

# D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

---

D-2020-058

R-4115-2020

26 mai 2020

---

**PRÉSENTE :**

Sylvie Durand  
Régisseur

---

**Hydro-Québec**  
Demanderesse

et

**Observateur dont le nom apparaît ci-après**

---

Décision finale

*Demande d'autorisation d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité relative à la construction du nouveau poste des Irlandais et de ses lignes d'alimentation*



**Demanderesse :**

**Hydro-Québec**  
**représentée par M<sup>e</sup> Yves Fréchette.**

**Observateur :**

**Association Hôtellerie Québec et Association Restauration Québec (AHQ-ARQ)**  
**représenté par M<sup>e</sup> Steve Cadrin.**

## 1. DEMANDE

[1] Le 31 janvier 2020, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie) une demande<sup>1</sup> (la Demande) afin d'obtenir l'autorisation requise pour la construction du nouveau poste des Irlandais et de ses lignes d'alimentation (le Projet).

[2] Le Transporteur dépose, sous pli confidentiel, quatre documents présentant les schémas de liaison et unifilaires du poste des Irlandais<sup>2</sup>, les coûts détaillés et les coûts annuels du Projet<sup>3</sup>. Une version caviardée des coûts détaillés du Projet est également déposée<sup>4</sup>.

[3] Le 7 février 2020, SÉ-AQLPA invite la Régie à mettre en place un cadre procédural permettant notamment des interventions et une audience orale<sup>5</sup>.

[4] Le 14 février 2020, le Transporteur demande à la Régie de rejeter les demandes de SÉ-AQLPA<sup>6</sup>.

[5] Le 24 février 2020, la Régie publie un avis aux personnes intéressées sur son site internet, indiquant qu'elle procédera à l'étude de la demande du Transporteur par voie de consultation. Elle fixe au 16 avril 2020 la date limite pour le dépôt des commentaires des personnes intéressées et au 21 avril 2020, celle pour la réponse du Transporteur à ces commentaires<sup>7</sup>.

[6] Le 24 février 2020, la Régie demande également au Transporteur un complément de preuve sur l'information émanant d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur) concernant la prévision de la demande, la présentation ventilée des coûts du Distributeur pour chacune des solutions présentées par le Transporteur, leur inclusion dans l'analyse économique, ainsi qu'une brève description des avantages et inconvénients de chacune des solutions pour le Distributeur. De plus, la Régie

---

<sup>1</sup> Pièce [B-0002](#).

<sup>2</sup> Pièce B-0005 (confidentielle).

<sup>3</sup> Pièces B-0007 (confidentielle) et B-0008 (confidentielle).

<sup>4</sup> Pièce [B-0009](#).

<sup>5</sup> Pièce [C-SÉ-AQLPA-0001](#).

<sup>6</sup> Pièce [B-0014](#).

<sup>7</sup> Pièce [A-0003](#).

demande au Transporteur de fournir des informations complémentaires sur les hypothèses et la méthodologie permettant d'obtenir la valeur relative des pertes électriques des scénarios 1 et 2 par rapport à celles associées à la solution 3 utilisée comme scénario de référence<sup>8</sup>. Ces compléments de preuve sont déposés le 2 mars 2020<sup>9</sup>.

[7] Le 20 mars 2020, la Régie transmet une demande de renseignements au Transporteur<sup>10</sup>, qui dépose ses réponses le 8 avril 2020<sup>11</sup>.

[8] Le 16 avril 2020, l'AHQ-ARQ dépose ses commentaires.

[9] Le 21 avril 2020, le Transporteur réplique aux commentaires de l'AHQ-ARQ<sup>12</sup>. La Régie entame alors son délibéré.

[10] La présente décision porte sur la demande d'autorisation du Projet et sur les demandes d'ordonnances de traitement confidentiel de certains documents et renseignements.

## 2. CONCLUSION PRINCIPALE DE LA RÉGIE

[11] Pour les motifs énoncés ci-après, la Régie autorise la réalisation du Projet tel que présenté par le Transporteur.

---

<sup>8</sup> Pièce [A-0002](#).

<sup>9</sup> Pièce [B-0018](#).

<sup>10</sup> Pièce [A-0005](#).

<sup>11</sup> Pièce [B-0021](#).

<sup>12</sup> Pièce [B-0023](#).

### 3. MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIFS VISÉS PAR LE PROJET

[12] La Demande est présentée en vertu des articles 31 (5<sup>o</sup>) et 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*<sup>13</sup> (la Loi) et du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*<sup>14</sup> (le Règlement). Le Règlement stipule qu'une autorisation spécifique et préalable de la Régie est requise lorsque le coût global d'un projet du Transporteur est égal ou supérieur à 65 M\$.

[13] Le coût total du Projet s'élève à 131,1 M\$. Il s'inscrit dans les catégories d'investissement « Croissance des besoins de la clientèle » et « Maintien et amélioration de la qualité du service » et vise à permettre de répondre à l'accroissement de la demande d'électricité du centre-ville de Montréal. La mise en service du Projet est prévue en juillet 2023<sup>15</sup>.

