

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

PERFORMANCE – RÉSULTATS ET PERSPECTIVES

1. **Références :** (i) B-0005, page 5, ligne 14 à page 6, ligne 31;
(ii) R-4058-2018, B-0009, page 27, tableau 17;
(iii) R-4012-2017, B-0008, page 14, figure 2.

Préambule :

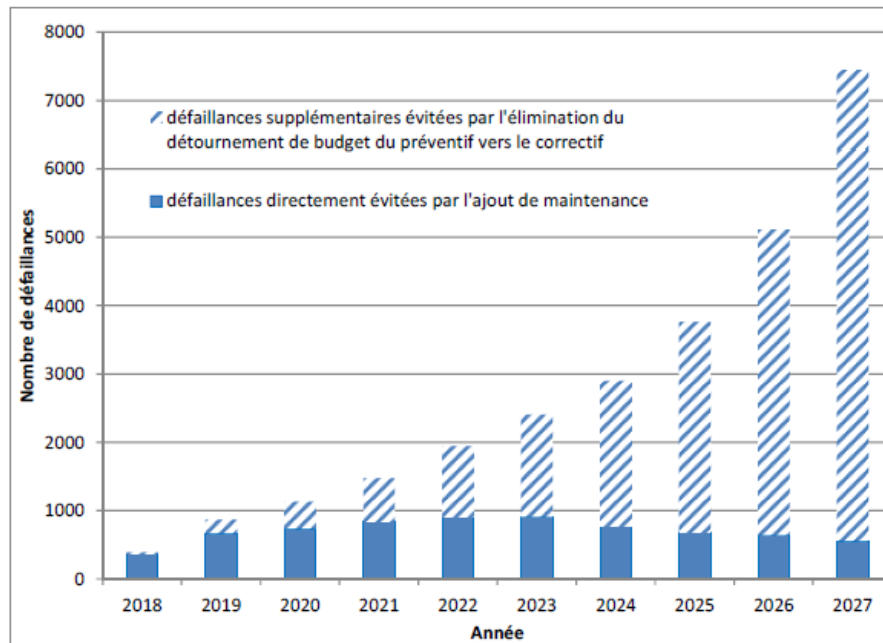
(i) « *En 2018, leur mauvaise performance confirme les préoccupations du Transporteur concernant les enjeux potentiels associés au vieillissement des actifs. En effet, la tendance des heures associées à la maintenance préventive comparée à celle des heures associée à la maintenance corrective, le taux de risque mesuré en maintenance conditionnelle et les IFD occurrence sont à la hausse et demeurent largement au-dessus des valeurs historiques. Ainsi, malgré les efforts du Transporteur et les ressources actuelles, ce dernier n'a pas été en mesure de réaliser 100 % de sa stratégie de maintenance adaptée, tout comme en 2017, augmentant ainsi l'accumulation du retard en maintenance qui est passé à plus de 15 % en 2018.*

Le Transporteur rappelle que le fait de cumuler un retard entraîne un effet d'enchaînement (ou de spirale) dans lequel les heures prévues pour faire de la maintenance préventive seront déviées vers des heures en maintenance corrective ou vers un remplacement en urgence (bris majeur). Le Transporteur rappelle que la maintenance corrective ou le remplacement en urgence (bris majeur) sont beaucoup plus coûteux et par conséquent, moins d'équipement seront visités. Il rappelle également que la maintenance corrective et les bris majeurs entraînent des indisponibilités forcées d'appareils, ce qui entraîne des effets perturbateurs, comme par exemple bousculer la planification des travaux et entraîner des pertes de temps en maintenance préventive. » (Nous soulignons)

(ii) Pour un des objectifs corporatifs 2018 du Transporteur, l'idéal est de réaliser 85 % de la maintenance stratégique (% d'ordre de travail de maintenance réalisé par rapport au plan annuel arrêté au 30 avril, incluant les avis associés aux projets d'investissements et la repriorisation des activités suite à la décision de la Régie).

