

**DEMANDE RELATIVE À LA RECONSTRUCTION
DE LIGNES ET AU REMPLACEMENT D'UN CÂBLE
DE GARDE ENTRE LES POSTES CADILLAC ET ROUYN**

TABLE DES MATIÈRES

1.	INTRODUCTION	5
2.	OBJECTIFS VISÉS	8
2.1.	OBJECTIFS VISÉS PAR LE PROJET	8
2.2.	DEMANDE DE DÉPLACEMENT D'ÉQUIPEMENTS DE SERVICES PUBLICS DE LA PART DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC	8
3.	DESCRIPTION ET JUSTIFICATION DU PROJET EN RELATION AVEC LES OBJECTIFS VISÉS	11
3.1.	DESCRIPTION DES INSTALLATIONS ET DES MODIFICATIONS À APPORTER	11
3.1.1.	Ligne 1306	11
3.1.2.	Ligne 1313-1322	12
3.2.	DESCRIPTION DES TRAVAUX	12
3.2.1.	Ligne 1306	12
3.2.2.	Ligne 1313-1322	14
3.3.	JUSTIFICATION DU PROJET EN RELATION AVEC LES OBJECTIFS	16
4.	SOLUTIONS ENVISAGÉES	16
4.1.	SOLUTION 1 – DÉMANTÈLEMENT ET RECONSTRUCTION DE LA LIGNE 1306	17
4.2.	SOLUTION 2 – CONSTRUCTION D'UNE NOUVELLE LIGNE DANS LE CORRIDOR FIGUERY-ROUYN	18
4.3.	ESTIMATION DES COÛTS DES SOLUTIONS ENVISAGÉES	18
5.	COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET	20
5.1.	SOMMAIRE DES COÛTS	20
5.2.	PRINCIPALES COMPOSANTES DU COÛT DES TRAVAUX	23
6.	IMPACT TARIFAIRE	30
7.	IMPACT SUR LA FIABILITÉ ET SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ	31
8.	CONCLUSION	32

Tableaux

Tableau 1	Concordance entre la demande du Transporteur et le <i>Règlement</i>	7
Tableau 2	Calendrier de réalisation.....	15
Tableau 3	Comparaison économique des solutions.....	20
Tableau 4	Coût des travaux d'avant-projet et de projet par élément.....	21
Tableau 5	Taux d'inflation spécifiques.....	22
Tableau 6	Coûts du « Client »	26

Figures

Figure 1	Emplacement des lignes 1306 et 1313-1322 sur le réseau de transport régional.....	10
Figure 2	Répartition des coûts d'HQÉ pour la phase projet.....	23
Figure 3	Répartition des coûts du Projet en %	24

Annexes

Annexe 1	Schéma unifilaire et schéma de liaison – Poste Rouyn
Annexe 2	Liste des principales normes appliquées au Projet
Annexe 3	Liste des autorisations exigées en vertu d'autres lois
Annexe 4	Coûts annuels
Annexe 5	Impact tarifaire

1. INTRODUCTION

1 Par la présente demande, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le
2 « Transporteur ») vise à obtenir l'autorisation de la Régie de l'énergie (la « Régie ») afin
3 de construire les immeubles et les actifs et réaliser les travaux connexes requis pour
4 assurer la pérennité du corridor Cadillac-Rouyn, constitué des lignes 1306 et 1313-1322
5 (le « Projet »). Celui-ci consiste plus précisément

- 6 • à reconstruire la ligne 1306 Cadillac-Rouyn sur une longueur de quelque
7 52 kilomètres ;
- 8 • à remplacer le câble de garde de la ligne 1313-1322 Cadillac-Rouyn, d'une
9 longueur d'environ 50 kilomètres ; et
- 10 • à déplacer, à la demande du ministère des Transports du Québec (le
11 « MTQ ») une section de 3 km de chacune des lignes 1306 et 1313-1322
12 près du poste Rouyn afin de permettre la construction, à compter d'avril
13 2011, d'une voie de contournement, par la route 117, au nord de la
14 municipalité de Rouyn-Noranda. Les mises en service du Projet sont
15 échelonnées de novembre 2010 à octobre 2011.

16 Le Projet, dont le coût total s'élève à 41,4 M\$, s'inscrit dans les catégories
17 d'investissements « maintien des actifs » pour une tranche d'environ 35,1 M\$ et
18 « respect des exigences » pour une tranche de quelque 6,3 M\$. La première catégorie
19 regroupe les investissements requis pour assurer la pérennité et ainsi maintenir la
20 fiabilité du réseau. La seconde regroupe les investissements requis pour donner suite à
21 la demande du MTQ et entraîne le versement d'une contribution de la part de ce dernier,
22 conformément à la décision D-2006-76 de la Régie¹.

23 À cette étape de la demande d'autorisation à la Régie, le Transporteur précise qu'afin de
24 respecter l'échéancier des travaux, l'entreprise doit entreprendre dès à présent certaines

¹ Dossier R-3594-2005 – Détermination des méthodes comptables et financières applicables aux demandes de déplacements et de modifications d'actifs du réseau de transport par des tiers.

1 activités d'ingénierie indispensables, notamment à la préparation des documents qui
2 seront déposés au soutien des futurs appels d'offres. Ces activités ne sont qu'un
3 prolongement essentiel d'activités similaires à celles d'avant-projet, mais se veulent plus
4 détaillées. Afin de respecter la mise en service initiale prévue pour novembre 2010,
5 l'entreprise a dû prévoir l'approvisionnement des pylônes pour les sections de lignes à
6 déplacer pour donner suite à la demande du MTQ.

7 Le tableau 1 suivant fait état de la concordance entre la demande du Transporteur,
8 présentée conformément à l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « *Loi* »), et
9 les renseignements requis par le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une*
10 *autorisation de la Régie de l'énergie* (le « *Règlement* »).

1

Tableau 1

2

Concordance entre la demande du Transporteur et le *Règlement*

<i>Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie</i>				Pièce	Section ou annexe
Article	Alinéa	Para- graphe	Renseignements requis		
2	1	1 ^o	Les objectifs visés par le projet	HQT-1, Document 1	2
2	1	2 ^o	La description du projet	HQT-1, Document 1	3
2	1	3 ^o	La justification du projet en relation avec les objectifs visés	HQT-1, Document 1	3
2	1	4 ^o	Les coûts associés au projet	HQT-1, Document 1	5
2	1	5 ^o	L'étude de faisabilité économique du projet	HQT-1, Document 1	4 et 6
2	1	6 ^o	La liste des autorisations exigées en vertu d'autres lois	HQT-1, Document 1	Annexe 3
2	1	7 ^o	L'impact sur les tarifs incluant une analyse de sensibilité	HQT-1, Document 1	6
2	1	8 ^o	L'impact sur la fiabilité du réseau et sur la qualité de service	HQT-1, Document 1	7
2	1	9 ^o	Le cas échéant, les autres solutions envisagées	HQT-1, Document 1	4
3	1	1 ^o	La liste des principales normes techniques	HQT-1, Document 1	Annexe 2
3	1	3 ^o	Le cas échéant, les engagements contractuels et les contributions financières	HQT-1, Document 1	À suivre

3

2. OBJECTIFS VISÉS

1 2.1. Objectifs visés par le Projet

2 Le Projet vise à assurer la pérennité du corridor de lignes Cadillac-Rouyn et ainsi
3 maintenir la fiabilité du réseau du Transporteur. Ce dernier estime que l'état des
4 équipements de la quasi-totalité de la ligne 1306 commande leur remplacement sur une
5 période oscillant entre 0 et 5 ans. Quant à la ligne 1313-1322, son câble de garde a
6 atteint la fin de sa vie utile. Ces lignes sont situées dans un corridor stratégique et très
7 sollicité qui alimente les secteurs de Rouyn-Noranda et de Palmarolle, y compris
8 plusieurs clients miniers importants. La figure 1 ci-après illustre l'emplacement de ces
9 lignes sur le réseau de transport régional.

