

# D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

---

D-2022-096

R-4180-2021

28 juillet 2022

---

**PRÉSENTE :**

Lise Duquette  
Régisseur

---

**Hydro-Québec**  
Demanderesse

et

**Intervenants dont les noms apparaissent ci-après**

---

**Décision finale et sur la demande de traitement  
confidentiel ainsi que les frais**

*Demande d'autorisation du Transporteur relative au  
renforcement du réseau à 315 kV de l'Est de l'île de  
Montréal*



**Demanderesse :**

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

**Intervenants :**

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

**Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI)**  
**représentée par M<sup>e</sup> André Turmel.**

## TABLE DES MATIÈRES

<b>1.</b>	<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>5</b>
<b>2.</b>	<b>CONCLUSION PRINCIPALE DE LA RÉGIE.....</b>	<b>9</b>
<b>3.</b>	<b>MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIFS VISÉS PAR LE PROJET .....</b>	<b>9</b>
<b>4.</b>	<b>DESCRIPTION DU PROJET .....</b>	<b>13</b>
<b>5.</b>	<b>JUSTIFICATION DU PROJET.....</b>	<b>18</b>
<b>6.</b>	<b>AUTRES SOLUTIONS ENVISAGÉES .....</b>	<b>20</b>
	6.1 SOLUTION ALTERNATIVE ÉTUDIÉE PAR LE TRANSPORTEUR.....	20
	6.2 AUTRES ALTERNATIVES .....	21
<b>7.</b>	<b>COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET .....</b>	<b>22</b>
<b>8.</b>	<b>IMPACT TARIFAIRE.....</b>	<b>26</b>
<b>9.</b>	<b>IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU OU SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE DE TRANSPORT.....</b>	<b>27</b>
<b>10.</b>	<b>AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS.....</b>	<b>28</b>
<b>11.</b>	<b>POSITION DES INTERVENANTS .....</b>	<b>28</b>
	11.1 CALCUL DE LA CAPACITÉ DE TRANSFORMATION .....	28
	11.2 PRÉVISION DE LA DEMANDE .....	32
<b>11.3</b>	<b>MAINTIEN ET AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE SERVICE .....</b>	<b>34</b>
<b>12.</b>	<b>OPINION DE LA RÉGIE SUR LE PROJET .....</b>	<b>35</b>
<b>13.</b>	<b>CONFIDENTIALITÉ .....</b>	<b>39</b>
<b>14.</b>	<b>DEMANDES DE PAIEMENT DE FRAIS .....</b>	<b>42</b>
	<b>DISPOSITIF .....</b>	<b>43</b>

## 1. INTRODUCTION

[1] Le 29 novembre 2021, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie) une demande pour obtenir l'autorisation requise afin de renforcer le réseau à 315 kV de l'Est de l'île de Montréal (la Demande). Cette demande est présentée en vertu de l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*<sup>1</sup> (la Loi) et du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*<sup>2</sup> (le Règlement).

[2] Le projet consiste à ajouter un troisième transformateur à 735-315 kV au poste du Bout-de-l'Île, à construire une nouvelle ligne d'alimentation à 315 kV ainsi qu'un nouveau poste de sectionnement à 315 kV, en plus d'exécuter des travaux sur les systèmes de protection de plusieurs postes (le Projet). Ce projet vise à répondre à la croissance de la demande d'électricité et à améliorer la fiabilité d'alimentation des clients dans l'Est de l'île de Montréal tout en assurant la conformité des équipements aux exigences en vigueur.

[3] Le coût total du Projet s'élève à 336,4 M\$ et s'inscrit dans les catégories d'investissement « Croissance des besoins de la clientèle », « Maintien et amélioration de la qualité de service » et « Respect des exigences ». Les coûts imputés à la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle » s'élèvent à 208,7 M\$<sup>3</sup> et correspondent aux travaux requis pour l'ajout d'un transformateur à 735-315 kV au poste du Bout-de-l'Île et d'une nouvelle ligne biterne à 315 kV entre ce poste et le point de dérivation Bélanger.

[4] Les coûts en lien avec la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité du service », de l'ordre de 127,1 M\$<sup>4</sup>, correspondent à la construction du nouveau poste de sectionnement d'Anjou (le Poste d'Anjou), son intégration au réseau et la construction d'un nouveau poste de liaison aéro-souterraine. En dernier lieu, les coûts imputés à la catégorie « Respect des exigences », de l'ordre de 0,5 M\$, sont requis pour assurer le respect des normes en vigueur des systèmes de protection de défaillances de disjoncteurs et des circuits de supervision de déclenchement au poste du Bout-de-l'Île.

---

<sup>1</sup> [RLRQ, c. R-6.01](#).

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

<sup>3</sup> Pièce [B-0039](#), p. 22, révisant le montant initial prévu de 206,3 M\$, à la pièce [B-0004](#), à la suite d'une réallocation de 2,4 M\$ provenant de la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité du service ».

<sup>4</sup> Pièce [B-0039](#), p. 23, révisant le montant initial prévu de 129,5 M\$, à la pièce [B-0004](#), à la suite d'une réallocation de 2,4 M\$ provenant de la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle ».

[5] Dans le cadre de ce dépôt, le Transporteur inclut dans sa preuve trois documents déposés sous pli confidentiel<sup>5</sup> :

- les schémas de liaison et unifilaires relatifs au Projet;
- les coûts détaillés du Projet;
- les coûts annuels du Projet.

Une version caviardée des coûts détaillés du Projet y est également présentée<sup>6</sup>.

[6] Entre les 7 et 9 décembre 2021 un avis aux personnes intéressées est diffusé sur le site internet de la Régie<sup>7</sup> et celui du Transporteur<sup>8</sup>.

[7] Le 23 décembre 2021, l'AHQ-ARQ et la FCEI déposent leur demande d'intervention accompagnée d'un budget de participation.

[8] Le 27 janvier 2022, la Régie rend sa décision procédurale D-2022-011<sup>9</sup> sur les demandes d'intervention ainsi que sur le calendrier de traitement du dossier. Elle requiert également le dépôt d'un complément de preuve du Transporteur.

[9] Le 4 février 2022, le Transporteur dépose le complément de preuve requis, lequel comprend notamment les versions confidentielle et caviardée du plus récent *Plan d'évolution du réseau de l'île de Montréal* (le Plan d'évolution)<sup>10</sup>.

[10] Le 8 février 2022, la Régie transmet sa demande de renseignement (DDR) n° 1 au Transporteur<sup>11</sup>. Ce même jour, le Transporteur dépose une affirmation solennelle et une demande de confidentialité<sup>12</sup>.

---

<sup>5</sup> Respectivement pièces B-0005, B-0007 et B-0008, révisée par la pièce B-0041, déposées sous pli confidentiel.

<sup>6</sup> Pièce [B-0009](#).

<sup>7</sup> Pièce [A-0003](#).

<sup>8</sup> Pièce [B-0012](#).

<sup>9</sup> Décision [D-2022-011](#).

<sup>10</sup> Pièces [B-0016](#), B-0017 (sous pli confidentiel) et [B-0018](#).

<sup>11</sup> Pièce [A-0007](#).

<sup>12</sup> Pièce [B-0020](#).

[11] Le 10 février 2022, l’AHQ-ARQ et la FCEI transmettent leur DDR n° 1 au Transporteur<sup>13</sup>.

[12] Le 24 février 2022, le Transporteur dépose ses réponses aux DDR de la Régie et des intervenants<sup>14</sup> ainsi que deux pièces révisées<sup>15</sup>.

[13] Le 28 février 2022, l’AHQ-ARQ et la FCEI contestent les réponses reçues par le Transporteur et demandent à la Régie d’ordonner à celui-ci de répondre à certaines questions de leur DDR respective<sup>16</sup>.

[14] Le 8 mars 2022, la Régie rend sa décision D-2022-027<sup>17</sup> sur les demandes d’ordonnance formulées respectivement par l’AHQ-ARQ et la FCEI relatives aux réponses données par le Transporteur à leur DDR.

[15] Le 10 mars 2022, le Transporteur dépose les éléments requis par la décision D-2022-027. Ce même jour, la Régie dépose sa DDR n° 2<sup>18</sup>, alors que l’AHQ-ARQ et la FCEI déposent leur preuve respective<sup>19</sup>.

[16] Le 24 mars 2022, le Transporteur dépose ses réponses à la DDR n° 2 de la Régie<sup>20</sup>.

[17] Le 31 mars 2022, la Régie convoque les participants à une audience le 27 avril 2022 pour entendre la présentation testimoniale d’une preuve complémentaire du Transporteur et les argumentation des participants<sup>21</sup>.

[18] Le 12 avril 2022, la Régie transmet au Transporteur sa DDR n° 3 dont les réponses sont attendues lors de la présentation de la preuve du Transporteur à l’audience<sup>22</sup>.

---

<sup>13</sup> Pièces [C-AHQ-ARQ-0009](#) et [C-FCEI-0007](#).

<sup>14</sup> Pièces [B-0026](#), [B-0027](#), [B-0028](#) et [B-0029](#).

<sup>15</sup> Pièces [B-0023](#) et [B-0024](#).

<sup>16</sup> Pièces [C-AHQ-ARQ-0010](#) et [C-FCEI-0008](#).

<sup>17</sup> Décision [D-2022-027](#).

<sup>18</sup> Pièces [A-0010](#) et A-0011 (sous pli confidentiel).

<sup>19</sup> Pièces [C-AHQ-ARQ-0012](#) et [C-FCEI-0010](#), amendée le 15 mars 2022 par la pièce [C-FCEI-0012](#).

<sup>20</sup> Pièces [B-0039](#), [B-0040](#), [B-0043](#) et, déposées sous pli confidentiel, B-0041 et B-0042.

<sup>21</sup> Pièce [A-0014](#).

<sup>22</sup> Pièce [A-0015](#).