[14] Le Transporteur indique que le centre-ville de Montréal connaît une forte augmentation de la demande d'électricité occasionnée par le dynamisme des promoteurs immobiliers et un contexte économique favorable. Plusieurs développements urbains ont déjà commencé dans le quartier « Griffintown ».

[15] De plus, l'arrivée prochaine du Réseau express métropolitain (le REM) ajoutera à la croissance de la demande prévue par le Distributeur dans ce secteur et pourra contribuer à augmenter l'attrait des secteurs limitrophes.

[16] L'alimentation du centre-ville de Montréal pose toutefois un enjeu pour le Transporteur car les postes et les lignes à 120 kV ne permettent pas de suffire à la croissance de la demande dans ce secteur, en particulier pour les besoins de la pointe estivale. Ainsi, le Transporteur prévoit des dépassements de capacité à court terme de certaines lignes à 120 kV durant l'été et, à moyen terme, pour les postes à 120 kV de ce secteur<sup>16</sup>.

[17] La zone visée par le Projet est le centre-ville de Montréal, plus particulièrement le secteur alimenté par les postes Central-2 à 120-12 kV, Adélar-Godbout à 120-25 kV et

---

<sup>13</sup> [RLRO, c. R-6.01](#).

<sup>14</sup> [RLRO, c. R-6.01, r. 2](#).

<sup>15</sup> Pièce [B-0004](#), p.7.

<sup>16</sup> Pièce [B-0022](#), p. 8 et 9.

Guy à 315-25 kV, qui, en juillet 2019, alimentaient respectivement environ 6 100, 2 500 et 34 100 clients.

[18] L'alimentation de cette zone est réalisée à partir de deux niveaux de tension différents, soit une architecture à 120 kV pour les postes Central-2 et Adélarde-Godbout et une architecture à 315 kV pour le poste Guy.

[19] L'alimentation du poste Central-2 à 120-12 kV et du poste Adélarde-Godbout à 120-25 kV est assurée en mode d'exploitation normale par deux lignes à 120 kV (L1194/L1278) provenant du poste de La Prairie à 315-120 kV situé sur la Rive-sud de Montréal. Une portion des lignes à 120 kV est en aérien entre le poste de La Prairie et la hauteur du poste de sectionnement Viger sur une longueur d'environ 15 km, alors que le reste des lignes est en souterrain sur une longueur de 2,5 km. Ces deux lignes alimentent aussi le poste Marie-Victorin ainsi que le poste de Saint-Maxime qui desservent le centre-ville de Longueuil.

[20] La capacité de ces lignes est limitée à 200 MVA en été et à 225 MVA en hiver. Le transit planifié sur ces deux lignes excède cette capacité, ce qui implique que la capacité d'alimentation des postes Central-2 et Adélarde-Godbout s'en trouvera, dans les faits, plafonnée à compter de l'été 2022.

[21] Par ailleurs, le Transporteur indique que le poste Guy à 315-25 kV est alimenté à partir de trois lignes souterraines raccordées au poste de sectionnement Viger à 315 kV. Le poste Guy est à sa configuration ultime avec quatre transformateurs de 140 MVA chacun. La capacité limite de transformation (CLT) est de 532 MVA à -20°C et de 375 MVA à 30°C<sup>17</sup>.

[22] Des travaux majeurs en pérennité sont à prévoir au cours des prochaines années au poste Guy et au poste Viger. Ces travaux consistent principalement au remplacement complet des sections à 315 kV (jeux de barres blindés SF6). Ils entraîneront des contraintes d'exploitation importantes pendant leur durée.

[23] Le Transporteur souligne l'absence d'un quartier général pour le secteur du centre-ville de Montréal. À l'heure actuelle, l'île de Montréal est couverte par six équipes de maintenance appareillage et trois équipes de maintenance automatismes. Aucune de ces

---

<sup>17</sup> Pièce [B-0022](#), p. 11.

équipes n'est localisée dans le sud de l'île, ni près du centre-ville. Les travaux au centre-ville sont ainsi en partie assurés par des équipes provenant du quartier général Hochelaga, faisant en sorte qu'une dizaine de véhicules doivent se rendre quotidiennement dans les postes du centre-ville à partir de cet endroit, d'où une perte de temps liée au transport. De plus, ces travaux de maintenance sont affectés par le fait que les travailleurs qui proviennent de l'extérieur de ce secteur n'ont accès à aucune installation.

[24] Le Projet consiste à construire deux lignes d'alimentation et le nouveau poste des Irlandais à 315-25 kV afin de répondre à la croissance de la demande dans la zone visée.

[25] Le Projet comprend également la construction d'un quartier général annexé au poste des Irlandais afin de faciliter la maintenance des postes de l'Île de Montréal et ainsi améliorer la qualité du service dans le centre-ville de Montréal.

#### 4. DESCRIPTION DU PROJET

[26] Le Transporteur indique que le poste satellite des Irlandais à 315-25 kV sera construit sur un site adjacent au terrain du poste Viger à 315 kV qui est situé près du pont Victoria et au sud du canal Lachine<sup>18</sup>.

