

Montréal, le 13 juillet 2022

**Nicolas Dubé**  
**Associé**

Ligne directe : 514-392-9432

Télec. : 514-878-1450

[nicolas.dube@gowlingwlg.com](mailto:nicolas.dube@gowlingwlg.com)

**VIA LE SDÉ**

Adjointe

Tél. : 514 878-9641, poste n° : 65322

**M<sup>e</sup> Véronique Dubois**  
Secrétaire  
RÉGIE DE L'ÉNERGIE  
Tour de la Bourse  
800, Place Victoria, bureau 2.55  
Montréal (Québec) H4Z 1A2

**Objet : Hydro-Québec TransÉnergie (le « Transporteur ») - Demande du Transporteur relative au remplacement des groupes convertisseurs au poste de Châteauguay**  
**Dossier de la Régie : R-4185-2022**  
**Notre dossier : L140690011**

---

Chère consœur,

La présente lettre vous est transmise dans le cadre du dossier mentionné en rubrique et fait suite à la lettre du Transporteur datée du 12 juillet dernier.

NEMC a pris connaissance des commentaires du Transporteur en réponse à sa lettre du 5 juillet dernier quant à sa demande de modification du mode de traitement procédural et souhaite émettre les commentaires suivants auprès de la Régie de l'énergie (la « **Régie** »).

NEMC note que les commentaires du Transporteur peuvent être regroupés en deux grandes catégories, à savoir (1) la tardivité de la demande de NEMC et (2) des motifs insuffisants, non-fondés, erronés, inutiles et non pertinents au soutien de la demande de NEMC. Ce faisant, NEMC n'entend pas aborder chacun des arguments invoqués par le Transporteur et ce, afin d'éviter toute répétition. NEMC entend plutôt aborder les prétentions du Transporteur à la lumière des deux grandes thématiques mentionnées précédemment.

Par ailleurs, nous ne pouvons passer sous silence le fait que le Transporteur soutient que la demande de modification du mode de traitement procédural soumise par NEMC tend à discréditer l'institution qu'est la Régie, ses compétences internes, sa juridiction ainsi que ses processus et que

sa demande est présentée sans assise juridique et réglementaire valable. NEMC entend aborder ces allégations en guise de conclusion à la présente.

## 1. Motif de tardivité de la demande de modification du mode de traitement procédural

Dans un premier temps, NEMC comprend que le Transporteur invoque principalement la tardivité de la demande de modification du mode de traitement procédural présentée par les intervenants NEMC, AQCIE-CIFQ et AHQ-ARQ suivant l'*Avis aux personnes intéressées* (l' « **Avis aux personnes intéressées** ») publié sur le site Web de la Régie le 17 juin dernier.

NEMC soumet respectueusement à la Régie que cet argument n'est pas fondé et que la demande de modification du mode de traitement procédural soumise par NEMC n'a pas été déposée auprès de la Régie tardivement, de manière téméraire et contraire au *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*.

À cet égard, NEMC réfère la Régie à la décision D-2010-132. Dans cette décision, la Régie mentionne qu'un avis aux personnes intéressées qui prévoit un traitement par voie de consultation sans intervention formelle vise à permettre en principe aux personnes intéressées de déposer des observations écrites, mais vise également à permettre à toute personne intéressée, qui souhaiterait intervenir d'une manière plus formelle sur un enjeu important, de demander à la Régie de changer le mode de traitement procédural de la demande de façon à pouvoir, par exemple, soumettre une preuve, déposer une demande de renseignements, etc. :

« [48] Quand la Régie décide, comme dans le présent cas, de traiter la demande sur dossier et de ne pas solliciter la participation d'intervenants mais de permettre néanmoins aux personnes intéressées de soumettre des observations écrites, il faut comprendre que la Régie considère qu'il n'y a pas, **à première vue, et sujet à se faire convaincre du contraire**, d'enjeux nécessitant un processus d'examen plus formel en audience publique. La Régie pourrait procéder et autoriser un projet sans aucune consultation, mais juge néanmoins utile de donner l'occasion aux personnes intéressées de lui soumettre des observations.

[49] L'intéressé qui soumet des observations écrites, même s'il rencontre les dispositions de l'article 10 du Règlement sur la procédure pour justifier son intérêt, ne devrait cependant pas s'attendre à être rémunéré pour ce faire. L'article 35 du Règlement sur la procédure spécifie que le « *participant* » peut réclamer des frais. Au sens du Règlement sur la procédure, le « *participant* » inclut « le demandeur et l'intervenant » et non celui qui soumet des observations écrites. Là encore, la Régie a discrétion et peut toujours juger approprié de payer des frais à des intéressés mais cela ne doit pas être la règle, sinon le Règlement sur la procédure « parle pour ne rien dire ».

