

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS DE L'AQCIE ET DE CIFQ

HQT - DEMANDE DU TRANSPORTEUR DE MODIFICATION DES TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT POUR L'ANNÉE 2018

- 1. Références :**
- (i) B-0007, page 9
 - (ii) B-0008, page 14

Préambule :

La référence (i) mentionne :

Une méthodologie systématique a été développée afin de quantifier les impacts monétaires dus au différentiel d'un maintien du budget de maintenance sur un horizon de 10 années par opposition aux besoins de maintenance additionnelle sur le même horizon correspondant à un montant de 548 M\$. Ce montant de maintenance additionnelle est composé d'un montant annuel récurrent de 54 M\$, sur un horizon de 10 ans, auquel s'ajoute un montant ponctuel pour la maintenance conditionnelle prioritaire de 8 M\$ pour l'année 2018.

La référence (ii) mentionne :

La figure 2 présente le nombre de défaillances complètes dérivées à partir des courbes de la figure 1 en utilisant le retard de maintenance préventive simulé à l'aide du MGA, puis en y ajoutant l'effet « spirale » du budget détourné de la maintenance préventive vers la maintenance corrective. Les défaillances évitées constituent l'écart du nombre de défaillances entre les scénarios de maintien du budget de charges nettes d'exploitation (« CNE ») dédiées à la maintenance et de hausse budgétaire pour une maintenance adaptée, comme celle demandée dans la présente demande tarifaire.

Demandes :

- 1.1** Veuillez préciser si les frais de maintenance font partie des charges nettes d'exploitation.
- 1.2** Afin de bien situer l'ampleur du budget additionnel demandé, veuillez fournir un historique du budget de maintenance sur les 5 dernières années.

- 2. Références :** (i) B-0008, page 8
(ii) R-3981-2016, B-0009, page 49

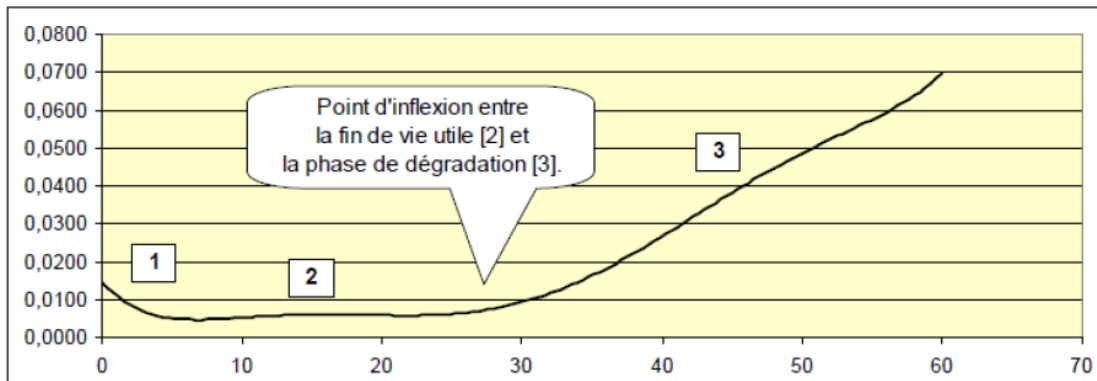
Préambule :

La référence (i) mentionne :

L'historique des défaillances complètes a été comptabilisé selon l'âge des actifs de la catégorie de l'appareillage électrique. Les courbes de dégradation obtenues confirment et quantifient l'accroissement du taux de défaillance complète réparable en fonction de l'âge des appareils (accélération de la fréquence des bris).

La référence (ii) présente la figure ci-dessous.

Figure 16
Courbe du taux de défaillance (en baignoire) en fonction des années



Demandes :

- 2.1** Veuillez fournir les courbes de dégradation obtenues, mentionnées à la référence (i).
- 2.2** Veuillez souligner les différences avec la courbe de la référence (ii).

3. Référence : B- 0008, page 10

Préambule :

Le tableau 1 de la référence indique un taux de défaillance optimal théorique de 0,0039 pour les sectionneurs.

