

**Demande relative au remplacement des
transformateurs de puissance au
poste des Montagnais**

Table des matières

1	Introduction.....	5
2	Contexte	6
3	Objectifs	8
4	Description et justification du Projet en relation avec les objectifs.....	8
4.1	Description des travaux.....	8
4.1.1	Remplacement des transformateurs de puissance T2 et T3	8
4.1.2	Travaux connexes	11
4.2	Justification du Projet en relation avec les objectifs	11
5	Solution envisagée.....	12
6	Coûts associés au Projet	13
6.1	Sommaire des coûts	13
6.2	Autres aspects.....	15
7	Impact tarifaire	16
8	Impact sur la fiabilité et sur la qualité de prestation du service de transport d'électricité	17
9	Conclusion	17

Liste des tableaux

Tableau 1	Concordance entre les sections de la demande et le <i>Règlement</i>	6
Tableau 2	Calendrier de réalisation	11
Tableau 3	Coûts des travaux avant-projet et projet (en milliers de dollars de réalisation)	13
Tableau 4	Taux d'inflation spécifiques	14

Liste des annexes

Annexe 1	Schémas unifilaires relatifs au Projet (pièce déposée sous pli confidentiel)
Annexe 2	Liste des principales normes techniques appliquées au Projet
Annexe 3	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 de
3 remplacer les deux transformateurs de puissance au poste des Montagnais ainsi que des
4 équipements connexes (le « Projet »).

5 D'un coût total de 128,9 M\$, ce Projet s'inscrit dans la catégorie d'investissement « maintien
6 des actifs » pour un montant de 118,9 M\$ et dans la catégorie « maintien et amélioration de
7 la qualité du service » pour un montant de 10,0 M\$. Il vise à assurer la pérennité des
8 installations au poste des Montagnais et à maintenir la continuité et la qualité du service de
9 transport. Les mises en service du Projet sont prévues pour les mois d'octobre 2023,
10 d'octobre 2024 et d'octobre 2025.

11 À cette étape de la demande d'autorisation de la Régie, le Transporteur mentionne que
12 certaines activités d'ingénierie indispensables se poursuivent, notamment la précision des
13 documents qui seront déposés au soutien des futurs appels d'offres visant
14 l'approvisionnement de matériel nécessaire à la réalisation du Projet. Ces activités ne sont
15 qu'un prolongement essentiel d'activités similaires à celles d'avant-projet, mais se veulent
16 plus détaillées.

17 Le tableau 1 suivant indique la concordance entre les pièces de la demande du Transporteur
18 présentée conformément à l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « Loi »), et les
19 renseignements requis par le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une*
20 *autorisation de la Régie de l'énergie* (le « Règlement »).

Tableau 1
Concordance entre les sections de la demande 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	3
2	1	2 ^o	La description du projet	HQT-1, Document 1	4
2	1	3 ^o	La justification du projet en relation avec les objectifs visés	HQT-1, Document 1	4
2	1	4 ^o	Les coûts associés au projet	HQT-1, Document 1 HQT-1, Document 2 HQT-1, Document 2 HQT-1, Document 2.1	6 Annexe 1
2	1	5 ^o	L'étude de faisabilité économique du projet	s. o.	s. o.
2	1	6 ^o	La liste des autorisations exigées en vertu d'autres lois	s. o.	s. o.
2	1	7 ^o	L'impact sur les tarifs incluant une analyse de sensibilité	HQT-1, Document 1	7 et annexe 3
2	1	8 ^o	L'impact sur la fiabilité du réseau et sur la qualité de service	HQT-1, Document 1	8
2	1	9 ^o	Le cas échéant, les autres solutions envisagées	HQT-1, Document 1	5
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 leurs contributions financières	s. o.	s. o.

2 Contexte

- 1 Le poste des Montagnais à 735-315 kV est situé à 219 km au nord de la ville de Sept-Îles. Ce
- 2 poste stratégique du réseau principal de transport a été mis en service en 1971. Il permet
- 3 d'acheminer, par trois lignes à 735 kV, l'électricité produite par la centrale des Churchill Falls
- 4 vers les grands centres de consommation situés plus au sud.
- 5 La figure 1 présente l'emplacement géographique du poste des Montagnais visé par le Projet.