[27] Le poste des Irlandais comprendra l'installation de deux transformateurs de 140 MVA procurant une CLT de 140 MVA en été et 190 MVA en hiver sur une possibilité à l'ultime de quatre transformateur procurant une CLT d'environ 420 MVA en été et 570 MVA en hiver. Le jeu de barres ainsi que les équipements de la section à 315 kV seront extérieurs. Les équipements associés à la section à 25 kV seront localisés à l'intérieur d'un bâtiment et comprendront, à l'étape initiale, 18 départs de ligne de distribution sur une possibilité de 60 à l'étape ultime.

[28] L'alimentation de ce poste proviendra de deux lignes souterraines d'environ 100 m raccordées au poste Viger à 315 kV.

---

<sup>18</sup> Pièce [B-0022](#), p. 12.



[29] Un nouveau quartier général sera construit sur le même terrain que le poste des Irlandais. Le bâtiment, d'une superficie 1 420 mètres carrés, sera composé de deux parties distinctes renfermant les fonctions industrielles et administratives.

[30] Outre le bâtiment, le quartier général comprendra également une aire de stationnement permettant d'accueillir jusqu'à 12 camions-cubes, 10 véhicules d'entretien et 29 véhicules pour le personnel.

[31] Le Transporteur souligne que la réalisation de ce Projet requiert également les interventions suivantes :

- le raccordement des deux lignes souterraines à 315 kV au poste Viger;
- la modification de protections dans les postes Saint-Patrick, Atwater, de l'Aqueduc et Hertel.

[32] Le Transporteur mentionne que les travaux de télécommunications suivants sont requis :

- l'installation de liens de télécommunications pour le système de commande;
- l'installation de liens de communication pour le système de commande dans le nouveau bâtiment et le raccordement des prises téléphoniques et des réseaux internet.

[33] Le Transporteur présente au tableau suivant le calendrier de réalisation des activités liés au Projet<sup>19</sup>.

---

<sup>19</sup> Pièce [B-0022](#), p. 16.

**Tableau 1 : Calendrier de réalisation du Projet**

Activité	Début	Fin
Avant-projet	Janvier 2017	Mars 2019
Autorisation de la Régie de l'énergie	Janvier 2020	Mai 2020
Projet	Juin 2020	Décembre 2023
Mise en service	-	Juillet 2023

Source : Pièce [B-0022](#), p. 16.

## 5. JUSTIFICATION DU PROJET

[34] Le Transporteur explique qu'outre le volet « Maintien et amélioration de la qualité du service », le Projet a comme principal objectif de répondre aux besoins liés à la croissance de la demande sur l'Île de Montréal<sup>20</sup>.

[35] La ville de Montréal a connu une forte augmentation de la demande en puissance dans le secteur de la zone visée. Dans ce contexte, la construction d'un nouveau poste permettra de répondre à la croissance de la demande à plus court terme en éliminant le dépassement de capacité des lignes à 120 kV par le transfert, en 2023, d'un bloc de charges provenant du poste Central-2. La solution offrira également la capacité requise afin d'assurer l'alimentation de la charge croissante à moyen et à long terme en réglant les problèmes de capacité des postes Central-2 et Adélar-Godbout.

[36] Le poste des Irlandais offrira l'avantage important d'être localisé à côté du poste de sectionnement Viger à 315 kV. Les coûts associés à son alimentation seront ainsi limités à la construction de deux lignes souterraines de 100 m chacune. De plus, le poste des Irlandais sera bien situé pour alimenter une station du REM et les développements prévus par le Distributeur dans le secteur Griffintown. Certains de ses départs de lignes à 25 kV

<sup>20</sup> Pièce [B-0022](#), p. 15.

vers le nord permettront d'alimenter des charges, qui autrement auraient été alimentées par le poste Adélarde-Godbout.

[37] Par ailleurs, le poste des Irlandais s'inscrit dans le plan d'évolution du réseau de l'île de Montréal de développer une architecture pour le réseau métropolitain orientée à 315 kV. Le poste des Irlandais permet ainsi de poursuivre la mise en place de l'architecture choisie selon la charge exigée par la densité de la zone visée.

[38] Les travaux réalisés en Maintien et amélioration de la qualité du service sont liés à la construction du quartier général d'une valeur de 6,1 M\$, lequel permettra de desservir l'ensemble des postes du centre-ville de Montréal. Le réseau routier montréalais est de plus en plus sollicité, rendant les déplacements sur l'île plus longs et variables dans le temps, ce qui affecte le temps de déplacement des équipes sur place et diminue l'attrait des emplois sur l'île. L'emplacement stratégique du quartier général permettra d'augmenter la disponibilité des employés de maintenance et réduira leur temps de transport de même que les délais d'intervention, améliorant ainsi la qualité du service de transport d'électricité. En utilisant ce quartier général, il sera également possible d'ajouter plus rapidement des ressources ponctuelles afin de pallier un surplus de travail ou un manque d'employés sur l'île.

[39] Le Transporteur considère que le Projet est réalisable tant sur le plan technique que du point de vue de l'échéancier. L'avant-projet qu'il a réalisé à ce jour a permis de préciser les contraintes de réalisation inhérentes au Projet et de confirmer sa faisabilité.