10 Le Projet vise par ailleurs à donner suite à la demande de déplacement d'équipements
11 de services publics adressée au Transporteur par le MTQ, sur laquelle des explications
12 sont fournies ci-dessous.

13 2.2. Demande de déplacement d'équipements de services publics de la part du 14 ministère des Transports du Québec

15 Dans sa décision D-2006-76, rendue le 10 mai 2006, la Régie détermine, entre autres,
16 la méthode de calcul de la contribution pour la réalisation de travaux de déplacement ou
17 de modification d'actifs du réseau de transport demandés par des tiers. Eu égard au
18 nombre de demandes de déplacement ou de modification d'actifs qui émanent du MTQ,
19 cette décision donne lieu à la signature d'une entente cadre (l'« entente cadre »), le
20 30 mars 2007, entre le gouvernement du Québec, agissant par son ministre des
21 Transports, et Hydro-Québec, pour définir les relations et les pratiques d'affaires du
22 MTQ et du Transporteur². L'entente cadre prévoit des modalités particulières relatives
23 aux projets routiers du MTQ qui entraînent des répercussions sur les lignes de transport
24 d'énergie électrique du Transporteur.

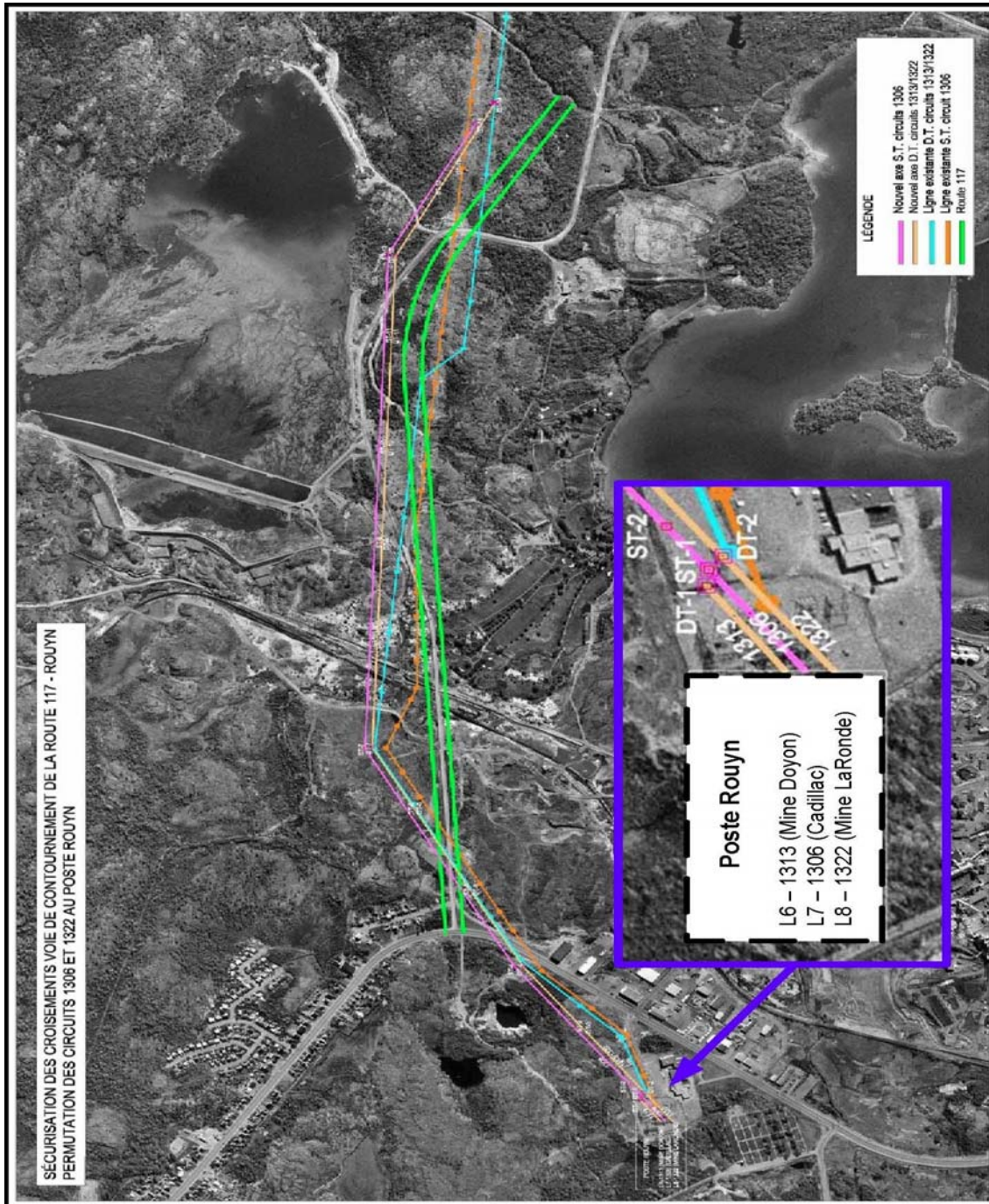
² Le Transporteur a déposé l'entente cadre auprès de la Régie, conformément à la décision D-2006-76 précitée.

1 En application de ces modalités, le MTQ a transmis au Transporteur, vers le
2 5 mars 2008, le communiqué n° 1, préalable à l'ordre de déplacement, pour permettre la
3 construction d'une voie de contournement de la municipalité de Rouyn-Noranda. Cette
4 voie croise les lignes 1306 et 1313-1322, visées par la présente demande. Le
5 communiqué n° 2, qui constitue l'ordre de déplacement de la part du MTQ, a été
6 acheminé au Transporteur par la suite. Les deux parties ont poursuivi leurs pourparlers
7 activement et le Transporteur a réalisé les études requises, comme le prévoit l'entente
8 cadre. Le Transporteur s'attend à recevoir incessamment le communiqué n° 3, qui
9 constitue la commande, de la part du MTQ, de la réalisation du projet, c'est-à-dire, pour
10 ce qui concerne ce ministère, le déplacement de courtes sections des lignes 1306 et
11 1313-1322 près du poste Rouyn.

12 Toutefois, le Transporteur juge important de saisir la Régie de la présente demande dès
13 maintenant, afin que celle-ci puisse rendre sa décision au plus tard en juin 2010.
14 Comme la Régie sera en mesure de le constater à l'étude de la preuve qui lui est
15 soumise, cette demande vise pour l'essentiel à assurer la pérennité et à maintenir la
16 fiabilité dans un corridor de lignes très sollicité, notamment par une clientèle industrielle.
17 Le Transporteur y a greffé, compte tenu du degré d'avancement de ses pourparlers avec
18 le MTQ et par souci d'efficacité, le déplacement de sections des lignes 1306 et 1313-
19 1322 pour permettre au ministère de faire construire la voie de contournement de
20 Rouyn-Noranda selon le calendrier prévu, soit à compter d'avril 2011. Le Transporteur
21 signale que le déplacement de ces sections de lignes représente des coûts peu
22 significatifs, de l'ordre de 6,3 M\$, comparativement à environ 35,1 M\$ pour le reste du
23 Projet. Par surcroît, le MTQ doit verser la contribution calculée selon la décision
24 D-2006-76 de la Régie et l'entente cadre. Des renseignements détaillés sur les coûts du
25 Projet et cette contribution sont exposés dans les sections 5 et 6.

