

Réplique du Transporteur

Table des matières

INTRODUCTION	5
Réplique à AHQ-ARQ	7
Réplique à FCEI	11
CONCLUSION	13

INTRODUCTION

1 Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») a reçu les
2 argumentations des intervenants :

- 3 • L'Association des hôteliers du Québec (« AHQ ») et l'Association des restaurateurs du
4 Québec (« ARQ ») ;
- 5 • Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (« FCEI »).

6 Le Transporteur offre à la Régie de l'énergie (la « Régie ») sa réplique aux argumentations
7 des intervenants.

8 **Aspects généraux**

9 Le Transporteur réitère que sa preuve documentaire produite est complète, probante et
10 contient toutes les informations réglementaires requises selon la *Loi sur la Régie de l'énergie*
11 (la « Loi » ou « LRÉ »).

12 Le Transporteur constate que les intervenants ne se sont pas manifestés quant aux
13 paragraphes 52, 53, 54 et 55 de la décision D-2022-011 et ce, malgré l'invitation inscrite au
14 paragraphe 48 de cette décision.

15 Avec le plus grand des égards, le Transporteur ne partage pas les propos qui se retrouvent
16 aux paragraphes précités. Toutefois, la présente formation pourra apprécier que le
17 Transporteur ait fourni sa pleine collaboration et produit toute l'information demandée par la
18 Régie et les intervenants et ce, malgré ses représentations quant à la recevabilité de sujets à
19 aborder dans le cadre de cette audience selon le cadre réglementaire. Cela démontre bien
20 qu'au-delà des débats juridiques, le Transporteur demeure résolu à présenter des projets,
21 comme en l'instance, qui sont nécessaires à la desserte de la clientèle québécoise afin de
22 rencontrer le niveau de fiabilité attendu de cette dernière.

23 Le Transporteur s'est exprimé largement dans sa lettre du 7 janvier 2021 (B-0013, page 2 à
24 8) et il n'est pas de son intention d'initier un échange épistolaire avec le tribunal qui ne sied
25 pas à sa fonction décisionnelle. Il prie toutefois la présente formation de considérer ce qui
26 suit.

27 Hydro-Québec est une personne morale créée par la *Loi sur Hydro-Québec* dont les objets
28 sont notamment de fournir de l'énergie, d'œuvrer dans le domaine de la recherche et de la
29 promotion relatives à l'énergie, de la transformation et de l'économie de l'énergie, de même
30 que dans tout domaine connexe ou relié à l'énergie. Hydro-Québec embrasse donc tout le
31 spectre des actions nécessaires à l'alimentation en électricité de la clientèle québécoise.

32 Selon la *Loi sur la Régie de l'énergie*, la réglementation du Transporteur est nécessairement
33 limitée. Cette réglementation exercée par la Régie s'incarne d'abord et avant tout par la

1 définition suivante (art. 2 LRÉ) : « transporteur d'électricité » : Hydro-Québec dans ses
2 activités de transport d'électricité. » (nos soulignés).

3 La réglementation de la Régie à l'égard du Transporteur repose donc sur une fiction juridique
4 qui extrait d'Hydro-Québec, les « activités de transport d'électricité ».

5 La mission du Transporteur est notamment, par le biais du « réseau de transport d'électricité »
6 définit à la LRÉ, de fournir un service de transport pour alimenter la charge locale
7 d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité conformément aux termes et
8 conditions applicables prévus aux *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-*
9 *Québec* (« Tarifs et conditions »).

10 L'article 36.1 des Tarifs et conditions prévoit :

11 *36.2 Responsabilités du Transporteur : Le Transporteur planifie, construit, exploite et entretient*
12 *son réseau de transport et il contrôle les mouvements d'énergie dans sa zone de réglage,*
13 *conformément aux pratiques usuelles des services publics, afin de fournir un service de transport*
14 *pour la livraison de puissance et d'énergie à partir des ressources du Distributeur, de manière à*
15 *alimenter les charges des clients de charge locale à partir du réseau du Transporteur. Le*
16 *Distributeur doit désigner les ressources qui sont disponibles, sous le contrôle du Transporteur,*
17 *pour alimenter sa charge locale. Le Transporteur doit inclure la charge locale du Distributeur aux*
18 *fins de la planification de son réseau de transport et doit, conformément aux pratiques usuelles*
19 *des services publics, s'efforcer de construire, et mettre en service, une capacité de transfert*
20 *suffisante pour livrer les ressources du Distributeur de manière à desservir d'une façon fiable les*
21 *clients de charge locale.*

22 La prévision de la demande de la clientèle québécoise n'est pas de la responsabilité du
23 Transporteur mais relève plutôt d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité
24 et ce, tel que la preuve l'a démontré en cette instance.