La note 7 (en bas de page) mentionne :

Taux de défaillance annuel historique 2008-2016 pour les appareils ayant 1 an. Pour les sectionneurs, le taux passe de 0,0003 à 0,0039 la première année.

Demande :

3.1 Veuillez expliquer la note 7. À quoi correspondent le taux de 0,0003 et le taux de 0,0039?

4. Référence : B-0008, pages 9 et 10

Préambule :

À la page 9 de la référence, le Transporteur mentionne que les calculs de l'Electric Power Research Institute (EPRI) sont basés sur des statistiques concernant des appareils de production d'électricité (nucléaire, hydraulique et fossile).

À la page 10 de la référence, le Transporteur mentionne :

Les valeurs théoriques de l'EPRI pour les sectionneurs et transformateurs de puissance coïncident grandement avec celles du Transporteur. Par contre, après validation des données du Transporteur pour les disjoncteurs, celles-ci ne correspondent pas aux valeurs selon l'EPRI. En effet, les données de l'EPRI sont pour des disjoncteurs à basse tension et non à moyenne, haute et très haute tension comme ceux utilisés par le Transporteur.

Selon notre compréhension, les valeurs de l'EPRI concernent des transformateurs en usage aux centrales.

Dans un réseau de transport, les sectionneurs et les disjoncteurs sont utilisés à des mêmes niveaux de tension.

Demandes :

- 4.1** Veuillez indiquer si les transformateurs ayant fait l'objet de l'étude de l'EPRI ont des caractéristiques semblables à celles des transformateurs du réseau du Transporteur (niveaux de tension, changeurs de prise, normes spécifiques pour le climat, etc.).
- 4.2** Veuillez expliquer en quoi les motifs invoqués pour ne pas retenir les disjoncteurs ne s'appliquent pas aux sectionneurs.

5. Référence : B-0008, page 10

Préambule :

À la référence, le Transporteur mentionne :

Pour obtenir le taux de défaillance optimal théorique (taux selon une maintenance optimale), le Transporteur a utilisé le taux de défaillance historique de ses appareils durant la première année d'exploitation après leur mise en service. En effet, durant cette première année un appareil n'est théoriquement ni affecté par l'âge, ni affecté par un retard de maintenance préventive.

Pour obtenir le taux de défaillance maximal théorique (taux sans aucune maintenance), le Transporteur a utilisé la somme des taux historiques de défaillance partielle et complète de ses appareils. Il considère ainsi comme approximation que les défaillances partielles réparées historiquement auraient toutes éventuellement engendré une défaillance complète n'eut été de leur réparation.

Selon le Transporteur, le taux de défaillance optimal théorique (à maintenance optimale) et le taux de défaillance maximal théorique (sans aucune maintenance) obtenus selon la méthodologie de l'EPRI, d'une part, et selon les hypothèses du Transporteur, d'autre part, coïncident grandement pour les sectionneurs et les transformateurs. Il conclut :

Compte tenu de cette forte correspondance des valeurs extrêmes, le Transporteur a donc posé comme hypothèse que les modèles de la PMBD peuvent servir à calculer l'effet de la maintenance sur le taux de défaillance de ses transformateurs et sectionneurs.

Demandes :

- 5.1** Veuillez expliquer comment la coïncidence de valeurs minimales et maximales permet de soutenir l'hypothèse que les valeurs intermédiaires coïncident également et que les modèles de la PMBD peuvent être utilisés.
- 5.2** Veuillez indiquer si le Transporteur a pris en compte les défauts de jeunesse pour définir son taux de défaillance optimal théorique.
- 5.3** Pour définir le taux de défaillance maximal théorique, veuillez indiquer comment le Transporteur a traité les situations où le même équipement a connu plusieurs défaillances partielles. Est-ce qu'il a considéré que chaque défaillance partielle a résulté en une défaillance complète ? Veuillez expliquer votre réponse.