26 Enfin, quant à la partie de la présente demande qui vise le déplacement de sections de
27 lignes pour le MTQ, le Transporteur tient à souligner qu'il transmettra à la Régie le
28 communiqué n° 3 – ou tout document équivalent – et qu'il lui signalera sans tarder tout
29 autre élément nouveau susceptible d'influer sur son examen de cette partie.

1 **Figure 1**
2 **Emplacement des lignes 1306 et 1313-1322 sur le réseau de transport régional**



3

3. DESCRIPTION ET JUSTIFICATION DU PROJET EN RELATION AVEC LES OBJECTIFS VISÉS

1 3.1. Description des installations et des modifications à apporter

3.1.1. Ligne 1306

2 La ligne monoterne 1306 à 120 kilovolts (kV) entre les postes de Cadillac et de Rouyn,
3 d'une longueur de 54 km, est majoritairement construite sur portiques de bois, soit sur
4 52 km. Deux sections sur pylônes d'acier la complètent. Au départ du poste Cadillac à
5 120 kV, la ligne 1306 partage des supports d'acier biternes conjointement avec la ligne
6 1341, sur 1,4 km. Une autre section sur pylônes d'acier, d'environ 600 m, se trouve
7 également près de ce même poste.

8 La section sur portiques de bois a été mise en service en 1934 ; elle atteint 76 ans. Sur
9 plus de 775 poteaux qui la supportent, près de 575 (74 %) ont plus de 40 ans, dont 380
10 (49 %) datent de la mise en service de la ligne. Des conducteurs en cuivre d'un calibre
11 de 211,6 MCM³ sont utilisés ; ils sont également âgés de 75 ans et doivent être
12 remplacés à court terme. De l'avis du Transporteur, ces équipements doivent être
13 remplacés sur une période de 0 à 5 ans. Ce dernier entend donc reconstruire la section
14 sur portiques de bois.

15 La section sur pylônes d'acier au départ du poste Cadillac a été mise en service en
16 1977 ; son état est jugé excellent. Le conducteur en cuivre est de calibre 504 MCM. Le
17 Transporteur ne propose aucune modification à cette section de ligne.

18 L'autre section sur pylônes d'acier, sur près de 600 m, est sur pylônes biternes. L'autre
19 terne est désaffecté. Le conducteur est d'un calibre de 266,8 MCM ACSR⁴. Il n'est pas
20 possible d'installer sur ces supports un conducteur de calibre supérieur et aucun usage
21 actuel ou futur n'est possible pour cette section entourée d'autres lignes de transport.

³ MCM : le calibre d'un conducteur s'exprime en millier de mils circulaires (kcmils) et
1 MCM = 1 kcmil = 0,5067 millimètre carré.

⁴ Le terme ACSR désigne un câble aluminium-acier.

1 Cette section sera donc démantelée et reconstruite, comme le Transporteur le précise à
2 la section suivante.

3.1.2. Ligne 1313-1322

3 La ligne biterne 1313-1322 à 120 kV, mise en service en 1948, atteint 62 ans. Construite
4 sur pylônes d'acier, son état global est satisfaisant, mis à part le câble de garde. Ce
5 dernier est devenu cassant et a atteint la fin de sa vie utile ; il doit être remplacé. Le
6 conducteur utilisé est majoritairement de calibre 167,7 MCM, en cuivre. Deux
7 branchements en dérivation de cette ligne alimentent deux clients miniers importants,
8 Gestion lamgold Québec inc. (mine Doyon) par le circuit 1313, et Mines Agnico-Eagle
9 Limitée (division LaRonde) par le circuit 1322.

10 L'arrangement des arrivées de la ligne 1313-1322 au poste Rouyn à 120-25 kV est
11 problématique. Lors du déclenchement simultané de ces deux circuits, le jeu de barres à
12 120 kV se trouve séparé en deux et cause la perte de deux transformateurs de
13 puissance, ce qui pourrait provoquer la perte d'une charge de 65 MW, soit près de la
14 moitié de la charge totale du poste. Afin de corriger cette problématique, le Transporteur
15 propose de permuter l'arrivée des circuits 1306 et 1322 au poste Rouyn.

3.2. Description des travaux

17 Les caractéristiques de la solution retenue par le Transporteur sont précisées au
18 moment de la préparation du cahier des charges. Le mandat d'avant-projet vient
19 confirmer la faisabilité de cette solution et circonscrire les contraintes techniques et
20 économiques liées au Projet. La description ci-dessous tient compte des précisions qui
21 découlent de l'avant-projet.

3.2.1. Ligne 1306

22 Le Projet vise à démanteler deux des trois sections de la ligne 1306, soit la section de
23 52 km sur portiques de bois et la section d'environ 600 m sur pylônes d'acier près du
24 poste Cadillac, et à les reconstruire sur pylônes d'acier, principalement dans la même
25 emprise. Le Transporteur propose de conserver la section de 1,4 km qui repose

1 conjointement avec la ligne 1341 sur des supports d'acier biternes au départ du
2 poste Cadillac.

3 Près de ce poste, une nouvelle emprise d'une largeur de 30 m est requise sur environ
4 2 km pour permettre un raccordement plus direct au poste. À proximité du poste Rouyn
5 et à la demande du MTQ, la ligne est reconstruite sur 3 km dans une nouvelle emprise,
6 au nord de la future voie de contournement, par la route 117, de la municipalité de
7 Rouyn-Noranda. Le déplacement de cette section de la ligne 1306 a l'avantage
8 d'éliminer deux croisements de celle-ci avec la route projetée et de faciliter les
9 différentes étapes de construction. L'emprise aura une largeur de 75 m pour accueillir en
10 plus une section de la ligne 1313-1322 qui doit également y être déplacée.

11 Il est nécessaire d'acquérir, sur une distance de 47 km, une bande de terrain d'environ
12 30 m de largeur en moyenne entre l'emprise actuelle de la ligne 1306 et celle de la ligne
13 1313-1322 pour les combiner en une seule emprise. Environ 70 hectares auront à être
14 déboisés entre les deux lignes. Dans la nouvelle emprise près des postes Rouyn et
15 Cadillac, il y a lieu d'effectuer du déboisement sur 30 hectares.

16 Pour la reconstruction des sections de ligne décrites ci-dessus, le Transporteur a retenu
17 le pylône d'alignement haubané à treillis de type DFA et le pylône d'angle à treillis de la
18 famille BB. La nouvelle ligne 1306 pourra résister à une charge limite de 30 mm de
19 verglas et à un vent limite de 90 km/h, en conformité avec les plus récents critères de
20 conception du Transporteur à cet égard.

21 Selon ces critères quant aux conducteurs, le calibre minimal est le 504 MCM ACSR. Les
22 pylônes sélectionnés pour le Projet offrent une plus grande flexibilité pour le choix du
23 calibre, car le nombre de supports – les pylônes – demeure le même, peu importe le
24 conducteur utilisé. Le Transporteur a donc choisi un conducteur de calibre supérieur,
25 soit 1033 MCM ACSR, pour un coût supplémentaire d'environ 550 k\$. En plus d'offrir
26 une augmentation de la capacité du corridor Cadillac-Rouyn à alimenter des charges
27 futures, ce conducteur permet de diminuer les pertes électriques de 5,8 M\$ sur 50 ans.

