉE (RESERVE TOURNANTE)

- (1) Le Service de réserve d'exploitation synchronisée est nécessaire pour desservir une charge immédiatement en cas d'incident sur le réseau. Le service de réserve tournante peut être fourni par des unités de production qui sont en service et chargées en dessous de leurs puissances maximales. Le Client de Service de Transport peut soit acheter ce service auprès de l'OSM ou en échange conclure des ententes comparables pour satisfaire à son obligation de service de réserve tournante. À moins que le Client de Service de Transport ait fait le choix des arrangements alternatifs comparables, l'OSM devra obtenir ce service auprès des Zones de Réglage concernées, et le Client de Service de Transport paiera l'OSM pour ce service lorsque ce dernier lui fournit le service. Les Frais à payer par le Client de Service de Transport sont seulement une répercussion des coûts facturés à l'OSM par l'Opérateur de Zone de Réglage ou d'autres fournisseurs.
- (2) L'OSM doit transférer intégralement les revenus qu'il reçoit pour ce service à l'opérateur de Zone de Réglage ou aux autres entités qui ont fourni le service.

eh

EF

17

ANNEXE 6

SERVICE DE RÉSERVE D'EXPLOITATION SUPPLEMENTAIRE

- (1) Le Service de réserve supplémentaire est nécessaire pour desservir une charge en cas d'incident sur le réseau. Cependant, la réserve n'est pas immédiatement disponible pour alimenter une charge, mais plutôt dans un court laps de temps. Le Service de réserve supplémentaire peut être fourni par des unités qui sont en service mais sans charge, par les groupes à démarrage rapide ou par une charge interruptible. Le Client de Service de Transport peut soit acheter ce service auprès de l'OSM ou conclure en échange des ententes comparables pour satisfaire à son obligation de service de réserve supplémentaire. À moins que le Client de Service de Transport ait fait des arrangements comparables alternatifs, l'OSM devra obtenir ce service dans les Zones de Réglage concernés, et le Client de Service de Transport paiera l'OSM pour ce service lorsque ce dernier lui fournit le service. Les Frais à payer par le Client de Service de Transport sont seulement une répercussion des coûts facturés à l'OSM par l'Opérateur de Zone de Réglage ou par d'autres fournisseurs.
- (2) L'OSM doit transférer intégralement les revenus qu'il reçoit pour ce service à l'opérateur de Zone de Réglage ou aux autres entités qui ont fourni le service.



ANNEXE 7

SERVICE DE TRANSPORT FERME DE POINT-A-POINT DE LONG TERME OU DE COURT TERME

dn

2

H

ANNEXE 8

SERVICE DE TRANSPORT NON-FERME DE POINT-A-POINT

a

z

H

ANNEXE 9

DETAIL DES FRAIS DE PROGRAMMATION ET D'ADMINISTRATION DES PAUSTE

L'OSM doit fournir, chaque année, les détails des coûts de Programmation et d'administration des PAUSTE et des frais associés sur une base annuelle en vue de calculer les charges indiquées à l'ANNEXE 1. Ces frais doivent être approuvés par l'ARREC.



ANNEXE 10

SERVICE DE DISTRIBUTION EN GROS

- (1) Le service de distribution en gros sera assuré par les Opérateurs de Réseau de Transport individuels à chaque fois que de besoin pour effectuer une transaction en vertu des « PAUSTE ». Les informations spécifiques à chaque transaction y compris tous les tarifs et les frais afférents au client pour les services auxiliaires fournis en vertu des « PAUSTE », seront énoncées dans le Contrat de Service entre l'OSM et le Client de Service de Transport. Les tarifs et les frais de service de distribution en gros doivent être soumis à l'approbation de l'organisme approprié assurant la mission de régulation tel que requis par la loi ou les règlements. Dans la mesure où un Contrat de Service contenant des dispositions pour un service de distribution en gros, doit être déposé auprès de l'ARREC, l'OSM, en consultation avec l'Opérateur de Réseau de Transport concerné, en déposant ledit contrat pour approbation, doit fournir les détails des coûts pour justifier les prix et taxes spécifiques au Client.
- (2) Le service de distribution en gros sera assujéti aux mêmes délais de Programmation et des procédures de résolution des différends que ceux qui s'appliquent au Service de Transport associé. Sauf indication contraire, la fourniture du Service de Distribution de Gros commencera le même jour que le Service de Transport de la transaction associée, et prendra fin le même jour que le Service de Transport de la transaction associée.

du

2

AR

APPENDICE A

FORMULAIRE DE CONTRAT DE SERVICE POUR UN SERVICE DE TRANSPORT FERME DE POINT-À-POINT DANS LE MARCHÉ REGIONAL DE L'ELECTRICITE



CONTRAT DE SERVICE

Le présent Contrat de Service de Transport (ci-après dénommé le présent « Contrat de Service ») est conclu le [insérer la Date de Signature : jour/mois/année] à Cotonou, République du Bénin ;

ENTRE

L'**Opérateur du Système-Marché** (ci-après dénommé « **OSM** ») tel que mis en place par le Chapitre III des Règles du Marché Régional, lequel comprend ses successeurs et/ou ayants droit autorisés, une organisation internationale ayant son siège social à Cotonou, en République du Bénin.;

et

[Insérer le nom du Candidat], une société ayant son siège social situé à [insérer l'adresse géographique] en [Spécifier le Pays], immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés comme [indiquer la catégorie/type d'immatriculation] en vertu de [insérer la législation nationale d'immatriculation pertinente du Pays] (ci-après dénommée le « **Client de Service de Transport** », laquelle expression comprend ses successeurs et/ou ayants droit autorisés).

L'OSM et le Client de Service de Transport sont ci-après collectivement désignés les « Parties » ou individuellement la « Partie ».

ATTENDU QUE:

1. Le Client de Service de Transport a été reconnu par l'OSM comme ayant présenté une Demande Complète de Service de Transport Ferme de Point-à-Point en vertu des « PAUSTE ».
2. Le Client de Service de Transport a remis à l'OSM une caution pour sa demande d'un montant de _____ \$, conformément aux dispositions de l'Article 17.3 des « PAUSTE ».

Article 1. Le Service en vertu du présent contrat commencera à la dernière des dates suivantes : (i) la date demandée pour le commencement du service, ou (ii) la date à laquelle la construction de toutes les Installations dédiées du Client et / ou les Mises à niveau de Réseau sont terminés, ou (iii) toute autre date de commencement permise par l'ARREC. Le Service en vertu du présent contrat prend fin à la date mutuellement convenue entre L'OSM et le Client de Service de Transport.

Article 2. Le Client de Service de Transport s'engage à fournir des informations que raisonnablement l'OSM juge nécessaires pour fournir le service demandé conformément aux Bonnes Pratiques d'une société d'électricité.

Article 3. L'OSM, comme mandataire des Opérateurs de Réseau de Transport, s'engage à fournir et le Client de Service de Transport accepte de prendre et de payer un Service de Transport Ferme de Point-à-Point en conformité avec les dispositions de la Partie II des « PAUSTE » et celles du présent Contrat de Service.

Article 4. Autant que nécessaire pour effectuer une transaction conclue en vertu du présent contrat de service, l'Opérateur de Réseau de Transport suivant fournira un service de distribution en gros sur des installations de distribution dans les conditions suivantes:

[Insérez Opérateur de Réseau de Transport et frais]

Article 5. Toute notification ou demande faite à ou par l'une des Parties en ce qui concerne le présent contrat de service doit être remis au représentant de l'autre Partie, comme indiqué ci-dessous.

OSM:

Adresse postale : *[insérez]*

Adresse physique : *[insérez]*

Pays du siège social : *[insérez le Pays d'exercice dans le Marché Régional de l'Electricité]*

Adresse courriel : *[insérez]*

N° de télécopieur : *[insérez]*

N° de téléphone : *[insérez]*

À l'attention de : *[insérez]* ;

Client de Service de Transport:

Adresse postale : *[insérez]*

Adresse physique : *[insérez]*

Pays du siège social : *[insérez le Pays d'exercice dans le Marché Régional de l'Electricité]*

Adresse courriel : *[insérez]*

N° de télécopieur : *[insérez]*

N° de téléphone : *[insérez]*

À l'attention de : *[insérez]* ;

Article 6. Les « PAUSTE » sont intégrés aux présentes et en font partie intégrante.

EN FOI DE QUOI, ont signé, les représentants dûment autorisés des Parties, ayant pleins droit, pouvoir et qualité pour conclure et exécuter le présent Contrat de Service, à la première date indiquée ci-dessus,

Sceau et Signature

Pour « **l'OSM** »,

Signature : *[Signature autorisée]*

Nom : *[Nom complet du Signataire]*

Titre : *[Titre officiel du Signataire]*

apposé en présence de :

Signature : *[Signature autorisée du témoin]*

Nom : *[Nom complet du témoin]*

Titre : *[Titre officiel du témoin]*

Sceau et Signature

Pour « **le Client de Service de Transport** » *[Insérer le nom officiel du Client de Service de Transport]*

Signature : *[Signature autorisée]*

Nom : *[Nom complet du Signataire]*

Titre : *[Titre officiel du Signataire]*

apposé en présence de :

Signature : *[Signature autorisée du témoin]*

Nom : *[Nom complet du témoin]*

Titre : *[Titre officiel du témoin]*

APPENDICE A-1

SPÉCIFICATIONS POUR LE SERVICE DE TRANSPORT FERME DE POINT-À-POINT DE LONG TERME

1. Durée de la transaction: _____
Date de début: _____
Date de résiliation: _____
2. Description de la puissance et de l'énergie à transporter par l'OSM, y compris la Zone de Réglage d'où la transaction est originaire.

3. Point (s) de Réception: _____
Partie Fournissante : _____
4. Point (s) de Livraison: _____
Partie Réceptrice: _____
5. Quantité maximale de la puissance et de l'énergie à transmettre (Puissance Réservée):

6. Désignation de la Partie soumise à l'obligation de service réciproque:

7. Nom (s) de toute Zone intervenant pour assurer le Service de Transport:

8. Le Service en vertu du présent contrat peut être assujéti à une combinaison des prix détaillés ci-dessous.
 - 8.1 Frais de transport: _____
 - 8.2 Frais d'Etude d'Impact sur le Réseau et / ou Frais d'Etude des Installations: _____
 - 8.3 Frais pour Installations dédiées du Client : _____
 - 8.4 Frais de services auxiliaires: _____

APPENDICE B

FORMULAIRE DE CONTRAT DE SERVICE POUR UN SERVICE DE TRANSPORT NON FERME DE POINT-À-POINT

Le présent Contrat de Service de Transport (ci-après dénommé le présent « Contrat de Service ») est conclu le *[insérer la Date de Signature : jour/mois/année]* à Cotonou, République du Bénin ;

ENTRE

L'**Opérateur du Système-Marché** (ci-après dénommé « **OSM** ») tel que mis en place par le Chapitre III des Règles du Marché Régional, lequel comprend ses successeurs et/ou ayants droit autorisés, une organisation internationale ayant son siège social à Cotonou, en République du Bénin.;

et

[Insérer le nom du Candidat], une société ayant son siège social situé à *[insérer l'adresse géographique]* en *[Spécifier le Pays]*, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés comme *[indiquer la catégorie/type d'immatriculation]* en vertu de *[Insérer la législation nationale d'immatriculation pertinente du Pays]* (ci-après dénommée le «**Client de Service de Transport**», laquelle expression comprend ses successeurs et/ou ayants droit autorisés).

L'OSM et le Client de Service de Transport sont ci-après collectivement désignés les « Parties » ou individuellement la « Partie.

ATTENDU QUE:

Le Client de Service de Transport a été reconnu par l'OSM comme Client de Service de Transport en vertu des PAUSTE et ayant présenté une Demande Complète de Service de Transport Non-Ferme de Point-à-Point en vertu de l'Article 18.2 des « PAUSTE».

Article 1. Le Service en vertu du présent Contrat est assuré par l'OSM à la demande d'un représentant autorisé du Client de Service de Transport.

Article 2. Le Client de Service de Transport s'engage à fournir les informations que l'OSM juge raisonnablement nécessaires pour fournir le service demandé conformément aux Bonnes Pratiques d'une société d'électricité.

Article 3. L'OSM, comme mandataire des Opérateurs de Réseau de Transport, s'engage à fournir et le Client de Service de Transport accepte de prendre et de payer un Service de Transport Non-Ferme de Point-à-Point en conformité avec les dispositions de la Partie II des « PAUSTE » et du présent contrat de service.

Article 4. Toute notification ou demande faite à ou par l'une des Parties en ce qui concerne le présent contrat de service doit être remis au représentant de l'autre partie, comme indiqué ci-dessous.

OSM:

Adresse postale : [insérez]

Adresse physique : [insérez]

Pays du siège social : [insérez le Pays d'exercice dans le Marché Régional de l'Electricité]

Adresse courriel : [insérez]

N° de télécopieur : [insérez]

N° de téléphone : [insérez]

À l'attention de : [insérez] ;

Client de Service de Transport:

Adresse postale : [insérez]

Adresse physique : [insérez]

Pays du siège social : [insérez le Pays d'exercice dans le Marché Régional de l'Electricité]

Adresse courriel : [insérez]

N° de télécopieur : [insérez]

N° de téléphone : [insérez]

À l'attention de : [insérez] ;

Article 5. Les « PAUSTE » sont intégrés aux présentes et en font partie intégrante.

EN FOI DE QUOI, ont signé, les représentants dûment autorisés des Parties, ayant pleins droit, pouvoir et qualité pour conclure et exécuter le présent Contrat de Service, à la première date indiquée ci-dessus,

Sceau et Signature

Pour « l'OSM »,

Signature : [Signature autorisée]

Nom : [Nom complet du Signataire]

[Signature] *[Signature]*

Titre : [Titre officiel du Signataire]

apposé en présence de :

Signature : [Signature autorisée du témoin]

Nom : [Nom complet du témoin]

Titre : [Titre officiel du témoin]

Sceau et Signature

Pour « **le Client de Service de Transport** » [Insérer le nom officiel du Client de Service de Transport]

Signature : [Signature autorisée]

Nom : [Nom complet du Signataire]

Titre : [Titre officiel du Signataire]

apposé en présence de :

Signature : [Signature autorisée du témoin]

Nom : [Nom complet du témoin]

Titre : [Titre officiel du témoin]

dh

ff

AP

APPENDICE C

MÉTHODOLOGIE POUR ÉVALUER LA CAPACITÉ DE TRANSFERT DISPONIBLE (ATC)

- [1] L'OSM répondra à une Demande valide de Service de Transport en vertu des « PAUSTE » par la réalisation d'études conformément au présent APPENDICE C pour évaluer si une puissance de transit suffisante serait disponible pour satisfaire le service requis dans la Demande.
- [2] L'évaluation de la Capacité de Transfert Disponible pour maintenir le Service de Transport nécessitant la mise en place de nouvelles installations sera effectuée conformément aux procédures de planification coordonnée de l'OSM figurant en APPENDICE O.
- [3] Ces études seront faites en utilisant une approche fondée sur les écoulements de puissance de manière à déterminer la capacité du réseau interconnecté à répondre à la demande de Service de Transport.
- [4] Une approche basée sur l'écoulement de puissance détermine la Capacité de Transfert Disponible (ATC) des installations congestionnées. L'ATC des installations congestionnées représente la puissance restante sur ces installations après la déduction des puissances des écoulements de base, les puissances des demandes de services de transport précédemment approuvées, et une marge de sécurité (le cas échéant). Les demandes de Service de Transport sont effectuées sur une base de point à point à partir du (des) nœud(s) d'injection au(x) nœud(s) de soutirage. Cependant, l'ATC est déterminée sur la base des contraintes qui existent sur les installations.
- [5] Les études de Capacité de Transfert consisteront à analyser l'impact de la demande de transport proposée sur les limites thermiques, le profil de la tension, et la stabilité du (des) Réseau (x) de transport en conformité avec les critères de fiabilité et de planification du Réseau de Transport du Système d'Echanges d'Energie Electrique Ouest Africain (EEEOA).
- [6] L'ATC pour les transactions fermes sera la puissance de transit restante déterminée selon les critères de fiabilité appropriés après avoir satisfaits les engagements contractuels antérieurs (y compris tout contrat de Service de Transport déposé antérieurement et toute Demande de Service de Transport Ferme de Point-à-Point en cours) et après avoir laissé de la place pour les besoins éventuels d'importation de production en urgence prévisibles, et aussi après avoir pris en compte les flux de puissance qui peuvent raisonnablement se répandre sur le Réseau de Transport et qui ne peuvent pas être maîtrisés par l'OSM et / ou les Opérateurs de Réseau de Transport (par exemple, les flux des chemins parallèles et les flux de la puissance de la réponse inertielle en raison du déclenchement d'un générateur sur le réseau interconnecté).
- [7] L'analyse se penchera également sur la capacité du Réseau de Transport à résister, dans les conditions du transfert, à une perturbation grave mais certaine sans faire l'objet de déclenchements en cascade, d'écroulement de la tension ou de pannes généralisées.