[...]

[55] L'avis sur internet vise donc à permettre aux intéressés (i) de déposer, en principe gracieusement, des observations écrites comme mentionné plus haut et (ii) à permettre à un intéressé, qui voudrait intervenir plus formellement sur un enjeu important, de demander à la Régie, motifs à l'appui, de changer le mode procédural de traitement d'une demande de façon à pouvoir soumettre une preuve. Dans certains cas, la Régie va de son propre chef décider que la demande doit faire l'objet d'un processus plus formel et solliciter des interventions des intéressés.

[56] Une chose est certaine, l'avis sur internet permettant des observations écrites ne doit pas devenir une invitation à procéder à toutes sortes d'analyses dont on voudrait imputer les coûts à l'ensemble des consommateurs d'électricité. »<sup>1</sup>

(Référence omise, nos soulignés et emphase ajoutée)

La Régie a d'ailleurs confirmé cette décision dans deux décisions récentes, à savoir la décision D-2021-098<sup>2</sup> et la décision D-2021-170<sup>3</sup>. À cet égard, NEMC note que le Transporteur omet de référer à ces décisions dans la section de sa lettre intitulée « Mode procédural conforme à la Loi ».

À la lumière de ces précédents, NEMC soumet respectueusement à la Régie que sa demande de modification du mode de traitement procédural respecte l'encadrement réglementaire fixé par la Régie contrairement aux affirmations du Transporteur. L'avis aux personnes intéressées n'est pas une « décision » de la Régie au sens formel du terme et c'est pourquoi la Régie permet à toute personne intéressée de proposer un mode de traitement procédural différent si les motifs au soutien d'une telle demande le justifient ce qui ne va aucunement à l'encontre du processus réglementaire et de l'institution. Bref, NEMC soumet à la Régie que le mode de traitement procédural indiqué dans l'Avis aux personnes intéressées peut être modifié *a posteriori*, suivant une demande en ce sens par toute personne intéressée sur la base de motifs suffisants. Le fait de procéder de la sorte ne va pas à l'encontre de la discrétion juridictionnelle de la Régie, contrairement à ce que prétend le Transporteur.

NEMC a d'ailleurs soumis, dans le cadre de sa lettre du 5 juillet dernier, deux exemples relativement récents où la Régie a changé le mode de traitement procédural initialement fixé dans l'avis aux personnes intéressées suivants des demandes d'intervenants en ce sens, et ce, afin d'autoriser une audience orale publique, contrairement à un traitement sur dossier. À cet égard, nous vous référons à nouveau à la section 3 de notre lettre du 5 juillet dernier. Il importe aussi de noter que dans ces deux cas les projets d'investissement déposés auprès de la Régie étaient également « dans les cartons »<sup>4</sup> du Transporteur depuis longtemps et bien avant le dépôt des demandes d'autorisation auprès de la Régie.

---

<sup>1</sup> [D-2010-132](#), p. 15 et 16.

<sup>2</sup> [D-2021-098](#), par. 33.

<sup>3</sup> [D-2021-170](#), par. 32.

<sup>4</sup> B-0019, p. 2.

D'ailleurs et en ce qui a trait au dossier R-4052-2018, NEMC souligne que des rencontres préalables avaient également été tenues avec les clients du service de transport dans le cadre du processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau de transport<sup>5</sup> et ce, des années avant le dépôt de la *Demande d'autorisation du Transporteur relative à la construction d'une ligne à 735 kV entre les postes Micoua et du Saguenay*<sup>6</sup>. Les intervenants dans ce dossier ont néanmoins été en mesure d'obtenir une modification du mode de traitement procédural initialement fixé par la Régie dans son avis aux personnes intéressées sur la base des motifs expliqués dans notre lettre du 5 juillet dernier.