Figure 1
Emplacement géographique du poste des Montagnais



- 1 Le poste des Montagnais est doté deux transformateurs de puissance à 700-300-11,9 kV,
- 2 dont un de 672 MVA (T2) et l'autre de 600 MVA (T3). Au niveau 315 kV, ils alimentent le
- 3 réseau radial constitué de la ligne 3039 et du poste Normand à 315-161-34 kV. Ce réseau
- 4 alimente principalement des grands clients ainsi que la ville de Fermont, soit une charge de
- 5 pointe d'environ 230 MW. Cette section à 315 kV permet aussi de transiter l'énergie provenant
- 6 de la centrale de la Romaine-3, et en 2022, s'ajoutera celle de la centrale de la Romaine-4.
- 7 Au niveau 12 kV, ces transformateurs alimentent tous les services auxiliaires nécessaires à
- 8 l'exploitation et à l'hébergement des travailleurs dans ce poste. Ces équipements ont pour
- 9 fonction d'assurer l'exploitation fiable et optimale de la capacité du réseau de transport.
- 10 Chacun des transformateurs de puissance est composé de trois phases monophasées de
- 11 200 MVA pour le T2 et de 240 MVA pour le T3 (phases A, B et C). Ils doivent être remplacés,
- 12 car ils ont en moyenne plus d'une cinquantaine d'années depuis leur mise en service initiale.
- 13 Ils ont dépassé leur durée de vie utile et montrent des signes extérieurs de vieillissement
- 14 alarmants.

1 De plus, depuis plusieurs années, le Transporteur constate que les composantes de ces
2 transformateurs de puissance (cabinet, pompes, câbles, traversées, relais et sondes)
3 présentent des problématiques de fonctionnement nécessitant des interventions par le
4 personnel. Plusieurs radiateurs montrent des signes importants de détérioration par la rouille.
5 Il y a présence de fuites d'huile et les pièces pour la réparation de ces composantes ne sont
6 plus disponibles sur le marché.

7 Par ailleurs, le Transporteur ne dispose d'aucun équipement en réserve pour remplacer ces
8 transformateurs de puissance, vu leurs caractéristiques particulières. En cas de bris d'un des
9 transformateurs, le Transporteur se trouvera en première contingence envers ses
10 clients (N-1).

3 Objectifs

11 Le Projet vise à assurer la pérennité des installations au poste des Montagnais par le
12 remplacement des transformateurs de puissance T2 et T3 (700-300-11,9 kV) ainsi que tous
13 les équipements des services auxiliaires de ce poste. L'installation d'une phase de relève
14 permettra de maintenir la continuité de service pour l'alimentation des charges à 315 kV du
15 nord du Québec et le transit de l'énergie en provenance des centrales de la Romaine-3 et de
16 la Romaine-4.

4 Description et justification du Projet en relation avec les objectifs

4.1 Description des travaux

17 Afin d'atteindre les objectifs du Projet, le Transporteur privilégie la réalisation des travaux
18 ci-après. La description du Projet présentée dans cette section tient compte des précisions
19 qui découlent de l'avant-projet. À cet égard, le Transporteur souligne qu'il n'a mené aucune
20 activité d'information ou de consultation puisque les travaux du Projet, entièrement effectués
21 à l'intérieur du poste des Montagnais, ne sont pas susceptibles d'avoir des impacts ou de faire
22 l'objet de préoccupations dans le milieu.

