

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DE L'AHQ-ARQ

EFFICIENCE

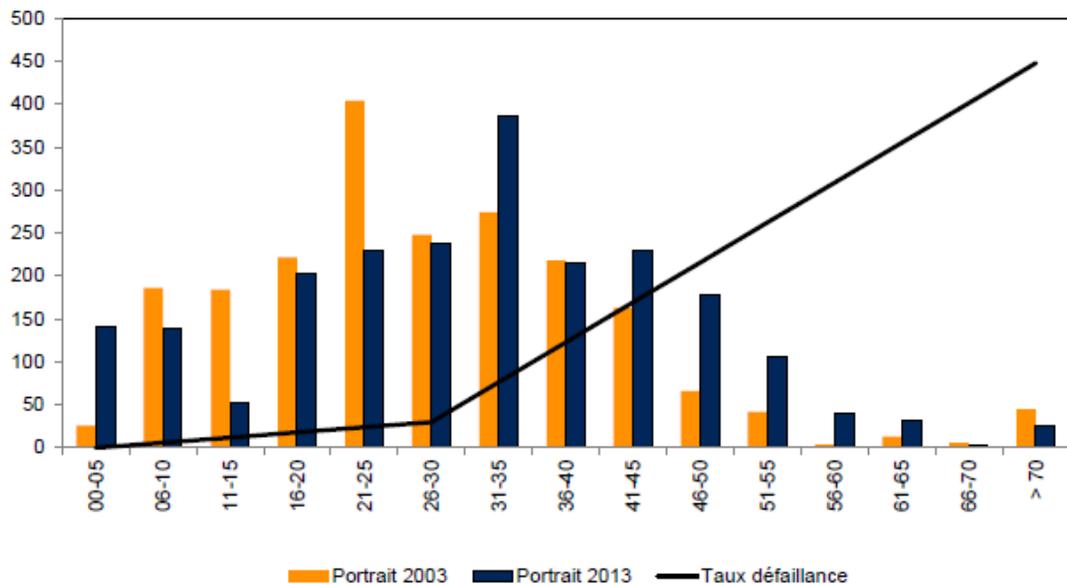
1. Référence :

B-0008, HQT-3, document 1, page 5.

Préambule :

« Le Transporteur rappelle que le nombre d'actifs ayant atteint un âge supérieur ou égal à plus de 50 % de leur durée de vie utile s'est accru au cours des 10 dernières années et continuera de croître. À titre de référence, la figure 1 [note de bas de page omise] illustre la distribution de l'âge des transformateurs du Transporteur. Elle démontre que l'âge de la majorité des transformateurs du parc d'actifs est au-delà de 50 % de leur durée de vie utile.

Figure 1
Nombre de transformateurs en fonction de l'âge



» (Nous soulignons)

Demandes :

1.1 Veuillez indiquer la durée de vie utile des transformateurs du Transporteur.

- 1.2 Veuillez expliquer, tel qu'il apparaît à la figure 1 de la référence, comment il peut y avoir plus de transformateurs de 11 à 15 ans en 2013 qu'il n'y avait de transformateurs de 0 à 5 ans en 2003, soit 10 ans plus tôt. Même question pour la progression entre 6-10 ans et 16-20 ans, entre 11-15 ans et 21-25 ans et entre 16-20 ans et 26-30 ans.
- 1.3 Veuillez fournir la base des informations ayant servi à l'élaboration de la courbe intitulée « Taux défaillance ».