3.2.2. Ligne 1313-1322

1 Quant à cette ligne, le Projet vise à remplacer le câble de garde entre les postes
2 Cadillac et Rouyn, une distance de 50 km. Un conducteur d'acier galvanisé de même
3 calibre, soit 5/16 de pouce, sera utilisé. Le câble de garde est un conducteur
4 généralement mis à la terre et disposé pour protéger les conducteurs contre les coups
5 de foudre directs. Le corridor entre les postes Cadillac et Rouyn étant situé dans une
6 zone de foudre, le remplacement de ce câble est nécessaire.

7 Ce remplacement doit être réalisé avec la ligne hors tension. Pendant cette opération,
8 les deux clients miniers actuellement raccordés au moyen d'une dérivation des deux
9 circuits de la ligne 1313-1322 seront temporairement raccordés à partir d'une dérivation
10 de la ligne 1306, qui aura préalablement été reconstruite. Des étapes de travaux ont été
11 établies afin de minimiser le nombre et la durée des retraits.

12 Pour donner suite à la demande du MTQ, une section de 3 km de la ligne 1313-1322 est
13 déplacée au nord de la future voie de contournement, par la route 117, de la
14 municipalité de Rouyn-Noranda. Cette section est reconstruite sur pylônes d'acier à
15 l'instar du reste de cette ligne, supporté par des pylônes d'acier. Pour cette section de la
16 ligne 1313-1322, le Transporteur prévoit utiliser des pylônes à treillis de la famille B7 et
17 un conducteur d'un calibre de 1033 MCM ACSR. À l'instar de la ligne 1306, la ligne
18 1313-1322 pourra résister à une charge limite de 30 mm de verglas et à un vent limite
19 de 90 km/h, en conformité avec les plus récents critères de conception du Transporteur
20 à cet égard.

21 Afin de faciliter la permutation des circuits 1306 et 1322 au poste Rouyn, il y aura lieu de
22 reconstruire un tronçon de 0,8 km des lignes 1306 et 1313-1322 à partir de ce poste
23 jusqu'à la nouvelle emprise au nord de la future voie de contournement. Ainsi, le départ
24 L6, qui reçoit actuellement le circuit 1322, recevra le circuit 1306. Le départ L7, qui reçoit
25 actuellement le circuit 1306, recevra le circuit 1322. Les travaux à réaliser dans le poste
26 consistent principalement à modifier les bretelles pour les raccorder aux équipements
27 concernés et à réaiguiller les protections des deux circuits.

1 Enfin, le Transporteur souligne avoir entrepris le remplacement des isolateurs et des
2 accessoires de la ligne 1313-1322. Ces travaux se poursuivront au cours des
3 prochaines années. Ils ne font pas partie du Projet, mais les retraits requis par le
4 remplacement du câble de garde dans le cadre de celui-ci offrent une occasion
5 d'efficience puisque ces retraits permettent d'accélérer le remplacement des isolateurs
6 et des accessoires.

7 Pour faciliter la compréhension de la présente demande, le Transporteur dépose sous
8 pli confidentiel, comme annexe 1 de la présente pièce, le schéma unifilaire des
9 équipements du poste Rouyn et le schéma de liaison entre les postes Cadillac et Rouyn.

10 Le calendrier de réalisation des travaux reliés au Projet est présenté ci-dessous.

11 **Tableau 2**

12 **Calendrier de réalisation**

13

Activité	Début	Fin
Avant-projet	Mars 2009	Décembre 2009
Autorisation de la Régie de l'énergie	Février 2010	Juin 2010
Projet et mises en service	Juin 2010	Novembre 2010 (travaux sur la ligne 1313-1322 visés par la demande de déplacement du MTQ) Juin 2011 (ligne 1306, y compris la section visée par la demande du MTQ) Octobre 2011 (câble de garde de la ligne 1313-1322)

14

15 Par ailleurs, le Transporteur fournit, à l'annexe 2 de la présente pièce, la liste des
16 principales normes techniques appliquées au Projet. De plus, il fournit à l'annexe 3 la
17 liste des autorisations exigées en vertu d'autres lois et qui s'appliquent au Projet.

1 **3.3. Justification du Projet en relation avec les objectifs**

2 Le Projet permettra d'assurer la pérennité du réseau de transport et une alimentation
3 électrique de qualité pour satisfaire les besoins de la clientèle du Transporteur. Parmi
4 les critères de pérennité particulièrement pertinents au Projet, le Transporteur signale
5 l'âge des équipements, le type de technologie, la fiabilité, la disponibilité des pièces de
6 rechange et la sécurité.

7 Le Projet vise trois lignes particulièrement âgées. La ligne 1306, érigée en 1934, est la
8 plus vieille des lignes de transport de l'Abitibi. La ligne 1313-1322 remonte à 1948. Ces
9 lignes forment le corridor Cadillac-Rouyn, qui joue à plus d'un titre un rôle crucial dans la
10 région. D'abord, ce corridor permet d'assurer l'exploitation sécuritaire et fiable du réseau
11 de transport et d'alimenter les secteurs de Rouyn-Noranda et de Palmarolle, qui
12 englobent près de 30 % de toute la charge résidentielle de l'Abitibi. Ensuite, il dessert
13 une clientèle industrielle active dont la charge électrique est considérable et susceptible
14 de croître.

4. SOLUTIONS ENVISAGÉES

15 Quant à la ligne 1306, le Transporteur a examiné deux solutions, soit :

- 16 • Solution 1 : démantèlement et reconstruction de la quasi-totalité de la
17 ligne 1306 ;
- 18 • Solution 2 : construction d'une nouvelle ligne dans le corridor Figury-Rouyn.

19 D'entrée de jeu, signalons que les analyses du Transporteur démontrent que la ligne
20 1306 doit être conservée. Ce dernier n'a pas considéré le remplacement à la pièce des
21 composantes défectueuses, possibilité qu'il a jugée non viable. Parmi ses motifs, le
22 Transporteur précise les suivants :

- 23 • impossibilité de remplacer tous les poteaux et traverses vétustes à l'intérieur
24 d'une période de cinq ans pour la section sur portiques de bois de la ligne ;

- 1 • ligne non conçue selon les critères relatifs aux charges climatiques actuellement
2 appliqués dans la région ;
- 3 • conducteur âgé de 75 ans qu'il faut remplacer à court terme.

4 En ce qui a trait à la ligne 1313-1322, dont l'état global est satisfaisant, le Transporteur
5 considère que seul le remplacement du câble de garde est requis dans le cadre du
6 Projet. Il n'a donc pas jugé utile d'examiner d'autres solutions. Ce remplacement s'avère
7 le choix le plus économique.

8 **4.1. Solution 1 – Démantèlement et reconstruction de la ligne 1306**

9 La première solution consiste à démanteler et à reconstruire la quasi-totalité de la ligne
10 1306, qui relie les postes Cadillac et Rouyn, sur pylônes d'acier. Cette ligne est
11 reconstruite dans la même emprise, sauf deux sections. Une première section de 2 km
12 est aménagée dans une nouvelle emprise près du poste Cadillac. Une seconde section
13 de 3 km est déplacée, près du poste Rouyn, dans une nouvelle emprise au nord de la
14 future voie de contournement, par la route 117, de la municipalité de Rouyn-Noranda.
15 Cette solution, que le Transporteur retient, est plus amplement décrite dans la section 3.
16 Elle comporte également le remplacement du câble de garde de la ligne 1313-1322, le
17 déplacement d'une section de cette ligne au nord de la future voie de contournement, la
18 permutation des arrivées des lignes 1306 et 1322 au poste Rouyn et le décroisement de
19 ces lignes à l'entrée du poste.