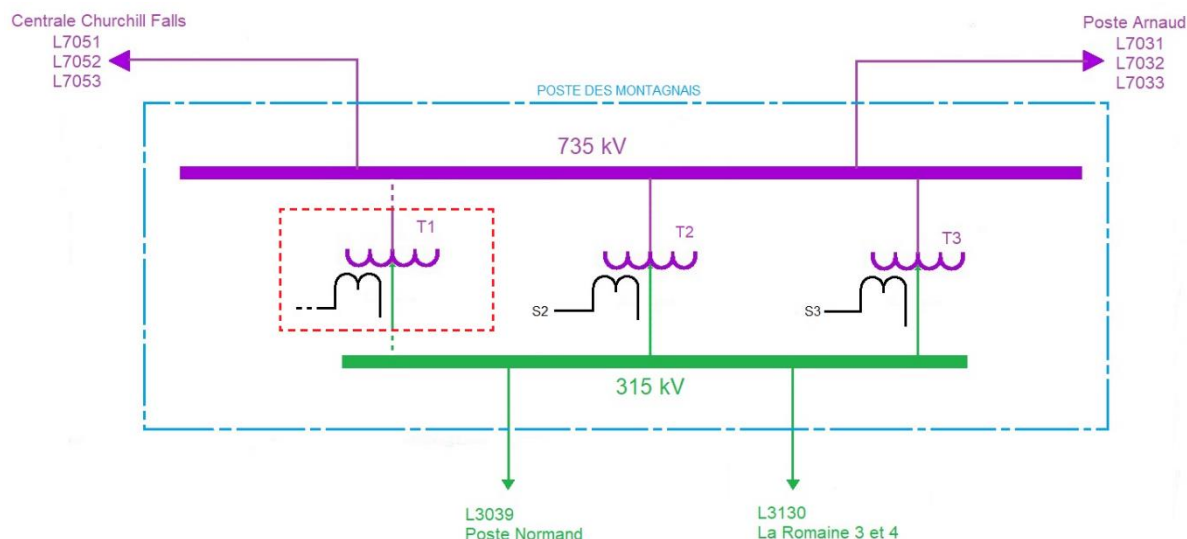
4.1.1 Remplacement des transformateurs de puissance T2 et T3

23 Les travaux consistent à remplacer les transformateurs de puissance T2 et T3 selon des
24 étapes établies lors de l'avant-projet afin d'éviter de mettre complètement hors tension la
25 section 315 kV pendant une longue période au cours des travaux. Le Transporteur souligne
26 qu'il ne dispose d'aucune possibilité de relève par un autre réseau ou par des équipements
27 de réserve dans la situation actuelle.

28 Les six phases des transformateurs de puissance T2 et T3 seront remplacées par six
29 nouvelles phases ayant les mêmes caractéristiques de puissance, de tension et d'impédance.
30 Une septième phase servira de relève aux six autres en exploitation. La première étape de

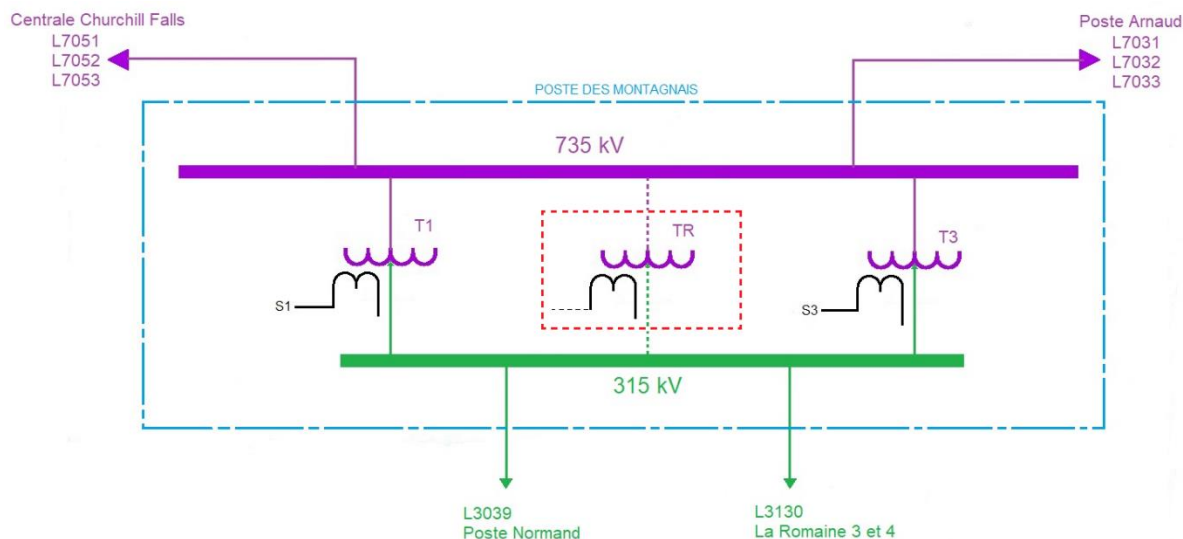
- 1 réalisation (figure 2) est l'installation de trois nouvelles phases en position T1 dans la section
- 2 à 315 kV. Cette étape permet d'éviter une longue période avec un seul transformateur
- 3 alimentant la section à 315 kV.