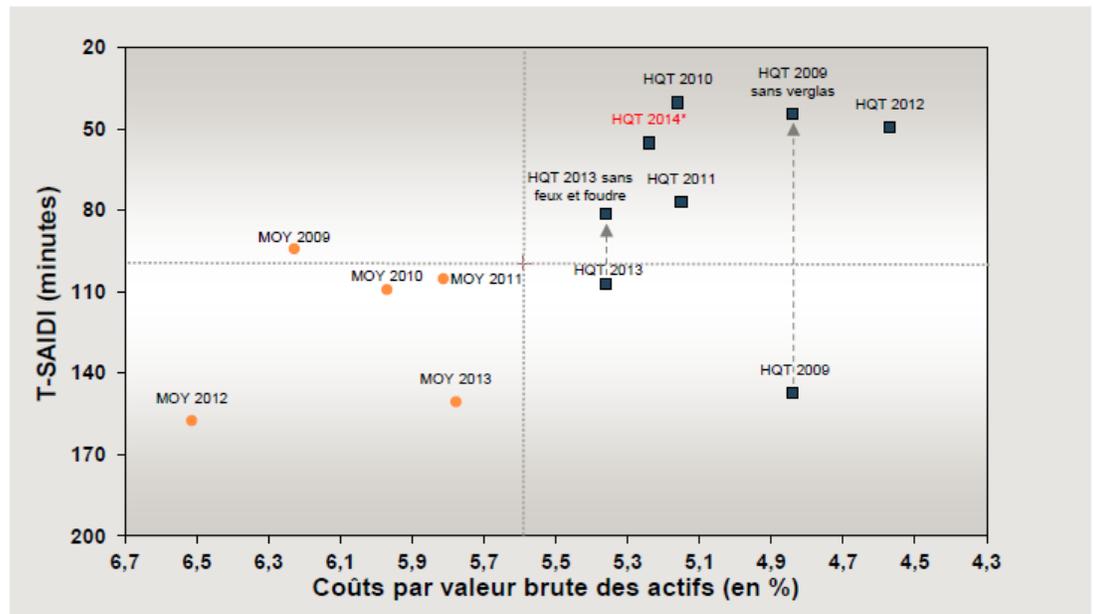
2. Références :

- (i) B-0008, HQT-3, document 1, page 8, figure 3 ;
- (ii) B-0010, HQT-3, document 3, page 19, figure 17 ;
- (iii) B-0010, HQT-3, document 3, page 21, figure 19 ;
- (iv) B-0008, HQT-3, document 1, page 9, lignes 4 à 6 ;
- (v) R-3903, B-0090, HQT-15, document 1, page 14.

Préambule :

- (i)

Figure 3
Indicateur composite⁵
Durée (minutes) d'interruption de service par point de livraison (T-SAIDI) et Coûts d'exploitation, de maintenance, d'administration plus les coûts des investissements en pérennité par la valeur des immobilisations corporelles et des actifs incorporels (en %)

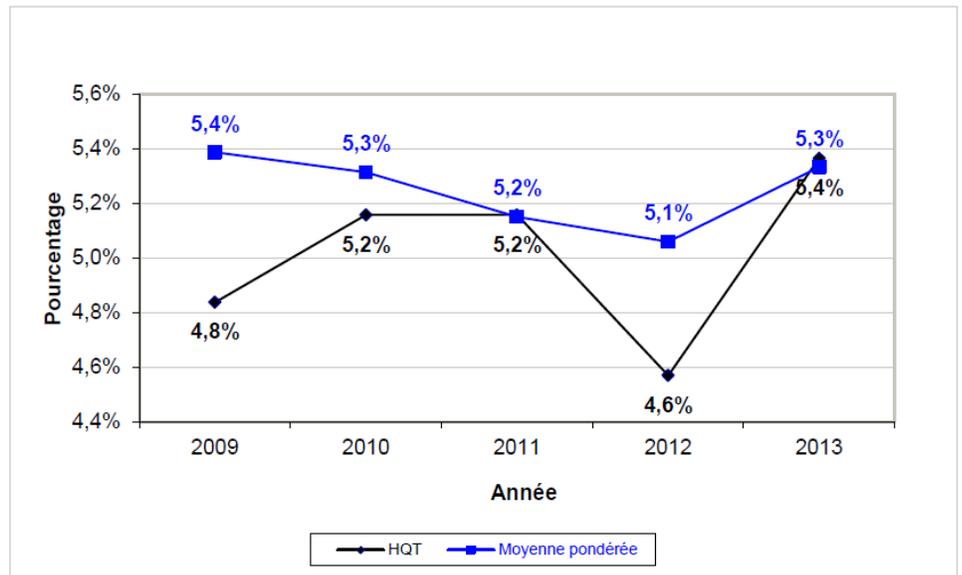


* La collecte des données par le BPWG étant en cours, le Transporteur ne peut présenter le résultat de l'indicateur pour la moyenne des participants pour l'année historique 2014.