25 À l'évidence, l'élaboration de la prévision de la demande n'est pas incluse à la définition des
26 « activités de transport d'électricité » qui fonde la juridiction de la Régie à l'égard du
27 Transporteur.

28 Avec le plus grand des égards, la frontière juridictionnelle de la Régie concernant le
29 Transporteur consiste dans « les activités de transport d'électricité ». Les aspects qui
30 concernent la prévision de la demande, tel qu'énoncés à la décision D-2022-011, excèdent
31 cette frontière juridictionnelle notamment en ce qu'ils ne sauraient être objets de décision
32 selon le cadre réglementaire applicable à la demande d'autorisation du Transporteur en
33 l'instance qui concerne les « activités de transport d'électricité ».

1 Au soutien de sa réplique, le Transporteur réitère le contenu de son argumentation déposée
2 le 31 mai 2022 et réplique plus spécifiquement à certains aspects de l'argumentation des
3 intervenants.

Réplique à AHQ-ARQ

4 Le Transporteur offre sa réplique aux divers arguments de l'intervenant lors de son
5 argumentation¹, tel que ci-après.

6 • Page 3, l'intervenant maintient sa position suivante :

7 *1. L'AHQ-ARQ constate que les informations fournies pas le Distributeur au*
8 *Transporteur en vertu de l'article 37.1 (i) des Tarifs et Conditions des services de*
9 *Transport d'Hydro-Québec sur les prévisions de la charge des postes faisant partie du*
10 *périmètre du présent dossier sont incomplètes. »*

11 L'intervenant allègue que le Transporteur n'a fourni aucune des informations quantitatives
12 relatives aux charges interruptibles. En réplique, le Transporteur mentionne qu'il a
13 entièrement donné suite à la décision D-2022-027 et a déjà répondu² que les charges
14 interruptibles pour lesquelles il obtient des prévisions du Distributeur en vertu de l'article 37.1
15 (ii) des *Tarifs et conditions* proviennent des contrats de puissance interruptible conclus entre
16 des grands clients et le Producteur ainsi que des options d'électricité interruptible du
17 Distributeur. Il a aussi précisé que la zone visée par le Projet ne comporte aucun client ayant
18 de telles charges interruptibles. La valeur quantitative de ces charges interruptibles est donc
19 nulle.

20 De plus, la Régie dans sa décision D-2022-011 a mentionné :

21 *[65] [...] le sujet portant sur les charges interruptibles et les profils de charge déborde du présent*
22 *dossier. [...].*

23 *[66] [...] la Régie a toutefois demandé au Transporteur de fournir, dans le cadre de ses prochains*
24 *dossiers tarifaires, l'état d'avancement de ses travaux avec le Distributeur sur l'impact de différents*
25 *moyens de gestion de la demande en puissance sur les besoins des réseaux. Advenant qu'une*
26 *décision rendue préalablement à cet examen tarifaire reconnaisse que ces ressources interruptibles*
27 *permettent d'éviter des coûts liés à la construction d'actifs de transport, la Régie est disposée, à*
28 *des fins de cohérence réglementaire, à reconsidérer la présente décision et à examiner les charges*
29 *interruptibles et les profils de charge. »*

1 [AHQ-ARQ-0016](#), Argumentation d'AHQ-ARQ.

2 [B-0033](#), HQT-2, Document 2, page 3.

1 Le Transporteur souligne que les travaux conjoints avec le Distributeur sont toujours en cours
2 et qu'aucune décision de la Régie n'a été rendue à cet égard. Les propos de l'intervenant
3 débordent du présent dossier. Le Transporteur prie la Régie de ne pas les retenir.