[19] Le 19 avril 2022, la Régie informe les participants que le régisseur désigné au dossier est dans l'incapacité temporaire de siéger et qu'elle se voit dans l'obligation d'annuler l'audience prévue. Dans l'intervalle, elle demande au Transporteur de répondre par écrit à sa DDR n° 3<sup>23</sup>, réponses qui sont déposées le 27 avril 2022<sup>24</sup>.

[20] Le 20 mai 2022, la Régie indique aux participants qu'elle considère que la preuve au dossier est complète et demande aux participants de lui transmettre leur argumentation écrite selon le calendrier qu'elle établit<sup>25</sup>.

[21] Les Transporteurs et les intervenants transmettent leur argumentation les 31 mai et 1<sup>er</sup> juin 2022, respectivement<sup>26</sup>. Le Transporteur transmet sa réplique le 2 juin 2022<sup>27</sup>. La Régie entame, dès lors, son délibéré.

[22] L'AHQ-ARQ et la FCEI déposent leur demande de remboursement de frais les 23 et 30 juin 2022 respectivement<sup>28</sup>. Le 8 juillet 2022, le Transporteur transmet ses commentaires<sup>29</sup>.

[23] La présente décision porte sur la Demande du Transporteur afin d'obtenir l'autorisation requise pour réaliser le Projet, sur les demandes d'ordonnances de traitement confidentiel de certains documents et renseignements et sur les demandes de frais des intervenants.

---

<sup>23</sup> Pièce [A-0018](#).

<sup>24</sup> Pièces [B-0048](#) et [B-0049](#).

<sup>25</sup> Pièce [A-0019](#).

<sup>26</sup> Pièces [B-0052](#), [C-AHQ-ARQ-0016](#) et [C-FCEI-0015](#).

<sup>27</sup> Pièce [B-0055](#).

<sup>28</sup> Pièces [C-AHQ-ARQ-0018](#) et [C-FCEI-0017](#).

<sup>29</sup> Pièce [B-0056](#).

## 2. CONCLUSION PRINCIPALE DE LA RÉGIE

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

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

[25] La Demande est présentée en vertu des articles 31 (5°) et 73 de la Loi et du Règlement. Ce dernier 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\$.

[26] Le Projet a pour objectif de renforcer le réseau à 315 kV de l'Est de l'île de Montréal par l'ajout d'un troisième transformateur à 735-315 kV au poste du Bout-de-l'Île, la construction d'une nouvelle ligne d'alimentation à 315 kV ainsi qu'un nouveau poste de sectionnement à 315 kV.

[27] Les postes stratégiques à 735-315 kV de Duvernay, du Bout-de-l'Île et de Boucherville alimentent l'Est de l'île de Montréal et acheminent principalement par trois lignes biternes à 315 kV la puissance aux postes sources et satellites qui alimentent à leur tour un réseau à 120 kV majoritairement souterrain.

[28] Le poste stratégique de Duvernay dessert la région métropolitaine de Montréal, dont le tiers des clients de l'île de Montréal. La demande en électricité dans la région métropolitaine est en constante augmentation et met une pression importante sur le transit à 735-315 kV des postes stratégiques. En effet, le Transporteur prévoit que, dans la configuration actuelle, la capacité de transformation à 735-315 kV du poste de Duvernay sera dépassée sous peu.

[29] Le Transporteur constate également que ce réseau à 315 kV n'a plus la flexibilité d'exploitation souhaitée pour un bassin de charge de cette importance, car il n'existe aucune attache à 315 kV entre les postes de Duvernay et du Bout-de-l'Île.

[30] Le Transporteur soumet que le Plan d'évolution prévoit convertir le réseau à 120-12 kV et à 120-25 kV vers un réseau à 315-25 kV afin de répondre à la croissance de la demande d'électricité et assurer la pérennité du réseau de transport. Cette conversion des postes vers le réseau à 315 kV, jumelée à l'augmentation de la demande d'électricité, requiert de réaménager le réseau de transport à 315 kV de l'Est de l'île de Montréal afin de répartir la charge entre les postes stratégiques qui desservent cette région et ainsi garantir la fiabilité d'alimentation de la clientèle.

[31] Le poste de Duvernay à 735-315-120 kV, situé à Laval, est constitué de trois transformateurs à 735-315 kV de 1650 MVA et est doté d'une capacité de transformation à 735-315 kV de 4 366 MVA. Ce poste est essentiel à la remise en charge du réseau de transport.

[32] Il alimente par une ligne biterne à 315 kV (circuits 3070 et 3071) le poste Langelier à 315-25 kV et le poste source Notre-Dame. La ligne 3070-3071 alimente environ 200 000 clients, soit près du quart des clients de l'île de Montréal, situés dans la zone en rose de la figure 1 suivante.



[33] Le Transporteur prévoit également que, dans la configuration actuelle, la capacité de transformation à 735-315 kV du poste de Duvernay, qui dessert le tiers des clients de l'île de Montréal, sera dépassée à la pointe hivernale 2025-2026.

[34] Le poste du Bout-de-l'Île alimente environ 280 000 clients, soit plus du quart de l'île de Montréal représenté par la zone en vert de la Figure 1. Il possède deux transformateurs à 735-315 kV d'une capacité de 1650 MVA chacun et est relié au réseau à 735 kV par trois lignes provenant des postes de Boucherville, de Duvernay et de la Jacques-Cartier.

[35] Le Transporteur mentionne que le poste du Bout-de-l'Île est actuellement à son étape initiale. Avec deux transformateurs à 735-315 kV, les situations de première contingence de charge, dues à des travaux planifiés ou à des événements, sont inévitables<sup>30</sup>.

[36] Le Transporteur présente au tableau suivant l'évolution de la charge des postes Duvernay et Bout-de-l'Île à 735kV-315 kV.

**TABLEAU 1**  
**ÉVOLUTION DE LA CHARGE DES POSTES DE DUVERNAY ET**  
**DU BOUT-DE-L'ÎLE À 735-315 kV**

Installation	Capacité de transformation (MVA)	Prévision de la demande septembre 2021 (MVA)														
		21-22	22-23	23-24	24-25	25-26	26-27	27-28	28-29	29-30	30-31	31-32	32-33	33-34	34-35	35-36
Duvernay, 735-315 kV	4 366	4 091	4 214	4 327	4 353	4 373	4 398	4 430	4 447	4 478	4 510	4 542	4 576	4 617	4 662	4 709
Bout de l'île, 735-315 kV	2 211	1 808	1 858	1 902	1 915	1 919	1 930	1 967	1 978	1 990	2 003	2 019	2 042	2 051	2 072	2 096

Cellule en ombré rouge : année pour laquelle la capacité de transformation est dépassée

Source : Pièce [B-0039](#), p. 10, tableau 2.

[37] En ce qui concerne le poste de Boucherville, son apport au réseau à 315 kV de l'Est de l'île de Montréal consiste à alimenter le poste Notre-Dame par la ligne biterne (circuits 3056 et 3057) lors des périodes de faible charge. La capacité thermique limitée de ces lignes restreint cependant l'utilisation de cette configuration, qui ne peut pas être utilisée en période de pointe hivernale. Par conséquent, le poste Notre-Dame doit être alimenté par le poste de Duvernay.

[38] Le Transporteur soutient que dans l'état actuel, le réseau à 315 kV de l'Est de l'île de Montréal ne permet pas le transfert de charge entre les postes de Duvernay et du Bout-

<sup>30</sup> Pièce [B-0039](#), p. 10.

de-l'Île. En effet, près de la moitié des clients de l'île de Montréal sont alimentés par deux lignes biternes à 315 kV - 3070-3071 en provenance de Duvernay et 3017-3050 en provenance du Bout-de-l'Île - qui se croisent sur une structure commune mais qui ne possède aucune attache électrique. Ainsi, la relève de charge à 315 kV entre les deux postes est impossible en cas d'indisponibilité d'équipement ou d'événement sur le réseau<sup>31</sup>.

[39] Le Transporteur ajoute que la croissance de la demande sur le réseau à 315 kV laisse entrevoir un dépassement de la capacité thermique de la ligne 3017-3050 d'ici les 15 prochaines années.

[40] Le Projet vise donc à pallier le dépassement de capacité de transformation à 735-315 kV au poste de Duvernay, à améliorer la fiabilité d'alimentation du réseau de transport à 315 kV de l'Est de l'île de Montréal, ainsi qu'à réaliser des travaux connexes tout en assurant la conformité des systèmes de protection des postes aux exigences en vigueur.

#### **4. DESCRIPTION DU PROJET**

[41] Les travaux associés au Projet sont répartis en six volets : Ajout d'un troisième transformateur à 735-315 kV au poste du Bout-de-l'Île, une nouvelle ligne biterne à 315 kV, un nouveau poste de sectionnement à 315 kV (le Poste d'Anjou), des travaux de conformité au poste Bout-de-l'Île, des travaux connexes sur plusieurs postes ainsi que des travaux de télécommunications.

##### ***Ajout d'un transformateur à 735-315 kV au poste du Bout-de-l'Île***

- Ajout d'un transformateur à 735-315 kV de 1650 MVA, de deux disjoncteurs à 735 kV et des équipements associés au poste du Bout-de-l'Île;
- Raccordement du transformateur à la barre à 315 kV par des câbles souterrains sur environ 500 mètres. Aussi, deux départs de lignes souterrains seront requis pour raccorder la nouvelle ligne à 315 kV.

---

<sup>31</sup> Pièce [B-0039](#), p. 11.

- L'ajout du transformateur permet d'augmenter la capacité de transformation du poste de 2211 MVA à 4422 MVA. Cette hausse de capacité libère une marge significative dans la transformation afin d'alimenter la charge à 315 kV qui sera transférée du poste de Duvernay.