[40] Enfin, le Transporteur indique que sa mission est notamment de maintenir un service de transport permettant de répondre aux besoins des clients, en assurant la continuité et la qualité de ce service, le tout dans le respect des critères de conception de son réseau de transport. À son avis, le Projet est conforme à cette mission.

[41] Les aspects techniques, environnementaux et économiques ont également été considérés pour orienter le choix de la solution retenue. À cet égard et conformément à la demande de la Régie, le Transporteur présente la liste des activités d'information et de consultation menées auprès du public pour la réalisation du Projet<sup>21</sup>.

---

<sup>21</sup> Pièce [B-0006](#), annexe 4, p.1 à 9.

## 6. AUTRES SOLUTIONS ENVISAGÉES

[42] Les analyses du Transporteur ont permis d'identifier trois solutions répondant aux besoins de croissance de la région du centre-ville de Montréal<sup>22</sup> :

- solution 1 : accroître la capacité de l'architecture actuelle à 120 kV;
- solution 2 : construction d'un nouveau poste satellite à 315-25 kV sur un site situé à proximité du poste Viger;
- solution 3 : construction d'un nouveau poste source à 315-120 kV sur le terrain prévu pour y construire le poste des Irlandais.

[43] La solution 1 consiste à accroître la capacité de l'architecture actuelle à 120 kV. Pour ce faire, il faudrait reconstruire la ligne aérienne datant de 1950 reliant le poste de La Prairie au poste Viger longue d'une quinzaine de kilomètres, incluant la traversée du fleuve Saint-Laurent, et procéder au remplacement des lignes souterraines reliant les postes Viger et Central-2 (L1194/L1278). Le scénario comprend également l'addition du quatrième transformateur de puissance à 120-25 kV de 47 MVA au poste Adélar-Godbout, le remplacement des sectionneurs à 120 kV et l'addition de départs de ligne à 25 kV.

[44] La capacité du poste de La Prairie à 315-120 kV est plutôt limitée et sera en dépassement au cours des prochaines années, ce qui pourrait s'avérer problématique pour les secteurs alimentés à partir de ce poste si des charges additionnelles localisées au centre-ville y étaient raccordées.

[45] Le Transporteur indique que la solution 2, soit la solution retenue, consiste à construire un poste satellite à 315-25 kV sur un site adjacent au poste Viger et bien situé pour le Distributeur, c'est-à-dire au sud du canal de Lachine. Ce poste serait muni, à l'étape initiale, de deux transformateurs d'une puissance de 140 MVA et à l'étape ultime, de quatre transformateurs à 140 MVA et son alimentation proviendrait du poste Viger. Le nouveau poste absorberait l'augmentation de la charge du poste Central-2 de façon à maintenir la charge sur les lignes à 120 kV reliant le poste de La Prairie au poste Central-2 (L1194/L1278) en deçà de leur capacité thermique, permettant ainsi de conserver la

---

<sup>22</sup> Pièce [B-0022](#), p. 16 et 17.

traversée fluviale telle qu'elle est actuellement. De plus, cette solution permet de ne pas augmenter le transit dans la transformation du poste de La Prairie à 315-120 kV.

[46] Le poste projeté réglerait donc le dépassement de capacité des lignes à 120 kV du réseau de transport en accueillant, en 2023, un bloc de charges provenant du poste Central-2. Ultérieurement, certains de ses départs de lignes à 25 kV vers le nord serviraient à alimenter le secteur de Griffintown, qui autrement serait alimenté par le poste Adélar-Godbout.

[47] La solution 3 consisterait à implanter un nouveau poste source à 315-120 kV sur le même terrain que le poste des Irlandais. Les postes Central-2 et Adélar-Godbout seraient alimentés par ce nouveau poste. Le dépassement de la capacité des lignes reliant les postes de La Prairie et Central-2 (L1194/L1278) serait donc évité en transférant l'alimentation de ces postes vers cette nouvelle source à 315-120 kV. Le scénario comprendrait également l'addition du quatrième transformateur de puissance à 120-25kV de 47 MVA au poste Adélar-Godbout et ses départs de ligne associés.

[48] Par ailleurs, à la demande de la Régie<sup>23</sup>, le Transporteur dépose en complément de preuve l'information émanant du Distributeur concernant la prévision de la demande, la présentation ventilée des coûts du Distributeur pour chacune des solutions présentées au tableau 2 « Comparaison économique des solutions », leur inclusion dans l'analyse économique, ainsi qu'une brève description des avantages et inconvénients de chacune des solutions pour le Distributeur.

[49] Le Transporteur confirme que tous ses dossiers d'investissement font et feront toujours l'objet d'une planification intégrée entre lui et le Distributeur. Il précise que dans les dossiers d'investissement en transport à venir, l'information émanant du Distributeur continuera d'être présentée au soutien des demandes du Transporteur<sup>24</sup>.

[50] Au tableau suivant, le Transporteur présente une comparaison des coûts globaux actualisés des solutions envisagées.

---

<sup>23</sup> Pièce [A-0002](#), p. 1.

<sup>24</sup> Pièce [B-0014](#), p. 1 et 2.