(iii)

Figure 2
Projection avec l'effet de spirale des défaillances évitées
avec la maintenance additionnelle
2018-2027



Demandes :

- 1.1 Veuillez fournir l'historique du pourcentage de réalisation de la stratégie de maintenance adaptée dont il est question à la référence (i), pour chaque année entre 2014 et 2018.
 - 1.2 Veuillez fournir l'historique du pourcentage de réalisation de la stratégie de maintenance stratégique dont il est question à la référence (ii), pour chaque année entre 2014 et 2018.
 - 1.3 Veuillez expliquer la différence entre la maintenance « *adaptée* » dont il est question à la référence (i) et la maintenance « *stratégique* » dont il est question à la référence (ii).
 - 1.4 Veuillez justifier l'objectif du Transporteur de réalisation de 100 % de sa maintenance adaptée (référence (i)), alors qu'à « l'idéal », il ne vise que la réalisation de 85 % de sa maintenance stratégique (référence (ii)).
-

1.5 Veuillez fournir une figure semblable à la figure de la référence (iii) qui illustre l'évolution de l' « effet d'entraînement (ou de spirale) » mentionné à la référence (i). La figure doit montrer la valeur historique de 2018 et les valeurs prévisionnelles entre 2019 et 2027.

2. **Référence :** B-0005, page 6, lignes 33 à 47.

Préambule :

« Le Transporteur tient à préciser que les indicateurs de fiabilité ne reflètent pas l'état actuel du réseau puisqu'ils ne sont pas toujours affectés en raison de la redondance des équipements et de la portée limitée de ce qu'ils mesurent. En effet, ces indicateurs mesurent seulement que l'impact chez le client et non la qualité du service rendu (qualité de l'onde), la disponibilité pour le transit point à point, la disponibilité des points de livraison aux centrales de production ou le contrôle de la fréquence.

En 2018, les résultats des indicateurs associés à la fiabilité du service rendu sont comparables à ceux des dernières années. Cependant, dans un contexte de réseau vieillissant, le Transporteur fera face à une croissance des besoins de remplacement d'actifs et de maintenance adaptée au cours des prochaines années. Ainsi, avec des ressources financières stables et des retraits d'équipements de plus en plus difficiles à obtenir dans un réseau sollicité, il sera difficile pour le Transporteur de maintenir une telle performance.

Enfin, dans un tel contexte, les défis sont de taille et le Transporteur observera de très près l'évolution des différents indicateurs mis en place afin de monitorer l'état de son réseau. Il demeure prudent mais reste inquiet sur les résultats à venir. » (Nous soulignons)

Demandes :

2.1 Veuillez décrire les indicateurs mesurant « *la qualité du service rendu (qualité de l'onde), la disponibilité pour le transit point à point, la disponibilité des points de livraison aux centrales de production ou le contrôle de la fréquence* » dont il est question à la référence et fournir un historique 2013-2018 pour de tels indicateurs. Dans le cas où de tels indicateurs n'existent pas, veuillez justifier leur absence pour chacun des éléments mentionnés à la référence.

2.2 Veuillez démontrer, avec chiffres à l'appui, l'affirmation de la référence selon laquelle les retraits d'équipement seraient « *de plus en plus difficiles à obtenir dans un réseau sollicité* » au cours des prochaines années.

3. **Références :** (i) R-4058-2018, B-0007, pages 16 et 17;
(ii) R-4058-2018, A-0034, pages 225 à 229;
(iii) B-0005, pages 17 à 20, section 3.