La note de bas de page no. 5 indique que « La moyenne présentée par le Transporteur est une moyenne arithmétique des valeurs des membres du BPWG. » (Nous soulignons)

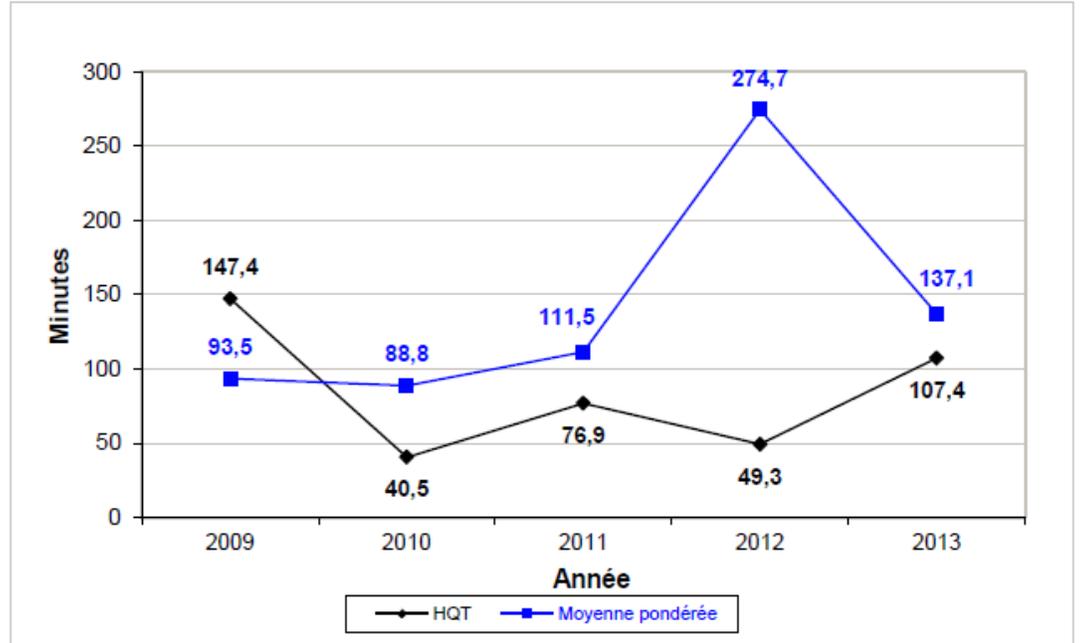
(ii)

Figure 17
ACÉ – Coût d'exploitation, de maintenance et d'administration plus les coûts des investissements en pérennité par la valeur des immobilisations corporelles et des actifs incorporels



(iii)

Figure 19
ACÉ – T-SAIDI (minutes par point de livraison)



- (iv) « En 2013, la fiabilité de service du Transporteur a été affectée par une série de feux de forêt importants dans le nord du Québec ainsi que par la foudre de l'été 2013. Le Transporteur présente également le résultat de son indicateur sans l'effet de ces deux événements. »
- (v) « D'autre part, comme mentionné en réponse à des demandes de renseignements [note de bas de page omise] de l'ACEFO et en audience [note de bas de page omise], le Transporteur utilise, en abscisse, la moyenne pondérée calculée par l'ACÉ des participants au balisage pour lesquels l'information est disponible à la fois pour le T-SAIDI et pour l'indicateur de coûts. Ainsi, en utilisant le même échantillon d'entreprises pour les deux indicateurs composant l'indicateur composite, la comparabilité des données est assurée. De plus, le Transporteur souligne que cet indicateur a fait l'objet d'un consensus parmi les membres de l'ACÉ et qu'il a l'avantage de permettre une comparaison de la performance du Transporteur avec celle d'autres transporteurs au Canada. » (Nous soulignons)

Demandes :

- 2.1 Veuillez concilier l'information de la référence (i) selon laquelle la moyenne serait arithmétique et l'information de la référence (iv) selon laquelle la moyenne serait pondérée, dans le graphique de la référence (i).
- 2.2 Veuillez confirmer ou infirmer avec explications la compréhension de l'AHQ-ARQ selon laquelle la figure de la référence (ii) représente la même information que l'abscisse de la figure de la référence (i) mais en moyenne pondérée dans le premier cas et en moyenne arithmétique dans le deuxième cas.
- 2.3 Veuillez confirmer ou infirmer avec explications la compréhension de l'AHQ-ARQ selon laquelle la figure de la référence (iii) représente la même information que l'ordonnée de la figure de la référence (i) mais en moyenne pondérée dans le premier cas et en moyenne arithmétique dans le deuxième cas.
- 2.4 Veuillez fournir la figure 3 de la référence (i) en présentant une moyenne pondérée des valeurs des membres du BPWG obtenue des figures des références (ii) et (iii).
- 2.5 Veuillez fournir le résultat de l'indicateur composite T-SAIDI pour la moyenne des valeurs des membres du BPWG après avoir exclu des événements jugés extrêmes comme l'a fait le Transporteur pour 2013 à la référence (iv).