- [8] Dans la réalisation des études, l'OSM se conformera aux Bonnes Pratiques d'une société d'électricité.
- [9] Afin d'évaluer une demande de Service de Transport, l'ATC est d'abord déterminée par la simulation de l'opération entre le nœud d'injection et le nœud de soutirage. La charge au point de soutirage est augmentée progressivement jusqu'à l'apparition d'instabilité dans le système. La courbe en cloche de la tension par rapport à la puissance au point de soutirage est établie afin de visualiser la puissance maximale pouvant être transmise sans instabilité. Ce maximum est la Capacité Totale de Transfert (TTC). De cette TTC est déduite toutes les puissances de transport des contrats ou engagements existants dans lequel l'OSM est impliqué entre le même point de soutirage et le même point d'injection. Enfin une marge de 5% pour la fiabilité est déduite de cette TTC. La puissance restante est l'ATC à comparer avec la puissance de transport sollicitée par le Client demandeur du Service de Transport. Si cette ATC est suffisante pour permettre la transaction, le Client de Service de Transport demandeur sera invité à signer un Contrat de Service de Transport.

eh

2

12

APPENDICE D

MÉTHODOLOGIE POUR REALISER UNE ÉTUDE D'IMPACT SUR LE RESEAU

- [1] Dès réception d'une Demande Complète, l'OSM déterminera si la capacité de transport disponible est suffisante pour permettre le Service de Transport sollicité dans ladite Demande. L'OSM appliquera les critères et pratiques décrits dans l'APPENDICE C pour déterminer la Capacité de Transfert Disponible (ATC) pour les demandes de Service de Transport ne nécessitant pas d'installations additionnelles. Les Procédures de planification coordonnée de l'OSM, APPENDICE O, seront utilisées pour déterminer l'ATC pour les demandes de Service de Transport nécessitant la mise en place de nouvelles installations.
- [2] Si l'OSM établit que l'ATC est suffisante pour fournir le service sollicité dans la Demande du Client éligible du Service de Transport, qui est complétée avec les détails nécessaires tels que les point d'injection et de soutirage des puissances à programmer, l'OSM doit en aviser le Client Éligible du Service de Transport.
- [3] Si l'OSM établit que l'ATC est insuffisante pour fournir le service sollicité dans la Demande du Client éligible du Service de Transport, l'OSM doit en aviser le Client Éligible du Service de Transport.
- [4] Sur demande du Client Éligible du Service de Transport, l'OSM devra soumettre un contrat au Client Éligible du Service de Transport pour une Etude d'Impact sur le Réseau.
- [5] Dès réception du contrat d'étude signé, l'OSM, en coordination avec les Opérateurs de Réseau de Transport concernés, effectuera une Etude d'Impact sur le Réseau pour déterminer si la demande de Service de Transport peut être acceptée grâce à la construction des Installations dédiées du Client ou grâce à la Mise à niveau de(s) réseau(x) ou encore grâce à une nouvelle programmation des groupes de production. L'Etude d'Impact du Réseau devra aussi fournir une estimation du coût de la nouvelle programmation si elle permet de rendre le service faisable.
- [6] Si les études prédisent qu'une congestion se produira dans le système d'un Prestataire de Service de Transport non-membre de l'EEEOA ou dans une Zone de Réglage hors de la Région de l'EEEOA, l'OSM en informera le Client Éligible du Service de Transport qui demande le service. L'OSM et le Client Éligible du Service de Transport devront travailler avec les parties concernées afin de voir si la congestion est réelle et déterminer les ajouts aux installations ou la reprogrammation qui peuvent être nécessaires chez les autres pour supporter le transfert. Le Client Éligible du Service de Transport demandeur du service a la possibilité de réduire la demande à un niveau qui peut être supporté sans occasionner la congestion.

APPENDICE E

RESERVE

APPENDICE F

RESERVE

APPENDICE G

RESERVE

APPENDICE H

BESOIN DE REVENU ANNUEL DES OPÉRATEURS DE RÉSEAU DE TRANSPORT

La table ci-dessous doit être remplie et mise à jour par l'OSM et approuvée par l'ARREC annuellement et ensuite publiée (en juin) sur le SIMEOA

Numéros	Pays	Opérateurs de Réseau de Transport	Besoin de Revenu Annuel en \$US
1	Bénin	CEB	
2	Burkina Faso	SONABEL	
3	Côte d'Ivoire	CI-Energies	
4	Côte d'Ivoire (CLSG)	CLSG	
5	Gambie	NAWEC	
6	Ghana	GRIDCo	
7	Guinée	EDG	
8	Guinée-Bissau	EAGB	
9	Libéria	LEC	
10	Mali	EDM-SA	
11	Mali (OMVS)	SOGEM	
12	Niger	NIGELEC	
13	Nigeria	TCN	
14	Sénégal	SENELEC	
15	Sierra Léone	EGTC	
16	Togo	CEB	

APPENDICE I

RECETTES PERCUES POUR CONTRIBUTION A LA FIABILITE GENERALE DU RESEAU DE TRANSPORT REGIONAL

- [1] Toute transaction intervenant sur le Réseau de Transport donnera lieu à la perception par l'OSM d'une somme équivalente à cinq pour cent (5%) de ladite transaction à titre de recette pour contribution à la fiabilité du Réseau de Transport régional, Ce pourcentage est publié sur le SIMEOA.
- [2] Ce pourcentage est périodiquement mis à jour par l'OSM après approbation de l'ARREC.
- [3] La recette pour contribution à la fiabilité du Réseau de Transport régional sera traitée conformément à l'APPENDICE L des PAUSTE.



APPENDICE J

RECOUVREMENT DES COUTS ASSOCIES AUX NOUVELLES INSTALLATIONS

I. Installations dédiées du Client

Si une Etude d'Impact sur le Réseau et / ou une Étude des installations indiquent la nécessité de construire des Installations dédiées du Client pour répondre à une demande de Service de Transport, le montant total des coûts de ces installations devra être imputé au Client de Service de Transport demandeur. Ces coûts doivent être spécifiés dans un Contrat de service.

II. Mise à niveau de Réseau

a. Les coûts d'une Mise à niveau de Réseau achevée doivent être traités comme suit:

(i) Au cours de la Période de Transition

Le Client de Service de Transport qui demande un Service de Transport nécessitant des Mises à niveau de Réseau, doit payer les coûts associés à ces Mises à Niveau du réseau conformément à la réglementation de l'ARREC. Ces coûts doivent être spécifiés dans un Contrat de Service et une copie doit être déposée auprès de l'ARREC.

(ii) Après la Période de Transition:

Toutes les Mises à niveau de Réseau effectuées pour un service en vertu des « PAUSTE » doivent être intégrées aux autres installations de transport. Il n'y aura pas d'imputation directe des coûts de Mise à niveau de Réseau aux Clients de Service de Transport. Toutefois, l'OSM ne doit pas permettre la construction et l'incorporation des coûts des Mises à niveau de Réseau lorsqu'il trouve qu'il y a des alternatives plus économiques ou plus efficaces. Cette intégration des coûts de Mise à niveau de Réseau exclut la partie de toute Mise à niveau de Réseau, payée au cours de la Période de Transition par imputation directe au Client de Service de Transport.

b. Les coûts des Mises à niveau de Réseau inachevées, doivent être traités comme suit:

Si une des Mises à niveau de Réseau proposée fait partie d'un plan de transport approuvé de l'OSM, requis par l'OSM, ou autrement accepté ou approuvé par l'OSM, les coûts engagés par l'Opérateur de Réseau de Transport doivent lui être remboursés par l'OSM. Ces coûts incluent, mais ne sont pas limités aux coûts associés à la recherche des approbations nécessaires pour le projet et aux études ainsi qu'aux coûts de construction. L'OSM doit établir un mécanisme de recouvrement de ces coûts, qui sera soumis à l'ARREC au cas par cas.

APPENDICE K

PROCÉDURES DE REPROGRAMMATION ET COUTS D'UNE NOUVELLE REPARTITION

I. Reprogrammation pour accueillir une demande de Service de Transport Ferme

A. Objet

Cette procédure ne s'applique qu'aux entités qui, lors de leur demande de Service de Transport Ferme de Point-à-Point, ont été informées que le service pourrait être fourni seulement si l'on fait une reprogrammation des unités de production, et qui ont accepté de payer les frais de la reprogrammation. Si une entité dans ces circonstances n'est pas d'accord de payer les frais de reprogrammation, sa demande de Service de Transport Ferme de Point-à-Point sera refusée en tout ou en partie. Tant que l'OSM, en collaboration avec les Opérateurs de Réseau de Transport, peut lever les contraintes du réseau pour un Service de Transport Ferme de point à point par une nouvelle programmation des moyens de production des Opérateurs de Réseau de Transport ou d'autres Opérateurs de Centrale de bonne volonté, il devra le faire, à condition que le Client Eligible du Service de Transport s'engage à l'indemniser, conformément aux termes de l'Article 27 des « présentes PAUSTE » et la présente procédure, et que l'OSM et / ou l'Opérateur de Réseau de Transport concerné soient d'accord pour fournir le service. La procédure prévue par le présent paragraphe I, n'a pas pour objectif de maintenir un service non Ferme.

B. Obligations de l'OSM

L'OSM doit prendre les dispositions pour une reprogrammation des moyens de production si l'Opérateur de Réseau de Transport ou d'autres Opérateurs de Centrale qui sont prêts pour ladite reprogrammation, ont accepté de fournir le service de reprogrammation. Comme condition préalable à la réception d'un Service de Transport Ferme de Point-à-Point, un Client de Service de Transport s'engage à payer (1) les frais de Service de Transport applicables; et (2) le coût de reprogrammation réel nécessaire pour soulager les contraintes de transport. Dans la mesure du possible, la reprogrammation de toutes ces ressources doit être faite sur la base de l'ordre de mérite économique, au moindre coût. Les charges totales à payer par le Client conformément à ces « PAUSTE » ne doivent pas dépasser le total des frais que le Client de Service de Transport aurait versés au titre des propres tarifs de services transport des Opérateurs de Réseau de Transport pour le Service de Transport de la même quantité du même Point de Réception au même Point de Livraison, sauf si les frais supplémentaires pour le Client de Service de Transport sont autorisés par la réglementation de l'ARREC.

C. Processus d'évaluation

- (1) Dès réception d'une demande de Service de Transport Ferme de Point-à-Point, l'OSM doit rendre une décision sur la disponibilité du Service de Transport Ferme demandée. L'OSM devra identifier les contraintes de transport en utilisant les techniques d'analyse des systèmes électriques généralement reconnues. Lorsque le Service de Transport Ferme demandé est réputé ne pas être entièrement disponible en raison des contraintes de

transport, l'OSM évaluera la nécessité d'une nouvelle programmation de la production et les modifications connexes à apporter aux productions horaires. Si l'OSM conclut que la reprogrammation peut permettre le Service de Transport Ferme demandé, l'OSM fournira les estimations des coûts d'une nouvelle programmation pour la levée des contraintes de transport selon les besoins.

(2) La procédure à mettre en œuvre est la suivante:

- (i) Déterminer la puissance de transit disponible pour le Service de Transport Ferme demandé en utilisant une simulation par ordinateur des écoulements de puissance du système de transport en intégrant toutes les utilisations Fermes du système.
- (ii) Déterminer les moyens de production appartenant à des Opérateurs de Réseau de Transport ou d'autres qui seront plus rentables pour lever la contrainte de transport et calculer la puissance de transit qui pourrait être disponible suite à une reprogrammation des unités de production.
- (iii) Déterminer les réservations de transport Fermes qui si elles étaient réduites pourraient affecter ou soulager la contrainte de transport et calculer la puissance de transit qui serait disponible grâce à cette Réduction. Solliciter des détenteurs de ces droits de transport Fermes pour connaître le prix auquel ils renonceraient à leurs droits. Ce prix ne doit pas excéder le plus élevé entre (i) le prix initial payé par les détenteurs desdits droits de transport Fermes, (ii) le prix maximal conforme aux présentes « PAUSTE » au moment de la Réduction, ou (iii) le coût d'opportunité des détenteurs desdits droits de transport Fermes plafonnées au coût de l'expansion de la capacité de transport de l'OSM.
- (iv) L'OSM doit estimer le coût supplémentaire total de reprogrammation qui permettra de supprimer la contrainte de transport. Dans tous les cas où la reprogrammation empêche, ou nécessite la Réduction de la vente d'une production et que de cette nouvelle programmation résultent des manques à gagner (coût d'opportunité), les manques à gagner dûs à cette réduction de vente ainsi que le coût incrémental de la production de remplacement de cette vente seront identifiés.
- (v) L'OSM doit informer le Client Eligible du Service de Transport du coût estimé de reprogrammation pour le Service de Transport Ferme demandé.
- (vi) Tout litige relatif à la rémunération pour le service en vertu des présentes « PAUSTE » ira à la résolution des différends en conformité avec les dispositions de l'Article 12 des PAUSTE.

D. Coûts d'une reprogrammation

- (1) Si les services de reprogrammation sont fournis conformément au présent APPENDICE K, l'OSM, de bonne foi, essaiera d'éliminer la contrainte au moindre coût possible en recherchant un changement dans la production des groupes appartenant aux Opérateurs de Réseau de Transport ou à toute autre entité ou encore par d'autres moyens, notamment en facilitant le paiement des Clients de Service de Transport Ferme pour qu'ils abandonnent temporairement leurs droits afin de supprimer la congestion. Le Coût d'une reprogrammation pour satisfaire la demande de transport Ferme est constitué du total des

coûts supportés par l'OSM afin de fournir le service demandé. Pour la production appartenant à l'Opérateur de Réseau de Transport ou autres, le coût de la reprogrammation doit inclure les coûts de combustible supplémentaires ou les coûts de production de remplacement plus élevés que sans la reprogrammation ainsi que les coûts supplémentaires d'exploitation et de maintenance des installations nécessaires pour lever les contraintes sur le système de transport. Les coûts d'exploitation et de maintenance doivent être basés sur la plus récente analyse des coûts de production du parc de production des Opérateurs de Réseau de Transport ou des autres Opérateurs de Centrale. Les coûts de carburant supplémentaires ou de remplacement seront basés sur les meilleures prévisions de prix de carburant disponibles pour les groupes de production concernés. Les coûts identifiés (y compris les coûts d'opportunité décrits dans le Paragraphe I.C.4 ci-dessus) sont les profits perdus pour une vente qui se termine, qui est réduite ou qui est reportée d'un groupe à un autre, le cas échéant.

- (2) Pour les Clients de Service de Transport qui recherchent un service Ferme pour le lendemain, l'OSM doit fournir une estimation non contraignante des coûts de la reprogrammation. Tous les Clients de Service de Transport qui choisissent de payer les frais de la nouvelle programmation doivent payer les coûts réels de la nouvelle répartition des groupes de production que l'OSM va payer afin de fournir le service Ferme de transport de point à point conformément à l'APPENDICE K.
- (3) Dès la réception de cette information, le Client de Service de Transport peut choisir de payer les frais de la nouvelle programmation ou d'annuler la transaction. L'OSM fera ses meilleurs efforts pour fournir au Client de Service de Transport un préavis relatif à la nécessité de la nouvelle programmation et les coûts y afférant. Dans certains cas, un préavis peut ne pas être possible. Dans ce cas, au moment où commence une reprogrammation pour la poursuite du service, l'OSM donnera au Client de Service de Transport qui a décidé de payer la reprogrammation la possibilité d'annuler le service en une heure et ne pas payer davantage pour ces coûts de la nouvelle programmation. L'OSM ne devra garder aucun revenu des actions mises en œuvre pour lever la congestion et devra tout simplement assurer le paiement de ou des entités dont l'action ou les actions auront entraîné la levée de la contrainte.

II. Reprogrammation afin de prévenir la réduction d'un Service de Transport Ferme

- (1) En vertu de cette disposition, l'OSM doit prendre des mesures afin d'éviter qu'un Service de Transport ferme déjà programmé et une charge ferme notamment un Client Bénéficiaire d'un Service Garanti, soient limités ou réduits après que les transactions non Fermes qui contribuent à la condition de congestion aient été réduites en ordonnant ou en procédant à une reprogrammation des groupes de production. Ces mesures ne peuvent être prises qu'en réponse à des conditions d'exploitation inattendues ou d'urgence du réseau.
- (2) Les coûts de reprogrammation, tels que définis au paragraphe I ci-dessus, engagés par l'OSM pour éviter la Réduction d'un Service de Transport Ferme sont répartis entre tous les Clients de Service de Transport Ferme, y compris les Clients Bénéficiaires d'un Service Garanti, sur la base du ratio résultant de la puissance de transit réservée de chaque Client de Service de Transport ou, dans le cas de charge d'un groupe de Clients Bénéficiaires d'un

Service Garanti, l'utilisation du Réseau de Transport par chaque Opérateur de Réseau de Transport pour approvisionner une telle charge, sur la somme de toutes les réservations de services Fermes de transport et les utilisations des charges du groupe de Clients Bénéficiant d'un Service Garanti.

- (3) Les contrats conclus par l'OSM doivent viser à minimiser, dans la mesure du possible, les coûts nécessaires à la suppression effective de la congestion. L'OSM doit recouvrer ces coûts conformément au Paragraphe IV du présent APPENDICE K.

III. Reprogrammation pour éviter de réduire un Service de transport non-Ferme de point à point

En vertu de cette disposition, la reprogrammation de la production ne concernera que les programmes de Service de Transport non-Ferme de point à point. Ce service sera offert pour les programmes de transaction du même-jour et ceux des transactions du lendemain. Ce service de reprogrammation de la production pour le Service de Transport non-Ferme de point à point est volontairement offert et souscrit volontairement. L'Opérateur de Réseau de Transport n'a pas l'obligation de fournir ce service et le Client de Service de Transport n'est pas tenu d'acheter ce service. Les fournisseurs de service de reprogrammation compétents doivent fournir ce service seulement en respectant les barèmes de prix, les contrats ou les tarifs agréés par l'ARREC. L'OSM identifiera les unités candidates à la reprogrammation avec une identification des Services de transport non-Ferme de point à point et des Services de transport Ferme de point à point situés sur des chemins qui risquent d'être congestionnés. Le temps total nécessaire pour mettre en œuvre ce procédé, à partir du moment où un besoin de Réduction est identifié, est estimé à 4 heures. Si moins de 4 heures de temps sont disponibles avant l'heure prévue pour la congestion, l'OSM peut réduire les programmes avant la mise en œuvre du processus.