Préambule :

(i) « *L'optimisation en continu des outils informatisés d'exploitation en modes « prévisionnel » et « temps réel » augmente la disponibilité du réseau à accueillir davantage de transit aux moments de forte demande. Par exemple :*

- *le blocage temporaire des changeurs de prise sous charge des transformateurs de puissance durant la pointe de charge offre un gain potentiel de 1 000 MW, soit 400 MW pour la prochaine pointe et un 600 MW additionnel dans les 2 à 3 prochaines années ;*
- *le Système de commande globale et locale des compensateurs (« CGLC »), dont les mises en service sont attendues pour les années 2018 à 2020, met à contribution l'ensemble des équipements de contrôle de tension face à un événement qui se produit sur le réseau. Cette initiative offre des gains approximatifs de 400 MW sur les limites de transit du Transporteur ;*
- *l'ajout de télécommande pour plusieurs sectionneurs de barres de la Baie-James qui a pour but d'éviter une réduction du transit pouvant atteindre de 5 000 à 6 000 MW lors de défaillances de disjoncteurs. En période de transit élevé, cela se traduirait par du délestage de charge et l'achat d'énergie en urgence ;*
- *l'évaluation d'une nouvelle technologie qui mesure en temps réel le dégagement entre les conducteurs et le sol. Cette technologie permettra au Transporteur d'avoir une meilleure connaissance de la capacité de ses lignes aériennes en période estivale. » (Nous soulignons)*

(ii) Le Transporteur fournit un suivi des informations qu'il possède sur le projet du contrôle de la consigne de tension au générateur (« CCTG »).

(iii) La section 3 porte sur les mesures d'efficience et innovation technologique. L'AHQ-ARQ constate que cette section ne contient aucun suivi des mesures identifiées aux références (i) et (ii).

Demande :

3.1 Veuillez fournir un suivi à jour de l'état d'avancement des quatre mesures de la référence (i) et de la mesure de la référence (ii), en termes de MW de gains et de calendrier prévu.

4. **Référence :** B-0005, page 21, tableau 4.

Préambule :

Tableau 4
Critères et poids pour le calcul de l'Impact-IFD

Critères	Poids	Méthodologie	Détails
Durée(*)	0 à 3	En fonction de la durée de la panne et l'écart-type.	<u>Légende : $T = \text{Durée} / \sigma = \text{Écart-type}$</u> $T > 1*\sigma = 1$; $T > 4*\sigma = 2$; $T > 8*\sigma = 3$
Première contingence	0 ou 2	S'il y a eu une première contingence = « 2 », sinon « 0 »	
CHI	0 à 3	En fonction des CHI	CHI > 0 = 1 ; CHI > 10000 = 2 ; CHI > 40000 = 3
Pertes de transit	0 ou 1	Si perte de transit ou puissance = « 1 », sinon « 0 »	

(*) La « durée réelle des indisponibilités » n'est pas disponible. Seul le début et la fin de l'indisponibilité sont disponibles et c'est à partir de ces 2 dates que la durée est calculée. C'est pourquoi le Transporteur utilise un calcul en fonction de l'écart-type des durées d'indisponibilité afin de pallier cette incertitude

Demandes :

- 4.1 Veuillez indiquer à partir de quelle(s) population(s) (type et période) est calculé l'écart-type dont il est question à la référence.
- 4.2 Veuillez définir l'expression « *perte de transit* » et l'expression perte de « *puissance* », telles qu'elles apparaissent à la référence, et expliquer la différence entre les deux.
- 4.3 Veuillez indiquer par un exemple si une IFD peut se retrouver à la fois en situation de première contingence et de CHI.
- 4.4 Veuillez indiquer par un exemple si une IFD peut se retrouver à la fois en situation de première contingence et de pertes de transit.
- 4.5 Veuillez indiquer par un exemple si une IFD peut se retrouver à la fois en situation de CHI et de pertes de transit.
- 4.6 Veuillez illustrer par un exemple une situation où une IFD obtiendrait une cote d'impact-IFD de 9.

4.7 Veuillez confirmer, ou infirmer avec explications, la compréhension de l'AHQ-ARQ selon laquelle une IFD pourrait avoir une cote d'impact-IFD de 0.