3. Référence :

B-0008, HQT-3, document 1, page 11, figure 4.

Préambule :

La figure 4 présente l'évolution des effectifs à temps complet (ETC) entre 2010 et 2016.

Demandes :

- 3.1 Veuillez montrer en détail le calcul utilisé par le Transporteur pour obtenir la courbe intitulée « *ETC théorique* ».
 - 3.2 Veuillez confirmer ou infirmer avec explications la compréhension de l'AHQ-ARQ selon laquelle les lignes « *IC – transport* » (0,45) et « *IC – opérationnel* » (0,20) représentent des prévisions centrées de ces éléments pour les années 2015 et 2016.
 - 3.3 Veuillez indiquer quelle serait la prévision du Transporteur des lignes « *IC – transport* » et « *IC – opérationnel* » pour 2015 et 2016 dans le cas où la courbe noire intitulée « *ETC* » était maintenue au même niveau que la courbe jaune intitulée « *ETC sans effet de l'optimisation des stratégies de maintenance* ».
-

4. Références :

- (i) B-0008, HQT-3, document 1, page 14, lignes 20 à 28 ;
- (ii) B-0008, HQT-3, document 1, pages 15, ligne 32, à page 16, ligne 4.

Préambule :

- (i) « *Le Transporteur considère que l'évolution de ses pratiques en planification, conjuguée aux pratiques d'exploitation, a non seulement contribué à l'optimisation de sa force de travail, mais également à la diminution significative du niveau de ressources affectées à la réalisation d'activités moins pressantes tout en améliorant les indicateurs Taux de bris et IC-opérationnel. Ce niveau de performance est par ailleurs mesuré par la disponibilité et la fiabilité du réseau de transport qui ont été éprouvées durant la dernière pointe hivernale avec le nombre record de jours de froid. Durant cette période, le Transporteur a été en mesure de maintenir une excellente qualité de service.* » (Nous soulignons)
- (ii) « *Cette intensification du niveau d'intervention sur les transformateurs de puissance a contribué à réduire significativement le taux de bris des postes sur le réseau principal et ainsi maintenir, sinon améliorer, la sécurité, la fiabilité et la disponibilité du réseau de transport. Cela s'est avéré déterminant pour assurer la qualité de service attendue suite au deuxième hiver froid consécutif au cours duquel le réseau a été particulièrement sollicité.* »

Demandes :

- 4.1** Veuillez décrire l'indicateur « *Taux de bris* » dont il est question à la référence (i) et fournir les résultats des cinq dernières années de cet indicateur permettant de constater son amélioration telle que mentionnée à la référence.
- 4.2** Veuillez expliquer par des exemples en quoi le froid et le nombre record de jours de froid peuvent affecter la disponibilité et la fiabilité du réseau de transport selon l'affirmation de la référence (i).
- 4.3** Veuillez démontrer par des statistiques l'affirmation de la référence (i) selon laquelle la dernière pointe hivernale a connu un nombre record de jours de froid.
- 4.4** Veuillez fournir les résultats des cinq dernières années de l'indicateur « *taux de bris des postes sur le réseau principal* » dont il est question à la référence (ii).
- 4.5** Veuillez indiquer quels sont les indicateurs qui permettent au Transporteur d'affirmer qu'il a maintenu, sinon amélioré, « *la sécurité, la fiabilité et la disponibilité du réseau de transport* », tel que mentionné à la référence (ii).

5. Référence :

B-0008, HQT-3, document 1, page 16, lignes 10 à 24.