[42] En réponse à une DDR de la Régie, le Transporteur explique que les postes sont conçus pour recevoir des transformateurs de mêmes tensions, ratio, puissance et impédance afin de permettre l'exploitation en parallèle sans causer de « débalance » dans les jeux de barres pouvant mener à des surcharges d'appareil. Il ajoute que le transformateur à 735-315 kV de 1650 MVA est un transformateur normalisé couvert par les pièces d'assurance du Transporteur<sup>32</sup>.

### *Nouvelle ligne à 315 kV*

- Construction d'une nouvelle ligne biterne à 315 kV d'environ 11 km entre le poste du Bout-de-l'Île et le point de dérivation de la ligne 3017-3050 vers le poste Bélanger.
- Démantèlement des lignes 1220-1222 et 1223-1224 à 120 kV préalablement à la construction de la nouvelle ligne biterne à 315 kV. Le Transporteur prévoit utiliser l'emprise existante, occupée par ces lignes qui ne sont plus utilisées, sur environ 90 % du tracé, afin de minimiser les impacts environnementaux, tel qu'illustré à la figure 2.
- La nouvelle ligne sera dotée de deux circuits ayant chacun deux conducteurs par phase (type Curlew) pour une capacité de transit de 1915 MVA par circuit.
- Le premier segment d'environ 7,25 km situé entre le poste du Bout-de-l'Île et le Poste d'Anjou sera supporté par des pylônes à treillis métallique. Le second segment de la ligne, au départ du Poste d'Anjou, sera d'abord souterrain sur environ 1 km puis aérien sur 3 km.
- Construction d'un poste de liaison aéro-souterraine (poste Pascal-Gagnon) d'une superficie d'environ 2000 m<sup>2</sup> pour assurer la transition entre la section souterraine

---

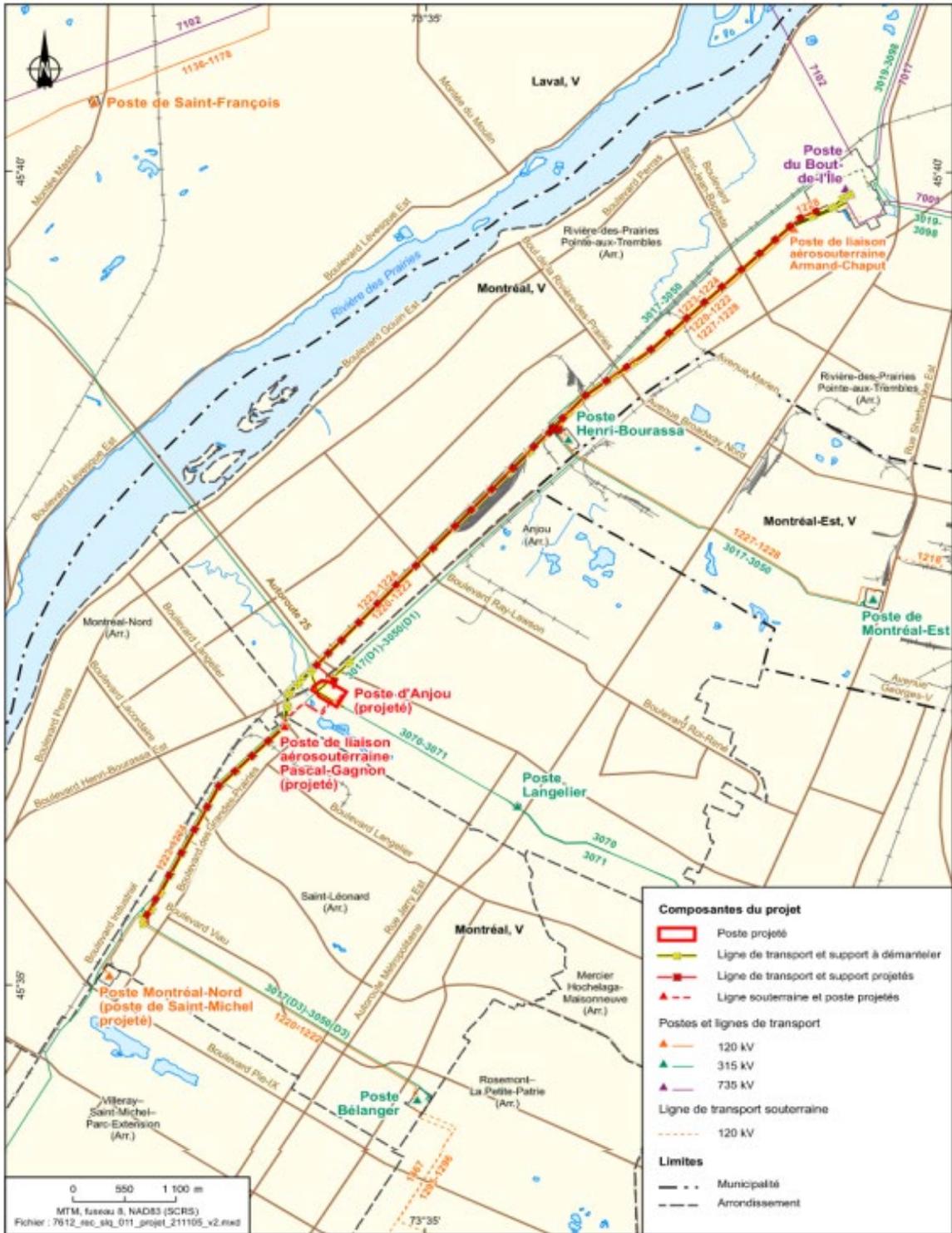
<sup>32</sup> Pièce [B-0026](#), p. 13, R1.7.2.

et aérienne de la ligne. La portion aérienne sera supportée par des pylônes à treillis métallique.

- Les câbles isolés de la portion souterraine de la ligne seront installés dans de nouvelles canalisations de béton qui comporteront quatre baies de jonction.
- La reconstruction de quatre pylônes situés sur des terrains adjacents au poste sera nécessaire pour l'intégration du Poste d'Anjou au réseau de transport actuel.

FIGURE 2

LOCALISATION DU NOUVEAU POSTE D'ANJOU ET DE LA NOUVELLE LIGNE BITERNE À 315 kV



Source : Pièce B-0039, p. 13.

[43] En réponse à une DDR de la Régie, le Transporteur mentionne que deux types de conducteurs sont normalisés pour les lignes à 315 kV à double faisceaux et que le conducteur choisi pour le Projet possède la plus petite capacité et offre l'avantage d'être le même que celui de la ligne adjacente 3017-3050, ce qui facilite la mise en parallèle des lignes<sup>33</sup>.

### ***Nouveau poste de sectionnement à 315 kV (Poste d'Anjou)***

- Construction d'un poste de sectionnement à 315 kV aux croisements des lignes 3017-3050 et 3070-3071 et de la nouvelle ligne biterne à 315 kV, tel qu'illustré à la figure 2;
- Les lignes seront raccordées aux jeux de barres et aux équipements à 315 kV qui seront entièrement installés à l'extérieur;
- Le poste de sectionnement permettra au Transporteur d'effectuer les manœuvres nécessaires à la répartition optimale de la charge des postes sources et satellites sur les postes stratégiques de Duvernay et du Bout-de-l'Île.

### ***Mise en conformité de l'installation***

- Réalisation de travaux au poste du Bout-de-l'Île afin d'assurer la conformité des équipements aux exigences en vigueur. Les systèmes de protection de défaillance de disjoncteurs seront doublés et les circuits de supervision du déclenchement seront modifiés. Neuf disjoncteurs à 315 kV et à 735 kV seront modifiés.

### ***Travaux connexes***

- Réalisation de travaux sur les systèmes de protection dans les postes Henri-Bourassa, de Montréal-Est, de Duvernay, Langelier, Notre-Dame, Bélanger, Charland, Fleury et de Saint-Michel.

---

<sup>33</sup> Pièce [B-0026](#), p. 12, R1.5.

### *Travaux de télécommunications*

- Réaménagement de câbles de fibres optiques du réseau de télécommunication actuel ainsi que celui du poste du Bout-de-l'Île requis afin de permettre l'intégration du nouveau Poste d'Anjou au réseau de transport.
- Réalisation de travaux d'installation et de configuration des réseaux de communication du nouveau système de commande et protection au Poste d'Anjou. Il sera également requis de procéder au raccordement des prises téléphoniques et des réseaux Internet pour le réseau administratif.

## **5. JUSTIFICATION DU PROJET**

[44] Le Transporteur rappelle qu'à l'exception d'un volet lié au « Respect des exigences », le Projet a pour objectifs tant de répondre à la croissance de la demande d'électricité alimentée par le poste de Duvernay à 735-315 kV que d'améliorer la qualité du service du réseau à 315 kV dans l'Est de l'île de Montréal.

[45] Le Projet permet de transférer un peu plus de 700 MVA de la charge actuellement alimentée par le poste de Duvernay à 735-315 kV vers le poste du Bout-de-l'Île et ainsi régler la problématique de surcharge prévue au poste de Duvernay. Le Projet permet également d'éviter la surcharge anticipée à long terme de la ligne 3017-3050 à 315 kV.

[46] Le Poste d'Anjou apporte, pour le réseau de transport de l'Est de l'île de Montréal, une fiabilité d'alimentation accrue et une plus grande flexibilité, en permettant de limiter le nombre de postes par section de ligne, et en offrant une plus grande redondance grâce à la capacité de choisir entre plusieurs configurations pour alimenter la charge en situation de réseau dégradé.

[47] Le Transporteur ajoute que le Projet contribue à augmenter la fiabilité d'alimentation des postes sources et satellites desservis par les postes Duvernay, du Bout-de-l'Île et Boucherville.

[48] Il précise que le réseau ainsi créé par l'addition du poste de sectionnement alimenterait environ 480 000 clients, pour une puissance totale supérieure à 3 200 MVA. Il est donc primordial, d'après le Transporteur, qu'il en assure la fiabilité d'alimentation.