20 En plus d'offrir l'avantage de laisser la configuration du réseau de transport inchangée
21 avec trois circuits dans le corridor Cadillac-Rouyn, le Transporteur souligne deux autres
22 avantages importants de la solution retenue. La ligne 1306, reconstruite, permet
23 d'assurer à la clientèle une plus grande fiabilité et continuité du service de transport. En
24 outre, elle présente les coûts les plus faibles comparativement à l'alternative
25 exposée ci-dessous.

1 **4.2. Solution 2 – Construction d'une nouvelle ligne dans le corridor**
2 **Figuery-Rouyn**

3 Une nouvelle ligne monoterne de 90 km est construite sur pylônes d'acier entre le poste
4 Figuery à 315-120 kV, près d'Amos, et le poste Rouyn. Le conducteur utilisé est de
5 calibre 1033 MCM ACSR. Un départ à 120 kV est ajouté au poste Figuery. Au poste
6 Rouyn, l'arrivée de la ligne 1322 est utilisée pour cette nouvelle ligne, tandis que
7 l'arrivée actuelle de la ligne 1306, libérée par le démantèlement de cette dernière ligne,
8 est utilisée pour le circuit 1322.

9 Cette solution offre l'avantage technique d'amoindrir les pertes électriques. Par contre,
10 les coûts d'investissements sont considérablement plus élevés et atteignent près du
11 double de ceux de la première solution. Comme l'illustre le tableau 3 ci-après, les frais
12 d'exploitation et d'entretien de cette ligne affichent aussi une hausse marquée.

13 Cette solution comporte un inconvénient de taille pour la continuité de l'alimentation des
14 Mines Agnico-Eagle limitée (division Laronde) et Gestion lamgold-Québec inc. (mine
15 Doyon) pendant que la ligne 1313-1322 est hors tension pour permettre le
16 remplacement de son câble de garde. En effet, la ligne 1306 non reconstruite, qui
17 constitue la source d'alimentation temporaire de ces deux clients, ne permet pas
18 d'alimenter la totalité de leur charge, une situation évitée par le choix de la
19 première solution.

20 Le Transporteur rejette donc cette deuxième solution en raison de ses coûts élevés et
21 des impacts négatifs sur la continuité d'alimentation de sa clientèle.

22 **4.3 Estimation des coûts des solutions envisagées**

23 Le Transporteur compare les coûts des solutions envisagées en tenant compte des
24 investissements requis pour la construction, des valeurs résiduelles, des taxes sur les
25 services publics et sur le capital, des pertes et du coût du capital.

1 Le Transporteur fournit ci-après les hypothèses utilisées pour son analyse économique,
2 incluant celles pour l'établissement des valeurs résiduelles des investissements.

3 L'analyse économique a été réalisée sur une période de 52 ans, soit 50 ans après la
4 mise en service du Projet.

5 Les taux utilisés sur toute la durée visée par l'analyse sont les suivants :

- 6 • Taux d'actualisation de long terme de 5,781 % ;
- 7 • Taux d'inflation générale de 2,0 % ;
- 8 • Taux de taxe sur les services publics de 0,55 % ; et
- 9 • Taux de taxe sur le capital de 0,12 % en 2010 et 0,0 % par la suite.

10 Les valeurs résiduelles des équipements sont considérées, mais n'influencent pas
11 nécessairement la comparaison des solutions.

12 En fait, la valeur résiduelle correspond à la valeur actuelle du flux d'investissement pour
13 la portion comprise entre la fin de la durée visée par l'analyse et la fin de la durée de vie
14 spécifique de la catégorie de l'équipement. Chaque équipement du Projet est amorti en
15 fonction d'une durée de vie standard propre à sa catégorie, comme établi par
16 le Transporteur.

1 Le tableau 3 présente une comparaison économique des deux solutions décrites
2 précédemment. Les coûts y sont exprimés en milliers de dollars actualisés de l'année
3 2009.

4 **Tableau 3**

5 **Comparaison économique des solutions (k\$ actualisés 2009)**

	Solution 1 Démantèlement et reconstruction – Ligne 1306	Solution 2 Construction d'une nouvelle ligne dans le corridor Figuery-Rouyn
Investissements	36 676	82 220
Valeurs résiduelles	95	487
Taxes sur le capital	25	17
Taxes sur les services publics	2 420	5 393
Entretien et exploitation	13 251	21 709
Pertes électriques	16 515	0
Coûts globaux actualisés	68 792	108 852
Écart	Référence	+40 060

6 Comme mentionné précédemment, les résultats de l'analyse économique réalisée par le
7 Transporteur démontrent que les coûts globaux actualisés de la première solution sont
8 considérablement inférieurs à ceux de la deuxième solution, malgré le coût des pertes
9 électriques supérieur pour la première solution.

5. COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET

10 **5.1. Sommaire des coûts**

11 Le coût total des divers travaux associés au Projet (le « coût total du Projet ») s'élève à
12 41,4 M\$. Le Transporteur précise qu'aucun actif de télécommunications n'y est relié.

1 Le tableau 4 présente une ventilation des coûts pour les phases avant-projet et projet.
2 Les tableaux détaillés des coûts annuels sont présentés à l'annexe 4 de la
3 présente pièce.

4

Tableau 4

5

**Coûts des travaux d'avant-projet et de projet par élément
(en milliers de dollars de réalisation)**

6

	Maintien des actifs (Pérennité)		Respect des exigences (MTQ) ⁵	Total
	Démantèlement et reconstruction – Ligne 1306 (50,8 km)	Remplacement du câble de garde circuits 1313-1322 (50 km)	Déplacement d'une section des circuits 1306 et 1313-1322 (3 km)	
Coûts de l'avant-projet				
Études d'avant-projet	563,9	32,0	38,0	633,9
Autres coûts	2,0	0,1	0,1	2,2
Frais financiers	12,6	0,4	0,9	13,9
Sous-total	578,5	32,5	39,0	650,0
Coûts du projet				
Ingénierie interne	820,2	88,2	118,5	1 026,9
Ingénierie externe	382,7	40,8	39,3	462,8
Client	216,4	23,3	15,7	255,4
Approvisionnement	5 355,7	161,1	1 478,9	6 995,7
Construction	17 745,1	1 563,2	3 199,4	22 507,7
Gérance interne	1 332,4	287,7	217,7	1 837,8
Gérance externe	879,8	100,1	218,1	1 198,0
Provision	3 261,0	273,5	646,5	4 181,0
Autres coûts	517,7	87,7	115,7	721,1
Frais financiers	1 266,0	52,0	201,8	1 519,8
Sous-total	31 777,0	2 677,6	6 251,6	40 706,2
TOTAL	32 355,5⁶	2 710,1	6 290,6	41 356,2

7

⁵ Une description synthétique des catégories d'investissements est versée au dossier R-3707-2009 – Demande d'autorisation du budget des investissements 2010 pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 25 millions de dollars, Pièce HQT-1, Document 2, en particulier les pages 8 et 9 sur la catégorie « respect des exigences ».

⁶ Ces coûts comprennent la reconstruction du tronçon de 0,8 km de la ligne 1313-1322, requise pour faciliter la permutation des circuits 1306 et 1322 au poste Rouyn.

1 Les taux d'inflation spécifiques aux équipements visés par le Projet sont présentés au
2 tableau 5.

3 **Tableau 5**

4 **Taux d'inflation spécifiques**

Produit	2010	2011	2012
Lignes	2,0 %	2,5 %	2,7%

5 Chaque rubrique de coût de projet est indexée suivant le taux d'inflation applicable de
6 l'année de sa réalisation. Les taux d'inflation utilisés pour l'établissement du coût du
7 Projet proviennent des prévisions d'Hydro-Québec Équipement (« HQÉ »).