Préambule :

« Les retours d'expérience de 2014 se révèlent extrêmement positifs bien que les coûts de maintenance des équipements stratégiques se sont avérés plus élevés que la prévision présentée par le Transporteur dans sa demande tarifaire pour l'année 2015. À ce titre, le Transporteur prévoit pour 2016 les coûts nécessaires pour le maintien du rythme de maintenance préventive des transformateurs de puissance et poursuit la mise en oeuvre de son modèle de gestion des actifs par l'application d'une stratégie similaire pour les disjoncteurs à haute tension du réseau principal. Par le biais d'une intensification des interventions de maintenance préventive sur ces disjoncteurs, le Transporteur vise également une amélioration à court et moyen termes des taux de bris. En plus des bénéfices sur la fiabilité du réseau, le Transporteur soutient que cette stratégie amènera, tout comme pour les transformateurs de puissance, des retombées importantes quant à l'utilisation de ses actifs sur leur durée de vie utile prévue, évitant ainsi un remplacement prématuré ou de la maintenance corrective à un niveau non souhaité, afin de continuer d'assurer l'ordonnancement et l'optimisation de la force de travail, ainsi que la gestion optimale du budget de maintenance et du risque résiduel. » (Nous soulignons).

Demandes :

- 5.1 Veuillez fournir les raisons qui justifient que les coûts de maintenance des équipements stratégiques se soient avérés plus élevés que la prévision présentée par le Transporteur dans sa demande tarifaire pour l'année 2015.
- 5.2 Veuillez fournir les résultats des cinq dernières années de l'indicateur du taux de bris des disjoncteurs à haute tension du réseau principal dont il est question à la référence.
- 5.3 Veuillez indiquer à combien le Transporteur chiffre-t-il les bénéfices sur la fiabilité du réseau dont il est fait mention à la référence et veuillez expliquer comment son modèle de gestion des actifs procède-t-il pour évaluer de tels bénéfices.

6. Références :

- (i) B-0008, HQT-3, document 1, page 17, lignes 12 à 17 ;
 - (ii) B-0008, HQT-3, document 1, page 18, lignes 9 à 12 ;
 - (iii) B-0008, HQT-3, document 1, page 18, lignes 13 à 17 ;
 - (iv) B-0008, HQT-3, document 1, page 21, lignes 19 à 23.
-

Préambule :

- (i) « **Simulation des besoins aux investissements et aux charges** – Cet outil permet au Transporteur de simuler le vieillissement de son parc d'actifs afin de mesurer l'évolution de ses enveloppes d'investissement et de maintenance (heures et matériel). Il permet aussi d'évaluer de façon théorique l'impact des différents scénarios des stratégies d'intervention à court, moyen et long termes sur le risque et les revenus requis (tous autres paramètres étant égaux, par ailleurs) ; » (Nous soulignons)
- (ii) « **Optimisation des limites de stabilité** – Cet outil de simulation permet au Transporteur d'instaurer un processus qui mène à la réalisation plus rapide des calculs des limites de transit et de sécurité du réseau permettant d'optimiser davantage l'exploitation du réseau. » (Nous soulignons)
- (iii) « Grâce aux retours d'expérience et à l'évolution de ses modèles d'estimation, le Transporteur a entamé l'harmonisation de ses approches de planification des besoins aux investissements et aux charges. Cela a d'ailleurs permis au Transporteur de bonifier ses simulations dans le but d'identifier le type d'intervention qui permet de maintenir le risque de défaillance partielle à un niveau acceptable tout en minimisant l'impact sur le client. » (Nous soulignons)
- (iv) « Conscient du fait que les défis des prochaines années sont à minima similaires à ceux surmontés au cours de la période 2010-2015, le Transporteur, dans une optique d'évolution de sa stratégie de maintenance, poursuit la bonification de ses outils informatiques ainsi que le déploiement d'initiatives visant à améliorer ses pratiques d'affaires et son efficacité tout en maintenant un niveau de service et de fiabilité du réseau acceptable. » (Nous soulignons)

Demandes :

- 6.1 Veuillez décrire et quantifier le risque dont il est question à la référence (i).
 - 6.2 Veuillez décrire et quantifier les gains résultant de l'action permettant « d'optimiser davantage l'exploitation du réseau » mentionnée à la référence (ii).
 - 6.3 Veuillez définir ce que le Transporteur entend par le « risque de défaillance partielle » de la référence (iii).
 - 6.4 Veuillez quantifier le « niveau acceptable » du risque de défaillance partielle dont il est question à la référence (iii).
 - 6.5 Veuillez indiquer tous les risques que le modèle de gestion des actifs du Transporteur considère et indiquer, pour chacun de ces risques, comment le modèle en tient compte et le niveau acceptable retenu par le Transporteur pour optimiser ses choix en termes de besoins aux investissements et aux charges.
-

6.6 Veuillez quantifier le « *niveau de service et de fiabilité du réseau acceptable* » retenu par le Transporteur dans le contexte de la référence (iv) et préciser quels sont les indicateurs permettant de mesurer un tel niveau.