[49] Le Transporteur considère que le Projet est réalisable tant sur le plan technique que du point de vue de l'échéancier. À cet égard, il indique que les avant-projets réalisés à ce jour ont permis de confirmer la faisabilité du Projet et de préciser les contraintes de réalisation inhérentes à celui-ci.

[50] Le Transporteur conclut que le Projet est conforme à sa mission de base qui 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.

[51] Le Transporteur présente le calendrier suivant de réalisation des travaux liés au Projet.

**TABLEAU 2**  
**CALENDRIER DE RÉALISATION**

Activité	Début	Fin
Avant-projet	Novembre 2018	Juin 2021
Autorisation de la Régie	Novembre 2021	Avril 2022
Projet	Mai 2022	Décembre 2025
Mises en service 3 <sup>e</sup> transformateur et nouvelle ligne biterne Poste de sectionnement		Novembre 2024 Juillet 2025

Source : pièce [B-0039](#), p. 17, tableau 3.

[52] Le Transporteur fournit également la liste des principales normes techniques appliquées au Projet<sup>34</sup>.

[53] Il précise par ailleurs que des consultations avec le milieu ont été effectuées et que le Projet recueille une bonne acceptabilité sociale.

<sup>34</sup> Pièce [B-0006](#), annexe 2.

## 6. AUTRES SOLUTIONS ENVISAGÉES

### 6.1 SOLUTION ALTERNATIVE ÉTUDIÉE PAR LE TRANSPORTEUR

#### *Ajout de capacité au poste de Duvernay et construction d'une nouvelle ligne biterne à 315 kV et d'un poste de sectionnement à 315 kV*

[54] La solution alternative présentée par le Transporteur<sup>35</sup> consiste en l'ajout de capacité au poste de Duvernay. Il considère cette solution plus complexe que celle retenue, puisqu'il n'est pas possible de procéder à l'addition d'un seul transformateur et de l'exploiter en parallèle avec les transformateurs actuels du poste.

[55] Le Transporteur est d'avis que pour éviter d'augmenter le courant de court-circuit au-delà de la capacité des équipements à 315 kV et répondre aux critères de conception du réseau de transport principal, il faut séparer la barre à 315 kV et ajouter deux transformateurs en parallèle.

[56] Le Transporteur ajoute que cette solution alternative nécessite également la construction d'une nouvelle ligne biterne à 315 kV sur une nouvelle emprise partant du poste de Duvernay et traversant la Rivière-des-Prairies, jusqu'au point de dérivation de la ligne 3017-3050 vers le poste Bélanger, étant donné que les circuits de la ligne 3070-3071 reliant le poste de Duvernay et le réseau de l'Est de l'île de Montréal sont exploités très près de leur limite de capacité thermique.

[57] Le Transporteur soutient que cette solution, qui comprend également la construction du Poste d'Anjou, n'a pas été retenue étant donné son coût plus élevé et la présence de nombreux enjeux techniques et environnementaux<sup>36</sup>.

---

<sup>35</sup> Pièce [B-0039](#), p. 18 et ss.

<sup>36</sup> Pièce [B-0039](#), p.18 et 19, tableau 4.

## 6.2 AUTRES ALTERNATIVES

### *Partition du Projet selon ses composantes*

[58] La Régie a soumis six scénarios au Transporteur, scénarios qui impliquaient diverses propositions de partition du projet selon les composantes de ces derniers. Dans sa réponse à la DDR n° 3 de la Régie<sup>37</sup>, le Transporteur soumet ses commentaires en lien avec les divers scénarios :

- **Scénario 1** : Projet comprenant l'ajout de Transformation au poste Duvernay, le Poste d'Anjou et une ligne à 315 kV limitée au tronçon aérien entre le poste Bout-de-l'Île et le Poste d'Anjou<sup>38</sup>;
- **Scénario 2** : Projet comprenant uniquement une ligne à 315 kV partant du poste Bout-de-l'Île jusqu'à la dérivation Bélanger<sup>39</sup>;
- **Scénario 3** : Projet comprenant uniquement le Poste d'Anjou et une ligne à 315 kV allant du poste Bout-de-l'Île jusqu'au Poste d'Anjou<sup>40</sup>;
- **Scénario 4** : Projet comprenant uniquement le Poste d'Anjou et une ligne à 315 kV allant du poste Bout-de-l'Île jusqu'à la dérivation Bélanger<sup>41</sup>;
- **Scénario 5** : Projet comprenant uniquement la ligne à 315 kV allant du poste Bout-de-l'Île jusqu'à la dérivation Bélanger et l'ajout de capacité de transformation au poste Bout-de-l'Île<sup>42</sup>;
- **Scénario 6** : Projet comprenant uniquement le Poste d'Anjou<sup>43</sup>.

---

<sup>37</sup> Pièce [B-0048](#), p. 13 et ss.

<sup>38</sup> Pièce [B-0048](#), p. 14, R2.1.1 à R2.1.4.

<sup>39</sup> Pièce [B-0048](#), p. 17, R2.2.1.

<sup>40</sup> Pièce [B-0048](#), p. 19, R2.2.2.1.

<sup>41</sup> Pièce [B-0048](#), p. 19, R2.2.2.2.

<sup>42</sup> Pièce [B-0048](#), p. 21, R2.2.3.

<sup>43</sup> Pièce [B-0048](#), p. 21, R2.3.

[59] L'AHQ-ARQ soutient, concernant le scénario d'investissement comprenant uniquement le Poste d'Anjou, que le Transporteur n'a pas démontré que la seule présence du Poste d'Anjou ne serait pas suffisante pour aiguiller vers le poste Bout-de-l'Île le dépassement de la capacité prévu au poste de Duvernay, du moins jusqu'à l'hiver 2031-2032, ce qui réduirait le coût du Projet de façon considérable<sup>44</sup>.

[60] Concernant la seule présence du Poste d'Anjou, le Transporteur mentionne, pour sa part, avoir démontré que celui-ci ne permet pas d'aiguiller vers le poste du Bout-de-l'Île le dépassement de la capacité prévu au poste de Duvernay. Cette configuration ne permet de transférer qu'un bloc de 1 200 MVA du poste de Duvernay vers le poste du Bout-de-l'Île, entraînant le dépassement de la capacité de transformation au poste du Bout-de-l'Île sans l'ajout d'un troisième transformateur à 735-315 kV. Cette configuration, sans l'ajout d'une nouvelle ligne à 315 kV entre le poste de Bout-de-l'Île et le Poste d'Anjou, amènerait aussi le dépassement de la capacité thermique de la ligne 3017-3050. Il soumet que les conclusions de l'intervenant relatives à ce scénario devraient être rejetées<sup>45</sup>.

## 7. COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET

[61] Le coût total du Projet s'élève à 336,4 M\$ et est associé aux catégories d'investissements « Croissance des besoins de la clientèle » pour un montant de 208,7 M\$, « Maintien et amélioration de la qualité de service » pour un montant de 127,1 M\$ et « Respect des exigences » pour un montant de 0,5 M\$<sup>46</sup>.

[62] Le Transporteur présente, comme suit, les coûts pour les phases d'avant-projet et de projet.

---

<sup>44</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0012](#), p. 22.

<sup>45</sup> Pièce [B-0055](#), p. 11.

<sup>46</sup> Pièce [B-0039](#), p. 20, 22 et 23.

**TABLEAU 3**  
**COÛTS DES TRAVAUX AVANT-PROJET ET PROJET**  
**(EN K\$ DE RÉALISATION)**

		<b>Total lignes, poste et télécommunications</b>
<b>Coûts de l'avant-projet</b>		
<b>Sous-total</b>		<b>6 773,9</b>
<b>Coûts du projet</b>		
Ingénierie, approvisionnement et construction		<b>289 150,5</b>
Client		<b>17 616,8</b>
Frais financiers		<b>22 870,3</b>
<b>Sous-total</b>		<b>329 637,6</b>
<b>TOTAL</b>		<b>336 411,5</b>

Source : Pièce [B-0039](#), p. 20, tableau 5.

[63] Les coûts détaillés ainsi que les coûts annuels sont déposés sous pli confidentiel<sup>47</sup>. Le Transporteur fournit également une version caviardée de la pièce relative aux coûts détaillés dans laquelle il présente, entre autres, la ventilation des coûts pour les phases avant-projet et projet<sup>48</sup>.

<sup>47</sup> Pièces confidentielles B-0007 et B-0041 respectivement.

<sup>48</sup> Pièce [B-0009](#), p. 5.

**TABLEAU 4**  
**COÛTS DES TRAVAUX AVANT-PROJET ET PROJET PAR ÉLÉMENT**  
**(EN MILLIERS DE DOLLARS DE RÉALISATION)**

	Total Lignes	Total Postes	Total Transport (Lignes et Postes)	Télécommunications	Total Lignes, Postes et télécommunications
<b>Coûts de l'avant-projet</b>					
Études d'avant-projet					
Autres coûts					
Frais financiers					
<b>Sous-total</b>	<b>4 101,3</b>	<b>2 478,8</b>	<b>6 580,1</b>	<b>193,8</b>	<b>6 773,9</b>
<b>Coûts du projet</b>					
Ingénierie interne					
Ingénierie externe					
Client	4 431,3	12 708,3	17 139,7	477,2	17 616,8
Approvisionnement					
Construction					
Gérance interne					
Gérance externe					
Provision					
Autres coûts					
Frais financiers	9 948,2	12 634,8	22 583,0	287,3	22 870,3
<b>Sous-total</b>	<b>134 555,9</b>	<b>190 636,4</b>	<b>325 192,3</b>	<b>4 445,3</b>	<b>329 637,6</b>
<b>TOTAL</b>	<b>138 657,2</b>	<b>193 115,2</b>	<b>331 772,4</b>	<b>4 639,1</b>	<b>336 411,5</b>

Source : Pièce [B-0009](#), p. 5, tableau 1. Version confidentielle à la pièce B-0007.