8 Afin d'établir les indices d'inflation, chaque produit a été découpé selon ses principales
9 composantes types, soit :

- 10 ▪ Main-d'œuvre ;
11 ▪ Machinerie lourde nécessaire aux travaux ;
12 ▪ Matériel stratégique permanent ; et
13 ▪ Matériaux fournis par les entrepreneurs (p. ex. béton, acier d'armature, matériel
14 granulaire, bois de coffrage, ponceaux, membrane géotextile).

15 Les indices d'inflation utilisés afin de prévoir les coûts en dollars courants résultent
16 essentiellement de l'application du pourcentage des principales composantes types de
17 chacun des produits à leurs indices propres.

18 Le Transporteur souligne que le coût total du Projet ne doit pas dépasser le montant
19 autorisé par le Conseil d'administration de plus de 15 %, auquel cas il doit obtenir une
20 nouvelle autorisation de ce dernier. Le cas échéant, le Transporteur s'engage à en
21 informer la Régie en temps opportun. Le Transporteur souligne qu'il continuera de
22 s'efforcer de contenir les coûts du Projet à l'intérieur du montant autorisé par la Régie.

1 **5.2. Principales composantes du coût des travaux**

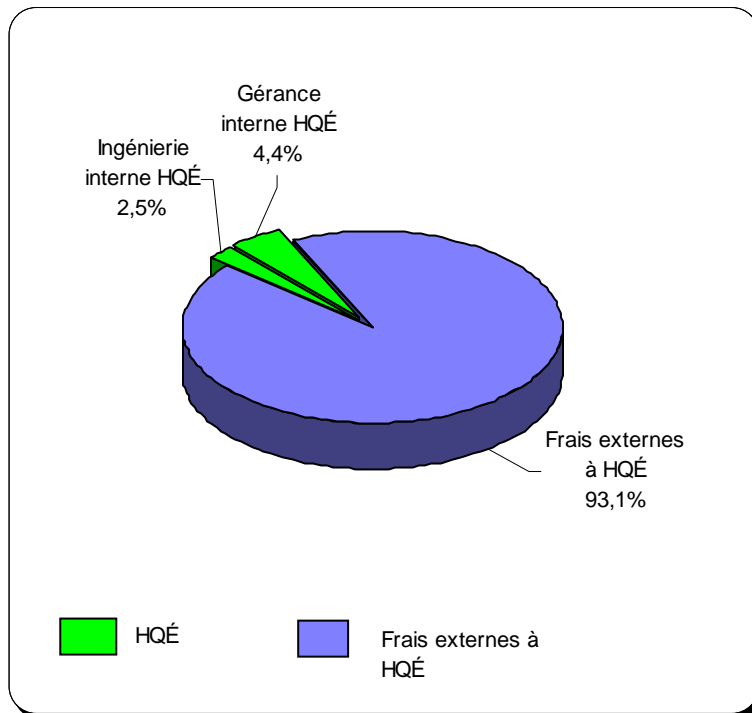
2 Comme l'illustre la figure 2 suivante, les coûts externes à HQÉ pour la phase projet sont
3 de 38,5 M\$, soit 93,1 % du coût total du Projet de 41,4 M\$.

4

5

6

Figure 2
Répartition des coûts d'HQÉ pour la phase projet



7

1 La figure 3 présente la répartition des coûts entre les diverses activités requises pour la
2 réalisation du Projet.

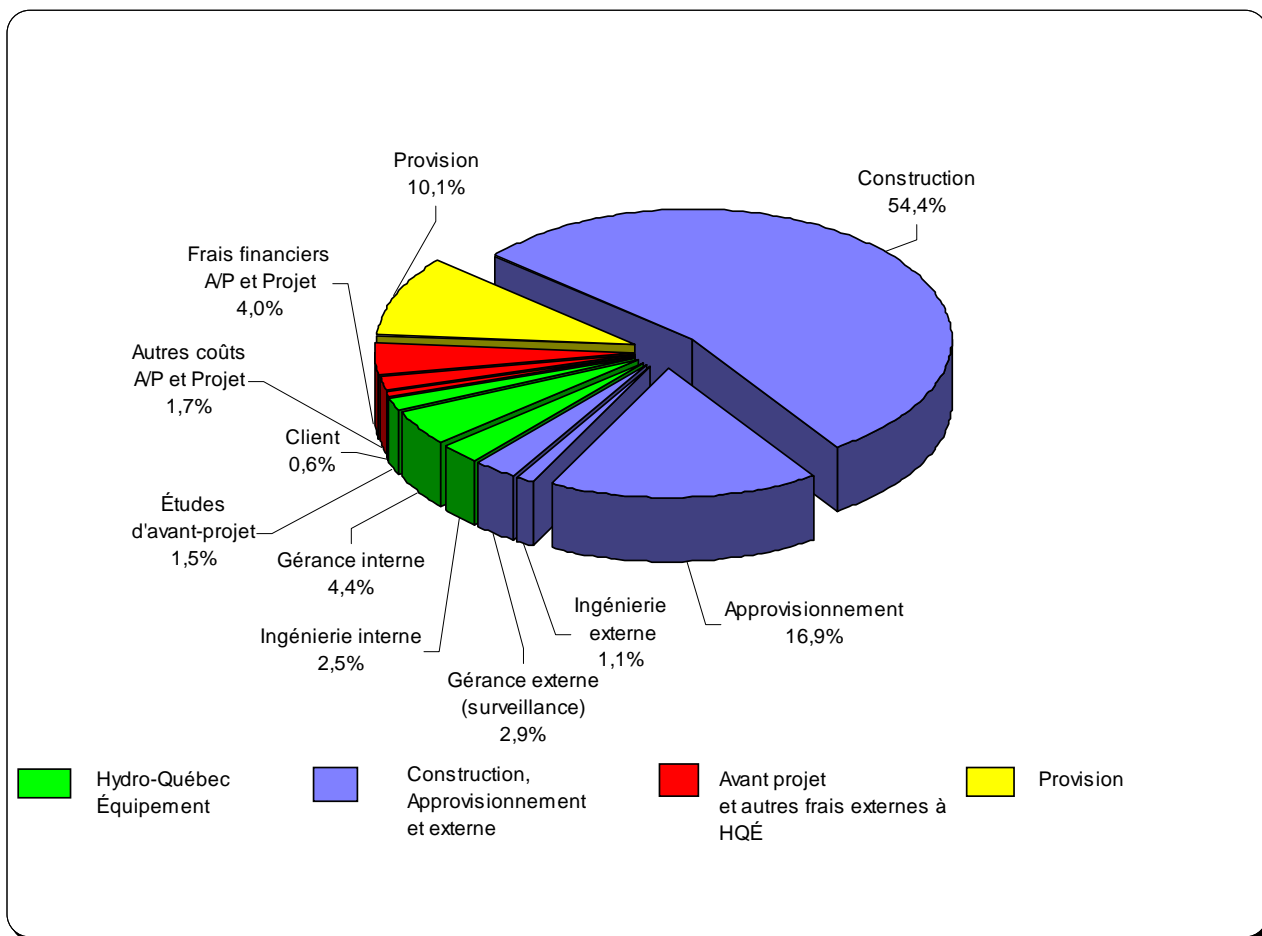
3

4

Figure 3

5

Répartition des coûts du Projet en %



8 *Approvisionnement et construction*

9 Le coût des activités liées à l'approvisionnement et à la construction du Projet s'élève
10 à 29,5 M\$, soit 71,3 % du coût total du Projet de 41,4 M\$.