Tableau 2 : Comparaison économique des solutions  
(en k\$ actualisés 2019)

	<b>Solution 1</b>	<b>Solution 2</b>	<b>Solution 3</b>
	<b>Accroître la capacité de l'architecture actuelle à 120 kV</b>	<b>Construction d'un nouveau poste satellite à 315-25 kV</b>	<b>Construction d'un nouveau poste source à 315-120 kV</b>
<b>HQT</b>			
Investissements	117 494	112 042	139 329
Valeurs résiduelles	(11 922)	(10 797)	(9 094)
Taxes	8 625	8 352	9 901
Pertes électriques	23 760	12 709	-
<b>CGA HQT</b>	<b>137 957</b>	<b>122 306</b>	<b>140 137</b>
<b>HQD</b>			
Investissements	2 464	3 423	2 464
Valeurs résiduelles	(207)	(286)	(207)
Taxes	112	213	112
Pertes électriques	1 170	-	1 170
<b>CGA HQD</b>	<b>3 443</b>	<b>3 349</b>	<b>3 443</b>
<b>Total - Coûts globaux actualisés</b>	<b>141 400</b>	<b>125 655</b>	<b>143 580</b>

Source : Pièce [B-0021](#), p. 19.

[51] Les coûts globaux actualisés tiennent compte, entre autres, des investissements requis pour la construction, des valeurs résiduelles des investissements, de la taxe sur les services publics, du coût du capital et des pertes électriques. L'analyse économique a été réalisée sur une période de 44 ans, en utilisant un taux d'actualisation pour le Transporteur de 4,616 %<sup>25</sup> et un taux d'inflation de 2,0 %.

[52] Selon les résultats de l'analyse économique réalisée par le Transporteur, la solution 2 doit être retenue, puisqu'elle présente des coûts globaux actualisés inférieurs aux solutions 1 et 3 et qu'elle répond mieux à ses besoins.

<sup>25</sup> Correspond au coût moyen pondéré du capital prospectif pour l'année témoin 2020, tel qu'établi dans la décision [D-2020-041](#), par. 224.

## 7. COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET

[53] Le Projet s'inscrit dans les catégories d'investissement « Croissance des besoins de la clientèle » et « Maintien et amélioration de la qualité du service ». Il vise à permettre de répondre à l'accroissement de la demande d'électricité du centre-ville de Montréal.

[54] Son coût total, qui s'élève à 131,1 M\$, inclut 6,1 M\$ en Maintien et amélioration de la qualité du service correspondant aux travaux liés à la construction du quartier général afin de mieux desservir l'ensemble des postes du centre-ville de Montréal. La mise en service du Projet est prévue en juillet 2023.

Tableau 3  
Coûts des travaux d'avant-projet et de projet  
(en k\$ de réalisation)

		Total lignes, poste et télécommunications
<b>Coûts de l'avant-projet</b>		
	<b>Sous-total</b>	<b>2 176,2</b>
<b>Coûts du projet</b>		
Ingénierie, approvisionnement et construction		<b>105 425,4</b>
Client		<b>10 057,2</b>
Frais financiers		<b>13 429,9</b>
	<b>Sous-total</b>	<b>128 912,5</b>
<b>TOTAL</b>		<b>131 088,7</b>

Source : Pièce [B-0022](#), p. 20.

[55] Les coûts détaillés ainsi que les coûts annuels sont déposés par le Transporteur sous pli confidentiel. Il dépose également une version caviardée de la pièce relative aux coûts détaillés<sup>26</sup>.

[56] Le Transporteur mentionne que le coût total du Projet ne devra pas dépasser de plus de 15 % le montant autorisé, auquel cas il devra obtenir une nouvelle autorisation de la direction d'Hydro-Québec. Le cas échéant, il s'engage à en informer la Régie en temps opportun<sup>27</sup>.

<sup>26</sup> Pièces B-0007 (confidentielle), B-0008 (confidentielle) et [B-0009](#), p. 5 (version caviardée).

<sup>27</sup> Pièce [B-0022](#), p. 22.

## 8. IMPACT TARIFAIRE

[57] Le Transporteur indique que l'impact sur les revenus requis à la suite de la mise en service du Projet prend en compte les coûts associés à l'amortissement, au financement, à la taxe sur les services publics et aux frais d'entretien et d'exploitation.

[58] Les résultats sont présentés sur une période de 20 ans et une période de 40 ans, conformément à la décision D-2003-68<sup>28</sup>. Le Transporteur estime que les résultats pour la période de 40 ans sont plus représentatifs de l'impact sur les revenus requis, puisqu'ils sont davantage comparables à la durée de vie utile moyenne des immobilisations visées par le Projet.

[59] L'impact annuel moyen du Projet sur les revenus requis est de 2,9 M\$ sur une période de 20 ans et de 2,1 M\$ sur une période de 40 ans, ce qui représente un impact à la marge de 0,1 %, dans les deux cas, par rapport aux revenus requis autorisé par la Régie pour l'année 2019<sup>29</sup>.

[60] Une analyse de sensibilité porte l'impact tarifaire annuel moyen à 3,1 M\$ sur une période de 20 ans et à 2,3 M\$ sur une période de 40 ans, selon l'hypothèse d'une variation à la hausse de 15 % du coût du Projet et de coût du capital prospectif<sup>30</sup>.