- 4 • Pages 3 à 5, l'intervenant maintient ses positions suivantes :

5 2. L'AHQ-ARQ est d'avis, considérant la non-coïncidence de la demande de pointe des postes
6 satellites, que la prévision de la demande au poste Duvernay 735-315 kV utilisée par le
7 Transporteur est surestimée. La même remarque s'applique aussi au poste Bout-de-l'île. »

8 3. L'AHQ-ARQ est d'avis que la description de la méthode de calcul du Transporteur de la
9 prévision des postes stratégiques et des postes sources qu'il a utilisée est incomplète et que
10 celle-ci pourrait « notamment » être différente de celle fournie par le Distributeur. »

11 4. Par conséquent, étant donné le grand nombre de conditions incertaines qui doivent se
12 réaliser pour que la prévision du Distributeur se concrétise et le manque d'informations fournies
13 par le Transporteur sur ces conditions, l'AHQ-ARQ est d'avis que la prévision de demande
14 utilisée est hautement optimiste et non valide pour justifier le Projet. »

15 De plus, en page 4 de son argumentation, l'intervenant mentionne :

16 « Le Transporteur [...] ajoute une provision pour couvrir certains risques économiques et
17 climatiques, sans toutefois démontrer le niveau de fiabilité qu'il impose ainsi. L'AHQ-ARQ est
18 fortement d'avis qu'il n'est pas du ressort du Transporteur de se substituer au Distributeur et de
19 déterminer quels sont les besoins de ce dernier en termes de charges à alimenter couvrant
20 possiblement certains risques selon des critères de fiabilité que le Distributeur aura déterminés
21 et surtout fait approuver par la Régie comme il le fait par ailleurs en réseau intégré. »

22 [...]

23 « Tel que mentionné ci-dessus, le Transporteur interprète lui-même les besoins et risques du
24 Distributeur mais il ne fournit pas de description détaillée de la méthode de calcul qu'il utilise
25 pour le faire »

26 En réplique, le Transporteur mentionne qu'il s'agit du risque³ que la capacité de ses postes
27 stratégiques soit dépassée en raison d'une charge réelle des postes satellites en aval qui
28 peut être plus élevée que la prévision fournie par le Distributeur (puisque centrée), risque qui
29 est mitigé par la méthode de dimensionnement des postes décrite au dossier.

30 De plus, le Transporteur souligne qu'il ne reçoit pas de prévision de charge des postes
31 sources et stratégiques du Distributeur. Il soutient que l'intervenant affirme erronément que
32 le Transporteur ajoute une provision ou interprète lui-même les besoins et risques du

³ [B-0048](#), HQT-3, Document 1.3, réponse à la question 1.3.1.

1 Distributeur. Il réitère que la prévision des postes sources ou stratégiques découle notamment
2 de l'agrégation de la prévision des postes satellites et des charges des clients raccordés en
3 moyenne et en haute tensions, fournie par le Distributeur. Cette méthodologie a aussi été
4 utilisée dans le cadre de la demande d'autorisation de projets antérieurs⁴, impliquant des
5 postes sources ou stratégiques, autorisés par la Régie.

- 6 • Pages 5, l'intervenant mentionne :

7 « Puisque la prévision par poste s'appuie sur la pointe normalisée du dernier hiver comme le
8 conçoit tout à fait l'AHQ-ARQ, celle-ci s'étonne toutefois de la réponse suivante du Transporteur
9 à sa DDR no. 1 qui vient en totale contradiction avec ce principe. »:

10 En réplique, le Transporteur ajoute que la prévision par postes qui s'appuie sur la pointe
11 normalisée du dernier hiver mentionnée à la réponse à la question 2.5 de la DDR numéro 1
12 de la FCEI⁵ fait référence à la prévision des postes satellites fournies par le Distributeur. Par
13 conséquent, il n'y a pas de contradiction avec l'affirmation⁶ du Transporteur qui concerne des
14 postes stratégiques pour lesquels il ne reçoit pas de prévision du Distributeur.

- 15 • Pages 5 et 6, l'intervenant maintient sa position suivante :

16 « 5. L'AHQ-ARQ est d'avis que le Transporteur n'a pas fourni une explication complète
17 et probante sur la baisse des CLT des postes Duvernay et Bout-de-l'île dans le présent
18 dossier. »

19 En réplique, le Transporteur mentionne que les méthodologies de calcul de capacité fermes
20 des postes stratégiques ont été décrites de façon complète et probante au dossier. Celles-ci
21 s'appuient sur des normes internationales et tiennent compte de l'importance hautement
22 stratégique des équipements et des conséquences que pourraient provoquer leur défaillance
23 à l'égard de sa clientèle. Le Transporteur soutient que sa méthodologie permet de modérer
24 l'exposition de ses transformateurs les plus stratégiques à des surcharges élevées, qui ne
25 sont permises que pour des durées limitées. Le Transporteur précise que contrairement à ce
26 que semble alléguer l'intervenant, les périodes de pointe de charge ne sont pas des situations
27 d'urgence et sont susceptibles de survenir plusieurs fois durant un hiver. Il ajoute que la même
28 méthodologie a été appliquée dans plusieurs dossiers⁷ impliquant des transformateurs de
29 postes stratégiques.