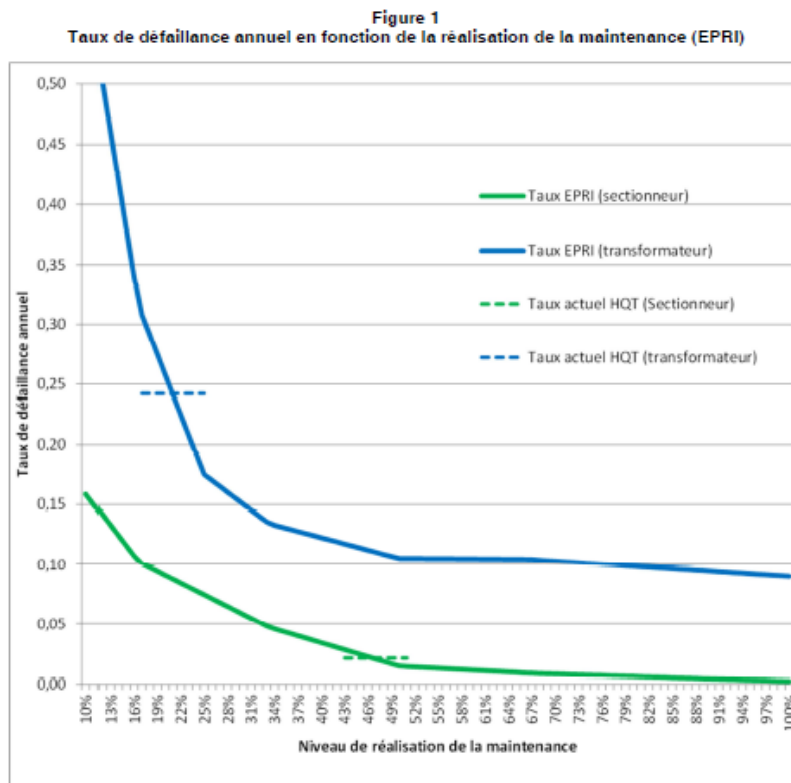
- 6. Références :**
- (i) B-0008, page 11
 - (ii) B-0050, page 21

Préambule :

À la référence (i), le Transporteur présente la figure ci-après, qui provient de l'étude de l'EPRI.

Selon la courbe, la situation des transformateurs du Transporteur correspond à une fréquence de maintenance d'environ 22% de la fréquence « de référence ». Celle-ci est définie comme étant la fréquence à partir de laquelle une hausse supplémentaire n'entraîne aucune amélioration perceptible (note 9).

À la référence (ii), il est mentionné que l'approche pour utiliser cette corrélation a été validée par l'IREQ.



Demandes :

- 6.1 Veuillez indiquer si les courbes présentées sont valables quel que soit l'âge des équipements.
- 6.2 Dans l'affirmative, veuillez fournir les références pertinentes.
- 6.3 Veuillez préciser si l'âge des équipements de l'étude de l'EPRI coïncide avec l'âge des sectionneurs et des transformateurs du Transporteur.
- 6.4 Veuillez justifier le taux de fréquence de maintenance des transformateurs (22% de la fréquence de référence).
- 6.5 Veuillez déposer la documentation qui montre que l'IREQ a validé l'utilisation de la corrélation.

- 7. Références :** (i) B-0008, page 15
 (ii) B-0050, page 22

Préambule :

La référence présente le tableau suivant qui montre le nombre de défaillances évitées si on hausse le budget de maintenance et le nombre de défaillances additionnelles attribuables à l'effet « spirale ».

Tableau 2
 Écart entre les scénarios de maintenance étudiés
 (nombre de défaillances avec l'effet de spirale)

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Total 10 ans
Défaillances évitées si on hausse les budgets de maintenance (écart attribuable à l'écart de maintenance entre les scénarios étudiés)	361	670	737	833	901	913	763	677	640	556	7 053
Défaillances additionnelles attribuables à l'effet « spirale » du détournement de budget du préventif vers le correctif	32	198	393	636	1 045	1 491	2 135	3 082	4 472	6 888	20 373
Écart total	393	868	1 131	1 469	1 946	2 403	2 898	3 759	5 113	7 445	27 426

La référence (ii) présente une figure qui illustre la méthode de calcul.