5. Référence : B-0005, page 21, tableau 5.

Préambule :

Tableau 5
Simulation de l'Impact-IFD – 2013 à 2018

Critères	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Durée	451	377	411	499	411	343
Première Contingence	132	186	186	126	138	80
CHI	107	98	109	138	130	103
Perte de Transit	201	262	300	224	231	206
Total	891	923	1006	987	910	732

Demande :

5.1 À partir de la simulation de la référence, veuillez fournir un tableau indiquant pour chaque année le nombre d'IFD pour chaque cote d'impact de 0 à 9.

6. **Références :** (i) B-0005, page 25, tableau 7;
 (ii) B-0005, page 26, tableau 8;
 (iii) R-4058-2018, B-0012, page 28, tableau 8;
 (iv) B-0005, page 7, tableau 1;
 (v) R-4058-2018, B-0055, page 14, tableau R3.2B.

Préambule :

(i)

Tableau 7
Ressources dédiées à la maintenance préventive et corrective mesurées

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Maintenance préventive									
(en milliers d'heures)	675	670	703	667	655	629	625	734	771
%	89 %	88 %	86 %	88 %	83 %	83 %	81 %	80 %	79 %
Maintenance corrective									
(en milliers d'heures)	85	91	112	89	130	132	146	181	205
%	11 %	12 %	14 %	12 %	17 %	17 %	19 %	20 %	21 %
Total des heures (en milliers)	760	761	815	756	785	761	771	915	975

(ii)

Tableau 8
Ressources dédiées à la maintenance préventive et corrective projetées

	2018*	2019*	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Maintenance préventive												
(en milliers d'heures)	729	802	824	834	852	858	875	889	886	893	888	883
%	79 %	79 %	78 %	78 %	78 %	79 %	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %
Maintenance corrective												
(en milliers d'heures)	188	215	237	237	236	231	225	221	220	221	224	225
%	21 %	21 %	22 %	22 %	22 %	21 %	20 %	20 %	20 %	20 %	20 %	20 %
Total des heures (en milliers d'heures)	917	1 017	1 061	1 071	1 089	1 089	1 101	1 110	1 106	1 114	1 112	1 108

* R-4058-2019, HQT-13, Document 1.1, B-0055, [réponse à la DDR 3.2.](#)

(iii)

DISPONIBILITÉ DU RÉSEAU (25%)			
Indisponibilités forcées (IF)	Nombre	2019 : 6 867 2020 : 7 012 2021 : 6 960 2022 : 6 824	25 %

(iv) Le tableau 1 montre une valeur observée de 5 827 indisponibilités forcées pour 2018.

(v)

Tableau R3.2B
Nombre d'heures (en milliers) par type de maintenance

Type de maintenance	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Préventive	729	802	844	849	856	859	860	872	876	870
Corrective	188	215	226	226	215	191	170	173	175	177
Maintenance totale	917	1017	1070	1075	1071	1050	1030	1045	1051	1047

Demandes :

- 6.1 Veuillez confirmer, ou infirmer avec explications, la compréhension de l'AHQ-ARQ selon laquelle, selon la référence (ii), le Transporteur prévoyait réaliser 100 % de sa stratégie de maintenance adaptée en 2018 en y consacrant 729 000 heures.
- 6.2 Étant donné la compréhension de l'AHQ-ARQ de la demande précédente, veuillez justifier que le Transporteur n'ait pas pu réaliser 100 % de sa stratégie de maintenance adaptée en 2018 alors que, selon la référence (i), il y a consacré 771 000 heures, soit 42 000 heures de plus que nécessaire.
- 6.3 Veuillez expliquer, pour 2018, l'écart entre le total des heures de 917 000 à la référence (i) et de 975 000 à la référence (ii).
- 6.4 Veuillez fournir une mise à jour de la prévision de la référence (ii) pour 2019 en tenant compte de l'avancement à date et à venir.
- 6.5 Veuillez expliquer l'écart entre le nombre d'indisponibilités forcées pour 2018 : prévu de 6 867 (référence (iii)) et observé de 5 827 (référence (iv)).
- 6.6 Veuillez fournir le nombre d'indisponibilités forcées à date en 2019 et la projection pour l'année.
- 6.7 Veuillez fournir une mise à jour du tableau de la référence (iii) en termes de prévision des indisponibilités forcées pour les années 2020, 2021 et 2022 et justifier les changements.