NEMC tient également à mentionner que le processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau de transport effectué chaque année en vertu de l'Appendice K des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* ne remplace pas les dossiers d'investissement. NEMC soumet à la Régie que le cadre réglementaire en place, qui inclut les demandes d'autorisation en vertu de l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*<sup>7</sup>, assure notamment un contrôle rigoureux de toute forme de discrimination induite envers les clients du service de transport. Cela ressort d'ailleurs des extraits suivants de la décision D-2012-010 :

« [255] De plus, le Transporteur soumet qu'au Québec le cadre réglementaire assure un niveau d'investissements qui satisfait la demande et maintient un excellent niveau de fiabilité, tout en assurant un contrôle rigoureux de toute forme de discrimination induite envers ses clients. À cet effet, il mentionne certaines mesures comme l'autorisation de projets d'investissements en vertu de l'article 73 de la Loi, la politique d'ajouts et les procédures d'examen des plaintes. Le Transporteur réfère également à la partie IV des Tarifs et conditions qui régit le service de transport pour l'alimentation de la charge locale, assuré par un seul client du Transporteur, le Distributeur.

[...]

[257] L'expert Rose conclut, à l'instar du Transporteur, que, combinées à la situation unique du réseau du Transporteur, ces mesures permettent un processus de planification ouvert, transparent et coordonné comparable à celui de la FERC. Les mesures constituant l'équivalent fonctionnel sont les suivantes :

- Plan stratégique;
- Autorisation des projets d'investissements (article 73 de la Loi);

---

<sup>5</sup> Appendice K des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* - Rencontre d'information et d'échanges sur la planification du réseau de transport (13 novembre 2015) : < [https://www.oasis.oati.com/woa/docs/HQT/HQTdocs/2015-11-13\\_Rencontre\\_Planification\\_Reseau\\_Principal\\_FR\\_CAVIARDE\\_FINAL.pdf](https://www.oasis.oati.com/woa/docs/HQT/HQTdocs/2015-11-13_Rencontre_Planification_Reseau_Principal_FR_CAVIARDE_FINAL.pdf) >.

<sup>6</sup> 4 juillet 2018.

<sup>7</sup> RLRQ, c. R-6.01.

- Dossiers tarifaires et aspects relatifs à la planification du réseau;
- Guide de dépôt;
- Participation au NPCC;
- Processus de consultation pour les projets environnementaux;
- Études exploratoires pour le raccordement de centrales;
- Processus de plaintes;
- Processus de coordination avec les réseaux voisins;
- Code de conduite;
- Études d'impacts.

[...]

### **Opinion de la Régie**

[...]

[304] La Régie réitère l'objectif fondamental d'assurer le traitement équitable et non discriminatoire de l'ensemble des clients dans leur accès au réseau, objectif qu'elle a énoncé à plusieurs reprises dans ses décisions. À cette fin, la Régie a adopté, au fil des ans, divers outils réglementaires, dont le texte des Tarifs et conditions, lequel inclut une partie IV portant sur les conditions applicables à la desserte de la charge locale au Québec et un appendice J portant sur la politique d'ajouts au réseau. Ces outils comprennent également le système OASIS, le code de conduite du Transporteur ainsi que le processus de traitement des plaintes des clients du réseau de transport.

[305] En matière d'autorisation d'investissements dans les infrastructures du réseau de transport, la Régie exerce sa compétence selon les prescriptions de l'article 73 de la Loi et de son règlement d'application, le Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie. »<sup>8</sup>

(Nos soulignés et références omises)

---

<sup>8</sup> [D-2012-010](#), par. 255, 257, 304 et 305.

NEMC soumet également à la Régie que le processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau de transport n'est pas le forum approprié permettant aux personnes intéressées ou aux intervenants d'analyser et de questionner en profondeur la preuve du Transporteur et de tester la valeur et le bienfondé de cette preuve. De l'avis de NEMC, les dossiers d'investissement sont le forum approprié pour analyser de manière adéquate et complète les demandes d'investissement du Transporteur. NEMC tient à souligner qu'elle a participé aux rencontres du 21 novembre 2018 et des 3 mai et 4 octobre 2019. Toutefois, ces rencontres étaient de nature très techniques et ont été présentées par des ingénieurs. L'objectif de ces présentations n'était pas de présenter le détail et la justification des coûts sous-jacents à chacune des solutions envisagées et en aucun temps une analyse économique de la nature de celle soumise à la Régie dans le cadre d'un dossier d'investissement n'a été présentée aux participants. À cet égard, NEMC note d'ailleurs que les coûts présentés par le Transporteur pour la solution retenue ont augmentés de manière importante entre la présentation du 4 octobre 2019 et le dépôt de la demande du Transporteur (750 M\$<sup>9</sup> versus 1 272,5 M\$).

Il importe également de dire que, de manière générale, les rencontres d'information et d'échanges sur la planification du réseau de transport sont tenues de manière confidentielle et que les participants à de telles rencontres s'engagent à ne pas utiliser devant la Régie l'information et les documents obtenues le cadre de ces rencontres. NEMC tient toutefois à préciser qu'aucune entente de confidentialité n'a été signée dans le cadre des présentations des 3 mai et 4 octobre 2019.