1 Les travaux seront adjugés par appels d'offres. Le respect des directives en place en
2 cette matière garantit à HQÉ une gestion efficace, équitable et transparente de ses
3 relations avec l'ensemble de ses fournisseurs au bénéfice des clients du Transporteur.

4 *Ingénierie, frais de gérance et études d'avant-projet*

5 Les frais d'ingénierie, les frais de gérance et les frais des études d'avant-projet s'élèvent
6 à 5,2 M\$, soit 12,5 % du coût total du Projet de 41,4 M\$.

7 Les coûts des travaux d'ingénierie sous-traités à l'externe, qui représentent 1,1 % du
8 coût total du Projet, sont imputés au Transporteur au prix coûtant. Par ailleurs, les
9 services d'ingénierie interne sont facturés par le mécanisme de facturation interne.
10 Quant aux coûts de 3,0 M\$ pour la gérance de projet, soit 7,3 % du coût total du Projet
11 de 41,4 M\$, ils représentent tous les frais relatifs à la gestion de projet et à la gérance
12 de chantier. Ces coûts incluent les activités de surveillance de chantier dont un montant
13 d'environ 1,2 M\$ sera confié à une firme externe. Les frais de gérance sont mesurés en
14 pourcentage du coût des projets. Dans le cadre du Projet, le ratio des frais de gérance
15 interne propres à HQÉ s'élève à 4,4 % du coût total du Projet de 41,4 M\$.

16 Par ailleurs, Hydro-Québec surveille étroitement les frais de gérance de ses projets afin
17 que ceux-ci demeurent concurrentiels.

18 *Coûts du client*

19 Le Transporteur présente au tableau 6 une ventilation et une brève description de la
20 nature des coûts de la rubrique « Client » du tableau 4 précédent. Ces coûts s'élèvent à
21 0,3 M\$, soit 0,6 % du coût total du Projet.

1

Tableau 6

2

Coûts du « Client »

Sommaire (lignes et poste)	en milliers de dollars				
	TOTAL	2009	2010	2011	2012
Expertise technique	55,7	1,5	27,3	26,3	0,6
Inspection finale – région et mise en route	69,4		10,0	59,4	
Communications et relations publiques	10,1		6,7	3,4	
Mise en valeur	0,0	Sans objet			
Expertise immobilière	120,2		102,6	17,6	
Total	255,4	1,5	146,6	106,7	0,6

3

- Expertise technique : activités réalisées par certaines unités du Transporteur ;

4

- Inspection finale et mise en route : activités réalisées par le Transporteur associées aux essais techniques et spécialisés pour s'assurer du bon fonctionnement des équipements installés avant la mise en service commerciale ;

7

8

- Communications et relations publiques : activités réalisées par l'unité régionale qui assure les communications avec le public, les municipalités et les différents organismes régionaux ;

10

11

- Mise en valeur : crédit consacré à la mise en valeur de l'environnement et à l'appui au développement régional afin d'amortir les impacts du Projet dans le milieu. La mise en valeur est établie à 1 % des crédits d'engagement incluant les intérêts ; et

14

15

- Expertise immobilière : activités réalisées par l'unité Immobilier de la direction principale – Centre de services partagés pour, entre autres, l'obtention des droits de servitude, l'acquisition de terrains, l'évaluation des indemnités immobilières, agricoles et forestières et la préparation des actes notariés et autres.

16

17

18

1 *Frais financiers*

2 Les frais financiers totaux s'élèvent à 1,5 M\$, soit 3,7 % du coût total du Projet.
3 Conformément à la décision D-2002-95⁷ de la Régie, la capitalisation des frais financiers
4 aux immobilisations en cours est réalisée au taux du coût en capital de l'année témoin
5 projetée 2009, soit 7,648 %⁸.

6 De plus, conformément aux décisions D-2003-68⁹ et D-2005-63¹⁰, le Transporteur
7 précise que la capitalisation des frais financiers selon le coût en capital prospectif de
8 5,781 % procure une réduction de 0,4 M\$ pour un investissement total de 41,0 M\$.

9 *Autres coûts*

10 Les autres coûts regroupent notamment les éléments suivants :

- 11 • Gestion des matières dangereuses ;
- 12 • Fourniture de matériel (différent de l'entrepôt du Bout de l'Île) ;
- 13 • Matériel à projets et guichet unique (entrepôt du Bout de l'Île) ;
- 14 • Revalorisation des biens meubles excédentaires ;
- 15 • Frais d'acquisition des biens et services ; et
- 16 • Gestion des données et des documents (originaux et géomatique).

17 Ils s'élèvent à 0,7 M\$ et représentent 1,7 % du coût total du Projet de 41,4 M\$.

18 Ces autres coûts sont estimés en fonction des besoins réels du Projet et correspondent
19 à des activités nécessaires au bon déroulement de celui-ci. Ils seront facturés par la
20 suite au Projet en fonction des coûts réels. Ils représentent des services fournis par
21 d'autres unités, principalement par la direction principale – Centre de services partagés.

⁷ Décision D-2002-95, 30 avril 2002, page 91.

⁸ Décision D-2009-015, 5 mars 2009, page 76.

⁹ Décision D-2003-68, 4 avril 2003, page 26.

¹⁰ Décision D-2005-63, 15 avril 2005, page 4, faisant suite à la décision D-2005-50.

1 *Provision*

2 La valeur de la provision s'élève à 4,2 M\$, soit 10,1 % des coûts du Projet de 41,4 M\$.
3 Toutefois, conformément à la demande de la Régie précisée à sa décision D-2003-68¹¹,
4 la provision s'élève à 10,7 % lorsque l'on retranche du coût du Projet les autres coûts et
5 les frais financiers.

6 La provision est un montant inclus dans une estimation pour couvrir les incertitudes
7 imputables aux risques associés notamment aux durées, aux quantités, au contenu
8 technique, au mode d'approvisionnement, à la concurrence sur le marché (fournisseurs,
9 entrepreneurs), aux conditions climatiques et géographiques, et au contexte social,
10 économique ou politique.

11 Conformément à la pratique généralement suivie dans l'industrie, la méthodologie de
12 calcul de la provision est basée sur la fiabilité de la source de données, le degré de
13 détail du contenu, les facteurs de risque inhérents à chaque étape de réalisation du
14 Projet ainsi que le degré de risque que l'organisation est prête à accepter.

15 Le Transporteur rappelle aussi que les provisions prévues sont déterminées en fonction
16 des risques propres à chaque projet et peuvent donc varier grandement d'un projet à
17 l'autre. Ces provisions ne sont « facturées » à un projet que dans la mesure où des
18 risques se matérialisent et deviennent des coûts réels engagés pour la réalisation du
19 projet. De la même façon qu'aucune marge bénéficiaire n'est facturée par HQÉ, le
20 Transporteur rappelle qu'aucune provision n'est calculée sur les autres coûts et les
21 frais financiers.

22 Le Transporteur souligne qu'HQÉ déploie tous les efforts requis et agit avec la plus
23 grande diligence afin de réaliser le Projet de manière à en minimiser les coûts. Tout
24 montant engagé et non utilisé sera retourné au Transporteur.

¹¹ Précitée, note 9, page 18.

1 *Suivi des coûts du Projet*

2 Le Transporteur soumet en premier lieu que les coûts détaillés plus avant sont
3 nécessaires à la réalisation du Projet et conséquemment, qu'ils sont raisonnables. Dans
4 un souci constant de contrôler les coûts de ses projets d'investissements, le
5 Transporteur assurera par surcroît un suivi étroit des coûts du Projet. Enfin, suivant la
6 pratique établie depuis la réglementation des activités du Transporteur, ce dernier fera
7 état de leur évolution lors du dépôt de son rapport annuel auprès de la Régie, si celle-ci
8 le requiert.