[64] Le Transporteur présente, pour la période 2021 à 2027, les taux d'inflation spécifiques aux équipements visés par le Projet (les Taux d'inflation spécifiques) et utilisés pour l'établissement de son coût. Ces taux proviennent des prévisions du groupe TransÉnergie et équipement en date de janvier 2021<sup>49</sup>. Il présente également la liste des principales composantes utilisées pour la détermination de l'inflation pour les rubriques « Postes » et « Lignes »<sup>50</sup>.

<sup>49</sup> Pièce [B-0039](#), p. 20 et 21.

<sup>50</sup> Pièce [B-0039](#), p. 21 et 22.

[65] Le Transporteur précise que compte tenu des conditions de marché et afin de couvrir l'impact de la variation additionnelle des taux d'inflation de 2021, un montant additionnel en provision a été inclus dans le coût total du Projet.

[66] Enfin, le Transporteur mentionne que le coût total du Projet ne devra pas dépasser le montant autorisé par la Régie de plus de 15 %, 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>51</sup>.

### ***Suivi des coûts du Projet***

[67] Le Transporteur mentionne qu'il assurera un suivi étroit des coûts du Projet et que, suivant la pratique établie depuis la réglementation de ses activités, il fera état de leur évolution lors du dépôt de son rapport annuel à la Régie, si celle-ci le requiert. Il présentera ainsi :

- le suivi des coûts réels du Projet, selon le niveau de détail des coûts présentés au tableau 5 de sa pièce B-0039<sup>52</sup>;
- 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 niveau de détail des coûts présentés au tableau 1 - *Coûts des travaux avant-projet et projet par élément* de la pièce B-0007.

[68] Dans les deux cas, le Transporteur présentera également un suivi de l'échéancier du Projet et fournira, le cas échéant, l'explication des écarts majeurs entre les coûts projetés et réels et des échéances.

---

<sup>51</sup> Pièce [B-0039](#), p. 22.

<sup>52</sup> Pièce [B-0039](#), p. 20, tableau 5.

## 8. IMPACT TARIFAIRE

[69] Le Transporteur mentionne que les coûts d'investissements de 208,7 M\$ alloués à la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle » donnent lieu à une contribution estimée du Distributeur du même montant. De plus, il mentionne que comme il s'agit d'un projet réalisé en amont des postes satellites, aucun montant maximal n'est octroyé en vertu des *Tarifs et conditions* en vigueur<sup>53</sup> et que le calcul du montant sera mis à jour à la suite de la mise en service du Projet prévu pour les mois de novembre 2024 et juillet 2025.

[70] Ainsi, le coût à traiter dans le calcul de l'impact tarifaire correspond à la somme des montants alloués aux catégories « Maintien et amélioration de la qualité de service » et « Respect des exigences » pour un montant total de 127,7 M\$<sup>54</sup>. Le Transporteur précise que l'impact de ce coût 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 et à la taxe sur les services publics ainsi qu'aux frais d'entretien et d'exploitation.

[71] Les résultats sont présentés sur une période de 20 ans et une période de 50 ans, conformément à la décision D-2003-68<sup>55</sup>. Le Transporteur estime que les résultats pour la période de 50 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.

[72] L'impact annuel moyen du Projet sur les revenus requis est de 10,5 M\$ sur une période de 20 ans et de 6,8 M\$ sur une période de 50 ans, ce qui représente un impact à la marge de 0,3 et de 0,2 % respectivement pour les périodes de 20 et 50 ans, par rapport aux revenus requis autorisés par la Régie pour l'année 2020.

[73] Une analyse de sensibilité porte l'impact tarifaire annuel moyen à 12,7 M\$ et à 8,5 M\$ respectivement sur des périodes de 20 ans et de 50 ans, selon l'hypothèse d'une variation à la hausse de 15 % des coûts du Projet et du capital prospectif<sup>56</sup>.

---

<sup>53</sup> [Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec](#), p. 191, appendice J, section C, article 3.

<sup>54</sup> « Maintien et amélioration de la qualité de service » pour 127 118,9 k\$ et « Respect des exigences » pour 549,4 k\$.

<sup>55</sup> Dossier R-3497-2002, décision [D-2003-68](#), p. 27.

<sup>56</sup> Pièce [B-0040](#).

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

[74] Le Transporteur mentionne que le projet vise à répondre aux besoins de croissance de la charge locale en réglant le problème de dépassement de la capacité de transformation prévu au poste de Duvernay, tout en ayant des répercussions positives sur la fiabilité et la continuité de service du réseau de transport<sup>57</sup>.

[75] En réponse à une DDR de la Régie, le Transporteur confirme qu'en ajoutant un troisième transformateur au poste de Bout-de-l'Île, l'impact de la perte d'un transformateur sera moindre et la probabilité de couvrir l'évènement suivant selon le moment de l'année augmentera, ayant pour effet d'améliorer la fiabilité de l'alimentation des postes desservis par ces transformateurs<sup>58</sup>.

[76] À cet égard, le Transporteur présente les prévisions de charge des postes de Duvernay et de Bout-de-l'Île en y incluant l'impact de la solution retenue.

TABLEAU 5

### Prévisions de charge de la zone visée, Poste d'Anjou en configuration normale

Installations	Capacité de transformation (MVA)	Prévision de la demande septembre 2021 (MVA)														
		21-22	22-23	23-24	24-25	25-26	26-27	27-28	28-29	29-30	30-31	31-32	32-33	33-34	34-35	35-36
Duvernay, 735-315 kV	4 366	4 091	4 214	4 327	4 353	3 643	3 693	3 749	3 778	3 837	3 907	3 980	4 044	4 140	4 183	4 227
Bout de l'île, 735-315 kV	4 422	1 808	1 858	1 902	1 915	2 648	2 655	2 662	2 669	2 647	2 615	2 584	2 570	2 514	2 527	2 541

Source : Pièce [B-0039](#), p. 25, tableau 7.

[77] Le Transporteur conclut que le projet aura un impact positif tant sur la fiabilité du réseau de transport que sur sa capacité à répondre à la croissance de la demande d'électricité de l'Est de l'île de Montréal, le tout en respectant les critères de conception du réseau de transport.

<sup>57</sup> Pièce [B-0039](#), p. 24.

<sup>58</sup> Pièce [B-0026](#), p. 8, R1.2.

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

[78] Le Transporteur présente la liste des principales autorisations exigées en vertu d'autres lois pour la réalisation du Projet. Il indique l'absence d'autorisation requise pour le volet fédéral et fournit, pour le volet provincial, la liste des autorisations requises<sup>59</sup>.

[79] Le Transporteur précise que la nécessité d'obtenir les principales autorisations mentionnées dépendra notamment des caractéristiques, de la nature et de l'emplacement des interventions à effectuer, ainsi que de la présence de contraintes environnementales. Il conclut en indiquant qu'un diagnostic sera fait de façon spécifique et au moment opportun pour chacun des projets retenus.

## 11. POSITION DES INTERVENANTS

[80] Les intervenants au dossier sont préoccupés par le coût important des travaux et le caractère prématuré, selon eux, de certains des investissements prévus. Les prochains points regroupent leurs principales préoccupations ainsi que les réponses du Transporteur à celles-ci.

### 11.1 CALCUL DE LA CAPACITÉ DE TRANSFORMATION

[81] La FCEI se questionne au sujet des contradictions apparentes entre la capacité de transformation soumise par le Transporteur dans le cadre de ses dossiers tarifaires et celle soumise au présent dossier. L'intervenante soutient que dans le cadre de ses dossiers tarifaires, le Transporteur indique une capacité de transformation de 4561 MVA au poste Duvernay alors qu'il rapporte plutôt une capacité de 4366 MVA au présent dossier. Selon l'intervenante, cette différence a un impact considérable sur la pertinence du Projet puisqu'en fonction de la capacité de transformation de 4561 MVA, le dépassement de capacité du poste serait repoussé de sept ans, soit de 2025-2026 à 2032-2033<sup>60</sup>.

---

<sup>59</sup> Pièce [B-0006](#), annexe 3.

<sup>60</sup> Pièce [C-FCEI-0012](#), p. 2.

[82] L'intervenante ajoute que le Transporteur n'explique pas non plus pourquoi il serait préférable d'utiliser le facteur de surcharge de 1,34 MVA plutôt que celui de 1,4 MVA pour les fins de la planification. Selon sa compréhension, la charge desservie par le poste Duvernay inclut une forte composante de chauffage, notamment parce qu'elle compte un très grand nombre de clients provenant de tous les segments de clientèle, dont le segment résidentiel. Selon elle, la pointe de cette clientèle ne survient pas à 0 °C et l'utilisation du facteur de surcharge de 1,34 lui paraît donc contre-intuitive. Elle estime que des explications additionnelles sont requises à cet égard.

[83] Par ailleurs, la FCEI observe aussi que dans les dossiers d'investissements récents qu'elle a répertoriés, la capacité de transformation utilisée pour justifier les projets est systématiquement la même, à une exception près où un léger écart est observé. L'intervenante estime que, dans le présent dossier, les données du poste Duvernay semblent s'écarter de la pratique habituelle.

[84] L'intervenante souligne également, tout comme l'AHQ-ARQ, que le Transporteur semblait utiliser une capacité supérieure à 4 366 MVA dans sa présentation au Distributeur de septembre 2018 et n'anticipait pas de dépassement avant 2030 au plus tôt<sup>61</sup>.

[85] La FCEI est d'avis que le Transporteur n'offre aucune explication qui permettrait de comprendre pourquoi le modèle ayant permis de calculer la charge de 3 925 MVA au poste Duvernay est « représentatif de la charge locale pour l'ensemble du Québec » et qu'il est utilisé systématiquement dans les autres projets d'investissements<sup>62</sup> mais n'est pas adéquat pour dimensionner la capacité de transformation des postes sources ou stratégiques.

[86] La FCEI ajoute qu'en l'absence d'une démonstration de leur bien-fondé, les choix d'une température de 0 °C comme température conservatrice et d'une majoration de 10 % paraissent totalement arbitraires.