Figure 2
Schéma d'exploitation du poste des Montagnais – Étape n° 1



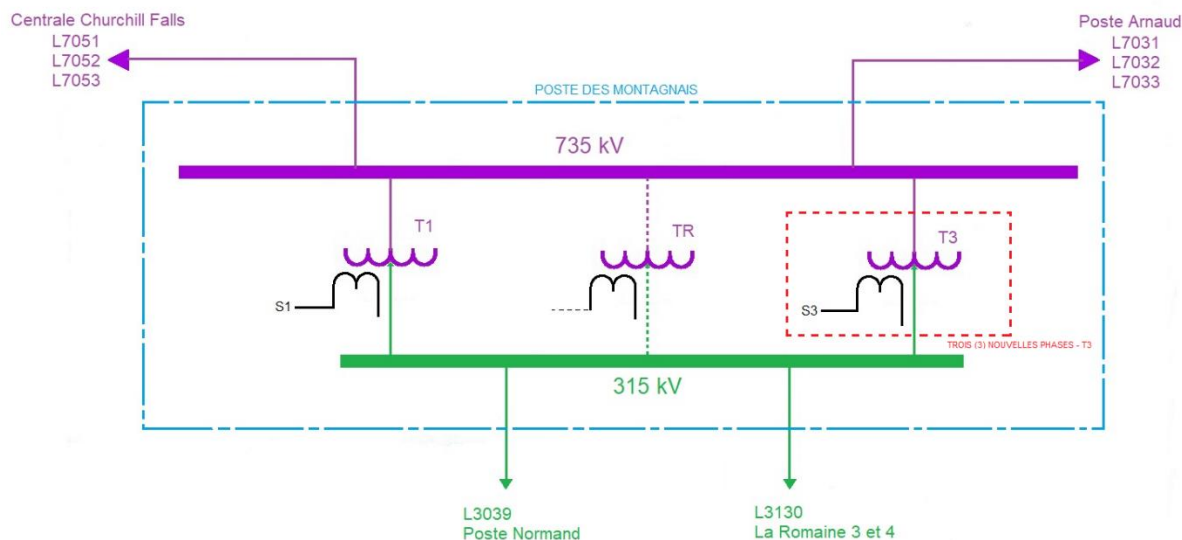
- 4 Lors de la mise en service de cette nouvelle artère 735-315 kV, l'alimentation actuelle du
- 5 transformateur de puissance T2 sera transférée sur la nouvelle artère du transformateur de
- 6 puissance T1.
- 7 La deuxième étape de ce Projet (figure 3) est le démantèlement du transformateur de
- 8 puissance T2 et l'installation de la phase de relève avec ses barres d'alimentation en amont
- 9 et en aval, permettant la relève des six autres phases.

Figure 3
Schéma d'exploitation du poste des Montagnais – Étape n° 2



- 1 La figure 4 illustre la dernière étape, soit le remplacement des trois phases du transformateur de puissance T3.
- 2

Figure 4
Schéma d'exploitation du poste des Montagnais – Étape n° 3



4.1.2 Travaux connexes

Les travaux connexes comportent le remplacement complet des services auxiliaires (démantèlement des deux bâtiments CD21 et CD31 existants et leur remplacement par un seul bâtiment, remplacement des transformateurs 12 kV-600 V, des disjoncteurs, des transformateurs de mesure et des automatismes de commande et de protection). Ces travaux connexes permettent de reconfigurer les charges 12 kV et 600 V requises pour l'exploitation du poste et l'alimentation de la charge locale, y compris celle liée à l'hébergement des travailleurs et celle de l'aéroport.