7. Référence :

B-0008, HQT-3, document 1, page 20, lignes 12 à 15.

Préambule :

« L'implantation d'un système de contrôle sur les compensateurs pour augmenter leur contribution au support de tension du réseau. À terme, les gains évalués seront équivalents à l'installation d'un compensateur statique au sud du réseau de transport ; » (Nous soulignons).

Demande :

7.1 Veuillez décrire et quantifier les « *gains évalués* » dont il est question à la référence.

INDICATEURS DE PERFORMANCE ET OBJECTIFS CORPORATIFS

8. Référence :

B-0006, HQT-1, document 3, page 5.

Préambule :

La référence indique que les orientations disponibles au niveau des objectifs corporatifs pour l'année témoin projetée, telles que demandées à la section 2.2.4 de la décision D-2010-032, se retrouvent à la pièce HQT-3, document 2 du présent dossier.

Demandes :

8.1 Veuillez reproduire l'extrait de la pièce HQT-3, document 2 qui traite des orientations au niveau des objectifs corporatifs pour l'année témoin projetée 2016, tel que l'indique la référence.

8.2 En l'absence d'un tel extrait, veuillez fournir les orientations au niveau des objectifs corporatifs pour l'année témoin 2016.

9. Référence :

B-0009, HQT-3, document 2, page 23.

Préambule :

Le tableau de la référence présente 9 projets dont la mise en service est prévue en 2015.

Demande :

- 9.1** Veuillez fournir les dates de mise en service des 9 projets de la référence i) telles qu'elles étaient prévues lors de l'établissement des objectifs corporatifs 2015 et ii) telles qu'elles sont prévues aujourd'hui.

10. Référence :

B-0010, HQT-3, document 3, pages 9 et 10, figures 4 à 6.

Préambule :

La figure 4 montre les Dépenses totales par mille de circuit – Contribution des lignes; la figure 5 montre les Dépenses en exploitation et maintenance par mille de circuit – Contribution des lignes; et la figure 6 montre les Dépenses en investissement par mille de circuit – Contribution des lignes.

Demande :

- 10.1** L'AHQ-ARQ constate que les valeurs de la figure 4 correspondent à la somme des valeurs des figures 5 et 6, sauf pour les données des participants de 2012 et 2013. Veuillez expliquer ces différences.

11. Référence :

B-0010, HQT-3, document 3, pages 13 et 14, figures 10 à 12.

Préambule :

La figure 10 montre les Dépenses totales par MVA (transformateur installé) – Contribution des postes; la figure 11 montre les Dépenses en exploitation et maintenance par MVA (transformateur installé) – Contribution des postes; et la figure 12 montre les Dépenses en investissement par MVA (transformateur installé) – Contribution des postes.

Demande :

- 11.1 L'AHQ-ARQ constate que les valeurs de la figure 10 correspondent à la somme des valeurs des figures 11 et 12, sauf pour les données des participants de 2012. Veuillez expliquer cette différence.

CHARGES NETTES D'EXPLOITATION

12. Référence :

B-0015, HQT-6, document 2, page 6, ligne 29 à page 7, ligne 6.

Préambule :

« Les CNE de l'année témoin projetée 2016 sont établies à 742,9 M\$, soit 5,3 % de plus que le montant autorisé par la Régie pour l'année 2015 ou 4,2 % au niveau des CNE récurrentes (excluant le budget spécifique demandé à la section 2.4.7). Ce niveau de CNE demandé permet notamment au Transporteur de poursuivre l'arrimage de ses activités de maintenance préventive, dont ses interventions en maintenance conditionnelle ciblée, en lien avec son modèle de gestion des actifs, afin de s'assurer que l'accroissement du risque de défaillance demeure sous contrôle et à un niveau acceptable pour assurer la sécurité, la fiabilité et la disponibilité du réseau de transport. Les sections suivantes présentent de façon détaillée l'évolution des CNE. » (Nous soulignons)

Demandes :

- 12.1 Veuillez définir le type de défaillance dont il est question à la référence et indiquer quel indicateur permet de le mesurer.
- 12.2 Veuillez quantifier le risque de défaillance dont il est question à la référence.
- 12.3 Veuillez justifier le choix du Transporteur d'accroître le risque de défaillance mentionné à la référence et quantifier ledit accroissement.
- 12.4 Veuillez décrire et quantifier le niveau acceptable du risque de défaillance dont il est question à la référence.