A. Processus de Reprogrammation des Service de Transport non-Ferme de point à point

- (1) L'OSM identifie un besoin de Réduction ou reçoit une demande de Réduction d'un opérateur de Zone de Réglage; il annonce publiquement qu'une nouvelle répartition de la production est en cours d'évaluation, sélectionne et évalue les unités de production candidates à la reprogrammation pour atténuer le problème de congestion.
- (2) Après l'identification des possibilités d'une nouvelle répartition, l'OSM contacte les Opérateurs de Centrale de production, les dispatcheurs, ou les entités responsables de fonction commerciale, le cas échéant, pour savoir s'ils acceptent de participer à une reprogrammation de la production et connaître leurs prix et conditions associés à leur participation.
- (3) L'OSM reçoit des propositions de prix (y compris les coûts du Service de Transport) et les termes associés; prend celles qui sont les plus économiques; affecte les propositions choisies aux programmes de transport présentés en fonction de leurs impacts relatifs sur les installations de transport concernées; et il retourne vers les potentiels acheteurs de cette nouvelle programmation de la production avec des propositions de prix définitifs à accepter ou à rejeter. Une annonce des possibilités de reprogrammation de la production pour lever les contraintes sur certains passages congestionnés sera publiée sur le

SIMEOA de l'OSM. Les acheteurs ayant un programme seront aussi informés par téléphone ou par e-mail.

- (4) Les potentiels payeurs pour une nouvelle répartition de la production peuvent accepter ou refuser le nouveau programme de production et sa tarification; le délai limite pour faire son choix et le communiquer est de 1 heure avant l'heure annoncée de la baisse de charge en raison de la congestion. S'il n'y a pas de réponse provenant d'un acheteur potentiel pour la reprogrammation de la production, ledit potentiel acheteur sera réputé avoir refusé le service.
- (5) L'OSM reçoit des réponses, informe les Opérateurs de Centrale candidats à la reprogrammation de la quantité de service à fournir directement à l'acheteur de service de reprogrammation de la production. Le délai limite de l'OSM pour la notification à l'Opérateur de Centrale candidat à la nouvelle programmation est de 50 minutes avant l'heure annoncée de la réduction de charge. Les Opérateurs de Centrale candidats à la reprogrammation de leur production seront tenus de ne fournir que l'énergie que les demandeurs de nouvelle répartition de la production ont acceptée de payer.
- (6) Les Opérateurs de Centrale et les acheteurs de service de reprogrammation vont échanger directement entre eux, par télécopie et par e-mail, la confirmation de leurs engagements mutuels de réaliser des transactions les uns avec les autres pour ainsi documenter leurs accords. Les termes et conditions spécifiques à un service donné (par exemple, le temps de fonctionnement minimum d'un groupe donné, indépendamment de la durée de Réduction de charge) seront précisés sur le texte de confirmation de la transaction. Ces confirmations ne passeront pas par l'OSM. Une copie de la confirmation de la transaction sera télécopiée ou envoyée par e-mail à l'OSM par l'acheteur de service de reprogrammation afin de fournir une preuve que le service est acheté et sera fourni.
- (7) Le service est alors assuré par le prestataire de service de reprogrammation de la production.

B. Priorités à la reprogrammation

- (1) Dans la mesure où le service de reprogrammation de la production acheté et fourni supprime la contrainte due à la transaction sur les installations de transport impactées, il n'y a plus d'autres obligations relatives à la reprogrammation qui pèsent sur l'acheteur de service de reprogrammation.
- (2) Pour autant que l'acheteur de service de reprogrammation de la production n'a pas acheté de service de reprogrammation suffisante pour satisfaire la totalité de son programme d'enlèvement, il continue à être exposé aux coûts incrémental de la reprogrammation ou à la Réduction de son programme d'enlèvement.

IV. Recouvrement des coûts de reprogrammation par l'OSM

- (1) L'OSM est en droit de recouvrer tous les coûts de reprogrammation de la production non affectés directement aux Clients de Service de Transport relatifs à l'indemnisation des Opérateurs de Centrale, ou Opérateurs de Réseau de transport en vertu du présent

APPENDICE K. Afin de récupérer ces coûts, l'OSM doit ajouter un supplément sur les frais de Service de Transport de base en vertu des présentes « PAUSTE » calculé selon la formule suivante:

$$\text{Coût Supplémentaire mensuel de reprogrammation (par kW – mois)} = \frac{\text{Coûts de Reprogrammation du mois précédent non récupérés par ailleurs (y compris tout report et tout réajustement)}}{\text{(Pointe du Réseau de Transport pour ce même mois précédent) - (Pointe coïncidente de tous les services de transport Fermes de point à point) + (Puissance Réservée de tous les Clients de Service de Transport Ferme de Point-à-Point)}}$$

- (2) L'OSM doit appliquer cette charge à tous les Clients de Service de Transport de point à point en vertu des « PAUSTE », en plus de la charge de base du Service de Transport. La charge calculée ci-dessus est le prix du service mensuel. Le prix du service hebdomadaire sera le prix mensuel multiplié par 12 divisé par 52, Le prix du service journalier en pointe sera le prix mensuel multiplié par 12 divisé par 260. Le prix du service horaire en pointe sera le prix mensuel multiplié par 12 divisé par 1040. Le prix du service journalier hors pointe sera le prix mensuel multiplié par 12 divisé par 365. Le prix du service horaire hors pointe sera le prix mensuel multiplié par 12 divisé par 7720. La période de pointe est de 18h00 - 22h00 du lundi au vendredi.
- (3) Pour des charges au détail regroupées, l'OSM est tenu de récupérer les coûts restants chez les Opérateurs de Réseau de Transport qui les alimentent, ces montants restant imputés aux Opérateurs de Réseau de Transport proportionnellement à leur part relative de charge de détail desservie.
- (4) Pour le calcul des frais, l'OSM peut estimer les coûts de la reprogrammation, dont il est ou sera redevable. L'OSM doit réajuster cette estimation dans le mois suivant, avec les coûts de transport, une fois que les chiffres réels sont disponibles.

APPENDICE L

TRAITEMENT DES RECETTES

I. Paiements et distribution des recettes

Sans préjudice des dispositions de la section 4 de la Méthodologie Tarifaire, les paiements seront effectués, en accord avec l'Article 7 des « PAUSTE », à l'OSM en sa qualité de mandataire des Opérateurs de Réseau de Transport pour tous les services fournis en vertu des présentes « PAUSTE ». L'OSM redistribuera les recettes aux Opérateurs de Réseau de Transport en accord avec les dispositions du présent APPENDICE L.

II. Répartition des Recettes de base de Service de Transport

A. Contrats historiques de droits acquis

Sauf accord entre les parties aux Contrats historiques de droits acquis, l'OSM n'aura aucun droit de regard sur les revenus perçus en vertu de ces accords, et ne doit pas recueillir ni réaffecter les recettes de Service de Transport liées à de telles transactions. L'Opérateur de Réseau de Transport assurant le Service de Transport en vertu des Contrats historiques de droits acquis continuera, par conséquent, de recevoir le paiement directement à partir du client conformément au Contrat historique de droits acquis.

B. Service de Transport de Point-à-Point

Toutes les recettes perçues par l'OSM pour un Service de Transport de point à point sont partagées entre les Opérateurs de Réseau de Transport impliqués, sur la base de l'utilisation de leurs actifs de transport déterminée par leur impact MW.km calculé. Les impacts en MW.km doivent être déterminés par l'utilisation des procédures de l'APPENDICE S.

C. Contribution à la fiabilité du Réseau de Transport régional

Toutes les recettes perçues par l'OSM au titre de la contribution à la fiabilité du Réseau de Transport régional dans le cadre d'un Service de Transport de point à point sont partagées entre tous les Opérateurs de Réseau de Transport proportionnellement à leurs besoins annuels de revenus tels qu'énoncés dans l'APPENDICE H des présentes PAUSTE.

III. Répartition des autres revenus

- (1) Les revenus associés à un service de reprogrammation seront versés aux Opérateurs de Centrale de production qui fournissent le service pour l'OSM.
- (2) Les revenus associés à l'approvisionnement en énergie réactive et au réglage de la tension à partir des centrales de production seront versés aux Opérateurs de Centrale qui

fournissent ce service pour l'OSM en conformité avec les principes de l'ANNEXE 2 des présentes PAUSTE.

- (3) L'énergie ou les revenus reçus à titre de compensation pour les pertes de transport doivent être répartis en conformité avec l'APPENDICE M.
- (4) Les recettes associées au frais de demande de Service de Transport indiquées à l'ANNEXE 1 sont conservées par l'OSM pour couvrir ses charges de traitement desdites demandes de Service de Transport.
- (5) Les sommes perçues au titre des Pénalités d'exploitations imposées en vertu des présentes « PAUSTE » seront utilisées conformément aux modalités définies par l'ARREC.
- (6) Les coûts d'un Opérateur de Réseau de Transport associés aux Etudes d'Impact sur le Réseau et aux Etudes des installations payées par le Client de Service de Transport seront reversés audit Opérateur de Réseau de Transport.
- (7) Les revenus associés aux Installations dédiées du Client seront reversés directement à l'Opérateur de Réseau de Transport propriétaire des installations. Les revenus associés à la Mise à niveau du réseau sont d'abord attribués à l'Opérateur de Réseau de Transport qui a procédé à la construction des ajouts au réseau pour lui permettre d'atteindre les besoins annuels de revenus de ces installations. Si plusieurs Opérateurs de Réseau de Transport ont construit ensemble les installations, les revenus seront partagés en conformité avec les besoins en revenus respectifs de chaque Opérateur de Réseau de Transport relativement à ces installations ou selon les conditions convenues par les Opérateurs de Réseau de Transport. Les revenus restants sont attribués conformément à la section II-« Répartition des Recettes de base de Service de Transport » du présent APPENDICE L.
- (8) Les revenus associés au Service de Distribution de Gros vont directement à l'Opérateur de Réseau de Transport à qui appartiennent les installations conformément à l'ANNEXE 10 des « PAUSTE ».
- (9) Tous les revenus supplémentaires reçus en vertu de l'Article 22.1 doivent être traités de la même manière que les revenus sous la Section III.4. du présent APPENDICE L.

APPENDICE M

PROCÉDURE DE COMPENSATION DES PERTES

I. Objet

- (1) La présente **procédure** de compensation des pertes sera utilisée pour quantifier les pertes d'énergie de transport que le Client de Service de Transport est tenu de rembourser au profit de l'Opérateur de Réseau de Transport en vertu des présentes « PAUSTE ». Le Client de Service de Transport est responsable du remplacement des pertes dues à sa transaction en temps réel. Le Client de Service de Transport doit fournir l'énergie correspondante aux pertes à la Zone de Réglage affectée par les transactions.
- (2) Chaque Opérateur de Réseau de Transport doit maintenir une liste indiquant la répartition du taux de perte d'énergie qui se produit sur son réseau lorsqu'il y effectue une prestation de Service de Transport. Pour les Opérateurs de Réseau de Transport dont les réseaux sont régulés par l'ARREC, ces prévisions de pertes doivent correspondre aux valeurs approuvées par l'ARREC. Le facteur de perte moyen (L_{AVG}) pour chaque Opérateur de Réseau de Transport est présenté en APPENDICE M-1.

II. Détermination des pertes pour le Service de Transport de point à point

- (1) L'OSM doit calculer une matrice de perte une fois par année pour montrer les facteurs de perte composites pour chaque transaction, sous forme de pourcentage de la transaction. Le calcul du facteur de perte composite se fait sur la base de l'impact total en MW.km de la transaction sur le réseau de chaque Opérateur de Réseau de Transport (Facteur de Participation à la Transaction) multiplié par le facteur de perte moyen du réseau concerné dudit Opérateur de Réseau de Transport. Les facteurs à inclure dans la matrice de perte sont déterminés comme suit:
 - (i) Pour chaque Opérateur de Réseau de Transport, déterminer un Facteur de participation à la Transaction (TPF) qui correspond à l'impact en MW.km sur le réseau dudit Opérateur de Réseau de Transport, exprimé comme un pourcentage de l'impact en MW.km de la transaction donnée sur tous les réseaux des Opérateurs de Réseau de Transport. Les impacts en MW.km seront calculés conformément à l'APPENDICE S.
 - (ii) L'utilisation saisonnière des facteurs de perte par un quelconque Opérateur de Réseau de Transport en vertu des présentes « PAUSTE » doit correspondre avec le calcul des coefficients d'impact MW.km fait par l'OSM conformément à l'APPENDICE S.
 - (iii) Calculer un facteur de perte du réseau pondéré pour chaque transaction comme la somme des produits de: $TPF_i \times (L_{AVG})_i$ pour le système (i) de chaque Opérateur de Réseau de Transport.

- (2) La quantité d'énergie perdue qui doit être remboursée par chaque Client de Service de Transport pour chaque transaction sera déterminée en multipliant les MWh du programme de la transaction par le facteur de perte composite pour la transaction. La quantité de perte d'énergie qui doit être remboursée par chaque Opérateur de Réseau de Transport pour chaque transaction sera déterminée en multipliant le MW du programme de la transaction par le TPF et le facteur de perte de l'Opérateur de Réseau de Transport (L_{AVG}). Le Client de Service de Transport doit rembourser la perte d'énergie indiquée dans la matrice de perte (sous forme d'un pourcentage de l'énergie de la transaction) aux profits des Opérateurs de Réseau de Transport pour chaque transaction. L'OSM est responsable de la répartition de la perte d'énergie remplacée parmi les Opérateurs de Réseau de Transport conformément à la méthodologie décrite dans la présente section II.

III. Option d'achat annuel des pertes d'énergie

- (1) Le Client de Service de Transport peut s'acquitter de son obligation de rembourser les pertes d'énergie dans le cadre des présentes PAUSTE en choisissant d'acheter toute l'énergie perdue dont il est responsable en vertu des présentes « PAUSTE » sur une base annuelle. Ce choix sera pour une année civile complète et doit être matérialisé par la signature d'un Contrat de Service de compensation des pertes, APPENDICE N, avant le 1er Décembre de l'année civile précédente. Par ce contrat, le Client de Service de Transport va acheter la quantité spécifiée de perte d'énergie pour toutes ses transactions en vertu des présentes « PAUSTE ». Les nouveaux Clients du Service de Transport peuvent faire ce choix au moment où ils signent pour la première fois un Contrat de Service Ferme ou un Contrat de Service non Ferme en vertu des présentes « PAUSTE », mais en aucun cas pas plus tard que la date à laquelle ils prennent le premier service en vertu des « PAUSTE ». Dans ce cas, la durée du choix sera pour le reste de l'année civile. Le Client de Service de Transport paiera toutes les pertes dont il a la responsabilité. La compensation des pertes sera déterminée en multipliant les MWh d'énergie perdue par le tarif des pertes tel que fixé par l'ARREC et publié par l'OSM sur le SIMEOA.
- (2) L'OSM est responsable de la répartition du produit de la vente de pertes aux Opérateurs de Réseau de Transport conformément à la méthodologie ci-dessus et APPENDICE L.

APPENDICE M-1

FACTEUR DE PERTE MOYENNE (L_{AVG}) POUR CHAQUE
OPÉRATEUR DE RÉSEAU DE TRANSPORT

Le tableau ci-dessous doit être rempli et mis à jour par l'OSM et approuvé par l'ARREC annuellement et publié (en Juin) sur le SIMEOA.

	Pays	Opérateurs de Réseau de Transport	FACTEUR DE PERTE MOYENNE L_{AVG} (%)
1	Bénin	CEB	
2	Burkina Faso	SONABEL	
3	Côte d'Ivoire	CIE	
4	Côte d'Ivoire (CLSG)	CLSG	
5	Gambie	NAWEC	
6	Ghana	GRIDCo	
7	Guinée	EDG	
8	Guinée-Bissau	EAGB	
9	Libéria	LEC	
10	Mali	EDM-SA	
11	Mali (OMVS)	SOGEM	
12	Niger	NIGELEC	
13	Nigeria	TCN	
14	Sénégal	SENELEC	
15	Sierra Leone	EGTC	
16	Togo	CEB	

APPENDICE N

FORMULAIRE DE CONTRAT POUR LE SERVICE DE COMPENSATION DES PERTES

Le présent Contrat de Service de Transport (ci-après dénommé le présent « Contrat de Service ») est conclu le [insérer la Date de Signature : jour/mois/année] à Cotonou, République du Bénin ;

ENTRE

L'**Opérateur du Système-Marché** (ci-après dénommé « **OSM** ») tel que mis en place par le Chapitre III des Règles du Marché Régional, lequel comprend ses successeurs et/ou ayants droit autorisés, une organisation internationale ayant son siège social à Cotonou, en République du Bénin.;

et

[Insérer le nom du Client de Service de Transport], une société ayant son siège social situé à [insérer l'adresse géographique] en [Spécifier le Pays], immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés comme [indiquer la catégorie/type d'immatriculation] en vertu de [Insérer la législation national d'immatriculation pertinente du Pays] (ci-après dénommée le « **Client de Service de Transport** », laquelle expression comprend ses successeurs et/ou ayants droit autorisés).

L'OSM et le Client de Service de Transport sont ci-après collectivement désignés les « Parties » ou individuellement la « Partie ».

ATTENDU QUE:

Le Client de Service de Transport a été reconnu par l'OSM comme Client de Service de Transport en vertu des PAUSTE et ayant présenté une Demande Complète de Service de Transport de Point-à-Point en vertu de l'Article 18.2 des « PAUSTE ».