## 9. IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU OU SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ

[61] Le Transporteur mentionne que le Projet vise à répondre à la croissance des besoins de la charge locale à court terme en réglant le problème de dépassement de capacité de lignes prévu aux postes Adélar-Godbout et Central-2, tout en ayant des répercussions positives sur la fiabilité du réseau de transport et la continuité de service aux clients<sup>31</sup>.

---

<sup>28</sup> Dossier R-3497-2002, décision [D-2003-68](#), p. 27.

<sup>29</sup> Pièce [B-0006](#), annexe 6, p. 3 et 5.

<sup>30</sup> Pièce [B-0006](#), annexe 6, p. 4 et 6.

<sup>31</sup> Pièce [B-0022](#), p. 24.



[62] Le Transporteur considère que le Projet constitue la meilleure solution technique et la plus économique pour maintenir la fiabilité et la performance du réseau de transport, tout en respectant les critères de conception en vue d'assurer la qualité d'alimentation de l'ensemble de la clientèle.

[63] Il indique également que la fiabilité du réseau de transport et la continuité du service dans ce secteur seront améliorées car le Projet permet :

- de faciliter la réalisation des travaux de pérennité des installations de la zone visée et de les optimiser;
- de poursuivre la conversion du réseau à 315 kV du centre-ville; et
- d'ajouter un poste satellite pour alimenter toute augmentation de la charge au-delà de la prévision de charge planifiée.

## 10. AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS

[64] Le Transporteur présente la liste des autorisations pouvant être exigées en vertu d'autres lois pour la réalisation du Projet. Aucune autorisation n'est requise au volet fédéral.

[65] Le Transporteur mentionne que la nécessité d'obtenir les principales autorisations mentionnées ci-dessous dépendra notamment des caractéristiques, de la nature et de l'emplacement des interventions à effectuer, ainsi que de la présence de contraintes environnementales. Un diagnostic sera fait de façon spécifique et au moment opportun pour chacun des projets retenus<sup>32</sup>.

### *Volet provincial*

- un certificat d'autorisation est requis du Gouvernement en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement*<sup>33</sup> pour la construction d'une ligne et d'un poste de transformation d'énergie électrique de tension égale ou supérieure à 315 kV;

---

<sup>32</sup> Pièce [B-0006](#), p. 11.

<sup>33</sup> [RLRQ c. Q-2](#), art. 31.5.

- une autorisation ministérielle est requise du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement*<sup>34</sup>;
- une résolution formulant un avis sur la conformité du projet aux objectifs du Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*<sup>35</sup>;
- une résolution formulant un avis sur la conformité du projet aux objectifs du schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*.

## 11. OBSERVATIONS DE L'AHQ-ARQ

[66] L'AHQ-ARQ soumet cinq constats l'amenant à conclure que la prévision des besoins n'est pas réaliste, qui plus est dans le contexte de ralentissement majeur de l'économie vécu en 2020. À son avis, les besoins d'un projet d'expansion ne se feront sentir qu'à l'été 2026, ce qui laisserait beaucoup de temps avant de devoir le réaliser<sup>36</sup>.

[67] Parmi ses constats, l'AHQ-ARQ indique que ce serait notamment la situation en pointe estivale qui causerait problème selon les prévisions fournies par le Transporteur. L'AHQ-ARQ ajoute que la charge totale des postes satellites Central-2 et Adélarde-Godbout serait plus grande en été qu'en hiver, ce qui constitue selon lui une situation inusitée.

[68] Le Transporteur indique dans sa correspondance du 21 avril 2020<sup>37</sup> que cette situation est très fréquente dans les autres villes en Amérique du Nord mais elle demeure exceptionnelle à Montréal. Cette situation reste d'ailleurs limitée au centre-ville de Montréal.

---

<sup>34</sup> [RLRQ c. Q-2](#), art. 22.

<sup>35</sup> [RLRQ, C. A-19.1](#), art. 149 et suivants.

<sup>36</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0001](#).

<sup>37</sup> Pièce [B-0023](#), p. 2.

## 12. OPINION DE LA RÉGIE

[69] La Régie est satisfaite des renseignements fournis par le Transporteur au soutien de sa Demande, conformément au Règlement.

[70] La Régie constate que le Projet s'inscrit dans les catégories d'investissement « Croissance des besoins de la clientèle » et « Maintien et amélioration de la qualité du service » et qu'il vise essentiellement à répondre à l'accroissement de la demande d'électricité du centre-ville de Montréal.

[71] Questionné par la Régie quant à l'importante croissance prévue de la demande d'électricité dans la zone visée, le Transporteur fait état de la prévision à court terme de plusieurs projets immobiliers, industriels et commerciaux et de la nécessité de transferts de charge entre les postes satellites<sup>38</sup>.

[72] La Régie retient que la nouvelle source à 25 kV est située près de la charge à alimenter, ce qui permet d'éviter le remplacement d'équipements 12 kV en pérennité au poste Central-2, de répondre à la croissance des besoins de la zone et de convertir cette dernière à 25 kV.