13. Référence :

B-0015, HQT-6, document 2, page 10, lignes 24 à 31.

Préambule :

« Les besoins initialement exprimés dans le dossier R-3903-2014 [note de bas de page omise] demeurent afin d'assurer la fiabilité et la disponibilité du réseau de transport. Ainsi, le Transporteur réintroduit, à l'année de base 2015, le besoin

en masse salariale de 14,0 M\$ non autorisé par la Régie dans sa décision D-2015-017 [note de bas de page omise] pour la conduite de ses activités de maintenance. Le Transporteur précise tout d'abord qu'il a démontré sa capacité à déployer les ressources demandées en 2014. En outre, il souligne les premiers constats favorables de son modèle de gestion des actifs dont il fait état à la pièce HQT-3, Document 1, qui militent en faveur de la poursuite des activités sous-jacentes à cette stratégie.» (Nous soulignons)

Demandes :

- 13.1** Veuillez démontrer avec indicateurs à l'appui que, sans le besoin de 14,0 M\$ non autorisé par la Régie dans sa décision D-2015-017, le Transporteur n'aurait pu assurer la fiabilité et la disponibilité du réseau de transport en 2015.
- 13.2** Veuillez démontrer, à l'aide de résultats précis du modèle de gestion des actifs, que la stratégie préconisée à la référence est optimale.

14. Référence :

B-0015, HQT-6, document 2, page 11, lignes 13 à 25.

Préambule :

« Conséquemment, le Transporteur prévoit un montant supplémentaire de 22 M\$, aux CNE de l'année 2016, notamment afin de poursuivre, au même rythme, les activités de maintenance préventive des transformateurs de puissance. Également, le Transporteur continue la mise en oeuvre de son modèle de gestion des actifs par l'application d'une stratégie similaire de montée en intensité et en volume de la maintenance préventive sur les disjoncteurs à haute tension du réseau principal, pour lesquels il vise également une amélioration notable des taux de bris.

En plus des bénéfices sur la fiabilité du réseau, le Transporteur croit que cette stratégie amènera, tout comme illustré pour les transformateurs de puissance, des retombées importantes quant à l'utilisation de ses actifs sur leur durée de vie prévue, évitant ainsi un remplacement prématuré, ou de la maintenance corrective à un niveau non souhaité afin de continuer d'assurer l'ordonnancement et l'optimisation de la force de travail, ainsi que la gestion optimale du budget de maintenance et du risque résiduel. » (Nous soulignons)

Demandes :

- 14.1** Veuillez quantifier l' « *amélioration notable* » des taux de bris des disjoncteurs à haute tension du réseau principal que vise le Transporteur, tel que mentionné à la référence.
-

14.2 Veuillez quantifier les « *bénéfices sur la fiabilité du réseau* » dont il est question à la référence.

14.3 Veuillez quantifier les « *retombées importantes* » dont il est question à la référence et démontrer, à l'aide de résultats précis du modèle de gestion des actifs, que la stratégie préconisée à la référence est optimale.

15. Référence :

B-0015, HQT-6, document 2, page 20, tableau 7.

Préambule :

Tableau 7
Effectif en équivalent temps complet annuel

Composantes	Année historique	Année de base	Année témoin
	2014	2015	2016
Total	3 162	3 288	3 297
Permanent	2 840	3 025	3 075
Temporaire	322	263	222
Bureau	89	88	87
Permanent	80	82	82
Temporaire	9	6	5
Métiers (incluant les répartiteurs)	1 452	1 511	1 559
Permanent	1 256	1 381	1 433
Temporaire	196	130	126
Techniciens	588	608	572
Permanent	510	515	515
Temporaire	78	93	57
Ingénieurs	338	342	341
Permanent	335	335	335
Temporaire	3	7	6
Spécialistes	337	387	382
Permanent	330	371	365
Temporaire	7	16	17
Professionnels	85	61	67
Permanent	56	50	56
Temporaire	29	11	11
Cadres	273	291	289
Permanent	273	291	289
Temporaire			

Demandes :

- 15.1** Veuillez justifier l'augmentation de 15 % des ETC annuels pour les spécialistes en 2015 par rapport à 2014 (387 vs 337).
- 15.2** Veuillez justifier l'augmentation de 6,6 % des ETC annuels pour les cadres en 2015 par rapport à 2014 (291 vs 273) alors que les ETC totaux n'ont augmenté que de 4,0 % pour la même période (3288 vs 3162).

PLANIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT

16. Références :

- (i) B-0009, HQT-3, document 2, page 10, tableau 6 ;
- (ii) NPCC - 2014 Québec Balancing Authority Area – Comprehensive Review of Resource Adequacy, page 18, figure 6.1 :

https://www.npcc.org/Library/Resource%20Adequacy/Québec%20Comprehensive%20Review%202014_RCC%20Approved%20December%20202014.pdf

Préambule :

- (i)

Tableau 6
Charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité du réseau en MW

	Charges nettes d'exploitation	Capacité du réseau de transport	en k\$ / MW	en k\$ / MW avec inflation selon IPC	% IPC
2010	634,4	42 391	14,97	16,75	1,8%
2011	661,5	42 970	15,39	17,23	2,9%
2012	633,2	43 048	14,71	17,49	1,5%
2013	683,6	43 339	15,77	17,65	0,9%
2014	707,5	44 636	15,85	18,00	2,0%
Année de base 2015	728,5	45 311	16,08	18,25	1,4%
Année témoin 2016	742,9	45 967	16,16	18,62	2,0%

Note : Le point de départ pour le calcul des valeurs ajustées selon l'inflation est l'année 2001.

(ii)

Table 6.1 Québec Available Capacity Mix by Fuel Type (MW)

Fuel Type	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019
Hydro	39,431	39,633	39,811	40,306	40,355
Thermal	436	436	436	436	436
Biomass	324	387	427	437	437
Wind ¹	2,881	3,350	3,600	3,950	3,950
Total	41,024	41,430	41,724	42,333	42,382

¹: For wind, the numbers correspond to installed capacity. A 30 percent of nameplate capacity is expected at peak time.

Demandes :

- 16.1** Veuillez indiquer pour quelle période d'une année donnée (début d'année, fin d'année ou autre) s'applique la capacité du réseau de transport de la référence (i).
- 16.2** En additionnant toutes les sources de production disponibles de la zone de contrôle du Québec (utilisant ainsi l'hypothèse très peu vraisemblable que toute la production éolienne et biomasse serait présente simultanément à la pointe annuelle), le tableau 6.1 de la référence (ii) indique une production disponible de $39\,431 + 436 + 324 + 2\,881 = 43\,072$ MW pour la pointe 2014-2015. Veuillez expliquer pourquoi le Transporteur planifie une capacité de son réseau de 45 311 MW pour l'année 2015, selon la référence (i), soit en apparence un surplus de 2 239 MW). Veuillez ajouter les éléments manquants au calcul de l'AHQ-ARQ, le cas échéant.
- 16.3** Même question pour la pointe 2015-2016 avec une production disponible de 43 806 MW et une capacité du réseau de transport de 45 967 MW pour un surplus de 2 161 MW.

17. Référence :

B-0024, HQT-9, document 1, page 19, tableau 3.

Préambule :

Le tableau 3 indique une capacité de transfert en réception de 785 MW en provenance du Nouveau-Brunswick pour 2014.

Demande :

17.1 Veuillez indiquer si certaines contraintes pourraient limiter la capacité de 785 MW de la référence en présence de certaines configurations du réseau de transport. Dans le cas où des contraintes seraient présentes pour certains scénarios de production éolienne dans la péninsule gaspésienne, veuillez indiquer la quantité de puissance éolienne pour laquelle de telles contraintes seraient actives.

18. Référence :

B-0025, HQT-9, document 1.1, page 11.

Préambule :

La colonne Remarques du poste Quyon indique que : « *Ce poste intègre la centrale de la Chute-des-Chats. Advenant un événement, la production sera réduite.* »

Demandes :

- 18.1** Veuillez indiquer de quel type d'événement il est question à la référence.
- 18.2** Veuillez expliquer pourquoi la planification du réseau de transport ne permettrait-elle pas d'intégrer totalement la production de la centrale de la Chute-des-Chats même advenant un événement du type de celui de la référence.
- 18.3** Quels sont les inconvénients subis par le ou les clients du Transporteur dans le cas où la production de la centrale de la Chute-des-Chats doit être réduite advenant un événement.
-