Article 1. Le service prévu par le présent Contrat de Service entrera en vigueur le _____. Le service en vertu du présent Contrat de Service prend fin le _____, ou en tout état de cause, le dernier jour de l'année civile où le service aura commencé.

Article 2. Le Client de Service de Transport s'engage à transmettre les informations que l'OSM juge raisonnablement nécessaires conformément aux Bonnes Pratiques d'une société d'électricité pour fournir le service demandé.

Article 3. Pour le compte des Opérateurs de Réseau de Transport, et sur leur autorisation, l'OSM s'engage à fournir et le Client de Service de Transport accepte de prendre et de payer le service de compensation des pertes, en conformité avec les dispositions des PAUSTE, notamment l'APPENDICE M des « PAUSTE » et les stipulations du présent Contrat de Service. Tous les frais relatifs au service de compensation des pertes sont déterminés conformément aux dispositions de l'APPENDICE M.

Article 4. Toute notification ou demande concernant le présent Contrat de service doit être remise au représentant des Parties désignées ci-après :

OSM:

Adresse postale : [insérez]

Adresse physique : [insérez]

Pays du siège social : [insérez le Pays d'exercice dans le Marché Régional de l'Electricité]

Adresse courriel : [insérez]

N° de télécopieur : [insérez]

N° de téléphone : [insérez]

À l'attention de : [insérez] ;

Client de Service de Transport:

Adresse postale : [insérez]

Adresse physique : [insérez]

Pays du siège social : [insérez le Pays d'exercice dans le Marché Régional de l'Electricité]

Adresse courriel : [insérez]

N° de télécopieur : [insérez]

N° de téléphone : [insérez]

À l'attention de : [insérez] ;

Article 5. Les « PAUSTE » sont intégrés aux présentes et en font partie intégrante.

EN FOI DE QUOI, ont signé, les représentants dûment autorisés des Parties, ayant pleins droit, pouvoir et qualité pour conclure et exécuter le présent Contrat de Service, à la première date indiquée ci-dessus,

Sceau et Signature

Pour « l'OSM »,

Signature : [*Signature autorisée*]

Nom : [*Nom complet du Signataire*]

Titre : [*Titre officiel du Signataire*]

apposé en présence de :

Signature : [*Signature autorisée du témoin*]

Nom : [*Nom complet du témoin*]

Titre : [*Titre officiel du témoin*]

Sceau et Signature

Pour « le Client de Service de Transport » [*Insérer le nom officiel du* Client de Service de Transport]

Signature : [*Signature autorisée*]

Nom : [*Nom complet du Signataire*]

Titre : [*Titre officiel du Signataire*]

apposé en présence de :

Signature : [*Signature autorisée du témoin*]

Nom : [*Nom complet du témoin*]

Titre : [*Titre officiel du témoin*]

APPENDICE O

PROCÉDURES DE PLANIFICATION COORDONNÉE

I. Principes généraux de planification

- (1) Le degré élevé d'interconnexion du RTIE, et l'interdépendance des installations des Opérateurs de Réseau de Transport, nécessitent la coordination des efforts de planification du transport.
- (2) Les présentes procédures de planification coordonnée décrivent les exigences de coordination pour la planification du transport dans la Région de l'EEEOA.
- (3) Les Opérateurs de Réseau de Transport sont tenus de construire des installations ayant obtenu l'approbation réglementaire requise en se conformant aux dispositions des présentes « PAUSTE ».
- (4) L'OSM ne construira pas ni ne sera propriétaire d'installations de transport. Les présentes procédures de planification coordonnée n'obligent pas l'OSM ni les Opérateurs de Réseau de Transport à construire ou à posséder leurs propres installations dans la Zone d'un autre Opérateur de Réseau de Transport où des frontières peuvent exister.
- (5) Les Opérateurs de Réseau de Transport peuvent à tout moment se constituer en un Groupe de Transport sous Régional (GTR) afin de coordonner efficacement la planification, l'expansion, l'exploitation et l'utilisation au plan régional et interrégional des réseaux de transport.
- (6) Le GTR peut financer et construire de nouvelles installations de transport à condition que les projets y relatifs soient assujettis au processus d'évaluation des présentes procédures de planification coordonnée.
- (7) Les Opérateurs de Réseau de Transport peuvent également constituer volontairement des partenariats avec des opérateurs de réseau de transport non-membres de l'EEEOA pour financer conjointement et construire de nouvelles installations de transport à condition que de tels projets soient assujettis au processus d'évaluation des présentes procédures de planification coordonnée.

II. Critères de planification

Les critères de planification propre de chaque Opérateur de Réseau de Transport doivent être la base pour voir si une violation des critères existe et quand le besoin pour de nouvelles installations devrait être considéré. Ces critères de planification seront pour le moins conformes aux critères de l'EEEOA. Les Opérateurs de Réseau de Transport doivent soumettre leurs critères de planification de leur Réseau de Transport à l'OSM. Ces critères peuvent être modifiés à tout moment à condition que si un critère est devenu plus contraignant, les exigences accrues ne s'appliquent pas rétroactivement à des études de planification de

Réseau de Transport déjà réalisées ni aux études en cours menées par un groupe de travail du GTR ou de l'EEEOA dédié aux études de planification (SST)

III. Études de système et planification

- (1) Des études de planification du Réseau de Transport doivent être effectuées par les Opérateurs de Réseau de Transport individuellement. Les Opérateurs de Réseau de Transport doivent contacter l'OSM dès que de nouvelles installations ayant une incidence sur le fonctionnement interconnecté sont au stade de la planification conceptuelle de sorte que l'intégration optimale de toutes les nouvelles installations puisse se faire et que les parties potentiellement bénéficiaires puissent être identifiées.
- (2) Les Opérateurs de Réseau de Transport doivent soumettre leurs plans de construction d'éléments de Réseau de Transport sur cinq ans à l'OSM. Les plans initiaux, existant à la Date d'Effectivité, sont considérés comme des plans de droits acquis et ne sont pas soumis à l'examen ou à l'approbation du GTR ou tout autre organe compétent de l'EEEOA.
- (3) L'OSM informe périodiquement le SST des contraintes d'exploitation identifiées qui devraient être considérées dans de futures études.
- (4) Des évaluations périodiques du Réseau de Transport doivent être effectuées par le SST. Le but de ces études de planification et des évaluations périodiques est l'identification des violations de critères de planification qui peuvent exister.
- (5) Dans le cas où le processus d'évaluation identifie une violation des critères de planification, la violation doit être portée à la connaissance de l'Opérateur de Réseau de Transport concerné. L'Opérateur de Réseau de Transport en cause doit répondre en démontrant l'absence de violation de critères de planification ou en identifiant des modifications dans son plan de Réseau de Transport qui corrigent la violation de critères.
- (6) L'Opérateur de Réseau de Transport chez qui une violation est identifiée est responsable de la réalisation d'études pour déterminer les alternatives qui éliminent la violation. Si des mesures correctives ont des impacts régionaux et sont donc sujettes à un partage des coûts, le personnel de l'OSM doit participer à ces études à la demande de l'Opérateur de Réseau de Transport concerné ou d'un autre Opérateur de Réseau de Transport.
- (7) Les recommandations formulées par l'Opérateur de Réseau de Transport en cause pour supprimer une violation identifiée doivent être présentées pour examen et approbation par le SST. Le but de cet examen est d'évaluer les recommandations pour voir si elles ont des impacts négatifs sur les réseaux d'autres Opérateurs de Réseau de Transport. Si des effets négatifs sont trouvés, le SST, l'Opérateur de Réseau de Transport en cause et l'Opérateur de Réseau de Transport affecté doivent participer à un effort commun pour modifier la recommandation à la satisfaction de tous les Opérateurs de Réseau de Transport impliqués. Si des impacts négatifs ne sont pas trouvés, le SST doit accepter la recommandation. Si le SST trouve l'étude incomplète, l'Opérateur de Réseau de Transport en cause doit faire une analyse plus approfondie, à la satisfaction du SST. Une fois la

7 H a

recommandation est jugée apte à annihiler la violation et que les impacts négatifs ont été atténués dans la mesure du possible, le SST doit accepter la recommandation.

IV. Nécessité de nouvelles installations

- (1) Une entrave anormale à l'entretien du Réseau de Transport et une entrave à la prestation d'un Service de Transport Ferme sont considérées comme la marque d'un besoin d'installations nouvelles ou de remise à niveau d'installations existantes. Chacune de ces situations exige la soumission d'un plan de transport à examiner par le SST pour résoudre le problème et peut entraîner le partage des coûts entre les entités qui vont bénéficier des nouvelles installations ou des améliorations de réseau. Tout Client Eligible du Service de Transport qui demande un Service de Transport Ferme peut initier ce genre d'examen. Cet examen peut également être initié par tout organe de l'EEEOA à la suite d'évaluations opérationnelles qu'il aurait effectuées.
- (2) Si l'Opérateur de Réseau de Transport ayant une contrainte identifiée est incapable de trouver des solutions de rechange en temps opportun, le SST peut déterminer les options appropriées et faire une recommandation. Dans un tel cas le SST doit inviter à ses travaux un représentant de l'Opérateur de Réseau de Transport dont l'installation comporte la contrainte et des Opérateurs de Réseau de Transport dont les réseaux de transport peuvent être affectés par l'installation sous contrainte ou par les corrections envisagées. Le SST doit fournir une recommandation, ainsi que les options envisagées au GTR ou tout autre organe compétent de l'EEEOA en vue de donner les directives nécessaires aux Opérateurs de Réseau de Transport appropriés pour qu'ils commencent la mise en œuvre du projet.

V. Construction

- (1) Chaque Opérateur de Réseau de Transport doit exercer la diligence voulue pour construire les infrastructures de transport selon les directives données par le GTR ou tout autre organe compétent de l'EEEOA, sous réserve de l'obtention des autorisations réglementaires nécessaires. Cette construction doit être effectuée conformément aux Bonnes Pratiques d'une société d'électricité, aux critères de l'EEEOA en vigueur, aux normes de l'industrie, aux exigences de fiabilité spécifiques de chaque Opérateur de Réseau de Transport et aux directives d'exploitation (dans la mesure où elles ne sont pas incompatibles avec les autres obligations), et en conformité avec toutes les exigences réglementaires applicables de la CEDEAO et des Etats Membres. Chaque Opérateur de Réseau de Transport doit être entièrement compensé dans toute la mesure permise par l'ARREC, pour les coûts des constructions entreprises par elle conformément aux « PAUSTE ».
- (2) Après qu'un nouveau projet de transport ait été approuvé par les organes compétents de l'EEEOA, l'OSM demandera aux Opérateurs de Réseau de Transport appropriés de commencer la mise en œuvre du projet. Si le projet fait un lien entre les installations d'un seul Opérateur de Réseau de Transport, ce dernier sera désigné pour fournir les nouvelles installations. Si le projet fait un lien entre les installations appartenant à deux Opérateurs

de Réseau de Transport différents ou entre une nouvelle installation et les installations d'un Opérateur de Réseau de Transport, les deux entités seront désignées pour fournir les nouvelles installations. Les deux entités se mettront d'accord entre elles pour se répartir les parts du projet que chacun d'elles va prendre en charge. Si aucun accord ne peut être trouvé, l'OSM sera appelé à faciliter le processus de détermination de la part qui revient à chacune des deux entités.

- (3) Un fournisseur désigné pour un projet peut choisir de s'entendre avec une autre entité ou un autre Opérateur de Réseau de Transport existant qui interviendrait en qualité de maître d'œuvre ou de maître d'ouvrage à sa place. Si un ou les fournisseurs désignés ne parviennent pas à s'entendre ou à mettre en œuvre le projet en temps opportun, l'OSM sera en droit de solliciter et évaluer des propositions pour le projet venant d'autres entités et choisir un fournisseur de remplacement.

[Signature]

[Signature]

APPENDICE P

CHRONOGRAMME DU PROCESSUS

Type de Service de Transport	Terme	Demande de Service de Transport		Réponse de l'OSM à la Demande	A compter de la Date d'engagement du Client		Réponse du Client	Changements de la Programmation d'Energie	
		Pas plus tard que	Pas plus tôt que		Calcul de la Puissance Disponible	Etude d'Impact sur le Réseau		Pas plus tôt que	Pas plus tard que
Ferme de Long Terme	1 An ou plus	60 Jours avant le début du service	1 An)	15 jours	30 jours	60 jours	15 jours	N/A	20 mins avant l'heure
Ferme de Court Terme	Plus de 1 mois (Mensuel)	31 jours avant le début du service	120 jours	24 hrs	30 jours	60 jours	4 jours	N/A	20 mins avant l'heure
Ferme de Court Terme	1 mois (Mensuel)	8 jours avant le début du service	90 jours	24 hrs	30 jours	60 jours	4 jours	N/A	20 mins avant l'heure
Ferme de Court Terme	Plus de 1 Semaine à 1 mois (Hebdomadaire)	8 jours avant le début du service	60 jours	24 hrs	30 jours	60 jours	48 hrs	N/A	20 mins avant l'heure
Ferme de Court Terme	1 Semaine (Hebdomadaire)	2 jours avant le début du service	30 jours	24 hrs	30 jours	60 jours	48 hrs	N/A	20 mins avant l'heure
Ferme de Court Terme	Plus de 1 jour à 1 Semaine(Hebdomadaire)	2 jours avant le début du service	14 jours	24 hrs	30 jours	60 jours	24 hrs	N/A	20 mins avant l'heure
Ferme de Court Terme	1 Jour (Journalier)	1 jour avant le début du service	3 jours	24 hrs	60 mins	60 jours	2 hrs	N/A	20 mins avant l'heure
Non-Ferme	1 mois ou plus (Mensuel)	3 jours avant le début du service	60 jours	N/A	2 jours	N/A	24 hrs	N/A	20 mins avant l'heure
Non-Ferme	1 Semaine à 1 mois (hebdomadaire)	2 jours avant le début du service	30 jours	N/A	4 hrs	N/A	24 hrs	N/A	20 mins avant l'heure
Non-Ferme	1 jour à 1 Semaine (Hebdomadaire)	1 jours avant le début du service	2 jours	N/A	30 mins	N/A	2 hrs	N/A	20 mins avant l'heure
Non-Ferme	1 heure à 1 jour (horaire)	1 jour avant le début du service ou plus tard si pratique	2 jours	N/A	30 mins	N/A	5 mins	N/A	20 mins avant l'heure
Non-Ferme sans priorité de réservation de la Sec.14.2	Prochaine heure (horaire)	30 mins avant le début du service	1 heure	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

APPENDICE Q

FORMULAIRE DE DEMANDE POUR UN SERVICE DE TRANSPORT FERME ET POUR UN SERVICE DE TRANSPORT NON FERME DE COURT TERME

Adresse email:		Soumettre	Réinitialiser
Information sur le Client		Information sur le Vendeur	
Nom Société Observations		Nom Société Observations	
Information sur le Trajet et les PdR / PdL		Information de transport	
Point de Réception (PdR) Point de Livraison (PdL) Nom du trajet 1 Injection 2 Soutirage		Type de Puissance Puissance Prix Pré-confirmation	
Dates et Heures		Numéros de Référence	
Date Début Heure Fuseau Horaire Date Fin Heure Fuseau Horaire	Transaction Demande Vente		

APPENDICE R

PROCÉDURES DE SUPPRESSION DES SURCHARGES DE TRANSPORT

La suppression des surcharges de transport sera effectuée conformément aux Directives du Manuel d'exploitation de l'EEEOA.

a

5

HP

APPENDICE S

PROCÉDURE DE CALCUL DES IMPACTS MW.KM POUR UTILISATION DANS LA RÉPARTITION DES REVENUS ET LA DÉTERMINATION DES PERTES

I. Introduction

L'objet du présent APPENDICE S est de décrire la procédure de calcul des impacts MW.km mise en œuvre par l'OSM dans la répartition des revenus et la détermination des pertes.

Les définitions, modèles et paramètres utilisés dans les calculs sont présentés, ainsi qu'une description des calculs effectués pour déterminer les MegaWatt.km. Les détails de l'application des impacts MW.km pour la répartition des revenus et pour la détermination des pertes sont traités dans les APPENDICES L et M, respectivement.

La technique mégaWatt.km est une méthode pour calculer les effets de l'utilisation du Réseau de Transport tenant compte de la distance avec l'hypothèse que la puissance, s'écoulera dans une certaine mesure, sur l'ensemble des chemins disponibles à partir de la source de production jusqu'à la charge.

II. Définitions, modèles et paramètres utilisés

II.1 Composition du modèle de réseau

Le modèle de réseau utilisé dans les calculs des tarifs de Service de Transport est issu des modèles d'écoulement de puissance du RTIE mis ensemble annuellement par l'EEEOA. Avant le 1^{er} Avril de chaque année, les données sont soumises, les modèles assemblés, les modifications nécessaires à l'utilisation des modèles dans les calculs d'impact MW.km sont faites, et les tableaux d'impact pour l'année à venir sont calculés.

II.1.1 Modèle annuel

- (a) Le modèle utilisé pour les calculs est le modèle de fonctionnement correspondant à la charge de pointe, tel que modifié pour être utilisé dans les calculs des tarifs de Service de Transport. Les modifications apportées au modèle peuvent comporter la renumérotation des Zones et les changements nécessaires à la représentation des transformateurs déphaseurs tels qu'indiqués à la Section II.1.4. ci-dessous. Les réseaux des Opérateurs de Réseau de Transport de l'EEEOA constituent les Zones dans le modèle.
- (b) Les Impacts en MW.km estimés pour l'année suivante peuvent être calculés en utilisant le logiciel approprié et un modèle de planification approprié.