Demandes :

- 7.1** Veuillez préciser si les quantités de défaillances montrées au tableau concernent les sectionneurs et les transformateurs.
- 7.1.1.** Si oui, veuillez présenter les quantités pour chacun de ces équipements.
- 7.1.2.** Si non, veuillez indiquer les équipements concernés.
- 7.2** Pour chacune des étapes de la méthode de calcul de la référence (ii), veuillez présenter les hypothèses, les données de base et le détail des calculs qui ont permis de quantifier le nombre de défaillances pour chacun des équipements (sectionneurs et transformateurs).

- 8. Références :**
- (i) B- 0008, pages 15 et 16
 - (ii) B-0050, page 33

Préambule :

La référence (i) mentionne :

Comme démontré dans les sections précédentes, le Transporteur a établi les volumes théoriques des défaillances complètes à prévoir à la suite d'un manque de maintenance préventive. Comme mentionné dans la section 1.2, ces défaillances complètes entraînent une réparation en urgence (maintenance corrective) plutôt qu'une intervention préventive (maintenance préventive conditionnelle). De plus, la réparation d'une défaillance complète est plus coûteuse que la réparation d'une défaillance partielle. À partir des volumes de défaillances estimés et du surcoût par intervention, le Transporteur estime que les coûts directs évités pour le volet dégradation additionnelle est de l'ordre de 220 M\$ sur 10 ans.

Pour chacune des années 2018 à 2027, la référence (ii) présente « l'écart en coûts directs évités de la dégradation additionnelle ».

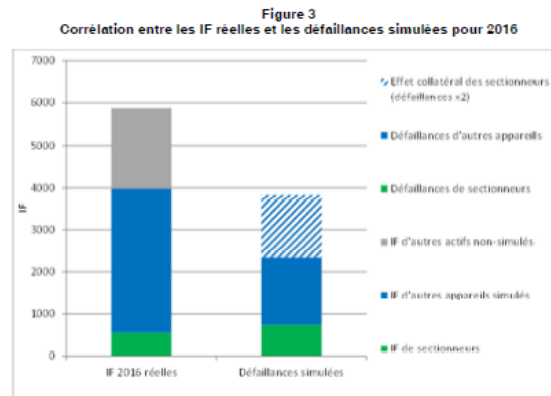
Demande :

- 8.1** Veuillez fournir un historique des coûts de réparation en urgence sur la période 2008-2016.
- 8.2** Veuillez présenter les hypothèses, les données de base et le détail des calculs qui ont permis d'évaluer les valeurs montrées à la référence (ii).

- 9. Références :**
- (i) B-0008, page 18
 - (ii) B-0050, page 24
 - (iii) B-0008, page 20, Tableau 3

Préambule :

À la référence (i), le Transporteur présente la figure suivante et il conclut :



« En excluant les IF des actifs non-simulés (en gris dans la figure 3), la valeur totale pour les défaillances simulées incluant l'effet collatéral des sectionneurs est seulement 3,7% plus bas que les IF réelles. Le Transporteur considère cet écart négligeable.

Le Transporteur conclut que les valeurs 2016 de défaillances simulées pour l'appareillage électrique correspondent aux IF réelles selon les ratios de corrélation déduits précédemment, validant ainsi la corrélation entre les défaillances et les IF établie théoriquement. »

Une analyse de la figure 3 indique qu'il y a eu environ 550 IF réelles pour les sectionneurs en 2016, mais que la simulation indique environ 750 défaillances, soit 34% de plus que les IF.

Demandes :

- 9.1 La corrélation entre les IF réelles et les défaillances simulées est présentée pour l'année 2016 seulement. Veuillez fournir le même type d'information pour chacune des années de l'historique.
- 9.2 Étant donné que le nombre de défaillances simulées pour l'année 2016 est 34% plus élevé que le nombre d'IF réelles, veuillez justifier votre conclusion qu'il y a une corrélation entre les défaillances et les IF.