9 Cependant, comme il l'explique dans ses demandes tarifaires 2009¹² et 2010¹³, le
10 Transporteur a observé que de nombreuses décisions rendues par la Régie lors de
11 l'autorisation de projets majeurs (projets d'investissements de 25 M\$ et plus) comportent
12 pour lui l'insurmontable difficulté de présenter, lors d'ajouts à sa base de tarification
13 projetée, les coûts réels de ces projets d'investissement, dans leur ensemble ou à
14 l'égard de ceux propres à HQÉ, de même que la preuve de la garantie financière
15 rattachée à certains de ceux-ci. En effet, comme ces données doivent reposer sur des
16 coûts réels, connus après la réalisation des projets, il est impossible au Transporteur de
17 les décrire et de les justifier aussi tôt, soit lors de l'établissement d'une base de
18 tarification projetée. À ce moment, le recours aux coûts projetés, plutôt que réels, est
19 conforme au principe réglementaire de l'année témoin projetée établi par la Régie par sa
20 décision D-99-120.

21 En conséquence, le Transporteur demande respectueusement à la Régie de ne pas lui
22 imposer de telles obligations dans sa décision concernant la présente demande
23 d'autorisation. Le Transporteur fournira de l'information sur les coûts, sur la base de
24 données réelles, dans ses rapports annuels à la Régie, si celle-ci le requiert. Cette
25 information constitue d'ailleurs la base des données de l'année historique que le
26 Transporteur utilisera par la suite dans ses demandes tarifaires.

¹² R-3669-2008, pièce HQT-7, Document 1, pages 5-11.

¹³ R-3706-3009, pièce HQT-7, Document 1, pages 6-12.

6. IMPACT TARIFAIRE

1 Le Projet visé par la présente demande s'inscrit dans les catégories d'investissements
2 « maintien des actifs » et « respect des exigences », ne générant pas de revenus
3 additionnels. Les mises en services sont prévues en novembre 2010, juin 2011 et
4 octobre 2011.

5 Les ajouts au réseau de ces catégories d'investissements assurent la pérennité et la
6 fiabilité des installations du Transporteur, en permettant de maintenir le bon
7 fonctionnement du réseau et d'assurer le transport d'électricité de façon sécuritaire et
8 fiable au bénéfice de tous les clients du réseau de transport. La Régie a indiqué dans sa
9 décision D-2002-95, page 297, qu'il est équitable que tous les clients contribuent au
10 paiement de ces ajouts au réseau.

11 Les coûts du Projet sont de l'ordre de 41,4 M\$, soit 35,1 M\$ pour la catégorie « maintien
12 des actifs » et 6,3 M\$ pour la catégorie « respect des exigences ». À cet égard, le MTQ
13 devra verser au Transporteur une contribution estimée à 2,2 M\$ compte tenu de sa
14 demande. Cette contribution a été évaluée conformément à la décision D-2006-76
15 portant sur le traitement comptable des modifications d'actifs à la demande de tiers. Le
16 montant final de la contribution sera déterminé en fonction des coûts réels concernant la
17 demande du MTQ.

18 Afin de déterminer l'impact sur les revenus requis à la suite des mises en service du
19 Projet, le Transporteur tient compte des coûts du Projet nets de la contribution estimée,
20 soit les coûts associés à l'amortissement, au financement, à la taxe sur le capital et à la
21 taxe sur les services publics.

22 Les résultats sont présentés sur une période de 20 ans et une période de 50 ans,
23 conformément à la décision D-2003-68 de la Régie. Cependant, les résultats pour la
24 période de 50 ans sont plus représentatifs de l'impact sur les revenus requis puisqu'ils
25 sont plus comparables à la durée de vie utile moyenne des immobilisations du Projet.

1 L'impact annuel moyen du Projet sur les revenus requis est de 3,0 M\$ sur une période
2 de 20 ans et de 2,2 M\$ sur une période de 50 ans, ce qui représente dans les deux cas
3 un faible impact à la marge de 0,1 % sur les revenus requis approuvés par la Régie pour
4 l'année 2009.

5 Le Transporteur présente aussi l'impact de ce Projet sur le tarif de transport à titre
6 indicatif, en mentionnant que la dépense d'amortissement des autres actifs permettant
7 d'amoinrir l'impact sur les revenus requis n'est pas prise en compte par rapport à
8 ce Projet.

9 Une analyse de sensibilité est également présentée sous l'hypothèse d'une variation à la
10 hausse de 15 % du coût du Projet et du coût du capital prospectif.

11 L'impact tarifaire du Projet sur les revenus requis et l'analyse de sensibilité sur l'horizon
12 2010 à 2031, soit une période de 20 ans, ainsi que sur l'horizon 2010 à 2061, soit une
13 période de 50 ans, sont présentés à l'annexe 5 de la présente pièce.

7. IMPACT SUR LA FIABILITÉ ET SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ

14 Comme le Transporteur l'explique dans les sections 2 et 3, le Projet vise à assurer la
15 pérennité du corridor de lignes Cadillac-Rouyn et à y maintenir la fiabilité, tout en
16 donnant suite à la demande de déplacement, de la part du MTQ, de courtes sections
17 des lignes près du poste Rouyn.

18 Plus précisément, la reconstruction de la ligne 1306 et le remplacement du câble de
19 garde de la ligne 1313-1322 réduisent le risque de pannes. Toute panne prolongée sur
20 l'une ou l'autre de ces lignes peut provoquer des surcharges de ligne ou des sous-
21 tensions importantes advenant une autre contingence sur le réseau régional
22 du Transporteur.

23 La permutation des arrivées des lignes 1306 et 1322 au poste Rouyn améliore la
24 continuité et la fiabilité du service. Elle atténue sensiblement les éventuelles pertes de
25 charge à ce poste, en particulier la charge du secteur Palmarolle.

1 Les travaux de remplacement des isolateurs et des accessoires de la ligne 1313-1322
2 ne font pas partie du Projet, comme le Transporteur le mentionne à la section 3.2. Ces
3 travaux seront néanmoins accélérés par les retraits de cette ligne prévus dans le cadre
4 du Projet, ce qui constitue de l'avis du Transporteur occasion d'efficience à la fois à son
5 avantage et à celui de la clientèle.

8. CONCLUSION

6 Le Transporteur soumet respectueusement que la Régie dispose de toutes les
7 informations pertinentes à l'évaluation du Projet relatif aux lignes entre les postes
8 Cadillac et Rouyn, soit pour l'essentiel la reconstruction de la ligne 1306, le
9 remplacement du câble de garde de la ligne 1313-1322 et le déplacement, à la
10 demande du MTQ, de courtes sections de ces lignes près du poste Rouyn.

11 En effet, la preuve contenue dans le présent dossier traite spécifiquement de chacun
12 des renseignements devant accompagner une demande d'autorisation introduite en
13 vertu du premier paragraphe du premier alinéa de l'article 73 de la *Loi* et du *Règlement*.
14 De plus, le Transporteur a démontré que l'investissement lié au Projet est nécessaire
15 pour assurer la pérennité de ses installations et qu'il permet par surcroît d'améliorer la
16 qualité du service de transport.

17 Finalement, le Transporteur soumet que la solution mise de l'avant est optimale et
18 qu'elle respecte les critères de conception qu'il applique. Aussi, les investissements
19 découlant de ce Projet seront, une fois réalisés, utiles à l'exploitation fiable du réseau
20 de transport.

21