II.1.2 Éléments de Réseau de Transport inclus dans les calculs du tarif de Service de Transport.

Toutes les lignes de transport et les équipements terminaux reflétés dans les comptes des Opérateurs de Réseau de Transport et inclus dans les calculs du tarif de Service de Transport sont inclus dans le modèle de réseau.

II.1.3 Hypothèses sur la puissance nominale des installations de transport

- (a) Les Puissances utilisées sont celles qui sont les plus contraignantes figurant dans le modèle du réseau de l'EEEOA en exploitation et correspondant à la puissance normale en MVA en service continu des installations de transport.
- (b) Pour les lignes de transport, on utilise généralement la plus petite valeur entre la puissance correspondant à la limite thermique du conducteur et la puissance limite d'équipements tels que les commutateurs, les pièges à ondes, etc...
- (c) Pour les transformateurs, on utilise normalement la puissance de service continue des transformateurs.
- (d) Les puissances nominales correspondantes du modèle de planification en vigueur sont utilisées dans l'estimation des impacts MW.km pour les années qui suivent.

II.1.4 Modélisation des transformateurs déphaseurs

Dans l'EEEOA les transformateurs sont représentés sur la base de leur fonctionnement réel en exploitation.

II.2 Représentation de la propriété des Installations de Transport

Les Opérateurs de Réseau de Transport sont tenus de mettre à jour chaque année la représentation des installations de transport leur appartenant. Cette mise à jour doit refléter tous les nouveaux ajouts aux installations de transport et les déclassements pour l'année civile précédente y compris les nouvelles installations de réseaux construites conformément au processus de planification du Réseau de Transport régional.

II.2.1 Les lignes et les postes de transport

Chaque ligne de transport qui entre dans le calcul de l'impact en MW.km est enregistrée dans un fichier de propriété des branches. Ce fichier est nécessaire pour le calcul des MW.km permettant de mesurer les impacts MW.km de l'utilisation de chaque branche. Le fichier de propriété contient deux types d'enregistrements pour chaque ligne de transport: un enregistrement contient le kilométrage total de la ligne; l'autre reflète la part en pourcentage de la «propriété» de chaque copropriétaire de la ligne de transport (pour la perception des rentes) de la ligne. Si les pourcentages de propriété pour une branche donnée ne sont pas fournis, la propriété sera divisée en parts égales entre les Zones dans lesquelles se trouve la barre d'extrémité de la branche dans le modèle d'écoulement de puissance. Si une ligne de transport ne dispose pas de donnée de kilométrage (longueur) dans le fichier de propriété des branches, elle n'entrera pas en compte dans le calcul puisque sa longueur n'est pas connue.

II.2.2 Transformateurs

Le fichier de propriété des transformateurs est similaire au fichier de propriété des branches, sauf qu'il n'y a aucune trace de kilométrage associé à un transformateur. Les

données pour les transformateurs ont la même fonction que pour les lignes de transport. Si les pourcentages de propriété pour une branche donnée ne sont pas fournis, la propriété sera divisée en parts égales aux régions dans lesquelles se trouvent les barres de chaque extrémité de la branche dans le modèle d'écoulement de puissance.

II.2.3 Production et Charge

La représentation de la propriété des groupes de production et des charges est maintenue dans le fichier de propriété des groupes de production et le fichier de propriété des charges. Ces fichiers sont nécessaires pour le calcul MegaWatt.kilomètre afin de modéliser les transactions. Pour chaque barre qui a soit de la production, soit de la charge, un enregistrement dans le fichier de propriété alloue aux Zones leur pourcentage de propriété. S'il n'existe aucune donnée de pourcentage de propriété sur la barre de production ou la barre de charge, la propriété est allouée à la Zone dans laquelle se trouve la barre dans le modèle d'écoulement de puissance.

II.3 Représentation des sociétés d'électricité en dehors de l'EEEOA

Les sociétés d'électricité en dehors de la Région de l'EEEOA (non-membres) doivent être représentées dans le modèle autant que nécessaire pour aboutir à des calculs d'impact précis. La représentation minimale pour un non-membre impliqué dans une vente à un membre de l'EEEOA est la propriété d'une barre de production dans le système non-membre ou une barre de production jugée électriquement à proximité du système non membre. De même, une représentation minimale pour un non-membre impliqué dans un approvisionnement à partir d'un membre est la propriété d'une barre de charge dans le système non-membre ou d'une barre de charge jugée électriquement à proximité du système non-membre.

III. Calcul de l'impact du Service de Transport

III.1 Principe du calcul de l'impact

La répartition des flux sur chaque infrastructure en raison des transactions entre les parties est déterminée en utilisant un programme informatique de calcul d'écoulement de puissance (Load Flow).

III.2 La méthode "MegaWatt.kilomètre"

- (a) La méthode MegaWatt.km débute par l'obtention d'un modèle d'écoulement de puissance du système qui converge. Les transactions sont modélisées entre chaque combinaison de parties en changeant la production sur la barre d'injection du vendeur ou (Point de Réception), et en modifiant la charge sur la barre de soutirage de l'acheteur (Point de Livraison). Une technique d'analyse linéaire est ensuite utilisée pour déterminer après la simulation la répartition des flux par branche du réseau. Cette valeur est utilisée dans les calculs suivants.
- (b) Les frais de branche individuelle sont calculés en fonction de la puissance s'écoulant sur la branche en raison de la transaction et la longueur de la ligne (pour les lignes de transport) comme décrit dans les Sections II.2 et II.3 ci-dessus. Les impacts sur une branche donnée pour les lignes de transport sont déterminés comme suit:

Impacts sur les Lignes de transport [MW.km] = $P * L$

Où

P = Puissance calculée en MW due à la transaction

L = longueur de la ligne en km

- (c) De même, les impacts sur une branche donnée pour les transformateurs sont déterminés comme suit:

Impacts sur Transformateur [MW.km] = $P * T$

Où

P = puissance calculée due à la transaction.

T = 1 km par convention

- (d) La somme de tous les impacts des branches individuelles pour chaque Opérateur de Réseau de Transport est calculée en unités MW.km. Ces impacts peuvent être regroupés, par Opérateur de Réseau de Transport, pour toutes les combinaisons de transferts d'énergie entre les réseaux des Opérateurs de Réseau de Transport.

MW.km Impacts [MWkm] = $\sum$ MW.km

III.3 Matrices des Impacts de Services de transport

Les impacts en MW.km des services de transport calculés à l'aide de cette méthode MW.km doivent être indiqués dans les matrices développées par l'OSM et affichées sur le SIMEOA. Les matrices sont modifiées une fois par an.

III.4 Répartition des groupes de production et des charges

- (a) Toutes les transactions de puissance sont simulées comme provenant de l'ensemble des groupes en service du parc de production d'un vendeur, sauf pour ses groupes qui sont déjà complètement chargés à hauteur de leur puissance de base en MW (puissance nominale). La transaction est simulée comme livrée à toute la charge de l'acheteur.
- (b) Toutes les transactions d'énergie électrique sont simulées comme provenant de l'ensemble des groupes en service du parc de production d'un vendeur, sauf pour ses groupes qui sont déjà complètement chargés à hauteur de leur puissance de base en MW (puissance nominale) et livrée à toute la charge de l'acheteur.
- (c) Chaque charge située sur une barre pour laquelle l'acheteur a un pourcentage de propriété consomme une part de la transaction proportionnelle à ce pourcentage. La proportion de la transaction consommée au niveau d'un jeu de barres donné est la quantité de la charge détenue par l'acheteur sur ce jeu de barre divisée par la charge totale appartenant à l'acheteur.

APPENDICE T

TABLEAU DES TARIFS POUR LE SERVICE DE TRANSPORT FERME DE POINT A POINT

Le tableau ci-dessous est une illustration du prix de la puissance basée sur le Modèle de Tarif de Transport.

Le tableau ci-dessous doit être rempli et mis à jour par l'OSM et approuvé par l'ARREC chaque année et publié (en octobre de chaque année) sur le SIMEOA

TARIFS DE TRANSPORT ENTRE LES GRT DE L'EEEOA POUR LES CONTRATS DE SERVICE DE TRANSPORT FERME

		TCN	CEB	GRIDCO	CIE	SONABEL	NIGELEC	EDM-SA	SENELEC	SOGEM
TCN FRAIS ANNUEL EN K\$/MW		0.0000								
Frais Mensuel en \$/kW pour Contrat Ferme	Ybooking	0.0000								
	Mbooking	0.0000								
	Wbooking	0.0000								
	Dbooking	0.0000								
CEB FRAIS ANNUEL EN K\$/MW			0.0000							
Frais Mensuel en \$/kW pour Contrat Ferme	Ybooking		0.0000							
	Mbooking		0.0000							
	Wbooking		0.0000							
	Dbooking		0.0000							
GRIDCO FRAIS ANNUEL EN K\$/MW				0.0000						
Frais Mensuel en \$/kW pour Contrat Ferme	Ybooking			0.0000						
	Mbooking			0.0000						
	Wbooking			0.0000						
	Dbooking			0.0000						
CIE FRAIS ANNUEL EN K\$/MW					0.0000					
Frais Mensuel en \$/kW pour Contrat Ferme	Ybooking				0.0000					
	Mbooking				0.0000					
	Wbooking				0.0000					
	Dbooking				0.0000					
SONABEL FRAIS ANNUEL EN K\$/MW						0.0000				
Frais Mensuel en \$/kW pour Contrat Ferme	Ybooking					0.0000				
	Mbooking					0.0000				
	Wbooking					0.0000				
	Dbooking					0.0000				
NIGELEC FRAIS ANNUEL EN K\$/MW							0.0000			
Frais Mensuel en \$/kW pour Contrat Ferme	Ybooking						0.0000			
	Mbooking						0.0000			
	Wbooking						0.0000			
	Dbooking						0.0000			
EDM SA FRAIS ANNUEL EN K\$/MW								0.0000		
Frais Mensuel en \$/kW pour Contrat Ferme	Ybooking							0.0000		
	Mbooking							0.0000		
	Wbooking							0.0000		
	Dbooking							0.0000		
SENELEC FRAIS ANNUEL EN K\$/MW									0.0000	
Frais Mensuel en \$/kW pour Contrat Ferme	Ybooking								0.0000	
	Mbooking								0.0000	
	Wbooking								0.0000	
	Dbooking								0.0000	
SOGEM FRAIS ANNUEL EN K\$/MW										0.0000
Frais Mensuel en \$/kW pour Contrat Ferme	Ybooking									0.0000
	Mbooking									0.0000
	Wbooking									0.0000
	Dbooking									0.0000

TARIFS DE TRANSPORT ENTRE LES GRT DE L'EEEOA POUR LES CONTRATS DE SERVICE DE TRANSPORT NON FERME

		TCN	CEB	GRIDCO	CIE	SONABEL	NIGELEC	EDM-SA	SENELEC	SOGEM
Frais Mensuel en \$/kW pour Contrat non-Ferme	Ybooking	0.0000								
	Mbooking	0.0000								
	Wbooking	0.0000								
	Dbooking	0.0000								
Frais Mensuel en \$/kW pour Contrat non-Ferme	Ybooking		0.0000							
	Mbooking		0.0000							
	Wbooking		0.0000							
	Dbooking		0.0000							
Frais Mensuel en \$/kW pour Contrat non-Ferme	Ybooking			0.0000						
	Mbooking			0.0000						
	Wbooking			0.0000						
	Dbooking			0.0000						
Frais Mensuel en \$/kW pour Contrat non-Ferme	Ybooking				0.0000					
	Mbooking				0.0000					
	Wbooking				0.0000					
	Dbooking				0.0000					
Frais Mensuel en \$/kW pour Contrat non-Ferme	Ybooking					0.0000				
	Mbooking					0.0000				
	Wbooking					0.0000				
	Dbooking					0.0000				
Frais Mensuel en \$/kW pour Contrat non-Ferme	Ybooking						0.0000			
	Mbooking						0.0000			
	Wbooking						0.0000			
	Dbooking						0.0000			
Frais Mensuel en \$/kW pour Contrat non-Ferme	Ybooking							0.0000		
	Mbooking							0.0000		
	Wbooking							0.0000		
	Dbooking							0.0000		
Frais Mensuel en \$/kW pour Contrat non-Ferme	Ybooking								0.0000	
	Mbooking								0.0000	
	Wbooking								0.0000	
	Dbooking								0.0000	

APPENDICE U

CONDITIONS TARIFAIRES DE REMUNERATION DES COÛTS RESULTANT D'UN REPORT D'ENTRETIEN PROGRAMME

I. Objet

Cet APPENDICE U a pour objet de régler :

- le paiement par l'OSM d'une indemnité aux Opérateurs de centrales de production et aux Opérateurs de Réseau de Transport pour les frais résultant d'un report d'un entretien préalablement programmé d'un groupe de production ou d'une infrastructure du Réseau de Transport, lorsque ce report est fait en observation d'une directive de l'OSM ou en vertu d'un accord entre l'Opérateur de Centrale ou l'Opérateur de Réseau de Transport et l'OSM (en réponse à la demande de l'OSM), et
- le recouvrement par l'OSM des coûts de ces indemnités payées.

II. Indemnisation des Opérateurs de Centrale et des Opérateurs de Réseau de transport:

- (1) Les Opérateurs de centrales au sein de la Région de l'EEEOA doivent coordonner l'entretien des unités de production avec l'OSM dans la mesure où cet entretien affecte directement la puissance ou la fiabilité du RTIE. L'OSM doit examiner les programmes d'entretien des groupes de production soumis par les Opérateurs de Centrale. Tout Opérateur de Centrale qui reporte l'entretien prévu à la suite de l'examen ou de la coordination de l'OSM doit être entièrement compensé par l'OSM de tous les frais supplémentaires associés à cette reprogrammation. Les Opérateurs de centrale mettent tout en œuvre pour minimiser les coûts découlant de la maintenance reportée.
- (2) Conformément à la Convention de l'EEEOA, les Opérateurs de Réseau de Transport sont tenus de coordonner avec l'OSM tout entretien planifié des installations du RTIE. L'OSM après examen devra aviser le cas échéant l'Opérateur de Réseau de Transport de la nécessité de reporter les arrêts d'entretien qu'il avait déjà programmés.
- (3) Si la maintenance programmée est reportée, l'OSM doit indemniser intégralement l'Opérateur de Réseau de Transport pour les coûts supplémentaires associés à un tel report. Les Opérateurs de Réseau de Transport mettent tout en œuvre pour minimiser les coûts découlant du report d'un entretien.
- (4) Les coûts associés à la reprogrammation de la maintenance, devant être récupérés par l'Opérateur de Centrale ou l'Opérateur de Réseau de Transport sont les suivants:
 - (a) **Les coûts supplémentaires de main-d'œuvre:** Les coûts de main-d'œuvre qui doivent être recouverts auprès de l'OSM sont le coût de la main-d'œuvre supplémentaire réellement payé par l'Opérateur de Centrale ou l'Opérateur de Réseau de Transport et qui a été engagé uniquement en raison de la

reprogrammation de l'entretien. L'ajout de frais généraux sera limité à la majoration habituelle pour frais généraux (un pourcentage à ajouter) utilisé par l'Opérateur de Centrale ou l'Opérateur de Réseau de Transport pour des travaux similaires, sauf si des frais généraux peuvent être directement identifiés comme imputables à cette main-d'œuvre supplémentaire, dans ce cas ces frais généraux particuliers seront intégralement payés

- (b) **Coûts des matériaux supplémentaires:** Les coûts des matériaux à recouvrer auprès de l'OSM seront les coûts réels des matériaux supplémentaires décaissés qui ont été engagés seulement en raison du report de l'entretien.
- (c) **Coûts d'opportunité:** Si le report de l'entretien entraîne au niveau de l'Opérateur de Centrale ou de l'Opérateur du Réseau de Transport des recettes de ventes supérieures à celles qui étaient attendues si l'entretien avait été effectué, l'Opérateur de Centrale ou l'Opérateur de Réseau de Transport concerné sera autorisé à recouvrer cette différence. Aucun coût d'opportunité recouvré en vertu des dispositions de l'APPENDICE K des « PAUSTE » ne peut être recouvré en vertu de la présente disposition.

La formule suivante doit être utilisée pour déterminer le coût d'opportunité à recouvrer:

C = A-B où:

C = le coût d'opportunité total à recouvrer

A = $A_1 + A_2 + A_3$. . .

Où:

$$A_1 = R_{A(1)} \times (SP_{A(1)} - MS_{A(1)})$$

$$A_2 = R_{A(2)} \times (SP_{A(2)} - MS_{A(2)})$$

$$A_3 = R_{A(3)} \times (SP_{A(3)} - MS_{A(3)}) \dots$$

La période de temps pour ce calcul est le temps pendant lequel l'entretien reprogrammé se déroule réellement.

Où:

$R_{A(n)}$ = ventes en kWh estimées avoir été perdues pour chaque transaction (n) à la suite du report de l'entretien.

$SP_{A(n)}$ = prix par kWh pour chaque transaction (n) que l'Opérateur de Centrale ou de Réseau de Transport aurait facturé pour les ventes de production perdues à la suite du report de l'entretien; et

$MS_{A(n)}$ = coût de fonctionnement marginal par kWh associé à chaque transaction perdue (n) à la suite du report de l'entretien, défini comme les coûts associés à la production de la puissance non vendue qui auraient été décaissés, ces coûts comprennent le coût du carburant et des frais variables d'exploitation et d'entretien de la centrale pour la production d'une unité de puissance supplémentaire;

B = $B_1 + B_2 + B_3$. . .