4 Dossiers R-3960-2016, [B-0004](#), HQT-1, Document 1, Tableau 2 et explications à la page 9, lignes 2 à 5 et R-3913-2014, HQT-1, Document 1, [B-0004](#), Tableau 4 et explications à la page 10, lignes 4 à 6.

5 [B-0035](#), HQT-3, Document 3 révisé, page 6, lignes 14-15.

6 [B-0028](#), HQT-3, Document 2, page 6, réponse à la question 1.3.

7 Notamment les dossiers [R-3872-2013](#), [R-3913-2014](#) et [R-3893-2014](#).

1 Par ailleurs, le Transporteur a expliqué notamment à la réponse à question 1.5 de la DDR
2 numéro 3 de la Régie que la prise en compte ou non des impédances différentes dans les
3 calculs pouvait occasionner une légère baisse de capacité ferme de transformation. Cela
4 explique l'écart mineur, soulevé par l'intervenant, entre les capacités déposées dans le
5 présent dossier et celles que l'intervenant a déduites⁸. De plus, les écarts entre les capacités
6 de transformation du présent dossier et celles déposées dans les dossiers tarifaires du
7 Transporteur ont été amplement expliqués dans la preuve.

8 Le Transporteur soutient qu'il a amplement répondu aux questionnements de l'intervenant
9 contrairement à ce qu'il allègue.

10 • Pages 6, l'intervenant maintient sa position suivante :

11 *6. L'AHQ-ARQ retient la possibilité pour le Transporteur de recourir à des « moyens de*
12 *gestion locaux » permettant présentement de pallier à un dépassement de charge au*
13 *poste Duvernay au besoin, comme le Transporteur mentionne l'avoir fait récemment. »*

14 En réplique, le Transporteur réitère son argumentation selon laquelle les moyens de gestion
15 locale réfèrent à la contribution de la production locale. Cette production locale est déjà
16 considérée dans le calcul des charges des postes sources et stratégiques et contribue à
17 réduire la charge des postes satellites, le cas échéant. Ainsi, le dépassement de capacité au
18 poste de Duvernay est prévu malgré l'utilisation des « moyens de gestion locaux ».

19 • Pages 6 à 8, l'intervenant maintient sa position suivante :

20 *7. L'AHQ-ARQ est d'avis que la démonstration du besoin d'améliorer la fiabilité*
21 *d'alimentation du réseau de transport à 315 kV de l'Est de l'île de Montréal n'a pas été*
22 *faite par le Transporteur.*

23 *8. L'AHQ-ARQ est d'avis que, quoique l'amélioration de la flexibilité d'exploitation soit*
24 *souhaitable comme effet collatéral, elle ne devrait pas être un objectif du Projet si la*
25 *croissance des besoins ne le justifie pas. »*

26 *9. L'AHQ-ARQ est d'avis que le Transporteur n'a pas démontré que la seule présence*
27 *du poste de sectionnement d'Anjou ne serait pas suffisante pour aiguiller vers le poste*
28 *Bout-de-l'île le dépassement de la capacité prévu au poste de Duvernay, du moins*
29 *jusqu'à l'hiver 2031-2032, ce qui réduirait le coût du Projet de façon considérable.*

30 En réplique, Le Transporteur réitère que le besoin d'améliorer la fiabilité d'alimentation du
31 réseau de transport découle clairement de la conversion à 315 kV de plusieurs postes de l'Est
32 de l'île de Montréal au cours des dernières années. L'augmentation du nombre de postes

⁸ [B-0027](#), HQT-3, Document 1, Annexes 1 à 3, figure de la page 9.

1 raccordés sur le réseau à 315 kV nécessite un réaménagement du réseau d'accueil, afin de
2 répartir convenablement la charge convertie et de garantir la fiabilité d'alimentation à 315 kV.
3 Cela permettra aussi une relève rapide entre réseaux, tout en évitant le bouclage entre postes
4 stratégiques en mode d'exploitation normal.