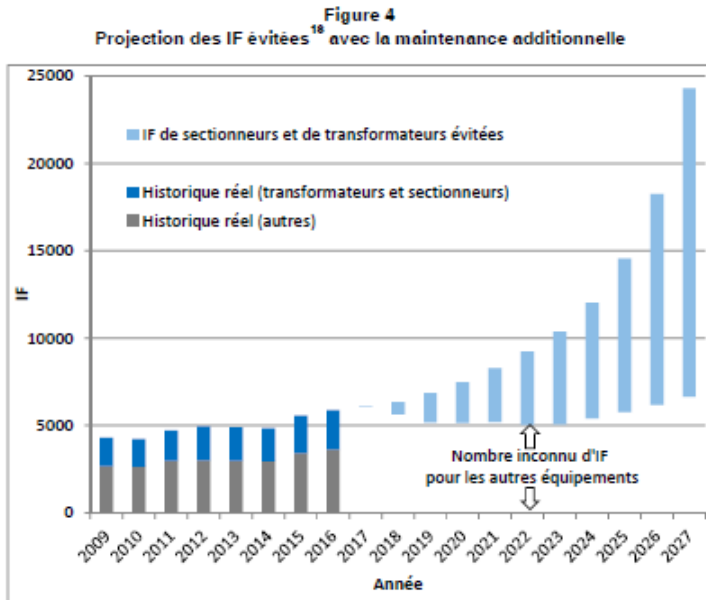
- 10. Références :**
- (i) B-0008, page 18
 - (ii) B-0008, page 19
 - (iii) B-0008, page 20

Préambule :

À la référence (i), le Transporteur mentionne :

« À partir des défaillances évitées présentées au tableau 2 et des ratios de corrélation présentés à la section 3.1, il est possible d'estimer le nombre des IF évitées de 2018 à 2027. »

À la référence (ii), le Transporteur présente la figure suivante qui montre notamment un historique des IF réelles.



À partir de cette figure 4, on peut estimer qu'en 2016, il y a eu environ 2 200 IF pour les sectionneurs et les transformateurs.

La référence (iii) présente le tableau 3 qui indique le nombre projeté d'IF évitées.

Tableau 3
Nombre de IF évitées¹⁹ avec la maintenance additionnelle

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Total
IF évitées	695	1 691	2 329	3 072	4 185	5 287	6 614	8 768	12 056	17 647	62 344

On peut constater que pour l'année 2018, il est prévu 695 IF évitées

Demande :

- 10.1 Veuillez fournir un historique de la valeur des IF de 2009 à 2016 séparément pour les sectionneurs et les transformateurs
- 10.2 Veuillez présenter le détail du calcul qui permet d'estimer les IF évitées du tableau 3 à partir des défaillances évitées. Veuillez notamment présenter la part attribuable aux défaillances des sectionneurs et à celles des transformateurs.

11. Référence : B-0008, page 20

Préambule :

À la référence, le Transporteur mentionne que seulement 2% des défaillances entraînent une interruption de service, mais il ajoute :

Comme mentionné dans le dossier tarifaire 2017, le Transporteur estime de manière prudente avoir atteint les limites de ces mesures compensatoires et ne peut plus compter sur de telles mesures pour compenser une éventuelle hausse supplémentaire de défaillances.

Demande :

- 11.1 Doit-on comprendre que l'hypothèse du Transporteur est que toute hausse supplémentaire de défaillances entraînera une interruption de service ? Veuillez expliquer votre réponse.

- 12. Références :** (i) B-0008, page 22
 (ii) B-0050, page 33

Préambule :

La référence (i) présente le tableau 4 suivant où il est mentionné un « historique 2009-2016 » :

Tableau 4
 Écart moyen entre les scénarios* en nombre d'interruptions

	Historique 2009-2016			Écart		
	Nombre d'interruptions	Clients affectés	CHI	Nombre d'interruptions	Clients affectés	CHI
<= 1 minute	18	122 053	N/A	-4	-28 643	N/A
> 1 minute et <= 15 minutes	28	157 907	20 694	-15	-65 651	-7 510
> 15 minutes	61	357 409	408 946	-31	-217 894	-204 871
TOTAL sur 10 ans	1 059	6*373*689	4*095*176	-502	-3*121*883	-2*123*811

* Maintien du budget de CNE dédiées à la maintenance versus une hausse budgétaire pour une maintenance adaptée comme celle demandée dans la présente demande tarifaire

La référence (ii) présente le nombre total de CHI (client-heure-interrrompu) prévu pour chacune des années 2018-2027.