[87] L'intervenante conclut que le Transporteur n'a pas fait la démonstration du bien-fondé méthodologique du calcul de la capacité limite de transit.

[88] L'AHQ-ARQ mentionne comprendre que le Transporteur a appliqué des mécaniques différentes pour calculer la capacité limite de transformation (CLT) des postes

---

<sup>61</sup> Pièce [C-FCEI-0012](#), p. 4.

<sup>62</sup> Pièce [C-FCEI-0012](#), p. 4, tableau 1.

entre le présent dossier et le document *État de la transformation des postes* sans préciser quelle mécanique est la bonne, ni fournir une démonstration en conséquence. L'intervenant s'interroge à savoir si le Transporteur exploite le réseau de façon non fiable en se basant sur les CLT du document *État de la transformation des postes*<sup>63</sup>.

[89] L'intervenant est d'avis qu'il n'est pas souhaitable que le Transporteur utilise une CLT en planification qui soit différente de celle qu'il utilise en exploitation et ce, afin notamment de justifier des projets d'investissements. Le fait que certains facteurs soient permis pour un « temps limité seulement » ne constitue pas un problème puisque les pointes se présentent justement pour un temps limité.

[90] Selon l'AHQ-ARQ, le Transporteur ne fournit aucune démonstration quantitative et probante pour évaluer l'impact économique du vieillissement prétendument plus rapide des équipements et de l'augmentation des risques de défaillance, non plus qu'il ne fournit de définition de ce qui est jugé acceptable ou inacceptable. Selon l'intervenant, il est important de rappeler qu'en ce qui a trait à la durée d'interruption de service, la performance du Transporteur demeure significativement meilleure que la moyenne de ses vis-à-vis canadiens depuis 2015<sup>64</sup>.

[91] L'AHQ-ARQ conclut de la preuve au dossier que le Transporteur n'a pas fourni une explication complète et probante sur la baisse des CLT des postes Duvernay et Bout-de-l'Île dans le présent dossier<sup>65</sup>.

[92] Le Transporteur indique que les valeurs de CLT, de prévision de charges et de transits prévus dans les postes, présentées au présent dossier, ne peuvent être comparées aux valeurs fournies à l'*État de transformation des postes* du dossier R-4167-2021 car elles sont déterminées à l'aide de méthodologies différentes et pour des fins différentes et soumet différents arguments en appui de ses propos<sup>66</sup>.

---

<sup>63</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0012](#), p. 17.

<sup>64</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0016](#), p. 6.

<sup>65</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0016](#), p. 5 et 6.

<sup>66</sup> Pièce [B-0028](#), p. 4, R1.1.

[93] Il explique également les bases sur lesquelles le facteur de 1,34 à 0 °C est choisi en planification et celui de 1,4 à -20 °C est choisi pour le calcul des valeurs du document *État de la transformation des postes*<sup>67</sup>.

[94] Dans sa réplique<sup>68</sup>, le Transporteur mentionne que la méthodologie utilisée pour déterminer les CLT des postes stratégiques en planification, prenant en compte des facteurs de surcharge et l'impédance des transformateurs, est conforme aux pratiques de planification des postes stratégiques et aux normes internationales applicables aux transformateurs de haute puissance. Il soutient que les méthodologies de calcul des CLT des postes stratégiques ont été décrites de façon complète et probante au dossier. Il précise que sa méthodologie permet de modérer l'exposition de ses transformateurs les plus stratégiques à des surcharges élevées qui ne sont permises que pour des durées limitées.

[95] Il indique que les périodes de pointe de charge ne sont pas des situations d'urgence et sont susceptibles de survenir plusieurs fois durant un hiver. Il ajoute que la même méthodologie a été appliquée dans plusieurs dossiers<sup>69</sup> impliquant des transformateurs de postes stratégiques.

[96] Le Transporteur conclut qu'il a adéquatement évalué le dépassement de capacité au poste de Duvernay justifiant l'objectif de pallier ce dépassement de capacité dans le cadre du Projet.

---

<sup>67</sup> Pièce [B-0048](#), p. 10, R1.3.3.

<sup>68</sup> Pièce [B-0055](#), p. 9 et ss.

<sup>69</sup> Dossiers [R-3872-2013](#), [R-3893-2014](#) et [R-3913-2014](#).

## 11.2 PRÉVISION DE LA DEMANDE

[97] Interrogé sur les éléments expliquant la croissance de la demande au poste Duvernay, le Transporteur mentionne que plus d'une centaine de nouvelles charges de tous les secteurs seront alimentées. Il ajoute que plusieurs grands chantiers sont en cours dans la zone desservie par le poste, notamment le REM, le projet Royal Mount et quelques projets de centres de données. Il indique également que l'alimentation de charges industrielles à haute tension, de l'ordre de 50 MVA, est prévue pour l'hiver 2023-2024<sup>70</sup>. Il précise également les raisons de cette croissance malgré le fait que certains projets de clients industriels et certains transferts ne se soient pas réalisés par rapport à la prévision initiale de 2018<sup>71</sup>.

[98] L'AHQ-ARQ est d'avis qu'il y a une non-coïncidence de la demande de pointe aux postes satellites et que la prévision de la demande au poste Duvernay 735-315 kV utilisée par le Transporteur est, de ce fait, surestimée. La même remarque s'applique également au poste Bout-de-l'Île. L'intervenant est d'avis que la description de la méthode de calcul du Transporteur de la prévision des postes stratégiques et des postes sources utilisée est incomplète et que celle-ci pourrait être différente de celle fournie par le Distributeur.

[99] L'intervenant mentionne comprendre que la prévision de la demande fournie par le Distributeur et utilisée par le Transporteur présume que toutes les nouvelles charges, les grands chantiers mentionnés, de même que toutes les charges industrielles à haute tension se concrétiseront tel que prévu, sans exception. Il est d'avis qu'une telle hypothèse est hautement optimiste d'autant plus que, selon lui, très peu d'informations sont fournies afin de permettre d'apprécier la validité de la prévision; en particulier, aucun détail n'est fourni pour expliquer les transferts, contrairement à ce qui a déjà été fait dans le passé.

[100] L'AHQ-ARQ est donc d'avis qu'en raison, d'une part, du grand nombre de conditions incertaines qui doivent se réaliser pour que la prévision du Distributeur se concrétise, et du manque d'informations fournies par le Transporteur sur ces conditions d'autre part, les informations fournies par le Transporteur ne sont pas suffisantes pour justifier l'autorisation du Projet<sup>72</sup>.

[101] L'intervenant en arrive à cette conclusion d'autant plus que, selon lui, les informations fournies par le Distributeur au Transporteur ne correspondent pas aux

---

<sup>70</sup> Pièce [B-0034](#), p. 14, R1.9.

<sup>71</sup> Pièce [B-0048](#), p. 5, R1.1.1.

<sup>72</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0012](#), p. 14.

exigences de l'article 37.1 (i) des *Tarifs et des Conditions des services de transport d'Hydro-Québec* sur les prévisions de la charge des postes et donc sont incomplètes<sup>73</sup>.

[102] La FCEI soutient quant à elle que, bien que le Distributeur ait ventilé sa prévision de demande, l'information offerte demeure limitée pour permettre à la Régie de porter un jugement éclairé sur la croissance des besoins, notamment en ce qui a trait aux charges ponctuelles qui représentent près de 300 MW sur les années 2021-2022 à 2024.

[103] L'intervenante indique que le fait de simplement décrire les éléments constitutifs de la prévision des nouvelles charges n'équivaut à les justifier et que la Régie doit également pouvoir porter un jugement sur le réalisme et la probabilité de réalisation de ces charges. Or, selon elle, l'énumération de quelques projets ne permet pas de porter un tel jugement.

[104] La FCEI mentionne qu'il aurait été nécessaire de savoir, par exemple, quel est le pourcentage historique de réalisation des prévisions de charges ponctuelles et si la prévision au présent dossier tient compte de cet historique. De même, il faudrait avoir les explications nécessaires afin de comprendre comment la qualification des charges s'opère et quelle est l'interaction entre les charges ponctuelles et la croissance naturelle.

[105] La FCEI partage les inquiétudes exprimées par l'AHQ-ARQ eu égard à la coïncidence des pointes utilisées pour réaliser cette prévision et au manque de clarté quant à la méthodologie utilisée par le Transporteur pour combiner ces informations.

[106] La FCEI note également la croissance importante de la demande des postes Saraguay et St-Jean par rapport à la charge desservie par ces postes, de même qu'une capacité excédentaire qui semble disponible au poste Fleury<sup>74</sup>.

[107] La FCEI est d'avis que la Régie devrait exiger du Transporteur qu'il justifie davantage le choix méthodologique retenu pour établir la capacité de transformation à la pointe d'hiver du poste Duvernay dans le présent dossier, incluant notamment une démonstration du bien-fondé d'établir cette capacité sur la base d'une température de 0 °C<sup>75</sup>.

---

<sup>73</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0016](#), p. 3.

<sup>74</sup> Pièce [C-FCEI-0012](#), p. 6 et 7.

<sup>75</sup> Pièce [C-FCEI-0012](#), p. 7.

[108] Le Transporteur reconnaît que de façon théorique, la valeur de la demande prévue à la pointe coïncidente du Québec pour un poste stratégique ne devrait pas dépasser la somme des prévisions des postes satellites et des clients raccordés au réseau de transport que ce dernier alimente<sup>76</sup>. Il explique cependant les stratégies et les méthodologies mises en place<sup>77</sup>.

[109] Concernant la capacité excédentaire du poste Fleury, le Transporteur réplique que le nouveau poste Fleury a été construit pour répondre à des dépassement de capacité limités à l'intérieur de sa zone de desserte<sup>78</sup>.