5 De plus, il rappelle que pour établir le niveau de flexibilité d'un réseau régional, il est requis
6 de procéder à l'analyse de sa topologie en fonction de son exploitation. Cette analyse ne se
7 mesure pas uniquement par des critères ou des paramètres. Le Transporteur, dans ses
8 activités d'exploitation du réseau, doit, et ce en tout temps, prévoir une topologie de réseau
9 fonctionnelle face à un événement. Ainsi, un réseau à 315 kV de l'Est de l'île de Montréal
10 ayant une seule source alimentant une ligne biterne radiale desservant plusieurs postes en
11 dérivation offre peu de flexibilité en opposition à un réseau bouclé ayant plusieurs sources
12 disponibles.

13 Concernant la seule présence du poste de sectionnement d'Anjou, le Transporteur a
14 démontré⁹ que celui-ci ne permet pas d'aiguiller vers le poste du Bout-de-l'île le dépassement
15 de la capacité prévu au poste de Duvernay. Cette configuration ne permet de transférer qu'un
16 bloc de 1 200 MVA du poste de Duvernay vers le poste du Bout-de-l'île entraînant le
17 dépassement de la capacité de transformation au poste du Bout-de-l'île sans l'ajout d'un 3^e
18 transformateur à 735-315 kV ainsi que le dépassement de la capacité thermique de la ligne
19 3017-3050 sans l'ajout d'une nouvelle ligne à 315 kV entre le poste de Bout-de-l'île et le poste
20 de sectionnement d'Anjou.

21 Avec égards, le Transporteur soumet que les recommandations de l'intervenant devraient
22 être rejetées.

Réplique à FCEI

23 Le Transporteur offre sa réplique aux divers arguments de l'intervenant lors de son
24 argumentation¹⁰, tel que ci-après.

25 L'intervenant mentionne :

26 *« La FCEI demeure d'avis que le Transporteur n'a pas fait la démonstration du bien-fondé
27 méthodologique de sa prévision des besoins et de la capacité limite de transit.*

28 *En particulier, l'utilisation des sommes des pointes des postes satellites comme moyen de
29 gestion des risques économiques et climatiques sur les besoins des postes stratégiques, comme
30 indiqué en réponse à la question 1.3.1 de la DDR 3 de la Régie, n'est supportée par aucune*

⁹ [B-0048](#), HQT-3, Document 1.3, p. 22.

¹⁰ [C-FCEI-0015](#), Argumentation de FCEI.

1 démonstration. Le Transporteur y décrit en effet une méthodologie qui ne semble appuyée sur
2 aucun précédent déjà utilisé par ce dernier ou dans des conditions comparables dans d'autres
3 réseaux. Cette justification méthodologique a posteriori apparaît boiteuse. ».

4 En réplique, le Transporteur réitère les mêmes commentaires qu'il a formulés à l'AHQ-ARQ.

5 L'intervenant mentionne :

6 « Quant à la réponse 1.3.2 de la DDR no 3, le Transporteur n'offre aucune explication qui
7 permettrait de comprendre pourquoi le modèle ayant permis de calculer la charge de 3925 MVA
8 au poste Duvernay est "représentatif de la charge locale pour l'ensemble du Québec" et qu'il est
9 utilisé systématiquement dans les autres projets d'investissement (voir tableau 1 de la preuve
10 de la FCEI), mais n'est pas adéquat pour dimensionner la capacité de transformation des postes
11 sources ou stratégiques. ».

12 En réplique, le Transporteur souligne qu'il a mentionné clairement dans la réponse à cette
13 question que les transits estimés dans les postes sources et stratégiques dans le tableau
14 « État de transformation des postes » proviennent d'une validation ponctuelle de l'état de la
15 transformation des postes dans un état de réseau précis, soit celui prévu à la prochaine pointe
16 de la charge locale provinciale et dont les hypothèses ont été sélectionnées à cette fin. Ces
17 hypothèses ne peuvent être utilisées pour planifier la capacité de transformation d'un poste.