[73] La Régie juge que le Projet est nécessaire à la satisfaction de l'objectif principal visé, soit de répondre à l'accroissement de la demande d'électricité du centre-ville de Montréal. Il a aussi pour objectif la conversion de l'architecture du réseau de transport de 120 kV à 315 kV, tel que prévu au plan d'évolution de l'île de Montréal.

**[74] Pour les motifs présentés par le Transporteur, la Régie autorise le Projet. Le Transporteur ne pourra cependant apporter, sans autorisation préalable de la Régie, aucune modification au Projet qui aurait pour effet d'en modifier de façon appréciable la nature ou les coûts.**

[75] Par ailleurs, la Régie prend acte du fait que le Transporteur s'engage à l'informer, en temps opportun, si le coût total du Projet devait dépasser le montant autorisé de plus de 15 % et s'il obtient une nouvelle autorisation de la direction d'Hydro-Québec à cet égard. Dans un tel cas, elle souhaite en être informée sans délai.

---

<sup>38</sup> Pièce [B-0021](#) p. 14 et 15.

[76] La Régie demande au Transporteur de se conformer aux exigences qu'elle a mentionnées aux paragraphes 508 à 511 de la décision D-2014-035<sup>39</sup> et aux paragraphes 364 à 366 de la décision D-2017-021<sup>40</sup>, dans le cas de modifications au Projet, incluant la mise en place d'une solution technique alternative ou d'un dépassement des coûts.

[77] La Régie demande au Transporteur de déposer publiquement le suivi des coûts présentés au tableau 6 de la pièce B-0022<sup>41</sup> lors du dépôt de son rapport annuel.

[78] La Régie demande également au Transporteur de présenter, au même moment, le suivi des coûts réels détaillés du Projet, sous la même forme et le même niveau de détail que ceux du tableau 1 de la pièce B-0009<sup>42</sup>. Par ailleurs, elle dispose de la demande d'ordonnance de traitement confidentiel du Transporteur à l'égard d'un tel suivi dans la section 13 de la présente décision.

[79] Enfin, la Régie demande au Transporteur de présenter un suivi de l'échéancier du Projet et, le cas échéant, de fournir l'explication des écarts majeurs entre les coûts projetés et réels et des écarts d'échéance, notamment sur les dates des mises en service.

[80] Par ailleurs, la Régie prend acte du fait que dans les dossiers d'investissement en transport à venir, l'information émanant du Distributeur continuera d'être présentée au soutien des demandes du Transporteur.

### 13. CONFIDENTIALITÉ DES DOCUMENTS

[81] Le Transporteur demande à la Régie de rendre une ordonnance de traitement confidentiel, en vertu de l'article 30 de la Loi, et d'interdire la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements contenus à la pièce B-0005 relatifs aux schémas de liaison et unifilaires du poste des Irlandais<sup>43</sup>. Le Transporteur demande que cette ordonnance soit rendue pour une période sans restriction quant à sa durée.

---

<sup>39</sup> Dossier R-3823-2012, décision [D-2014-035](#), p. 109 et 110.

<sup>40</sup> Dossier R-3981-2016, décision [D-2017-021](#), p. 91.

<sup>41</sup> Pièce [B-0022](#), p. 20.

<sup>42</sup> Pièces [B-0009](#), p. 5 (version caviardée) et B-0007 (confidentielle).

<sup>43</sup> Pièce B-0005 (pièce déposée sous pli confidentiel).

[82] Au soutien de cette demande, le Transporteur invoque les décisions D-2016-086<sup>44</sup> et D-2016-091<sup>45</sup>. Il dépose également une déclaration sous serment de M. Patrick Bujold, chef Planification des réseaux régionaux, direction principale Planification, expertise et soutien opérationnel, pour la division Hydro-Québec TransÉnergie<sup>46</sup>. Il y est notamment mentionné que la pièce B-0005 contient des renseignements d'ordre stratégique relatifs aux installations du Transporteur et que leur divulgation en faciliterait la localisation, permettrait d'identifier leurs caractéristiques et pourrait ainsi compromettre la sécurité du réseau de transport. Il est également mentionné que le caractère confidentiel de cette pièce et l'intérêt public requièrent l'émission de l'ordonnance demandée, sans restriction de durée.

[83] La Régie est d'avis que les motifs invoqués par M. Bujold dans sa déclaration sous serment justifient l'octroi de l'ordonnance de confidentialité demandée.

**[84] Pour les motifs invoqués à la déclaration sous serment de M. Bujold, la Régie accueille la demande d'ordonnance de traitement confidentiel du Transporteur et interdit la divulgation, la publication et la diffusion de la pièce B-0005 et des renseignements qu'elle contient, sans restriction de durée.**

[85] Le Transporteur demande également à la Régie de rendre une ordonnance de traitement confidentiel, en vertu de l'article 30 de la Loi, et d'interdire la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements contenus à la pièce B-0007 (coûts détaillés), et caviardés à la pièce B-0009<sup>47</sup>, ainsi que des renseignements relatifs aux coûts annuels du projet à la pièce B-0008, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de mise en service finale du Projet.

[86] Il demande qu'une telle ordonnance soit également rendue, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de mise en service finale du Projet, à l'égard des renseignements relatifs au suivi des coûts réels du Projet qui seraient déposés, le cas échéant, selon les exigences de la Régie, telles que celles prévues au paragraphe 78 de la présente décision<sup>48</sup>.