Demandes :

- 12.1** Pour chacune des années 2009-2016, veuillez fournir l'information selon le même détail que ce qui apparaît au tableau 4.
- 12.2** Pour chacune des années 2018-2027, veuillez fournir l'information selon le même détail que ce qui apparaît au tableau 4.

- 13. Référence :** B- 0051, pages 24 et 26

Préambule :

À la page 26 de la référence, le consultant du Transporteur présente l'impact total sur la disponibilité du transit de point à point. On y retrouve notamment le volume incrémental de ventes non réalisées et une projection du prix de vente sur la période 2018-2027.

À la page 24 de la référence, il est indiqué que le manque à gagner correspond aux **revenus perdus** pour les clients du service de point à point.

Il est à noter que le principal client de point à point du Transporteur est le Producteur. La presque totalité de la production d'électricité de celui-ci est d'origine hydraulique et la présence de réservoirs permet de décaler la production dans le temps. Ainsi, les revenus perdus une journée peuvent être récupérés plus tard.

Demandes :

- 13.1 Veuillez confirmer que le prix de vente n'est pas exprimé en dollars constants de 2017.
- 13.2 Veuillez justifier de considérer les revenus perdus au lieu des revenus **nets** perdus.
- 13.3 Veuillez indiquer si vous avez pris en considération la particularité du Producteur quant à son mode principal de production d'électricité. Veuillez expliquer votre réponse.

14. Référence : B- 0051, page 33

Préambule :

À la référence, il est mentionné que les résultats sont présentés en CAD constants 2017, sans actualisation.

Pour l'analyse économique de scénarios qui présentent des flux monétaires différents dans le temps, il est habituel d'actualiser les montants pour que la comparaison soit équitable.

Il est à noter que les coûts supplémentaires de maintenance sont ajoutés aux revenus requis du Distributeur et sont ultimement assumés par les clients du Distributeur.

Il en est de même pour les gains espérés résultant de la maintenance additionnelle.

Ainsi, il est possible de réaliser une analyse économique du point de vue des clients.

Demande :

14.1 Veuillez faire part de vos vues sur l'opportunité de réaliser une analyse économique du point de vue des clients, en utilisant un taux d'actualisation spécifique à définir, mais différent de celui autorisé par la Régie pour le Transporteur.

15. Références : (i) B- 0023, page 23
(ii) B-0030, page 27

Préambule :

Concernant les investissements effectués pour le raccordement des centrales du complexe la Romaine, le tableau 22 de la référence (i) indique un total cumulé de mises en service de 1 457 M\$ en 2017.

Concernant les contributions pour le raccordement des centrales du complexe la Romaine, le tableau 7 de la référence (ii) indique notamment une valeur de 976,8 M\$ à recevoir en 2020.

On doit comprendre que le Transporteur inclut dans ses revenus requis un rendement sur un montant à recevoir et un amortissement relatif à ce montant.

Demandes :

15.1 Veuillez valider les montants mentionnés en préambule, ou les préciser s'il y a lieu.

15.2 Veuillez confirmer que le total cumulatif de 1 457 M\$ est inclus dans la base de tarification du Transporteur. S'il y a lieu, veuillez préciser le montant qui est inclus dans la base de tarification.

15.3 Veuillez fournir un historique des mises en service des investissements relatifs au raccordement des centrales du complexe la Romaine ainsi que l'impact annuel de ceux-ci sur les revenus requis du Transporteur.

15.4 Veuillez indiquer si, à la connaissance du Transporteur, se sont déjà présentées, au Québec ou dans d'autres juridictions, des situations comparables où la contribution de l'utilité publique n'était pas versée au fur et à mesure des mises en service et préciser la manière dont elles ont été traitées sur le plan comptable et réglementaire, en particulier à l'égard du rendement et de l'amortissement relatifs aux investissements appelés à être remboursés par le client ayant requis les travaux.