[110] Également, le Transporteur soutient que la méthodologie utilisée pour établir la capacité de transformation du poste de Duvernay est juste et valide. Il ajoute que les écarts soulevés par la FCEI ne peuvent se comparer puisqu'ils concernent des capacités de postes stratégiques et de postes satellites qui sont calculées à l'aide de méthodologies différentes. A cet effet, le Transporteur réitère que les capacités de transformation déposées dans le cadre des demandes tarifaires pour les postes stratégiques sont basées sur des facteurs qui sont permis en condition d'urgence pour un temps limité seulement et qu'ils sont inadéquats pour la planification<sup>79</sup>.

### 11.3 MAINTIEN ET AMELIORATIONS DE LA QUALITE DE SERVICE

[111] L'AHQ-ARQ soutient qu'il n'a pas vu de justification probante du besoin additionnel d'améliorer la fiabilité d'alimentation du réseau de transport à 315 kV de l'Est de l'île de Montréal.

[112] L'intervenant est d'avis que le Transporteur n'a pas démontré, notamment par des critères précis et des résultats d'indicateurs de performance, qu'un tel besoin d'amélioration existe à compter de l'hiver 2025-2026. Selon lui, le Transporteur a simplement souligné que le Plan d'évolution prévoyait qu'un réaménagement du réseau à 315 kV de l'Est de Montréal serait requis et que le troisième transformateur n'aurait pas été ajouté au poste du Bout-de-l'Île si l'objectif était seulement l'amélioration de la fiabilité d'alimentation.

---

<sup>76</sup> Pièce [B-0048](#), p. 8, R1.3.1.

<sup>77</sup> Pièces [B-0048](#), p. 8, R1.3.2, [B-0048](#), p.7, R1.2, et [B-0052](#), p. 12.

<sup>78</sup> Pièce [B-0055](#), p. 13.

<sup>79</sup> Pièce [B-0052](#), p. 17.

[113] L'intervenant est d'avis que la démonstration du besoin d'améliorer la fiabilité d'alimentation du réseau de transport à 315 kV de l'Est de l'île de Montréal n'a pas été faite par le Transporteur. En conséquence, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie, si elle devait approuver le Projet pour des besoins de croissance de la demande, de ne pas approuver la composante qui ne contribue qu'à l'amélioration de la fiabilité d'alimentation, soit la construction du nouveau Poste d'Anjou, son intégration au réseau et la construction du nouveau poste de liaison aéro-souterraine<sup>80</sup>.

[114] Le Transporteur soutient que le nouveau poste augmente la fiabilité d'alimentation, notamment en ce qu'il offre une plus grande redondance grâce à la capacité de choisir entre plusieurs configurations pour alimenter la charge en situation de réseau dégradé<sup>81</sup>.

[115] Pour le Transporteur, l'ajout du Poste d'Anjou combiné à l'ajout d'un troisième transformateur au poste du Bout-de-l'Île et d'une ligne d'alimentation dans le cadre du Projet représente la solution la plus optimale des points de vue technique et économique afin de répondre aux objectifs recherchés.

[116] Le Transporteur souligne que, sans le nouveau poste de sectionnement, le Projet requerrait des travaux supplémentaires pour permettre le transfert de charge entre le poste de Duvernay et du Bout-de-l'Île. En outre, ce scénario permet de retirer du transit de Duvernay un maximum de 700 MVA comparativement à 1 200 MVA dans le cadre du Projet, laissant entrevoir un prochain dépassement de capacité à plus long terme.

## 12. OPINION DE LA RÉGIE SUR LE PROJET

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

[118] Elle constate que la solution retenue par le Transporteur permet autant de répondre à la croissance de la demande d'électricité que d'améliorer la fiabilité de l'alimentation des clients dans l'Est de l'île de Montréal.

---

<sup>80</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0016](#), p. 8 et 9. Dans sa recommandation, l'intervenant estime le coût à 129,5 M\$. Toutefois, la preuve amendée du Transporteur, à la pièce [B-0039](#), p. 23, prévoit un coût de 127,1 M\$.

<sup>81</sup> Pièce [B-0039](#), p. 16.

[119] La Régie est également satisfaite des précisions apportées par le Transporteur au sujet des calculs des CLT des postes de Duvernay et de Bout-de-l'Île. Entre autres, la Régie note que l'usage du facteur de surcharge de 1,34 pour le calcul des CLT des postes de Duvernay et de Bout-de-l'Île est une pratique de planification qui permet non seulement un dimensionnement sécuritaire des postes stratégiques mais aussi une maximisation de la continuité de service en cas de perte prolongée d'un transformateur d'un poste stratégique.

[120] Elle comprend des propos du Transporteur que l'usage d'un facteur de surcharge de 1,4 pour le calcul des CLT est inadéquat pour la planification des CLT des postes stratégiques et n'est permis qu'en situation d'urgence pour un temps limité.

[121] En ce qui a trait à la prévision de la demande, la Régie est d'avis que la prévision fournie par le Distributeur, celle-ci étant centrée et établie à conditions climatiques normales, tient compte de l'incertitude liée à la réalisation des projets industriels, des transferts de charges entre les postes et autres charges ponctuelles et de certains écarts de prévision de nature économique et climatique qui peuvent survenir.

[122] La Régie retient que le Transporteur détermine la capacité des postes sources et stratégiques de manière à mitiger les incertitudes liées à la prévision de charge centrée reçue du Distributeur et qu'il agrège les prévisions de charge des postes satellites et les prévisions de charge des clients du Distributeur qui sont raccordés sur le réseau de transport.

[123] La Régie est satisfaite des précisions apportées par le Transporteur au sujet de la prévision de la demande et de la croissance de la charge. Elle juge également satisfaisantes les précisions apportées par le Transporteur au sujet des calculs des CLT des postes de Duvernay et de Bout-de-l'Île.

[124] La Régie retient que l'ajout d'un troisième transformateur au poste du Bout-de-l'Île permet de pallier le dépassement de capacité du poste de Duvernay, tout en améliorant la fiabilité d'alimentation de l'Est de l'île de Montréal.

[125] La Régie juge que les précisions apportées par le Transporteur en réponse aux différentes DDR permettent de mieux comprendre le rôle du poste du sectionnement relativement au maintien et à l'amélioration de la qualité de service.

[126] La Régie observe que le nombre de postes raccordés sur le réseau à 315 kV requiert de réaménager le réseau de transport pour mieux répartir la charge afin de garantir la

fiabilité d'alimentation de la clientèle. Elle note que puisqu'il n'existe aucune attache à 315 kV entre les postes de Duvernay et du Bout-de-l'Île, le réseau n'a plus la flexibilité d'exploitation souhaitée pour un bassin de charge de cette importance. Ainsi, la configuration actuelle de la ligne 3017-3050 qui alimente de façon radiale plusieurs postes sources et satellites offre moins de flexibilité qu'un réseau bouclé ayant plusieurs sources disponibles.

[127] Par conséquent, la Régie constate que la présence d'un poste de sectionnement et d'une ligne additionnelle à 315 kV offrent diverses configurations réseau et donc plusieurs options d'exploitation, améliorant ainsi la flexibilité et la fiabilité d'alimentation.

[128] La Régie retient également que le transfert d'un bloc de charge ou le bouclage à 315 kV entre postes stratégiques permet de conserver la stabilité du réseau de transport lors d'évènements impliquant les postes stratégiques de Duvernay, du Bout-de-l'Île ou de Boucherville, ce qui est actuellement impossible entre les postes Duvernay et Bout-de-l'Île, vu l'absence de lien électrique entre les deux postes<sup>82</sup>.

[129] Par conséquent, la Régie comprend que le Projet permet de répondre aux besoins de croissance de la charge locale en réglant le problème de dépassement de la capacité de transformation prévu au poste de Duvernay à la pointe hivernale 2025-2026, et qu'il permet en plus d'avoir des répercussions positives sur la fiabilité du réseau de transport et la continuité de service aux clients.

[130] En ce qui a trait à la partition du Projet selon les six scénarios évoqués à la DDR n° 3, la Régie est d'avis que le Transporteur a fait la démonstration qu'aucun de ces scénarios n'était en mesure de satisfaire l'ensemble des objectifs recherchés dans le cadre du Projet.

**[131] Pour ces motifs, la Régie autorise la réalisation du Projet. Le Transporteur ne pourra cependant y apporter, sans son autorisation préalable, aucune modification qui aurait pour effet d'en modifier de façon appréciable la nature ou les coûts.**

[132] Aux fins d'alléger le traitement réglementaire, la Régie suggère au Transporteur de faire preuve de plus de transparence et de fournir dès le dépôt de la preuve l'ensemble des

---

<sup>82</sup> Pièce [B-0043](#), p. 8, R1.2.1.

données nécessaires à l'examen d'un projet tel que soumis et qui permettront d'apprécier l'adéquation entre les objectifs soumis et les moyens proposés pour y répondre.

[133] En regard des coûts du Projet, elle constate que ceux-ci sont estimés à partir des prévisions des Taux d'inflation spécifiques datant de janvier 2021, soit près d'un an avant le dépôt de la demande d'autorisation du Projet à la Régie.

[134] Elle comprend que le Transporteur a inclus un montant additionnel dans le coût total du Projet, en provision des conditions du marché et afin de couvrir l'impact d'une variation additionnelle des taux d'inflation de 2021 utilisés. La Régie est d'avis que cette solution est acceptable.

**[135] En ce qui a trait au suivi des coûts du Projet, la Régie ordonne au Transporteur de déposer publiquement le suivi des coûts présentés au tableau 5 de la pièce B-0039<sup>83</sup>, lors du dépôt de son rapport annuel.**

**[136] Tenant compte de la section 7 de la présente décision, la Régie ordonne au Transporteur de présenter le suivi des coûts réels détaillés du Projet, sous pli confidentiel, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de sa mise en service finale, selon le même format et le même niveau de détail que ceux du tableau 1 de la pièce B-0007<sup>84</sup>.**

[137] La Régie constate, à cet égard, que la version caviardée de ce tableau publie les sous-totaux et totaux des colonnes « Total Lignes », « Total Postes », « Total Transport (Lignes et Postes) », « Total Télécommunication » et « Total Lignes, Postes et Télécommunications ».