Finalement, bien que la demande du Transporteur ait été déposée le 22 février dernier, la demande complète du Transporteur permettant de procéder réellement à l'analyse nécessaire du projet n'a été déposée que le 1<sup>er</sup> juin dernier, conformément aux instructions de la Régie dans sa décision partielle et provisoire du 21 mars 2022<sup>10</sup>. L'Avis aux personnes intéressées a quant à lui été publié par la Régie le 17 juin dernier. Dans ce contexte, NEMC soumet respectueusement que sa demande de modification du mode de traitement procédural n'est pas tardive et qu'elle a été faite en temps opportun, conformément au cadre réglementaire fixé par la Régie dans la décision D-2010-132 citée précédemment. Avec respect, NEMC ne pouvait présumer du mode de traitement procédural à être fixé par la Régie suivant sa décision partielle et provisoire et suivant le dépôt de la preuve complète du Transporteur. Elle était bien fondée de croire qu'une décision procédurale allait être émise pour lui permettre de soumettre une demande d'intervention au présent dossier.

---

<sup>9</sup> Voir la page 6 de 9 de la présentation ci-jointe du 4 octobre 2019 (Solution 3 : GC (1500 MW) à 735/765 kV sans Beauharnois).

<sup>10</sup> D-2022-036.

## 2. Motifs insuffisants, erronés, infondés, inutiles et non-pertinents

Dans un deuxième temps, NEMC comprend que le Transporteur juge insuffisants, erronés, inutiles et non-pertinents les motifs invoqués par NEMC au soutien de sa demande de modification du mode de traitement procédural.

NEMC est en désaccord avec les arguments invoqués par le Transporteur et réitère le contenu de sa lettre du 5 juillet dernier.

NEMC tient à mentionner que les motifs qu'elle a invoqués au soutien de sa demande, ainsi que les sujets qu'elle a identifiés et pour lesquels elle souhaite obtenir de l'information additionnelle, ne présupposent en rien la position et les recommandations qu'elle pourrait faire valoir auprès de la Régie au terme de son analyse du dossier. Il s'agit là d'observations et de préoccupations préliminaires qui démontrent, de l'avis de NEMC, la nécessité d'une analyse plus approfondie et complète.

NEMC réitère qu'elle ne remet pas en question la nécessité de remplacer les deux groupes convertisseurs existants. Toutefois, afin d'être en mesure de bien comprendre le projet proposé par le Transporteur et d'être à même de déterminer si ce projet génère effectivement des avantages pour Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité (le « **Producteur** ») et pour Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le « **Distributeur** »), s'il cause des impacts au niveau de la capacité d'exportation et d'importation à l'interconnexion HQT-MASS, si la répartition des coûts du projet entre les diverses catégories d'investissement est juste et raisonnable et si la contribution du Producteur est appropriée, NEMC doit être en mesure de questionner le Transporteur sur les tenants et aboutissants du projet. À défaut de pouvoir le faire, NEMC est d'avis que son droit d'être entendue pleinement et entièrement ne pourra être respecté.

À plusieurs reprises le Transporteur mentionne que les motifs de NEMC sont erronés ou non-fondés. Toutefois, en aucun temps le Transporteur n'apporte de la preuve additionnelle pour justifier ces allégations. Avec respect pour le Transporteur, NEMC ne peut se fier et se contenter d'allégations et d'affirmations générales émises dans le cadre d'une lettre. NEMC est d'avis qu'elle doit être en mesure de questionner le Transporteur sur les enjeux potentiels qu'elle a soulevés dans sa lettre du 5 juillet dernier et ce, afin d'évaluer et de tester le bienfondé des affirmations du Transporteur. Un processus plus formel permet l'atteinte de cet objectif.

À titre d'exemple, bien que la demande du Transporteur concerne principalement et *a priori* un projet d'investissement en « maintien des actifs », il n'en demeure pas moins que la demande vise également à répondre à une demande du Producteur. Par conséquent, le Transporteur doit prouver à la Régie que la contribution du Producteur est juste et raisonnable et NEMC doit être en mesure de questionner le Transporteur afin de valider ou d'infirmer les prétentions du Transporteur à cet égard. Un mode procédural plus formel permettrait d'assurer un examen de la demande du Producteur qui soit transparent, ouvert et équitable envers la clientèle point à point du Transporteur.