Les travaux connexes incluent aussi le remplacement des systèmes de commande et de protection des deux transformateurs de puissance T2 et T3, ainsi que l'installation de ces systèmes pour la phase de relèvement. Cela facilitera le transfert de cette phase de relèvement dans un délai très rapide lors d'un bris de l'une des autres phases à 735-315 kV.

Au niveau civil, le Transporteur procédera au remplacement des bases de béton ainsi que des bassins de récupération des huiles associés à chacune des phases des transformateurs de puissance.

Le calendrier de réalisation des travaux reliés au Projet est présenté au tableau 2.

Tableau 2
Calendrier de réalisation

Activité	Début	Fin
Avant-projet	Septembre 2018	Février 2021
Dépôt à la Régie de l'énergie	Mai 2021	Septembre 2021
Projet	Septembre 2021	Mars 2026
Mises en service	Octobre 2023	Octobre 2025

Le Transporteur dépose sous pli confidentiel, à l'annexe 1, le schéma unifilaire du poste des Montagnais. Il dépose aussi, à l'annexe 2, la liste des principales normes techniques appliquées au Projet. Le Transporteur souligne qu'aucune autorisation gouvernementale n'est exigée en vertu d'autres lois.

4.2 Justification du Projet en relation avec les objectifs

Le Transporteur rappelle que le Projet vise à assurer la pérennité des installations à 735 kV du poste des Montagnais. À cet égard, la justification du Projet s'appuie sur la *Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur* (la « Stratégie ») qui lui permet de déterminer les équipements devant faire l'objet d'interventions. Le Transporteur considère que le remplacement des transformateurs de puissance T2 et T3 est requis pour les motifs suivants :

- 1 • mis en service en 1969 (T2) et en 1965 (T3), soit depuis plus de 52 ans, ils ont dépassé
2 leur durée de vie utile de 40 ans et sont considérés à risque selon la Stratégie ;
- 3 • la majorité de leurs composantes (cabinet, pompes, câbles, relais, sondes et radiateurs)
4 sont vétustes.

5 Quant aux différents travaux connexes, le Transporteur procédera au remplacement complet
6 des équipements des services auxiliaires dans ce poste, car ils ont atteint la fin de leur durée
7 de vie depuis plusieurs années. Quant aux automatismes, le remplacement en pérennité des
8 systèmes de commande et de protection se fera avec l'aide des systèmes de technologie
9 numérique de dernière génération dans le cadre de ce Projet. Les nouvelles phases de
10 transformateurs, de dimensions et de fournisseurs différents, obligeront le remplacement de
11 la base de béton et du bassin de récupération des huiles.

12 Par ailleurs, le Transporteur souligne que l'accès du personnel au poste des Montagnais se
13 fait uniquement par voie aérienne tandis que le matériel est acheminé par voie ferroviaire, le
14 débarcadère étant situé à 6 km du poste et de ses infrastructures. Le remplacement des
15 équipements et les travaux de cette installation doivent composer avec une logistique sans
16 égale au Québec.

17 Enfin, le Transporteur rappelle que sa mission de base est notamment de maintenir un service
18 de transport permettant de répondre aux besoins des clients, en assurant la continuité et la
19 qualité de ce service, le tout dans le respect des critères de conception de son réseau de
20 transport. À son avis, le présent Projet est conforme à cette mission.

5 Solution envisagée

21 Dans le cadre de son processus de planification du réseau de transport, le Transporteur
22 estime que le remplacement des transformateurs de puissance au poste des Montagnais,
23 comportant chacun trois phases, constitue la seule solution possible, des points de vue
24 technique, économique et environnemental, afin d'atteindre les objectifs du Projet.

25 En effet, les analyses démontrent que le remplacement de ces transformateurs de puissance
26 est la seule solution possible pour assurer leur pérennité et la fiabilité du poste des
27 Montagnais. Seul le remplacement des équipements permet de remédier à leur vétusté.