Où:

$$B_1 = R_{B(1)} \times (SP_{B(1)} - MS_{B(1)})$$

$$B_2 = R_{B(2)} \times (SP_{B(2)} - MS_{B(2)})$$

$$B_3 = R_{B(3)} \times (SP_{B(3)} - MS_{B(3)}), \dots$$

La période de temps pour ce calcul est celle pendant laquelle l'entretien devait avoir lieu avant qu'il ait été reporté.

Les ventes de la centrale de production et les coûts pris en compte dans ce calcul sont ceux des groupes ou proportion de groupes à partir desquels des ventes ont été perdues.

Où:

$R_{B(n)}$ = les ventes réelles en kWh pour chaque transaction (n) pendant la période initialement prévue pour l'entretien, qui a cependant été changée;

$SP_{B(n)}$ = coût par kWh pour chaque transaction (n) reflété dans B; et

$MS_{B(n)}$ = coût de fonctionnement marginal par kWh associé à chaque transaction (n) reflété dans B, défini comme les charges payées associées à la production de la puissance pour la vente effective, ces coûts comprennent le coût du carburant et dépenses de fonctionnement et d'entretien variables de la production de l'unité de puissance supplémentaire.

Si un nombre négatif est produit à partir de cette formule, ce montant sera utilisé pour compenser les coûts de main-d'œuvre et des matériaux supplémentaires jusqu'à ce que l'indemnité due soit égale à zéro.

(d) **Tous les coûts** pour lesquels une indemnisation est demandée ou prévue à la présente section doivent être pleinement documentés par l'Opérateur de Centrale ou l'Opérateur de Réseau de Transport. L'Opérateur de Centrale ou l'Opérateur de Réseau de Transport doit fournir à l'OSM les informations qu'il estime nécessaire pour vérifier les coûts supplémentaires de report de l'entretien programmé. L'OSM doit récupérer les coûts de tous les paiements effectués en vertu de la présente section selon les modalités de la section B ci-dessous.

(e) La procédure à suivre est la suivante:

- (i) L'OSM notifie l'Opérateur de Centrale ou l'Opérateur de Réseau de Transport de son désir de voir l'entretien prévu reporté.
- (ii) L'Opérateur de Centrale ou l'Opérateur de Réseau de Transport doit fournir à l'OSM une estimation non contraignante de ses coûts recouvrables en vertu du présent APPENDICE U en utilisant un modèle développé par l'OSM pour fournir et soutenir l'estimation.
- (iii) L'OSM et l'Opérateur de Centrale ou l'Opérateur de Réseau de Transport conviennent du report de l'entretien sollicité ou l'OSM est autorisé à ordonner

le report de l'entretien et il l'ordonne effectivement, alors l'entretien sera reporté

- (iv) Pour l'entretien reporté, l'OSM doit recevoir des factures qui reflètent les chiffres réels dès que possible mais au plus tard trois mois après la fin de l'entretien, sauf s'il existe un motif valable de retard. Ces factures ainsi que leurs justificatifs doivent être soumis à l'aide d'un modèle mis au point par l'OSM.
- (v) L'OSM doit tenir compte de ces frais dans les factures mensuelles aux Clients au plus tard deux mois après la réception des factures ou des demandes de paiement des frais calculés en application du présent APPENDICE U.
- (vi) L'Opérateur de Centrale ou l'Opérateur de Réseau de Transport permet à l'OSM et au Client de Service de Transport d'auditer les bases sur lesquelles sont fondées les factures en vertu du présent APPENDICE U dans une période de six mois après réception d'une facture définitive de la part de l'Opérateur de Centrale ou de l'Opérateur du Réseau de Transport sous réserve de la signature par les Parties d'un accord de confidentialité approprié entre elles.
- (vii) L'OSM doit payer l'Opérateur de Centrale ou l'Opérateur du Réseau de Transport dès que possible après que l'OSM lui-même ait été payé mais, en tout état de cause, au plus tard 60 jours à compter de la réception d'une facture de l'Opérateur de Centrale ou de l'Opérateur du Réseau de Transport.

III. Recouvrement des coûts d'indemnisation par l'OSM

- (1) L'OSM est en droit de recouvrer tous les coûts associés à la rémunération des Opérateurs de Centrale, ou des Opérateurs de Réseau de Transport en vertu des présentes PAUSTE sur une base mensuelle. Pour récupérer ces coûts, l'OSM devra ajouter un supplément mensuel aux tarifs de transport de base en vertu des présentes « PAUSTE ». Ce supplément est calculé selon la formule suivante:

$$X = Y / Z$$

Où:

X = Majoration mensuelle relative aux coûts de la maintenance reprogrammée (par kW / mois)

Y = coûts de l'entretien reprogrammé calculés conformément à la section A ci-dessus et tout réajustement avec intérêt sur le montant du réajustement.

Z = Pointe du Système de transport pour le même mois, moins l'utilisation synchrone à la pointe de tous les services de transport Fermes de point à point plus la Puissance Réservée de tous les Clients de Service de Transport Ferme de Point-à-Point.

- (2) L'OSM doit appliquer cette majoration à tous les Clients dans le cadre des « PAUSTE », en plus de la charge de transport de base. La charge développée ci-dessus est le prix du service mensuel.

- (3) Le prix du service hebdomadaire sera le prix mensuel multiplié par 12 divisé par 52, Le prix du service journalier en pointe sera le prix mensuel multiplié par 12 divisé par 260. Le prix du service horaire en pointe sera le prix mensuel multiplié par 12 divisé par 1040. Le prix du service journalier hors pointe sera le prix mensuel multiplié par 12 divisé par 365. Le prix du service horaire hors pointe sera le prix mensuel multiplié par 12 divisé par 7720. La période de pointe est de 18h00 - 22h00 du lundi au vendredi.
- (4) Le montant total payé par un client en vertu de l'APPENDICE U conformément à une réservation de livraison horaire ne doit pas dépasser le prix journalier en pointe ci-dessus multiplié par la puissance horaire réservée la plus élevée dans une heure du jour concerné. En outre, le montant total en vertu du présent APPENDICE U dans une semaine quelconque, conformément à une réservation de livraison horaire ou journalière, ne doit pas dépasser le prix spécifié ci-dessus pour le service hebdomadaire multiplié par la plus grande quantité de Puissance Réservée dans une heure de cette semaine.
- (5) Chaque Client de Service de Transport souscrivant un Service de Transport de point à point paiera le produit du prix approprié développé ci-dessus multiplié par ses puissances réservées pour les services de transport de point à point. L'OSM doit recouvrer auprès des Clients du Service de Transport de Point à Point, les coûts découlant du présent APPENDICE U qui n'auront pas été récupérés.
- (6) Pour le calcul des frais, l'OSM peut estimer et facturer les coûts compensatoires qu'il doit ou va devoir. L'OSM doit réajuster cette estimation plus tard les mois suivants, dans les conditions prévues ci-dessous, avec intérêt (lesdits intérêts seront crédités au Client de Service de Transport pour les cas de surestimation ou à l'Opérateur de Centrale ou à l'Opérateur de Réseau de Transport dont les maintenances programmées ont été reportées pour les cas de sous-estimations des coûts).
- (7) L'OSM doit réajuster ses estimations sur une base mensuelle dans les deux mois suivant la réception des données réelles pour toute partie d'entretien programmé reporté. Ces réajustements entraîneront des modifications sur la base d'une évaluation plus approfondie des coûts d'opportunités utilisés, ou la révision des factures déjà reçues par l'OSM. L'OSM est tenu de conserver pour une période d'un an après que les montants aient été facturés les données et les renseignements justifiant les coûts de maintenance reprogrammés et les met à la disposition de qui de droit sur demande. Si un Client de Service de Transport n'est pas d'accord sur les montants facturés, il peut poursuivre l'affaire selon les procédures de règlement des différends.

APPENDICE V

PROCÉDURES COORDONNÉES POUR LE RACCORDEMENT D'UNE CENTRALE DE PRODUCTION

Un Client au Raccordement de centrale de production qui propose (i) le raccordement d'une Centrale de production au Réseau de Transport Interconnecté de l'EEEOA (RTIE) ou (ii) l'augmentation de la capacité d'une unité de production dans le RTIE doit faire sa demande de raccordement au Réseau de transport conformément aux présentes procédures.

I. Processus de raccordement d'une centrale de production.

Au moment où le Client au Raccordement de centrale de Production soumet sa Demande de Raccordement de Centrale de Production, il doit également présenter un contrat pour Etude de Faisabilité signé dont un modèle est contenu dans l'APPENDICE V-4, en vertu duquel le Client au Raccordement de Centrale de Production s'engage à rembourser à l'OSM, le coût réel de l'Etude de Faisabilité. Le processus de raccordement normal consiste en une demande faite par le Client au Raccordement de Centrale de Production qui déclenche l'Etude de Faisabilité (Section I.2); le processus se poursuit par l'Etude d'Impact sur le Réseau (Section I.3); suivie par l'Etude des installations (Section I.7). Des études de tierces personnes peuvent être utilisées pour toute ou partie des études s'il y a un accord mutuel dans ce sens entre le Client au Raccordement de centrale et l'OSM. Le Client au Raccordement de Centrale de Production a la possibilité d'accélérer le processus d'étude en sollicitant soit une Etude d'Impact sur le Réseau accélérée (Section I.6) ou une étude de Raccordement de centrale accélérée (Section I.9). Toute demande d'accélération doit être faite au moment de la demande de raccordement initiale. Des prépaiements sont requis pour toutes les études et sont basés sur les estimations de l'OSM faites pour chaque demande individuelle. Le Client au Raccordement de Centrale de Production est responsable des coûts réels d'études de l'OSM et des ajustements des estimations de coûts de l'étude peuvent être faits par l'OSM pendant ou après l'étude. Le Client au Raccordement de Centrale de Production peut mettre fin à sa Demande de Raccordement de Centrale de Production à tout moment au cours du processus d'étude sur notification écrite à l'OSM; Toutefois, un tel renoncement ne libère pas le Client au Raccordement de Centrale de Production des frais d'études encourus ou engagés par l'OSM. Toutes les demandes de raccordement sont considérées comme complètes une fois le formulaire dûment rempli et le paiement de l'avance convenue effectué.

I.1. Demande de Raccordement de Centrale de Production

Un Client au Raccordement de Centrale de Production soumet à l'OSM une Demande de Raccordement de Centrale de Production. Une Demande de Raccordement de Centrale de Production doit comprendre: (i) l'emplacement du site de la centrale de production projetée ou de la centrale de production existante; (ii) la preuve d'un droit de propriété ou d'un droit d'acquérir ou d'un droit de contrôle du site de la centrale raisonnablement acceptable pour l'OSM; (iii) la taille de la centrale de production envisagée ou le niveau de l'augmentation de puissance d'une centrale de production existante; (iv) une description de la configuration de l'équipement; et (v) la date de mise en service prévue pour la centrale de production ou de l'augmentation de puissance proposée de la centrale de production existante. Le Client au Raccordement de Centrale de Production doit remplir et inclure dans le cadre de sa demande

de raccordement de centrale, la Fiche d'information sur l'Opérateur de Centrale et les Fiches d'information sur les données détaillées de la centrale se trouvant respectivement dans l'APPENDICE V-2 et l'APPENDICE V-3. Dans la conduite de l'Etude de Faisabilité, le Client au Raccordement de Centrale de Production doit coopérer en fournissant les renseignements supplémentaires qui pourraient être raisonnablement demandés par l'OSM et figurant dans les critères de planification de l'EEEOA.

1.2. Étude de faisabilité

Après avoir reçu une Demande de Raccordement de Centrale de Production, un contrat d'Etude de Faisabilité signé, et le prépaiement du coût estimatif de l'Etude des Installations auprès du Client au Raccordement de Centrale de Production, l'OSM, en coordination avec l'Opérateur de Réseau de Transport concerné, doit procéder à une Étude de faisabilité pour prendre une décision préliminaire sur le type et la taille des Installations de Raccordement, d'autres Installations dédiées du Client et des mises à niveau du réseau qui sont nécessaires pour recevoir de la puissance dans le réseau au point d'injection pour satisfaire la Demande de Raccordement de Centrale de Production, et pour fournir au Client au Raccordement de Centrale de Production une estimation préliminaire du temps nécessaire à la construction des installations et aux mises à niveau nécessaires ainsi que le montant total estimé des coûts relatifs à ces installations et mises à niveau dont la responsabilité revient au Client au Raccordement de Centrale de Production. L'OSM agira avec diligence pour terminer l'Etude de Faisabilité en conformité avec les délais prévus à l'APPENDICE V-1. Dans le cas où l'OSM est incapable de terminer l'Etude de Faisabilité dans un tel délai, il en avise le Client au Raccordement de Centrale de Production et l'Opérateur de Réseau de Transport affectés et donne une date d'achèvement estimée avec une explication des raisons pour lesquelles un délai supplémentaire est nécessaire pour terminer l'étude.

1.3. Etude d'Impact sur le Réseau

À l'issue de l'Etude de Faisabilité, l'OSM doit soumettre un contrat d'Etude d'Impact sur le Réseau au Client au Raccordement de Centrale de Production concerné.

1.3.1. Contrat de l'Etude d'Impact sur le Réseau

Le Client au Raccordement de Centrale de Production devra s'engager à rembourser à l'OSM le coût réel de l'Étude d'Impact sur le Réseau. Le contrat de l'Étude d'Impact sur le Réseau doit préciser le coût estimé par l'OSM pour l'étude d'évaluation de la Demande de Raccordement de Centrale de Production et préciser le montant des coûts dont la responsabilité incombe au Client au Raccordement de Centrale de Production. Dans le cas où plus d'une Demande de Raccordement de Centrale de Production est en cours d'évaluation dans une seule Étude d'Impact sur le Réseau, le coût réel d'une telle étude est répartie entre les Clients au Raccordement de Centrale de Production de telle sorte que (i) chaque Client au Raccordement de Centrale de Production paie 100 pour cent (100%) des coûts de l'étude associés à l'évaluation des Installations de Raccordement et des Installations dédiées du Client nécessaires pour satisfaire sa Demande de Raccordement de Centrale de Production, et (ii) que chaque Client au Raccordement de Centrale de Production paie les frais d'étude liés à l'évaluation des Mises à niveau du Réseau qui sont nécessaires pour recevoir de l'énergie à son Point de Réception sur le réseau interconnecté afin de satisfaire sa Demande de

Raccordement de Centrale de Production en proportion de sa responsabilité prévue sur les coûts de telles mises à niveau, telle que définie dans l'Etude de Faisabilité.

1.3.2. Prépaiement et autres informations

Pour qu'une Demande de Raccordement de Centrale de Production, garde la priorité qui lui est assignée conformément à la Section 1.11 ci-dessous, le Client au Raccordement de Centrale de Production doit, dans les 15 jours à compter de la réception du contrat proposé pour l'Etude d'Impact sur le Réseau (i) signer le contrat de l'Étude d'Impact sur le Réseau et le retourner à l'OSM, et ensuite (ii) payer en avance à l'OSM le montant approprié.

1.4. Procédures pour les Etudes d'Impact sur le Réseau

Les procédures suivantes s'appliquent aux Études d'Impact sur le Réseau.

1.4.1. Champ d'application des études

Sauf indication contraire dans la Section 1.5 ci-dessous, l'OSM, en coordination avec l'Opérateur de Réseau de Transport concerné, procède à des Études d'Impact sur le Réseau conformément au calendrier indiqué dans l'APPENDICE V-1. Les Études d'Impact sur le Réseau doivent identifier les contraintes du réseau relatives aux demandes de raccordement de centrale de production en cours d'évaluation par l'étude et les Installations de Raccordement, les autres Installations dédiées du Client ainsi que les mises à niveau du réseau qui sont requises pour recevoir de la puissance dans le réseau aux points d'injection prévus sur le système interconnecté pour satisfaire chaque Demande de Raccordement de Centrale de Production. Les Etudes d'Impact sur le Réseau vont permettre de réajuster les estimations faites dans les études de faisabilité et préciser le montant des coûts à prendre en charge par chacun des Clients au Raccordement de Centrale de Production pour les Installations de Raccordement nécessaires et les mises à niveau du réseau qui sont indispensables pour accueillir de la puissance dans le réseau au point d'injection dans le système interconnecté. L'OSM, à sa seule discrétion, peut décider d'évaluer dans une même Etude d'Impact sur le Réseau deux ou plusieurs demandes de raccordement de centrale de production relatives aux raccordement de nouvelles unités ou à des augmentations de puissance concernant des installations jugées électriquement proches l'une de l'autre. Dans le cas où plus d'une Demande de Raccordement de Centrale de Production est en cours d'évaluation dans une étude, l'OSM peut fournir une série d'estimations pour chaque Client au Raccordement de Centrale de Production en lice pour refléter le coût estimé à prendre en charge par ce Client au Raccordement de Centrale de Production basée sur différentes hypothèses concernant le nombre de Clients au Raccordement de Centrale de Production qui décident de poursuivre leurs Demandes de Raccordement de Centrale de Production après l'achèvement de l'Etude d'Impact sur le Réseau.

1.4.2. Achèvement des études

L'OSM doit fournir une copie de l'Etude d'Impact sur le Réseau et les documents de travail connexes à tous les Clients au Raccordement de Centrale de Production dont les demandes ont été évaluées dans l'étude et aux Opérateurs de Réseau de transport affectés. L'OSM agira avec diligence pour terminer les Etudes d'Impact sur le Réseau conformément aux délais prévus à l'APPENDICE V-1. Dans le cas où l'OSM est incapable de terminer une étude d'Impact sur le Réseau dans cette période de temps, il en avise par écrit les Clients au

Raccordement de Centrale de Production concernés ainsi que les Opérateurs de Réseau de Transport concernés et fournit une nouvelle date d'achèvement prévisionnelle, avec une explication des raisons pour lesquelles un délai supplémentaire est nécessaire pour terminer l'étude.