18 La mise en garde du Transporteur à cet effet est très claire : « Le Transporteur tient à préciser
19 que l'information présentée dans cette pièce [...] ne couvre pas l'ensemble des conditions qui
20 doivent être considérées lorsque vient le temps de planifier des ajouts de transformation dans
21 un poste ou l'ajout d'un poste de transformation dans une région. Des analyses détaillées
22 doivent alors être réalisées impliquant différentes conditions de réseau afin de déterminer les
23 diverses options possibles pour répondre aux besoins de la clientèle. »

24 L'intervenant mentionne :

25 « De la même manière, en l'absence d'une démonstration de leur bien-fondé, le choix d'une
26 température de 0 °C comme température conservatrice paraît totalement arbitraire de même
27 que celui d'une majoration de 10%, comme il l'est décrit en 1.3.3, paraissent tout aussi
28 arbitraires. »

29 En réplique, le Transporteur réitère que ces paramètres ont été établis et calibrés par des
30 spécialistes du domaine de manière à éviter une sollicitation trop importante des
31 transformateurs des postes stratégiques qui pourrait résulter en une diminution de leur durée
32 de vie et une augmentation des risques de défaillances, approche jugée inacceptable. De
33 plus, le Transporteur réitère les mêmes commentaires qu'il a formulés à l'AHQ-ARQ
34 concernant le calcul des capacités de transformation.

1 L'intervenant mentionne :

2 « Le Transporteur affirme aussi que la capacité disponible sur la section 325-35 du poste Fleury
3 doit servir en priorité à reprendre la charge de la section 120-12 ainsi qu'à la croissance de la
4 charge. La FCEI réitère que, même avec le transfert de la charge de la section 120-12, il
5 demeurera près de 100 MW de capacité disponible sur la section 315-25 selon les données du
6 dernier dossier tarifaire. Le Transporteur affirme encore que le transfert de charge du poste Reed
7 au poste Fleury n'est pas possible dans la configuration actuelle du réseau, mais ne donne
8 aucune explication au support de cette affirmation et ne discute pas de la possibilité d'utiliser
9 une configuration différente. ».

10 En réplique le Transporteur réitère que le nouveau poste Fleury à 315-25 kV a été construit
11 pour remplacer le poste Fleury à 120 kV (120-12 kV et 120-25 kV) et répondre aux besoins
12 de croissance de la clientèle de sa zone. Ce nouveau poste ne peut être utilisé que pour
13 répondre à des dépassements de capacité limités et non de l'ampleur de 100 MW.

14 De plus, tel qu'expliqué en réponse à la DDR numéro 3 de la Régie¹¹, le transfert du poste
15 Reed vers le poste Fleury n'est pas possible dans la configuration actuelle du réseau. La
16 dernière portée de conducteurs à 120 kV à l'entrée du poste Fleury a été remplacée par une
17 portée de conducteur à 315 kV lors de la construction du nouveau poste Fleury de sorte que
18 la ligne à 120 kV en provenance du poste Reed n'est plus raccordée au poste Fleury.

19 Avec égards, le Transporteur soumet que les recommandations de l'intervenant devraient
20 être rejetées.

CONCLUSION

21 Le Transporteur réitère qu'il a fourni une somme d'information, inédite en termes de contenu,
22 afin de couvrir tous les cas et possibilités identifiés par la Régie et les intervenants.

23 Le Transporteur a répondu à toutes les questions selon les encadrements, les données et les
24 informations dont il dispose et sans réticences. Le processus d'audience et le cadre
25 réglementaire applicable ne s'incarnent pas dans une duplication de l'étude complète de
26 planification du Projet, qui incidemment s'est réalisée sur plusieurs années, mais plutôt sur
27 une revue des aspects identifiés selon le cadre réglementaire, ce qui a été fait par le
28 Transporteur.

¹¹ [B-0048](#), HQT-3, Document 1.3, page 19.

1 Le Transporteur déplore que les intervenants ne soient pas en mesure d'apprécier la situation
2 globale de la zone d'étude en cause selon les informations transmises par le Transporteur et
3 qui appuient de manière probante le Projet.

4 *La Demande d'autorisation du Transporteur relative au renforcement du réseau a 315 kV de*
5 *l'Est de l'île de Montréal* et la preuve à son soutien :

- 6 • sont conformes au cadre réglementaire et probants ;
- 7 • démontrent que le Projet est requis afin que le Transporteur puisse s'acquitter de sa
8 mission, respecter ses engagements envers ses clients et assurer la fiabilité du réseau
9 de transport d'électricité.

10 Le Transporteur prie donc la Régie d'accueillir sa demande selon ses conclusions et de rejeter
11 les arguments des intervenants.

12 Le tout respectueusement soumis.

13

Le 2 juin 2022