28 L'option de réhabilitation d'une phase à la fois des transformateurs de puissance a été
29 envisagée et écartée, puisque son coût se révèle supérieur à l'achat d'une nouvelle phase.
30 De surcroît, l'éloignement, l'échéancier prolongé des travaux, le mode de transport du
31 personnel (avion) et du matériel (train) ainsi que l'hébergement nécessaire avec une capacité
32 de réalisation évaluée à au moins six ans de travaux de réhabilitation sont des impacts
33 majeurs dans les coûts de cette option.

34 Une autre option qui a été examinée, également écartée, est le remplacement d'un des
35 transformateurs de puissance T2 ou T3 en laissant l'autre en exploitation sans possibilité de

1 relève à court terme. Le fait de n'avoir aucun plan de contingence possible à court terme pour
2 le retour de l'un des transformateurs de puissance lors d'un bris a éliminé ce choix d'option.
3 Le Transporteur ne peut se permettre d'interrompre l'alimentation de la charge locale, y
4 compris des grands clients et la ville de Fermont, pendant des semaines. De plus, il doit
5 assurer, par ces transformateurs, le transit de la production des centrales de la Romaine-3 et
6 de la Romaine-4. Pour terminer, le Transporteur précise qu'il ne peut alimenter les charges
7 précitées par les centrales de La Romaine, car les automatismes et la longueur des lignes de
8 transport ne le permettent pas.

6 Coûts associés au Projet

6.1 Sommaire des coûts

9 Comme indiqué précédemment, le coût total des divers travaux associés au Projet s'élève à
10 128,9 M\$.

11 Le tableau 3 présente une ventilation des coûts pour les phases avant-projet et projet.

Tableau 3
Coûts des travaux avant-projet et projet
(en milliers de dollars de réalisation)

		Total postes et télécommunications
Coûts de l'avant-projet		
	Sous-total	928,2
Coûts du projet		
Ingénierie, approvisionnement et construction		118 572,3
Client		4 607,2
Frais financiers		4 889,8
	Sous-total	128 069,3
	TOTAL	128 997,5

12 Les coûts détaillés sont présentés à la pièce HQT-1, Document 2, déposée sous pli
13 confidentiel. La pièce HQT-1, Document 2.1 constitue la version caviardée de cette pièce. Les
14 coûts annuels sont présentés à la pièce HQT-1, Document 2, Annexe 1, également déposée
15 sous pli confidentiel.

16 Les taux d'inflation spécifiques aux équipements visés par le Projet sont présentés au
17 tableau 4.

Tableau 4
Taux d'inflation spécifiques

Produits	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Postes	2,8 %	2,4 %	2,2%	2,0%	2,0%	2,0%

Chaque rubrique de coût de projet est indexée suivant le taux d'inflation applicable de l'année de sa réalisation. Les taux d'inflation utilisés pour l'établissement du coût du Projet proviennent des prévisions du groupe TransÉnergie et équipement en date d'avril 2020.

Conformément à la demande de la Régie¹ quant à la justification des taux d'inflation utilisés pour évaluer les coûts de travaux des divers projets d'investissement qui lui sont soumis pour approbation, le Transporteur fournit ci-après les informations pertinentes à l'appui des taux d'inflation utilisés à ces fins.

Le Transporteur tient d'abord à rappeler que la variation des taux d'inflation est liée aux prévisions de l'évolution de la valeur des indices composant ces taux d'inflation.

Les taux d'inflation sont établis d'après des modèles types des projets de postes, lignes et télécommunications du Transporteur. Dans chaque modèle, une liste des principales composantes est établie et un poids exprimé en pourcentage leur est attribué. Pour chaque composante, un indice a été appliqué. Les modèles sont mis à jour périodiquement en fonction de l'évolution des prix reliés aux éléments des projets. Les taux d'inflation produits à partir de ces modèles sont mis à jour annuellement.