1.5. Études d'Impact sur le Réseau initiales

Pour les Demandes de Raccordement de Centrale de Production reçues avant la date à laquelle les présentes procédures sont mises en vigueur par l'ARREC, l'OSM commence les Etudes d'Impact sur le Réseau pour toutes les demandes, en les considérant comme si elles ont été reçues en même temps.

1.6. Étude d'Impact sur le Réseau en procédure accélérée

Une Etude d'Impact sur le Réseau accélérée combine l'Etude de Faisabilité et l'Etude d'Impact sur le Réseau. Les études d'Impact sur le Réseau accélérées devront identifier les contraintes du réseau en rapport avec les Demandes de Raccordement de Centrale de Production en cours d'évaluation, les Installations de Raccordement, et autres Installations dédiées du Client ainsi que les mises à niveau du réseau qui sont indispensables pour recevoir de la puissance dans le réseau au point d'injection pour satisfaire chaque Demande de Raccordement de Centrale de Production. Les études d'impact accélérées doivent définir et estimer de manière exhaustive les coûts pour lesquels chaque Client au Raccordement de Centrale de Production est responsable concernant les installations et les mises à niveau nécessaires.

1.7. Étude des installations

Dans les 30 jours suivant la fin d'une Etude d'Impact sur le Réseau ou une Etude d'Impact sur le Réseau accélérée, l'OSM doit soumettre au Client au Raccordement de Centrale de Production concerné un contrat d'Etude des Installations.

1.7.1. Contrat d'Etude des Installations

Conformément au Contrat d'étude des Installations, le Client au Raccordement de Centrale de Production s'engage à rembourser à l'OSM le coût réel de l'Etude des Installations. L'OSM doit fournir au Client au Raccordement de Centrale de Production le coût estimatif de l'étude et une estimation du temps nécessaire pour terminer l'étude. Si plus d'une Demande de Raccordement de Centrale de Production est en cours d'évaluation dans l'étude, la part des coûts affectée au Client au Raccordement de Centrale de Production doit aussi lui être communiquée.

1.7.2. Prépaiement et répartition des coûts

Dans le cas où plus d'une Demande de Raccordement de Centrale de Production est en cours d'évaluation dans une étude unique, le coût estimé d'une telle étude est répartie entre les différents Clients au Raccordement de Centrale de Production de telle sorte que (i) chaque Client au Raccordement de Centrale de Production paie 100 pour cent des frais d'études associés à l'évaluation des Installations de Raccordement et des Installations dédiées du Client nécessaires pour satisfaire sa Demande de Raccordement de Centrale de Production et (ii) chaque Client au Raccordement de Centrale de Production paie les frais d'étude liés à l'évaluation des mises à niveau du réseau nécessaires pour recevoir la puissance dans le

2
ch
H

réseau au point d'injection dans le système pour satisfaire sa Demande de Raccordement de Centrale de Production dans la proportion correspondante à sa part des coûts prévus (telle que déterminée dans l'Etude d'Impact sur le Réseau) pour ces Mises à niveau du réseau. Pour qu'une Demande de Raccordement de Centrale de Production puisse conserver sa priorité accordée conformément à la Section I.11, le Client au Raccordement de Centrale de Production doit, dans les 15 jours, signer le contrat d'Etude des Installations et le retourner à l'OSM conformément à l'APPENDICE V-1, comme cela est prévu dans le contrat qui lui a été soumis. Si un Client au Raccordement de Centrale de Production participant ne parvient pas à signer le contrat d'étude ou à payer l'acompte, sa Demande de Raccordement de Centrale de Production de production sera réputée résiliée et retirée. Si une Demande de Raccordement de Centrale de Production qui devait être incluse dans une étude d'évaluation de plus d'une demande est résiliée et retirée, les coûts d'Etude des Installations doivent être re-déterminés et répartis entre les autres Clients au Raccordement de Centrale de Production en lice comme indiqué dans la présente Section.

I.8. Procédures d'Etude des Installations

L'OSM, en coordination avec les Opérateurs de réseau de transport concernés, effectuera les Etudes des Installations relatives aux Demandes de Raccordement de Centrale de Production qui ont été évaluées dans les Etudes d'Impact sur le Réseau correspondantes, à condition que ces Demandes de Raccordement de Centrale de Production n'aient pas été résiliées et retirées. Une fois terminée, l'étude des installations comprendra les estimations de bonne foi du coût déterminé selon les présentes « PAUSTE », à la charge de ou imputé à chaque Client au Raccordement de Centrale de Production concerné pour les Installations de Raccordement, les autres Installations dédiées du Client et les Mises à niveau du Réseau nécessaires pour accepter la puissance au point d' injection dans le système interconnecté nécessaire pour accueillir chaque Demande de Raccordement de Centrale de Production évaluée dans l'étude ainsi que le temps nécessaire pour achever la construction des installations et des mises à niveau.

I.9. Étude de raccordement de centrale de production en procédure accélérée

Un processus accéléré d'étude de raccordement de centrale de production est disponible pour les Clients au Raccordement de Centrale de Production qui désirent exécuter en une seule étude combinée, l'Etude de Faisabilité, l'Etude d'Impact sur le Réseau et les Etudes des Installations. Un prépaiement est exigé pour le démarrage d'une étude de raccordement de centrale de production accélérée.

I.10. Contrat de Raccordement de centrale de production

À l'issue d'une Etude des Installations ou d'une étude de raccordement de centrale de production accélérée, l'OSM doit soumettre au Client au Raccordement de Centrale de Production un Contrat de Raccordement de centrale de production que le Client, l'OSM et l'Opérateur de Réseau de Transport concerné devront tous signer. L'OSM devra élaborer et soumettre un formulaire de contrat de Raccordement de centrale de production à l'approbation de l'ARREC (l'APPENDICE V-5)

H

a

I.10.1. Désignation de l'Opérateur de Réseau de Transport responsable de la mise en place des infrastructures et des mises à niveau.

Le Contrat de Raccordement de Centrale de production doit préciser les Opérateurs de Réseau de Transport qui seront responsables de la construction des installations et des mises à niveau, dans une forme conforme à l'APPENDICE J relatif au recouvrement des coûts associés aux nouvelles installations et à l'APPENDICE O relatif aux procédures de planification coordonnée des « PAUSTE ».

I.10.2. Maintien de la priorité et Garantie**(1) Maintien de la priorité**

Pour conserver la priorité accordée à sa Demande de Raccordement de Centrale de Production conformément à la Section I.11 ci-dessous, le Client au Raccordement de Centrale de Production, conformément aux délais prescrits à l'APPENDICE V-1, doit remplir et retourner le Contrat de Raccordement de production proposé à l'OSM dans les 60 jours ou, à défaut, demander une résolution de différends ou que le contrat de Raccordement de centrale de production soit déposé non signé auprès de l'ARREC.

(2) Garantie

En même temps que le Client au Raccordement de Centrale de Production signe et retourne à l'Opérateur de Réseau de Transport le contrat d'interconnexion de centrale de production (ou demande un règlement de différends ou que ce contrat soit déposé non signé auprès de l'ARREC), il doit également fournir à l'OSM (au profit des Opérateurs de Réseau de Transport affectés) une lettre de crédit ou toute autre forme raisonnable de garantie acceptable par l'OSM qui (i) désigne l'OSM et les Opérateurs de Réseau de Transport affectés en tant que bénéficiaires et (ii) est un montant équivalent aux coûts estimatifs déterminés par l'Opérateur de Réseau de Transport pour les nouvelles installations ou les mises à niveau pour lesquels le Client au Raccordement de Centrale de Production est responsable, conformément aux pratiques commerciales en cours. L'OSM doit fournir à l'Opérateur de Réseau de Transport concerné une copie de la lettre de crédit ou autre forme de garantie.

(3) Retrait

Si un Client au Raccordement de Centrale de Production manque de signer à temps le contrat d'interconnexion de centrale de production (ou demande un règlement de différends ou que le contrat soit déposé non signé auprès de l'ARREC), ou manque de satisfaire les exigences énoncées à la Section I.10.3 ci-dessous, ou manque de fournir la garantie prévue à la présente Section I.10.2, sa Demande de Raccordement de Centrale de Production est réputée résiliée et retirée. Dans le cas où une Demande de Raccordement de Centrale de Production qui a été incluse dans une Etude des Installations est résiliée et retirée, et que ladite étude a servi à évaluer plus d'une Demande de Raccordement de Centrale de Production, l'OSM doit réévaluer le bienfondé des installations et les mises à niveau indiquées par l'étude des Installations, fixer de nouveau la responsabilité des coûts pour chaque Client au Raccordement de Centrale de production restant pour les installations et les mises à niveau nécessaires en tenant compte de la priorité assignée conformément à la Section I.11 ci-dessous, et conclure un nouveau contrat de raccordement de centrale avec chaque Client au Raccordement de Centrale de Production restant, ledit contrat devant préciser le montant des coûts révisés dont le client devient responsable. Dans ce cas, si le montant du coût dont un Client au Raccordement de centrale de production est responsable augmente, ce dernier doit fournir une garantie supplémentaire en vertu de la présente Section I.10.

I.10.3. Avis de démarrage des travaux

L'OSM, en coordination avec l'Opérateur de Réseau de Transport, soumet au Client au Raccordement de centrale de production un avis de démarrage des travaux. Cet avis doit être rempli et retourné à l'OSM. Il oblige le Client au Raccordement de Centrale de Production à payer pour les installations conformément aux « PAUSTE ». La Résiliation et le retrait d'une Demande de Raccordement de Centrale de Production ne libèrent pas le Client au Raccordement de centrale de production de rembourser l'OSM (au profit de l'Opérateur de Réseau de Transport concerné) pour les frais réels encourus avant ladite résiliation et ledit retrait.

I.10.4. Enregistrement du contrat de raccordement de centrale

L'OSM doit enregistrer le contrat de Raccordement de centrale de production conformément à la réglementation en vigueur.

I.11. Priorité des demandes

Chaque Demande de Raccordement de Centrale de Production se voit attribuer une priorité, en fonction de l'ordre chronologique dans lequel elle a été reçue, sur la base du principe premier arrivé, premier servi. Une Demande de Raccordement de Centrale de Production qui est réputée résiliée et retirée perd sa priorité et ne sera pas incluse dans d'autres études. Rien dans cette Section, cependant, ne s'oppose à ce qu'une entité puisse présenter plus tard une nouvelle Demande de Raccordement de Centrale de Production ou soumettre à nouveau une demande qui avait été retirée ou abandonnée, et recevoir par la suite une nouvelle priorité.

I.12. Responsabilités de l'OSM et des Opérateurs de Réseau de Transport

L'OSM est responsable de la coordination de toutes les études conformément à l'APPENDICE O. Les Opérateurs de Réseau de Transport concernés sont responsables de toutes les estimations des coûts et des délais de construction requis par les études de faisabilité, les Etudes d'Impact sur le Réseau, et les études des Installations, et pour toutes les études concernant les installations de distribution.

I.13. Demandes pour une nouvelle centrale de production en dessous de 10 mégawatts et pour l'augmentation de puissance d'une centrale de production

L'OSM doit élaborer des procédures simplifiées pour les demandes d'interconnexion de centrale impliquant l'augmentation de la puissance d'une unité de production existante. Les nouvelles unités de production, ayant une puissance de moins de 10 mégawatts, bénéficieront aussi de procédures simplifiées pour l'interconnexion. L'OSM sur une base non discriminatoire a le droit de renoncer aux procédures de cet APPENDICE V pour toute demande inférieure à 10 mégawatts.

II. Responsabilité des coûts pour les installations et les mises à niveau nécessaires

Le contrat de raccordement de centrale de production doit préciser la responsabilité du Client au Raccordement de Centrale de Production pour le coût des Installations de Raccordement nécessaires, des autres Installations dédiées du Client et les mises à niveau du réseau qui sont indispensables pour accepter de la puissance dans le réseau Point de Réception.

III. Confidentialité

Jusqu'à l'achèvement de chacune des études exigées par le présent APPENDICE V, l'OSM doit garder confidentiels tous les renseignements qui lui sont fournis par les Clients au Raccordement de Centrale de Production relatifs à ces études. L'OSM doit informer sur son SIMEOA chaque fois qu'une étude est terminée et doit rendre publiques les études terminées et disponibles sur demande, à l'exception de l'identité du Client au Raccordement de Centrale de Production qui doit rester confidentiel jusqu'à la date la plus tôt auquel se réalisera un des deux événements ci-après (1) le dépôt du contrat de raccordement de centrale de production auprès de l'ARREC ou (2) l'obtention de l'autorisation du Client au Raccordement de Centrale de Production.

Dans la mesure où l'OSM consulte, ou effectue les études requises en vertu du présent APPENDICE V avec la coopération ou la participation de l'Opérateur de Réseau de Transport, l'Opérateur de Réseau de Transport doit conserver tous les renseignements fournis par les Clients au Raccordement de Centrale de Production confidentiels et utiliser ces informations aux seules fins de l'étude pour laquelle elles ont été fournies et jamais pour un autre but.

IV. Affectation de priorité aux demandes de raccordement préexistantes

Dans la mesure où, antérieurement à la date d'entrée en vigueur des présentes PAUSTE, une entité avait des plans préexistants ou en cours, pour l'interconnexion d'une nouvelle centrale de production ou pour augmenter la puissance d'une centrale de production existante dans la région de l'EEEOA, l'OSM attribuera une priorité à la demande de ladite entité sur la base de la date à laquelle la demande a été introduite auprès de l'Opérateur de Réseau de Transport sur lequel la centrale sera raccordée. Dans les 30 jours qui suivent la date d'entrée en vigueur des présentes PAUSTE, toute entité, qui estime que sa priorité devrait être fondée sur une date antérieure, peut présenter des documents certifiés par un dirigeant de l'entité qui démontre raisonnablement qu'à la date où l'entité estime que la priorité de sa demande devrait être basée, toutes les informations requises en vertu de la Section I du présent APPENDICE V, pourraient être fournis. Cette documentation sera confirmée par l'Opérateur de Réseau de Transport concerné (s). Cette documentation peut être soumise sur une base confidentielle. Dans les 30 jours suivant le dépôt de la documentation, l'OSM doit aviser l'entité sur sa décision basée sur la documentation concernant la date sur laquelle sera basée la priorité de la demande de l'entité pour l'interconnexion et doit publier cette date sur le SIMEOA de l'OSM conformément aux exigences de la réglementation en vigueur.

APPENDICE V-1

DÉLAIS POUR UNE ÉTUDE DE RACCORDEMENT DE CENTRALE DE PRODUCTION¹

	Etude de Faisabilité	Etude d'Impact sur le Réseau	Etude d'Impact sur le Réseau Accélérée	Etude des Installations	Etude accélérée de Raccordement de centrale
Réponse au Client	N/A	15 Jours	N/A	15 Jours	N/A
Démarrage de l'étude	Dès réception	Dès réception	Dès réception	Dès réception	Dès réception
Durée estimée de l'étude	30 Jours	60-90 Jours	60-120 Jours	60 Jours	90-120 Jours
Maintien de la priorité	N/A	N/A	N/A	60 Jours ²	60 Jours ²

¹ Aucune des études ci-dessus mentionnées ne débutera tant que les Parties n'auront pas convenu de mener l'étude et que toutes les données nécessaires à la réalisation d'une étude auront été fournies à l'OSM et au(x) Opérateur(s) de Réseau de Transport concerné(s)..

² Pour conserver la priorité attribuée à sa Demande de Raccordement de Centrale de Production conformément à la Section I.11, le ou les Clients au Raccordement de Centrale de Production doivent signer le contrat de Raccordement de centrale de production et le retourner à l'OSM dans les 60 jours suivant la réalisation de l'Etude des Installations ou de l'Etude accélérée de Raccordement de centrale de production et la soumission du (des) accord(s) audit ou auxdits client(s)..

APPENDICE V-2

FICHE D'INFORMATION DE L'OPÉRATEUR DE CENTRALE DE PRODUCTION

Client au Raccordement de Centrale de Production: _____
Personne à Contacter (Demandeur): _____
Titre: _____
Compagnie: _____
Adresse postale: _____
Pays: _____
Rue: _____
Ville: _____
Numéro de téléphone: () _____
Facsimile (FAX) numéro: () _____
Internet adresse e-mail: _____
Date de mise sous tension demandée (MM/DD/YY): _____
Centrale de production en service (MM/DD/YY): début _____ jusqu'à _____

Information réelle et les résultats des essais des transformateurs élévateurs, toutes les données des groupes y compris les données des études de stabilité en régime transitoire et en régime de résonance sub-transitoire doivent être fournies à l'OSM et à l'Opérateur de Réseau de Transport avant que la centrale ne puisse être exploitée en régime commercial. Je comprends que toutes ses données deviennent publiques et vont être ajoutées aux bases de données de l'EEEOA (comprenant les cas base de données d'écoulement de puissance, de stabilité, des systèmes de protection, etc.) quand la centrale va entrer en exploitation commerciale. Toutes les mises à jour de ces données seront transmises dans les 60 jours à l'OSM et à l'Opérateur de Réseau de Transport concernés à l'occasion des changements et des mises à niveau qui auront lieu Durant la vie de la centrale.

L'Opérateur de Centrale et les Propriétaires futures de la centrale de production acceptent de se conformer à toutes les règles en vigueur de l'EEEOA et de l'ARREC. Il est compris et accepté que ses règles feront de temps en temps l'objet de changements et que ces changements entreront automatiquement en vigueur dès la date de leur approbation.