6.8 Étant donné la baisse importante du nombre d'indisponibilités forcées en 2018 (références (iii) et (iv)), veuillez justifier l'augmentation significative du nombre d'heures de maintenance corrective à compter de 2020 entre les références (v) et (ii).

7. Référence : R-4058-2018, B-0009, page 37, tableau A1-2.

Préambule :

Dénominateurs	Unités de mesure	Résultats									
		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Kilomètre de circuit	Km	39 734	39 936	40 259	40 451	40 467	40 471	40 825	40 943	40 983	41 159
Énergie transitée	GWh	205 193	202 857	204 865	210 869	216 380	223 779	219 629	219 864	221 084	224 931
Capacité du réseau de transport	MW	41 834	42 340	42 391	42 970	43 048	43 339	44 636	45 297	46 620	46 384
Valeur totale des actifs lignes	M\$	8 343,9	8 555,4	8 832,9	9 094,8	9 363,2	9 634,7	10 342,7	11 798,2	11 998,9	12 869,9
Valeur totale des actifs postes	M\$	11 258,0	12 235,1	12 697,6	13 217,1	13 556,4	14 213,9	14 750,2	15 367,0	15 948,1	16 704,3

Demande :

7.1 Veuillez fournir une version à jour (incluant 2018) du tableau de la référence.

INDICATEURS DE PERFORMANCE LIÉS AU MTÉR

8. Référence : B-0007, page 5, ligne 19, à page 6, ligne 5.

Préambule :

« Le Transporteur réitère que l'indicateur Impact-IFD est nouvellement développé et demeure en phase de rodage. D'ailleurs, à partir des premières analyses de résultats, le Transporteur a réalisé que certains liens n'étaient pas faits. Il a dès lors commencé à optimiser l'algorithme permettant de constituer, à partir des différents systèmes de l'entreprise, la base de toutes les données requises au calcul de l'IFD. De plus, dans un contexte d'amélioration continue, il a procédé à l'amélioration de la performance de cette base de données IFD ainsi qu'à l'ajustement de l'algorithme de calcul de l'indicateur.

Conséquemment, ces modifications rendent impossible la reproduction des résultats de l'Impact-IFD tels que présentés dans la demande tarifaire 2019.

Le Transporteur souligne que l'algorithme et les liens entre les bases de données sont très complexes et que des améliorations et des modifications sont toujours nécessaires au risque de modifier l'indicateur ainsi que ses résultats. » (Nous soulignons) [notes de bas de page omises]

Demandes :

- 8.1** Veuillez indiquer quels sont les « *liens qui n'étaient pas faits* », tel que mentionné à la référence.
 - 8.2** Veuillez indiquer le nombre de « *différents systèmes de l'entreprise* » dont il est question à la référence et fournir la liste de ces systèmes.
 - 8.3** Veuillez justifier que, tel qu'indiqué à la référence, le Transporteur a « *commencé* » à optimiser l'algorithme permettant de constituer la base de toutes les données requises au calcul de l'IFD mais qu'il n'a pas complété un tel exercice. Veuillez indiquer le nombre de ressources (en personnes-années) qui ont été consacrées à cet exercice en 2019 et le nombre de ressources restant à consacrer pour compléter l'exercice.
 - 8.4** Veuillez indiquer si le Transporteur a considéré d'utiliser des ressources spécialisées en contrôle pour valider le calcul de l'Impact-IFD. Dans l'affirmative, veuillez indiquer les recommandations formulées par ces ressources. Dans la négative, veuillez expliquer pourquoi le Transporteur ne l'a pas fait.
 - 8.5** Veuillez fournir un historique sur la période 2013-2018 des nouvelles valeurs de l'indicateur Impact-IFD avec les corrections effectuées par le Transporteur tel que décrit à la référence.
 - 8.6** Veuillez illustrer par des exemples l'affirmation de la référence selon laquelle l'algorithme et les liens entre les bases de données seraient « *très complexes* ».
 - 8.7** Veuillez fournir la documentation décrivant l'algorithme et les liens entre les bases de données dont il est question à la référence.
-

PLANIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT

9. **Références** : (i) B-0012, page 6, tableau 1;
 (ii) R-4058-2018, B-0031, page 31, tableau 9.

Préambule :

(i)

Tableau 1
Sommaire des investissements par catégorie à l'horizon 2029 (M\$)⁶

Catégories des investissements	Réel	Budget	Prévision									
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
1 Ne générant pas de revenus additionnels	1 224,2	1 106,6	1 361,7	1 407,5	1 317,2	1 440,5	1 479,9	1 650,5	1 182,1	1 281,9	1 452,1	1 638,9
2 Maintenance des actifs	836,3	869,3	1 002,0	1 073,0	1 057,3	1 178,8	1 312,2	1 538,4	1 078,0	1 175,8	1 295,9	1 432,9
3 Maintenance et amélioration de la qualité	293,3	170,6	316,3	296,3	215,9	233,8	137,2	81,1	75,1	75,1	125,2	175,0
4 Respect des exigences	94,5	66,7	41,4	38,2	44,1	28,2	30,6	31,0	31,0	31,0	31,0	31,0
5 Générant des revenus additionnels	620,8	531,8	413,3	714,5	896,8	722,1	621,9	722,9	336,0	298,0	298,0	298,0
6 Croissance des besoins	620,8	531,8	413,3	714,5	896,8	722,1	621,9	722,9	336,0	298,0	298,0	298,0
7 Total investissements	1 845,0	1 638,3	1 775,0	2 122,0	2 214,0	2 162,6	2 101,8	2 373,4	1 518,1	1 579,9	1 750,1	1 936,9
8 Contributions et frais d'entretien	-45,4	-14,1	-27,9	-99,4	-75,8	0,0	-48,8	-861,6	0,0	0,0	0,0	0,0
9 Total investissements et contributions et frais d'entretien tels que présentés à l'annexe 1	1 799,7	1 624,2	1 747,1	1 131,5	2 138,2	2 162,6	2 053,1	1 511,8	1 518,1	1 579,9	1 750,1	1 936,9

Note : Les totaux peuvent ne pas correspondre à la somme des montants en raison des arrondis.

(ii)

Tableau 9
Sommaire des investissements par catégorie à l'horizon 2028 (M\$)

Catégories des investissements	Réel	Budget	Planifié									
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Ne générant pas de revenus additionnels	1 410,2	1 027,6	1 153,9	1 320,2	1 532,8	1 478,5	1 404,3	1 470,1	1 028,9	1 058,4	1 069,0	1 050,7
Maintenance des actifs	892,2	756,5	855,2	966,0	997,4	1 184,7	1 213,6	1 183,0	909,8	929,0	936,6	935,3
Maintenance et amélioration de la qualité	246,0	217,4	267,1	325,6	504,1	272,7	170,1	265,9	95,3	104,3	107,3	90,3
Respect des exigences	271,9	53,6	31,7	28,6	31,3	21,2	20,6	21,2	23,8	25,1	25,1	25,1
Générant des revenus additionnels	581,8	715,9	424,4	467,9	648,6	540,0	408,3	437,4	313,0	313,0	313,0	313,0
Croissance des besoins	581,8	715,9	424,4	467,9	648,6	540,0	408,3	437,4	313,0	313,0	313,0	313,0
Total investissements	1 991,9	1 743,5	1 578,4	1 788,1	2 181,5	2 018,5	1 812,5	1 907,5	1 341,9	1 371,4	1 382,0	1 363,7
Contributions et frais d'entretien	-3,7	-239,1	-13,2	-975,2	-79,6	-4,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Total investissements et contributions et frais d'entretien tels que présentés au tableau 7	1 988,2	1 504,4	1 565,2	812,9	2 101,8	2 014,4	1 812,5	1 907,5	1 341,9	1 371,4	1 382,0	1 363,7