La liste des principales composantes pour la rubrique « Postes » est présentée ci-après :

- Coût de main-d'œuvre :
 - ingénierie interne et externe ;
 - gestion de projet et de chantier.
- Coûts reliés à la construction :
 - main-d'œuvre de construction ;
 - équipement et matériaux de construction.
- Approvisionnement :
 - transformateurs de puissance ;

¹ Décision D-2012-0161, par. 42.

- 1 ◦ caniveaux et tranchées pour câbles ;
- 2 ◦ fondations pour charpentes et charpentes métalliques;
- 3 ◦ systèmes de protection et de services d'alimentation auxiliaires
- 4 ◦ câbles, jeux de barres, disjoncteurs, sectionneurs, mises à la terre, etc.

5 Le Transporteur souligne que c'est à la direction principale Projets de transport et construction
6 (« DPPTC ») du groupe TransÉnergie et équipement que revient la responsabilité de mener
7 à bien, sans marge bénéficiaire, les projets de construction de lignes et de postes du réseau
8 de transport. La DPPTC s'assure de la réalisation de l'ingénierie de détail et de la production
9 des plans et devis. L'approvisionnement est généralement réalisé par le biais d'appels d'offres
10 et de soumissions. Par la suite, les travaux de construction sont réalisés sous la responsabilité
11 de la DPPTC par des entrepreneurs externes retenus conformément aux directives
12 corporatives d'acquisition de biens meubles et de services. Le respect des directives en place
13 en cette matière garantit à la DPPTC une gestion efficace, équitable et transparente de ses
14 relations avec l'ensemble de ses fournisseurs au bénéfice des clients du Transporteur.

15 Le coût total de son Projet ne doit pas dépasser le montant autorisé de plus de 15 %, auquel
16 cas le Transporteur doit obtenir une nouvelle autorisation. Le cas échéant, il s'engage à en
17 informer la Régie en temps opportun. Le Transporteur souligne qu'il continuera de s'efforcer
18 de contenir les coûts du Projet à l'intérieur du montant autorisé par la Régie.

6.2 Autres aspects

19 ***Coûts des catégories d'investissement***

20 Les coûts de la catégorie d'investissement « maintien des actifs », de l'ordre de 118,9 M\$,
21 soit 92,2 % du coût total du Projet, permettent le remplacement d'équipements qui ont
22 dépassé leur durée de vie utile. Les coûts de la catégorie « maintien et amélioration de la
23 qualité du service », de l'ordre de 10,0 M\$, soit 7,8 % du coût total du Projet, permettent
24 l'installation de la phase de relève pour les transformateurs de puissance du poste
25 des Montagnais.

26 ***Suivi des coûts du Projet***

27 Le Transporteur soutient que les coûts de son projet sont nécessaires à sa réalisation et qu'ils
28 sont raisonnables. Par ailleurs, dans un souci constant de contrôler les coûts liés à la
29 réalisation de ses projets d'investissement, le Transporteur assurera un suivi étroit des coûts
30 du Projet. Enfin, suivant la pratique établie depuis la réglementation des activités du
31 Transporteur, ce dernier fera état de leur évolution lors du dépôt de son rapport annuel à la
32 Régie, si celle-ci le requiert. Selon les indications de la Régie, il présentera :

- 1 • le suivi des coûts réels du Projet, sous la même forme et le même niveau de détail que
2 ceux du tableau 3² ;
- 3 • le suivi des coûts réels détaillés du Projet, sous pli confidentiel jusqu'à l'expiration d'un
4 délai d'un an de la mise en service finale³ du Projet, selon le niveau de détail des coûts
5 présentés au tableau 1 - *Coûts des travaux avant-projet et projet par élément* de la pièce
6 HQT-1, Document 2⁴.
- 7 Dans les deux cas, il présentera également un suivi de l'échéancier du Projet et fournira, le
8 cas échéant, l'explication des écarts majeurs entre les coûts projetés et réels et des
9 échéances.

7 Impact tarifaire

10 Le Projet visé par la présente demande s'inscrit dans les catégories d'investissement
11 « maintien des actifs » et « maintien et amélioration de la qualité du service ». Les mises en
12 service sont prévues pour les mois d'octobre 2023, d'octobre 2024 et d'octobre 2025.