Signature autorisée,

_____ Date: _____

_____ (Nom imprimé ou typographié)

Par: _____

APPENDICE V-3

PRODUCTION : FICHE D'INFORMATION DETAILLEE

1. Données de stabilité transitoire

DONNEES DE L'ALTERNATEUR POUR LES ETUDES DE STABILITE TRANSITOIRE

Nom de la Centrale	Identification du groupe	
Reactance (in percent, based on rated MVA, kV)	Axe Direct	Axe en Quadrature
Synchrone	X_d	X_q
Transitoire		
Non saturé @ courant nominal	X'_{di}	X'_{qi}
Saturé @ tension nominale	X'_{dv}	X'_{qv}
Sub-Transitoire		
Non saturé @ courant nominal	X''_{di}	X''_{qi}
Saturé @ tension nominale	X''_{dv}	X''_{qv}
Réactances (en pour cent, basé sur MVA, kV nominal)		
Séquence indirecte @ tension nominale		X_2
Séquence homopolaire @ tension nominale		X_0
Réactance de fuite @ tension nominale		X_l
Réactance de Potier		X_p
Résistance d'Armature directe (Ohms/phase)		R_1
	Axe Direct	Axe en Quadrature
Constantes de temps (seconds)		
Transitoire, circuit ouvert	T'_{do}	T'_{qo}
Sub- transitoire, circuit ouvert	T''_{do}	T''_{qo}
Facteur de Saturation		
@ 100% Voltage nominal aux bornes		$S_{1.0}$
@ 120% Voltage nominal aux bornes		$S_{1.2}$

3. Données d'interconnexion aux Installations de l'Opérateur du Réseau de Transport

site de la Centrale (Pays et informations plus spécifiques, si disponibles)	
Zone de réglage (acronyme à quatre lettres) est différent de l'OSM	

	Nette en période de Pointe		
	Maximum Total MW	Maximum Mvar Inductif	Maximum Mvar Capacitif
Puissance nette totale de la Centrale			
MW à utiliser pour les transactions		N/A	N/A

4. Information sur la transaction

(utiliser pour identifier les contraintes de transport)	
Localisation de la charge du Client de la Centrale de production à l'intérieur ou à l'extérieur du Réseau de l'EEEOA	
Localisation de la centrale pressentie pour la compensation si connue	

5. Données d'interconnexion aux Installations de l'Opérateur du Réseau de Transport

DONNEES DU TRANSFORMATEUR DE PUISSANCE OU DU TRANSFORMATEUR ELEVATEUR DE L'OPERATEUR DE CENTRALE

Nom de la Centrale		ID Groupe(s)		
Fabricant	Date	P.O.#		
Nombre de Transformateurs	Phase	Fréquence (Hz)		
kVA Nominal	Type de Refroidissement *	Enroulement H	Enroulement X	Enroulement Y
55° C Montée				
65° C Montée				
Connexion (☐ Yterre)				

Tension Nominale				
BIL				
Régleurs en charge disponibles				
Réglage actuel des Régleurs en charge				
		H-X	H-Y	X-Y
Impédances Directes				
	Pourcentage			
	Base MVA			
Impédances Indirectes				
	Pourcentage			
	Base MVA			
Impédances Homopolaires				
	Pourcentage			
	MVA Base			
Résistance Enroulement	Ohms ($\square$)			
		H =	X =	Y =
MVA nominal de chaque enroulement				
Rapports de transformation actuels				
H =	X =	Y =	Neutre =	
Voltage Nominal				
		@ 100%	@ 110%	
Courant d'Excitation en pourcent				
Bien vouloir fournir les copies de la plaque signalétique et des résultats des essais chez le constructeur si reçus.				
* -- Type de Refroidissement: OA OA/FA OA/FA/FA OA/FOA FOA Autre (Specifiez le Type)				





APPENDICE V-4

FORMULAIRE POUR UN CONTRAT D'ÉTUDE DE FAISABILITÉ

Le présent contrat d'Etude de Faisabilité est conclu le [*insérer la Date de Signature : jour/mois/année*] à Cotonou, République du Bénin, en vertu des Procédures d'accès et d'utilisation des Services de Transports de l'EEEOA (PAUSTE) ;

ENTRE

L'**Opérateur du Système-Marché** (ci-après dénommé « **OSM** ») tel que mis en place par le Chapitre III des Règles du Marché Régional, lequel comprend ses successeurs et/ou ayants droit autorisés, une organisation internationale ayant son siège social à Cotonou, en République du Bénin.;

et

[*Insérer le nom de société*], une société ayant son siège social situé à [*insérer l'adresse géographique*] en [*Spécifier le Pays*], immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés comme [*indiquer la catégorie/type d'immatriculation*] en vertu de [*Insérer la législation nationale d'immatriculation pertinente du Pays*] (ci-après dénommée le « **Client au Raccordement de Centrale de Production** »), laquelle expression comprend ses successeurs et/ou ayants droit autorisés).

L'OSM et le **Client au Raccordement de Centrale de Production** sont ci-après collectivement désignés les « Parties » ou individuellement la « Partie ».

ATTENDU QUE:

1. Conformément aux procédures coordonnées de raccordement de centrale de production définies dans les « PAUSTE », le Client au Raccordement de Centrale de Production a soumis une Demande de Raccordement de Centrale de Production et a effectué le prépaiement nécessaire à l'OSM.
2. Le Client au Raccordement de Centrale de Production demande le raccordement d'un projet de centrale de production au RTIE avec les spécifications suivantes.
 - (a) Localisation du site de la Centrale de production :

B H
a

- (b) Identification des éléments de preuve du droit de propriété, ou du droit d'acquérir ou du droit de contrôle du site de la centrale de production :

- (c) Taille en mégawatts de la centrale ou de l'augmentation de la puissance de production de la centrale de production existante :

- (d) Description de la configuration de l'équipement (schéma unifilaire) :

- (e) Date prévue pour la mise en service de la centrale de production ou de l'augmentation de la puissance :

- (f) Autres informations :

OBJET DE L'ETUDE DE FAISABILITE

Article 1. Conformément aux « PAUSTE », l'OSM, en coordination avec l'Opérateur de Réseau de Transport concerné, doit procéder à une Etude de Faisabilité afin de fournir au Client au Raccordement de Centrale de Production des conclusions préliminaires sur (i) le type et l'étendue des Installations de Raccordement, des Installations dédiées du Client et des Mises à niveau du réseau qui sont indispensables pour accepter la puissance dans le réseau au Point de Réception dans le système interconnecté, qui seront nécessaires pour satisfaire la Demande de Raccordement de Centrale de Production; (ii) le temps qui sera nécessaire pour construire lesdites installations et effectuer les mises à niveau; et (iii) le montant des coûts que doit payer le Client au Raccordement de Centrale de Production pour les installations et les mises à niveau nécessaires. Dans le cas où l'OSM est incapable de terminer l'Etude de Faisabilité dans les 30 jours du dépôt de la Demande de Raccordement de Centrale de Production par le Client au Raccordement de Centrale de Production et de la signature du présent contrat d'Etude de Faisabilité, l'OSM doit aviser le Client au Raccordement de Centrale de Production et lui expliquer les raisons du retard.

Article 2. L'Etude de Faisabilité réalisée en vertu des présentes ne fournira que des estimations préliminaires non-finales du coût et du temps nécessaire pour satisfaire la demande du Client au Raccordement de Centrale de Production. Des estimations plus exhaustives seront élaborées uniquement après la signature d'un contrat d'Etude d'Impact sur le Réseau et d'un contrat d'étude des Installations conformément aux « PAUSTE ». L'Etude

de Faisabilité sera effectuée en employant nécessairement diverses hypothèses concernant la Demande de Raccordement de Centrale de Production, d'autres demandes en attente, et les plans d'expansion du Réseau de Transport régional de l'EEEOA au moment de l'étude. L'Etude de Faisabilité ne doit pas obliger l'OSM ou les Opérateurs de Réseau de Transport de se raccorder avec le Client au Raccordement de Centrale de Production ou de construire des installations ou des mises à niveau.

CONFIDENTIALITÉ

Article 3. Le Client au Raccordement de Centrale de Production s'engage à fournir tous les renseignements demandés par l'OSM nécessaires pour achever l'Etude de Faisabilité. Les informations fournies conformément à la présente Section doivent être et demeurer confidentielles, en vertu de l'Article 4 du présent contrat d'Etude de Faisabilité et dans les conditions requises par les « PAUSTE ».

Article 4. L'OSM avise par le biais de son SIMEOA de la fin de l'Etude de Faisabilité et doit rendre l'étude publique et disponible sur demande, à l'exception de l'identité du Client au Raccordement de Centrale de Production qui doit rester confidentielle jusqu'à la date la plus proche où se produit l'un des deux événements suivants : (i) le dépôt du contrat de raccordement de centrale de production non-signé auprès de l'ARREC ou (ii) l'obtention de l'autorisation du Client au Raccordement de Centrale de Production.

Article 5. Le Client au Raccordement de Centrale de Production reconnaît que, conformément aux « PAUSTE », les Opérateurs de Réseau de Transport vont participer au processus de l'Etude de Faisabilité et que l'OSM peut diffuser des informations aux Opérateurs de Réseau de Transport et compter sur eux pour effectuer une partie ou la totalité de l'Etude de Faisabilité.

RESPONSABILITE SUR LES COUTS

Article 6. Le Client au Raccordement de Centrale de Production doit rembourser à l'OSM le coût réel de l'Etude de Faisabilité. Le prépaiement effectué par le Client au Raccordement de Centrale de Production en vertu des « PAUSTE » doit correspondre aux coûts de l'Etude de Faisabilité dont le Client au Raccordement de Centrale de Production est responsable. Dans les 10 jours à compter de la réception de l'estimation des coûts, le Client au Raccordement de Centrale de Production peut retirer sa Demande de Raccordement de Centrale de Production. À moins que la Demande de Raccordement de Centrale de Production ne soit retirée, le Client au Raccordement de Centrale de Production s'engage à payer les coûts supplémentaires réels de l'Etude de Faisabilité. Le Client au Raccordement de Centrale de Production doit payer à l'OSM tous les coûts réels en plus de l'avance ou des dépôts de garantie dans les dix (10) jours après réception de la facture. Les montants non payés à l'échéance sont majorés d'un intérêt sur la base du Taux d'Intérêt en vigueur. Cet intérêt est à calculer à compter de la date d'échéance, mais en excluant la date à laquelle le montant est payé en totalité. Le Taux d'Intérêt en vigueur est celui de la banque de règlement de l'OSM telle que prévue par les Procédures du Marché.

Article 7. Si le taux ci-dessus n'est pas publié à une date donnée, le taux correspondant au plus récent jour précédent sera utilisé. Si à tout moment l'OSM a des motifs raisonnables de croire que la solvabilité du Client au Raccordement de Centrale de Production n'est plus satisfaisante, l'OSM peut lui exiger de payer une avance supplémentaire de trésorerie, de fournir une lettre de crédit, ou tout autre garantie ou gage acceptable par l'OSM. Le Client au Raccordement de Centrale de Production doit fournir ces garanties de crédit dans les trois jours ouvrables ou l'OSM a le droit de cesser de travailler sur l'étude.

EXCLUSION DE GARANTIE, LIMITATION DE RESPONSABILITE

Article 8. Dans l'analyse et la préparation de l'Etude de Faisabilité, l'OSM, les Opérateurs de Réseau de Transport et d'autres sous-traitants employés par l'OSM ou les Opérateurs de Réseau de transport devront se fonder sur des informations fournies par le Client au Raccordement de Centrale de Production, et éventuellement par des tiers, et ne maîtriseront pas l'exactitude de ces informations. En conséquence, ni l'OSM, ni les Opérateurs de Réseau de Transport, ni aucun autre sous-traitant employé par l'OSM ou les Opérateurs de Réseau de Transport ne donnent de garantie, explicite ou implicite, qu'elle soit déduite de l'exploitation de la loi, de la performance ou du commerce, des coutumes, des usages dans le négoce ou la profession, ou autre, y compris les garanties sans limitation de qualité marchande et d'adaptation à un usage particulier en ce qui concerne l'exactitude, le contenu ou les conclusions de l'Etude de Faisabilité. Le Client au Raccordement de Centrale de Production reconnaît qu'il ne se fonde sur aucune représentation ou garantie pas expressément énoncées dans les présentes et que de telles représentations ou garanties ne constituent pas la base de son affaire en vertu des présentes. Le présent contrat d'Etude de Faisabilité ou l'Etude de Faisabilité préparée en vertu des présentes n'est pas destiné, ni ne peut être interprété, ni constituer un accord de l'OSM ou des Opérateurs de Réseau de Transport pour fournir un Service de Transport ou un service de raccordement de centrale de production au nom ou au profit du Client au Raccordement de Centrale de Production, soit à cet instant soit dans le futur.

Article 9. En aucun cas, l'OSM, les Opérateurs de Réseau de Transport ou d'autres sous-traitants employés par l'OSM ou les Opérateurs de Réseau de Transport ne pourront être tenus responsables des dommages indirects, spéciaux, accessoires, à caractère pénal ou tout autre dommage direct de toute nature, y compris la perte de profits, que ce soit en vertu du présent contrat d'Etude de Faisabilité ou autre, même si l'OSM, les Opérateurs de Réseau de Transport ou d'autres sous-traitants employés par l'OSM ou les Opérateurs de Réseau de Transport ont été informés de la possibilité d'une telle perte. Le Client au Raccordement de Centrale de Production doit indemniser, défendre et exonérer l'OSM, les Opérateurs de Réseau de Transport ou les autres sous-traitants employés par l'OSM ou les Opérateurs de Réseau de Transport de tels dommages ou réclamations. L'OSM, les Opérateurs de Réseau de Transport ou les autres sous-traitants employés par l'OSM ou les Opérateurs de Réseau de Transport ne seront responsables d'aucun retard dans la livraison, ni de la non-exécution, ni de retard dans l'exécution des obligations de l'OSM en vertu du présent contrat d'Etude de Faisabilité.

Article 10. Sans préjudice de ce qui précède, le Client au Raccordement de Centrale de Production convient en outre que l'OSM, les Opérateurs de Réseau de Transport et d'autres

sous-traitants employés par l'OSM ou les Opérateurs de Réseau de Transport qui préparent ou aident à la préparation d'une Etude de Faisabilité sont réputés tiers bénéficiaires de cette disposition intitulée « Exclusion de garantie / Limitation de responsabilité ».

DIVERS

Article 11. Toute notification ou demande concernant le présent Contrat d'Etude de Faisabilité doit être remise au représentant des Parties désignées ci-après :

OSM:

Adresse postale : [insérez]

Adresse physique : [insérez]

Pays du siège social : [insérez le Pays d'exercice dans le Marché Régional de l'Electricité]

Adresse courriel : [insérez]

N° de télécopieur : [insérez]

N° de téléphone : [insérez]

À l'attention de : [insérez] ;

Client au Raccordement de Centrale de Production :

Adresse postale : [insérez]

Adresse physique : [insérez]

Pays du siège social : [insérez le Pays d'exercice dans le Marché Régional de l'Electricité]

Adresse courriel : [insérez]

N° de télécopieur : [insérez]

N° de téléphone : [insérez]

À l'attention de : [insérez] ;

Article 12. Aucune renonciation par une Partie à une ou à plusieurs défaillances de l'autre dans l'exercice de l'une des dispositions du présent contrat d'Etude de Faisabilité ne doit être traitée ou interprétée comme une renonciation à toute autre défaillance qu'elle soit semblable ou de nature différente.

Article 13. Le présent contrat d'Etude de Faisabilité ou une partie de celui-ci, ne peut être amendé, modifié ou supprimé que par un écrit signé par toutes les Parties aux présentes.

Article 14. Ce contrat d'Etude de Faisabilité sera obligatoire pour les parties, leurs héritiers, exécuteurs, administrateurs, successeurs et ayants droit.

Article 15. Ni le présent contrat d'Etude de Faisabilité, ni l'Etude de Faisabilité réalisée en vertu des présentes ne doivent être interprétée comme une demande de Service de Transport en vertu des « PAUSTE ». Le Client au Raccordement de Centrale de Production doit

présenter une demande distincte pour le service en vertu des « PAUSTE » pour le Service de Transport.

Article 16. Tous les litiges seront réglés conformément aux dispositions des « PAUSTE »

EN FOI DE QUOI, ont signé, les représentants dûment autorisés des Parties, ayant pleins droit, pouvoir et qualité pour conclure et exécuter le présent Contrat d'Etude de Faisabilité, à la première date indiquée ci-dessus,

Sceau et Signature

Pour « l'OSM »,

Signature : *[Signature autorisée]*

Nom : *[Nom complet du Signataire]*

Titre : *[Titre officiel du Signataire]*

apposé en présence de :

Signature : *[Signature autorisée du témoin]*

Nom : *[Nom complet du témoin]*

Titre : *[Titre officiel du témoin]*

Sceau et Signature

Pour « le Client au Raccordement de Centrale de Production » *[Insérer le nom officiel du Client au Raccordement de Centrale de Production]*

Signature : *[Signature autorisée]*

Nom : *[Nom complet du Signataire]*

Titre : *[Titre officiel du Signataire]*

apposé en présence de :

Signature : *[Signature autorisée du témoin]*

Nom : *[Nom complet du témoin]*

Titre : *[Titre officiel du témoin]*

APPENDICE V-5

FORMULAIRE DE CONTRAT DE RACCORDEMENT DE CENTRALE DE PRODUCTION

Le formulaire de contrat de Raccordement de centrale de production est élaboré par l'OSM et soumis à l'approbation de l'ARREC