**[138] Également, la Régie ordonne au Transporteur que le suivi de ces montants totaux et sous-totaux soit fourni publiquement dans le cadre de son rapport annuel, selon le format du tableau 1 de la pièce B-0009<sup>85</sup>.**

**[139] Pour chacun de ces suivis, la Régie demande au Transporteur de présenter un suivi de l'échéancier du Projet et, le cas échéant, de fournir l'explication des écarts**

---

<sup>83</sup> Pièce [B-0039](#), p. 20, tableau 5.

<sup>84</sup> Une version caviardée du tableau 1 est présentée à la pièce [B-0009](#), p. 5, tableau 1.

<sup>85</sup> Pièce [B-0009](#), p. 5, tableau 1.

**majeurs entre les coûts projetés et réels ainsi que des écarts d'échéance, notamment en ce qui a trait aux dates de mises en service.**

[140] 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.

[141] **La Régie réitère l'ordonnance, à cet égard, quant aux exigences formulées aux paragraphes 508 à 511 de sa décision D-2014-035<sup>86</sup> ainsi qu'aux paragraphes 364 à 366 de sa décision D-2017-021<sup>87</sup>.**

### 13. CONFIDENTIALITÉ

[142] Le Transporteur demande à la Régie, en vertu de l'article 30 de la Loi, de rendre des ordonnances pour assurer le traitement confidentiel de certains renseignements afin d'en interdire la divulgation, la publication et la diffusion. Tel que précisé plus amplement au tableau 6 ci-après, la confidentialité recherchée vise des renseignements relatifs :

- aux schémas de liaison et unifilaires, sans restriction quant à la durée;
- aux coûts annuels et détaillés du Projet, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de mise en service finale du Projet;
- au *Plan d'évolution du réseau de l'île de Montréal*, sans restriction quant à la durée.

[143] Au soutien de sa demande, il dépose les déclarations sous serment de monsieur Patrick Bujold, chef, Planification des réseaux régionaux, direction principale Planification, expertise et soutien opérationnel, pour Hydro-Québec, groupe TransÉnergie et équipement<sup>88</sup>, monsieur Mario Albert, directeur principal, Approvisionnement stratégique<sup>89</sup> et monsieur Charles-Éric Langlois, chef par intérim, Planification des réseaux régionaux,

---

<sup>86</sup> Dossier R-3823-2012, décision [D-2014-035](#), p. 109 et 110.

<sup>87</sup> Dossier R-3981-2016, décision [D-2017-021](#), p. 91.

<sup>88</sup> Pièce [B-0002](#), au soutien de la demande visant les schémas de liaison et unifilaires relatifs au Projet.

<sup>89</sup> Pièce [B-0002](#), au soutien de la demande visant les coûts détaillés et les coûts annuels du Projet.

direction principale Planification, expertise et soutien opérationnel pour Hydro-Québec, groupe TransÉnergie et équipement<sup>90</sup>.

### *Opinion de la Régie*

[144] L'article 30 de la Loi prévoit que la Régie peut interdire ou restreindre la divulgation, la publication ou la diffusion de renseignements ou de documents qu'elle indique, si le respect de leur caractère confidentiel ou l'intérêt public le requiert<sup>91</sup>.

[145] Cet article constitue une exception à la règle générale du caractère public des débats devant la Régie. Selon cette règle, il incombe à celui qui demande une ordonnance de traitement confidentiel de faire la preuve que les renseignements visés par sa demande ont un caractère confidentiel qui doit être respecté.

[146] La Régie dresse ci-dessous la liste des informations visées par les demandes d'ordonnances de traitement confidentiel du Transporteur et réfère aux déclarations sous serment visées et à la durée demandée pour le traitement confidentiel.

---

<sup>90</sup> Pièce [B-0020](#), au soutien de la demande visant les coûts détaillés et les coûts annuels du Projet.

<sup>91</sup> [RLRQ, c. R-6.01](#).

**TABLEAU 6**  
**LISTE DES PIÈCES ET INFORMATIONS FAISANT L'OBJET**  
**DE DEMANDES DE TRAITEMENT CONFIDENTIEL**

Informations visées par la demande	Pièces confidentielles	Pièces caviardées	Déclaration sous serment	Durée autorisée du traitement confidentiel
Informations relatives aux schémas de liaison et unifilaires	B-0005	s/o	<a href="#">B-0002</a>	Sans restriction de durée.
Informations relatives aux coûts détaillés du Projet	B-0007	<a href="#">B-0009</a>	<a href="#">B-0002</a>	Jusqu'à l'expiration du délai d'un an de la mise en service finale du Projet.
Informations relatives aux coûts annuels du Projet	B-0008, Révisée par la pièce B-0041	s/o	<a href="#">B-0002</a>	Jusqu'à l'expiration du délai d'un an de la mise en service finale du Projet.
	A-0011, aux pages 2 et 3 (réf. (vii) et (viii)) et question 1.4)	<a href="#">A-0010</a>		
	B-0042, Informations aux pages 4, 5 et 10	<a href="#">B-0043</a>		
Informations relatives au <i>Plan d'évolution du réseau de l'île de Montréal</i>	B-0017	<a href="#">B-0018</a> , Révisée par la pièce <a href="#">B-0049</a> , section 2.3.1, à la suite de la décision <a href="#">D-2022-023</a> <sup>92</sup>	<a href="#">B-0020</a>	Sans restriction de durée.

[147] Après examen des motifs énoncés aux déclarations sous serment du tableau 6, la Régie juge que les motifs invoqués par le Transporteur justifient l'émission des ordonnances demandées à l'égard des informations identifiées à ce même tableau.

<sup>92</sup> Dossier [R-4146-2021](#).

[148] **En conséquence, la Régie accorde les demandes d'ordonnance de traitement confidentiel du Transporteur relatives à ces renseignements, pour les périodes précisées au tableau 6.**

[149] **La Régie interdit la divulgation, la publication et la diffusion des pièces B-0005, B-0007, B-0008, B-0017, B-0041, B-0042 et A-0011 et des renseignements confidentiels qu'elles contiennent, caviardés aux pièces B-0009, B-0018, B-0043, B-0049 et A-0010, pour toute la durée des périodes s'y rapportant, tel que précisé au tableau 6.**

[150] **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<sup>93</sup> soit versée au dossier public, dans le délai prévu à la présente décision.**

#### **14. DEMANDES DE PAIEMENT DE FRAIS**

[151] Selon le deuxième alinéa de l'article 36 de la Loi, la Régie « [...] *peut ordonner au transporteur d'électricité [...] de verser, tout ou partie des frais, y compris des frais d'experts, aux personnes dont elle juge la participation utile à ses délibérations* ».

[152] Le *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*<sup>94</sup> ainsi que le *Guide de paiement des frais 2020*<sup>95</sup> (le Guide) encadrent les demandes de paiement de frais que la Régie peut payer ou ordonner de payer, sans limiter son pouvoir discrétionnaire de juger de l'utilité de la participation des intervenants à ses délibérations et du caractère nécessaire et raisonnable des frais encourus.

[153] La Régie évalue le caractère nécessaire et raisonnable des frais réclamés, ainsi que l'utilité des interventions, en tenant compte des critères prévus aux articles 15 et 16 du Guide. Le remboursement des taxes est effectué en fonction du statut fiscal de l'intervenant.

---

<sup>93</sup> Pièces [B-0009](#), [B-0043](#) et [A-0010](#).

<sup>94</sup> [RLRQ, c. R-6.01, r. 4.1.](#)

<sup>95</sup> [Guide de paiement des frais 2020.](#)

[154] La Régie a pris connaissance des demandes de remboursement de frais de l'AHQ-ARQ et de la FCEI ainsi que des commentaires du Transporteur.

[155] Les frais réclamés par l'AHQ-ARQ et la FCEI pour leur participation à l'examen du dossier s'élèvent à 41 035,20 \$, incluant les taxes<sup>96</sup>. La Régie constate que la totalité des frais réclamés est admissible en fonction des critères du Guide et que le Transporteur n'a pas émis de commentaire concernant ceux-ci.

[156] Par ailleurs, la Régie considère, de manière générale, que les interventions de l'AHQ-ARQ et de la FCEI ont été utiles à ses délibérations.

**[157] En conséquence, la Régie octroie à l'AHQ-ARQ et à la FCEI, la totalité des sommes réclamées et jugées admissibles, soit 25 029,00 \$ et 16 006,20 \$ respectivement.**

**Considérant ce qui précède,**

### **La Régie de l'énergie :**

**AUTORISE** le Transporteur à réaliser le projet relatif au renforcement du réseau à 315 kV de l'Est de l'île de Montréal, ce dernier ne pouvant apporter, sans autorisation préalable de la Régie, quelque modification que ce soit au Projet qui aurait pour effet d'en modifier de façon appréciable la nature et les coûts;

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

**ACCORDE** les demandes d'ordonnances de traitement confidentiel du Transporteur pour les périodes précisées au tableau 6 de la présente décision;

**INTERDIT** la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements indiqués au tableau 6 de la présente décision, qui sont visés par les demandes de traitement confidentiel, pour les durées indiquées à ce même tableau;

---

<sup>96</sup> Pièces [C-AHQ-ARQ-0018](#) et [C-FCEI-0017](#).

**ORDONNE** 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 à la section 7 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 à la section 7 de la présente décision;

**OCTROIE** à l'AHQ-ARQ un montant de frais de 25 029,00 \$ et un montant de frais de 16 006,20 \$ à la FCEI pour leur participation au dossier;

**ORDONNE** au Transporteur de payer à l'AHQ-ARQ et à la FCEI, dans un délai de 30 jours, les montants octroyés par la présente décision;

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

Lise Duquette

Régisseur