13 Les ajouts au réseau de transport provenant des catégories d'investissement « maintien des
14 actifs » et « maintien et amélioration de la qualité du service » assurent la pérennité des
15 installations du Transporteur, en permettant de maintenir le bon fonctionnement du réseau et
16 d'assurer le transport d'électricité de façon sécuritaire et fiable au bénéfice de tous les clients
17 du réseau de transport. La Régie a indiqué⁵ qu'il est équitable que tous les clients contribuent
18 au paiement de ces ajouts au réseau. Les coûts de la catégorie d'investissement « maintien
19 des actifs » sont de l'ordre de 118,9 M\$ et ceux de la catégorie d'investissement « maintien
20 et amélioration de la qualité du service » de 10,0 M\$.

21 L'impact sur les revenus requis à la suite de la mise en service du Projet prend en compte les
22 coûts du Projet, soit les coûts associés à l'amortissement, au financement et à la taxe sur les
23 services publics.

24 Les résultats sont présentés sur une période de 20 ans et une période de 40 ans,
25 conformément à la décision D-2003-68 de la Régie. Le Transporteur estime que les résultats
26 pour la période de 40 ans sont plus représentatifs de l'impact sur les revenus requis puisqu'ils
27 sont plus comparables à la durée de vie utile moyenne des immobilisations visées par
28 le Projet.

² D-2016-086, par. 104 et D-2016-091, par. 74.

³ D-2016-086, par. 105 et D-2016-091, par. 75.

⁴ D-2016-093, par. 71.

⁵ D-2002-95, page 297.

1 L'impact annuel moyen du Projet sur les revenus requis est de 8,7 M\$ sur une période
2 de 20 ans et de 6,2 M\$ sur une période de 40 ans, ce qui représente un impact à la marge
3 de 0,2 % sur les mêmes périodes par rapport aux revenus requis approuvés par la Régie pour
4 l'année 2020.

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

8 L'impact tarifaire du Projet sur les revenus requis et l'analyse de sensibilité, cette dernière
9 étant présentée sous l'hypothèse d'une variation à la hausse de 15 % du coût du Projet et du
10 coût du capital prospectif, sont présentés à l'annexe 3.

8 Impact sur la fiabilité et sur la qualité de prestation du service de transport d'électricité

11 Comme le Transporteur l'explique précédemment, le Projet vise à assurer la pérennité et la
12 fiabilité du poste des Montagnais, principalement au moyen du remplacement de ses deux
13 transformateurs de puissance, qui dépassent la fin de leur durée de vie utile. Ce Projet
14 entraîne par conséquent un impact positif sur la fiabilité et sur la qualité de prestation du
15 service de transport d'électricité au bénéfice de l'ensemble de la clientèle. Par ailleurs,
16 l'installation d'une phase de relèvement à 735 kV contribue à cet impact positif puisqu'elle permet
17 au Transporteur de maintenir la continuité et la qualité du service de transport dans un
18 secteur isolé.

19 Enfin, le Transporteur rappelle que le Projet vise une installation stratégique qui doit être
20 maintenue en bon état de fonctionnement.

9 Conclusion

21 Le Transporteur soumet respectueusement le présent dossier à la Régie pour autorisation.
22 Celui-ci contient toutes les informations pertinentes à l'évaluation du Projet. En effet, tel qu'il
23 appert du tableau 1, la preuve du présent dossier traite spécifiquement de chacun des
24 renseignements devant accompagner une demande d'autorisation introduite en vertu du
25 premier paragraphe du premier alinéa de l'article 73 de la *Loi* et du *Règlement*.

26 De plus, le Transporteur démontre que le Projet est conçu et qu'il sera réalisé selon les
27 pratiques usuelles adoptées par Hydro-Québec. Il réitère que la solution mise de l'avant lui
28 permet d'assurer la pérennité des transformateurs de puissance au poste des Montagnais et
29 que sa mise en œuvre est nécessaire à l'exploitation fiable et sécuritaire du réseau
30 de transport.