16. Référence : R-3757-2011, B-0005

Préambule :

À l'article 6.1 de la référence, (qui est l'entente de raccordement entre HQP et HQT pour l'intégration des centrales de La Romaine), il est mentionné :

« *b) Excédent assumé par le **Producteur***

*Dans le cas où les frais d'intégration devant être assumés par le **Transporteur** excèdent le montant maximal prévu aux Tarifs et Conditions, l'excédent sera assumé par le **Producteur** et sera payable trente (30) jours ouvrables suivant la réception d'un avis du **Transporteur**. »*

Demandes :

16.1 Veuillez indiquer si le Transporteur a envoyé un avis au Producteur concernant l'excédent à être assumé par le Producteur et, dans l'affirmative, en indiquer la date.

16.2 Si non, veuillez expliquer pourquoi un avis n'a pas été envoyé et indiquer quand il le sera.

17. Références : (i) B-0012, page 13
(ii) R-4009-2017, B-0004, page 9
(iii) B-0049, réponses 2.1, 2.2 et 2.3

Préambule :

La référence (i) mentionne :

Le Transporteur et le Distributeur ont déposé, le 29 juin 2017, la demande conjointe R-4009-2017 relative aux modifications de la norme ASC 715 traitant des avantages sociaux futurs. Ils y demandent la création de comptes d'écarts respectifs afin d'y comptabiliser l'impact de ces modifications sur leurs revenus requis visant l'année témoin 2017.

Ainsi, le Transporteur a comptabilisé à titre de compte d'écarts hors base de tarification un montant de -39,9 M\$ plus intérêts.

Le Transporteur propose la disposition de ce compte dans ses revenus requis en 2019 plutôt qu'en 2018 afin de refléter les impacts du changement de la norme sur les investissements, les mises en service correspondantes ainsi que sur les autres rubriques sous-jacentes des revenus

requis et découlant des travaux facturés par le groupe Innovation, équipement et services partagés. Étant donné la complexité à évaluer de façon spécifique les impacts de la norme sur les coûts de ce groupe, le Transporteur n'a pas été en mesure d'ajuster en conséquence ses prévisions de 2017 et 2018. Pour cette raison, le Transporteur souhaite pouvoir capter les écarts 2017 et 2018 spécifiques à ce groupe dans son prochain dossier tarifaire afin d'en disposer en 2019.

La référence (ii) présente le tableau suivant qui montre l'impact de la modification à l'ASC 715 sur les revenus requis de 2017 du Transporteur.

TABEAU 4 :
AVANTAGES SOCIAUX FUTURS – IMPACT SUR LES REVENUS REQUIS DE 2017
DU TRANSPORTEUR (M\$)

Transporteur	Retraite	Autres régimes	Total
Impact total sur les revenus requis	(49,0)	9,1	(39,9)

À la référence (iii), le Transporteur indique être incapable de mesurer maintenant certains impacts de l'ASC 715, qui sont des coûts supplémentaires qui viendraient en diminution de la somme de 39,9 M\$ autrement établie.

Demandes :

- 17.1** À défaut de pouvoir établir avec une précision absolue les coûts supplémentaires évoqués à la référence (iii), veuillez en estimer le total avec la meilleure précision possible et indiquer à l'intérieur de quelle fourchette ce total devrait se situer.
- 17.2** Veuillez préciser si le montant de 39,9 M\$ comptabilisé au compte d'écarts est susceptible de varier en fonction de facteurs autres que les coûts évoqués à la référence (iii) et préciser l'ordre de grandeur des impacts monétaires de tels facteurs, le cas échéant.
- 17.3** Dans la mesure où l'ordre de grandeur des coûts évoqués aux demandes 17.1 et 17.2 peut être déterminé, veuillez expliquer pourquoi il ne pourrait être disposé du compte d'écarts dans les revenus requis de 2018 au moins pour partie.

- 18. Références :**
- (i) B-0030, page 8
 - (ii) R-3986-2016, B-0031, page 6
 - (iii) R-3986-2016, B-0029, page 35
 - (iv) Rapport annuel 2016 d'Hydro-Québec, page 92

Préambule :

La référence (i) mentionne :

Par ailleurs, pour faire suite à la décision D-2017-021, le Transporteur précise qu'il évalue, en plus de la condition de pointe de charge normale, d'autres conditions dont celle de la pointe exceptionnelle, à la demande du Distributeur. Cette condition correspond à une pointe de 4000 MW supérieure à la pointe de charge normale et permet d'évaluer la performance du réseau de transport résultant de conditions météorologiques extrêmes. Comme il s'agit d'une situation à faible probabilité d'occurrence, l'utilisation de ressources qui ne sont pas sollicitées en condition de pointe normale est permise, notamment les centrales thermiques, les importations ainsi que les ressources interruptibles.