---

<sup>44</sup> Dossier R-3956-2015, décision [D-2016-086](#), p. 7, par. 19.

<sup>45</sup> Dossier R-3960-2016, décision [D-2016-091](#), p. 31, par. 120.

<sup>46</sup> Pièce [B-0002](#), p. 6.

<sup>47</sup> Pièce [B-0009](#), p. 5 à 9.

<sup>48</sup> Pièces [B-0002](#), p. 2 et [B-0013](#).

[87] Au soutien de ces demandes, le Transporteur dépose une déclaration sous serment de M. Mario Albert, directeur principal Approvisionnement stratégique, pour Hydro-Québec<sup>49</sup>. M. Albert allègue que les pièces faisant l'objet de cette demande de traitement confidentiel contiennent des renseignements détaillés sur les coûts du Projet qui, s'ils étaient rendus publics, pourraient influencer l'évolution des appels de propositions. Pour la réalisation du Projet, Hydro-Québec sollicite les fournisseurs par appels d'offres ou de propositions afin d'obtenir les produits et services nécessaires au meilleur prix. M. Albert soumet que si les coûts détaillés du Projet étaient divulgués, les fournisseurs sollicités pourraient préparer leurs soumissions en fonction des coûts présentés à la Régie plutôt que de faire preuve de créativité, ce qui limiterait le potentiel de création de valeur pour Hydro-Québec, notamment en ne lui permettant pas d'obtenir les biens et services requis au meilleur coût possible. Selon lui, afin d'assurer une saine concurrence et un niveau de compétitivité optimal, il serait justifié que la Régie ordonne le traitement confidentiel de ces renseignements.

[88] La Régie est d'avis que les motifs invoqués par M. Albert dans sa déclaration sous serment justifient l'octroi de l'ordonnance de confidentialité demandée.

**[89] Pour les motifs invoqués à la déclaration sous serment de M. Albert, la Régie accueille les demandes d'ordonnance de traitement confidentiel du Transporteur visant les renseignements caviardés contenus à la pièce B-0009, et interdit, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de mise en service finale du Projet, la divulgation, la publication et la diffusion de ces renseignements, également contenus à la pièce B-0007. La Régie accueille également la demande d'ordonnance de traitement confidentiel du Transporteur et interdit, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de mise en service finale du Projet, la divulgation, la publication et la diffusion de la pièce B-0008 et des renseignements qu'elle contient, ainsi que des renseignements relatifs aux coûts réels du Projet qui seront déposés dans le cadre du suivi de ces coûts, selon les exigences énoncées au paragraphe 78 de la présente décision.**

**[90] La Régie demande au Transporteur de l'informer, par voie administrative, de la date de mise en service finale du Projet. Elle verra alors à ce qu'une version non caviardée des pièces visées par l'ordonnance de traitement confidentiel énoncée au paragraphe 89 de la présente décision soit versée au dossier public, dans le délai prévu à la présente décision.**

---

<sup>49</sup> Pièce [B-0013](#).

[91] **Considérant ce qui précède,**

La Régie de l'énergie :

**AUTORISE** le Transporteur à procéder à la construction du nouveau poste des Irlandais à 315-25 kV et de ses lignes d'alimentation à 315 kV, ainsi qu'à la réalisation des travaux connexes, tel que décrit par le Transporteur;

**AUTORISE** le Transporteur à présenter, dans son rapport annuel, le suivi des coûts réels détaillés du Projet, sous pli confidentiel, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la mise en service finale du Projet, selon le format et les modalités déterminés dans la présente décision;

**DEMANDE** au Transporteur d'informer la Régie, par voie administrative, de la date de mise en service finale du Projet;

**ACCUEILLE** les demandes d'ordonnance de traitement confidentiel du Transporteur;

**INTERDIT** la divulgation, la publication et la diffusion :

- de la pièce B-0005 et des renseignements qu'elle contient, sans restriction de durée,
- des renseignements caviardés contenus à la pièce B-0009, lesquels sont déposés sous pli confidentiel à la pièce B-0007, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de mise en service finale du Projet,
- de la pièce B-0008 et des renseignements qu'elle contient, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de mise en service finale du Projet;

**INTERDIT** la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements qui seront fournis par le Transporteur dans le cadre du suivi des coûts réels du Projet, selon les exigences énoncées au paragraphe 78 de la présente décision, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de mise en service finale du Projet;

**DEMANDE** au Transporteur de présenter dans son rapport annuel, conformément à l'article 75 (5°) de la Loi :

- un suivi des coûts du Projet, selon les exigences formulées aux paragraphes 77 et 78 de la présente décision,
- un suivi de l'échéancier du Projet et, le cas échéant, l'explication des écarts majeurs entre les coûts projetés et réels et des écarts d'échéance, notamment en ce qui a trait aux dates de mises en service, tel que précisé au paragraphe 79 de la présente décision;

**ORDONNE** au Transporteur de se conformer à l'ensemble des autres éléments décisionnels contenus dans la présente décision.

Sylvie Durand  
Régisseur