Note : Les totaux peuvent ne pas correspondre à la somme des montants en raison des arrondis.

Demande :

- 9.1 Veuillez expliquer les augmentations importantes à compter de 2022 du total des investissements à la référence (i) par rapport à la référence (ii).

10. **Références :** (i) B-0012, page 7, tableau 3;
 (ii) R-4058-2018, B-0031, page 32, tableau 11.

Préambule :

(i)

**Tableau 3
 Prévission des besoins de transport (MW)**

Services de transport	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
1 Charge locale	38 712	39 418	40 125	40 478	40 743	40 984	41 067	40 992	41 215	41 450
2 Point à point	4 662	4 704	4 767	5 925	5 925	5 878	5 878	5 878	5 878	5 878
3 Total	43 374	44 122	44 892	46 403	46 668	46 862	46 945	46 870	47 093	47 328

(ii)

**Tableau 11
 Prévission des besoins de transport (MW)**

Services de transport	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Charge locale	38 313	38 640	38 846	39 216	39 526	39 805	40 076	40 349	40 606	40 848
Point à point	4 697	4 692	4 649	4 755	5 923	5 923	5 923	5 923	5 923	5 923
Total	43 010	43 332	43 495	43 972	45 448	45 728	45 999	46 272	46 528	46 771

Demande :

- 10.1 Veuillez expliquer les augmentations importantes à compter de 2021 de la charge locale à la référence (i) par rapport à la référence (ii). Veuillez fournir les documents et/ou les références permettant de justifier ces nouvelles prévisions.

COMMERCIALISATION, BESOINS ET REVENUS DES SERVICES DE TRANSPORT

11. **Référence :** (i) B-0014, page 5, lignes 10 à 18.

Préambule :

(i) « *Sur le plan de ses activités commerciales initiées ou en cours de développement avec les réseaux voisins, depuis le dépôt de sa demande tarifaire 2019 [note de bas de page omise], le Transporteur souligne qu'il travaille actuellement avec l'opérateur du réseau de l'Ontario (IESO) pour mettre en place une procédure d'automatisation d'activation de la réserve 10 minutes provenant de la zone de réglage du Québec vers la zone de réglage de l'Ontario. À terme, lorsque cette procédure sera mise en place et opérationnelle, le niveau de la réserve 10 minutes qui pourra être activée du Québec vers l'Ontario passera*

de 100 MW à 300 MW. Un avis annonçant ce changement sera publié sur le site OASIS du Transporteur, avant sa mise en application prévue vers le mois de septembre 2019. »
(Nous soulignons)

Demandes :

- 11.1** Veuillez confirmer, ou infirmer avec explications, la compréhension de l'AHQ-ARQ selon laquelle, suite aux travaux mentionnés à la référence, la zone de réglage de l'Ontario pourra compter jusqu'à 300 MW en provenance de la zone de réglage du Québec aux fins de rencontrer les critères de réserve 10 minutes de l'Ontario.
 - 11.2** Veuillez décrire les éléments permettant d'hausser à 300 MW le niveau mentionné à la référence.
 - 11.3** Veuillez indiquer le niveau de la réserve 10 minutes qui peut aussi être activée de l'Ontario vers le Québec et expliquer comment cette valeur a été déterminée.
-