Des simulations effectuées à l'aide d'outils et de logiciels spécialisés sont nécessaires pour s'assurer que le réseau de transport planifié respecte tous les critères en vigueur et fournit le niveau de fiabilité adéquat. (Nous soulignons.)

À la référence (ii), le Distributeur présente les approvisionnements additionnels requis de 4 000 MW pour satisfaire la condition d'une pointe exceptionnelle :

1.8 Étant donné que le réseau de transport est déterminé en fonction de la localisation des besoins et de la localisation des approvisionnements, veuillez identifier et localiser les approvisionnements additionnels requis de 4000 MW.

Réponse :

Afin de répondre à l'augmentation de la charge, les critères de conception du réseau du Transporteur prévoient l'utilisation des moyens suivants :

- la puissance interruptible (contrats spéciaux) située au nord ;***
- les contrats d'achat avec Rio Tinto Alcan ;***
- la centrale thermique disponible à Bécancour ;***
- la puissance interruptible (contrats spéciaux) située au sud ;***
- les interconnexions, jusqu'à un maximum de 1 000 MW ;***
- l'électricité interruptible située au sud.***

La référence (iii) présente l'annexe E (reproduite partiellement ci-dessous) qui montre les ressources d'Hydro-Québec Production et d'Hydro-Québec Distribution. On y retrouve

notamment pour le Producteur une valeur de puissance interruptible de 748 MW et pour le Distributeur une valeur d'électricité interruptible de 996 MW.

ANNEXE E

Confidentiel

Conciliation des données en MW pour la pointe 2016-2017

OFFRE	HQD (1)	NERC (2)	NPCC (3)	HQP (4)
		(Notes A & B)	(Note B)	
Ressources d'Hydro-Québec Production				
- Ressources disponibles existantes	-	40 063	40 006	39 729
- Puissance interruptible	-	748	748	358
- Nouvelles ressources planifiées à la prochaine pointe	-	0	0	-
- Achats de court terme	-	700	700	700
- Engagements Hors-Québec	-	-1 026	-	-
Ressources d'Hydro-Québec Distribution				
- Électricité patrimoniale	37 442	-	-	-
- Contrats de long terme avec HQP	600	-	-	-
- Contrats de biomasse	235	235	235	-
- Contrats d'éolien	1 319	989	989	-
- Contrats de petites hydrauliques	87	87	87	-
- Électricité interruptible (option)	996	930	850	-
- Nouvelles interventions en gestion de la demande en puissance	145	90	130	-
- Abaissement de tension	250	250	250	-
- Contrats de puissance de court terme	300	1 100	1 100	-
A) Total Offre - incluant nouvelles ressources planifiées	41 374	44 167	45 095	40 787

La référence (iv) présente la puissance installée d'Hydro-Québec. Il y est indiqué que la puissance de la centrale thermique de Bécancour est de 411 MW.

Demandes :

- 18.1** Veuillez indiquer si la valeur de la puissance interruptible (contrats spéciaux) située au nord et de la puissance interruptible (contrats spéciaux) située au sud correspond bien à 748 MW. Si tel n'est pas le cas, veuillez fournir les valeurs de puissance interruptibles.
- 18.2** Veuillez indiquer si le moyen « électricité interruptible située au sud » correspond bien à 996 MW. Sinon, veuillez fournir la valeur de l'électricité interruptible située au sud.
- 18.3** Veuillez confirmer que la capacité de « la centrale thermique disponible à Bécancour » est de 411 MW. Dans le cas contraire, veuillez préciser cette capacité.
- 18.4** Veuillez fournir la puissance additionnelle que le réseau de transport doit transiter.
- 18.5** Veuillez indiquer si la puissance additionnelle que le réseau de transport doit transiter exige des équipements additionnels ou des conditions spéciales d'exploitation. Veuillez expliquer votre réponse.