La portion investissement de la clientèle et les avantages pour le Producteur de même que le traitement de ce dernier avec le reste de la clientèle dont celle de transport sont des enjeux pertinents et clairement au cœur de cette demande. NEMC réitère à cet égard que l'ampleur de la demande d'investissement milite en faveur d'un traitement procédural plus formel permettant aux personnes intéressées de questionner le Transporteur sur le projet. NEMC ne prétend pas, contrairement à ce qu'allègue le Transporteur,

### **3. Conclusion**

Pour l'ensemble des motifs contenus aux présentes, ainsi que pour les motifs mentionnés dans sa lettre du 5 juillet dernier, NEMC demande respectueusement à la Régie de réviser le mode de traitement procédural fixé dans l'Avis aux personnes intéressées.

Ceci dit, NEMC déplore grandement certains propos tenus par le Transporteur dans sa lettre du 12 juillet dernier, lesquels se lisent comme suit :

« Soulignons que la formation de la Régie ayant décidé du mode procédural approprié en l'instance connaît tous les dossiers et les modes procéduraux associés auquel l'intéressé réfère. L'intéressé choisi de nier la discrétion juridictionnelle décrite à la section 2 des présentes pour tenter de fonder sa demande de révision du mode procédural, ce qui est irrecevable.

[...]

Le Transporteur déplore les propos et les allégations infondées de l'intéressé qui tendent à discréditer l'institution qu'est la Régie de l'énergie, ses compétences internes, sa juridiction ainsi que ses processus et ce, afin de tenter de soutenir une demande de révision et de modification du mode procédural et ce, sans assise juridique et réglementaire valable. »<sup>11</sup>

En aucun temps pertinent NEMC n'a-t-elle nié la discrétion juridictionnelle de la Régie ni n'a cherché à discréditer l'institution qu'est la Régie, ses compétences internes ainsi que ses processus. Au contraire, nous avons expressément reconnu que la Régie avait discrétion en la matière. Avec respect pour le Transporteur, la lettre de NEMC du 5 juillet dernier ne peut être interprétée en ce sens. Au contraire, NEMC est d'avis que sa demande de modification du mode de traitement procédural ainsi que la manière dont elle s'est prise pour formuler cette demande est tout-à-fait conforme avec le processus réglementaire fixé par la Régie, notamment avec la décision D-2010-132 qui prévoit clairement qu'une partie intéressée peut, motifs à l'appui, demander à la Régie de changer le mode procédural de traitement d'une demande fixé dans un avis aux personnes intéressées.

---

<sup>11</sup> B-0019, p. 13.



Le Transporteur peut certes être en désaccord avec les motifs soutenant la demande de NEMC, à tort ou à raison, mais il ne peut prétendre que la demande de NEMC tend à discréditer l'institution qu'est la Régie. De tels propos n'ont pas leur place dans le cadre d'un débat qui se veut cordial, non contradictoire, sain et équilibré, surtout venant de la part d'une entreprise comme Hydro-Québec qui jouit d'une position avantageuse au Québec. Nous ne pouvons accepter de la part du Transporteur de telles accusations non-fondées. En tout temps pertinent la lettre de NEMC se voulait courtoise et polie et reposait sur des décisions et des précédents antérieurs de la Régie. En aucun temps pertinent la lettre de NEMC reposait-elle sur des motifs frivoles, abusifs et/ou déraisonnables, auquel cas la Régie les aurait écartés d'emblée.

Pour conclure, NEMC note que le Transporteur demande à la Régie de rejeter la demande de NEMC et de la déclarer forclos de déposer des commentaires au présent dossier. NEMC rappelle respectueusement au Transporteur que la Régie, dans sa lettre procédurale du 7 juillet dernier<sup>12</sup>, a suspendu le délai du 11 juillet 2022 pour le dépôt des commentaires par les personnes intéressées. Ce faisant, NEMC est d'avis qu'elle ne peut être déclarée forclos de déposer des commentaires écrits dans l'éventualité où la Régie rejetait sa demande de modification du mode de traitement procédural.

Veillez agréer, chère consœur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

**GOWLING WLG (CANADA) S.E.N.C.R.L., s.r.l.**



Nicolas Dubé

ND

p.j. : Présentation du 4 octobre 2019 : Remplacement des convertisseurs au poste de Châteauguay.

---

<sup>12</sup> A-0007.



# Remplacement des convertisseurs au poste de Châteauguay

Présenté aux clients du Transporteur via  
téléconférence/Webex

Préparé par:  
Vito De Luca, ing. | 4 octobre 2019

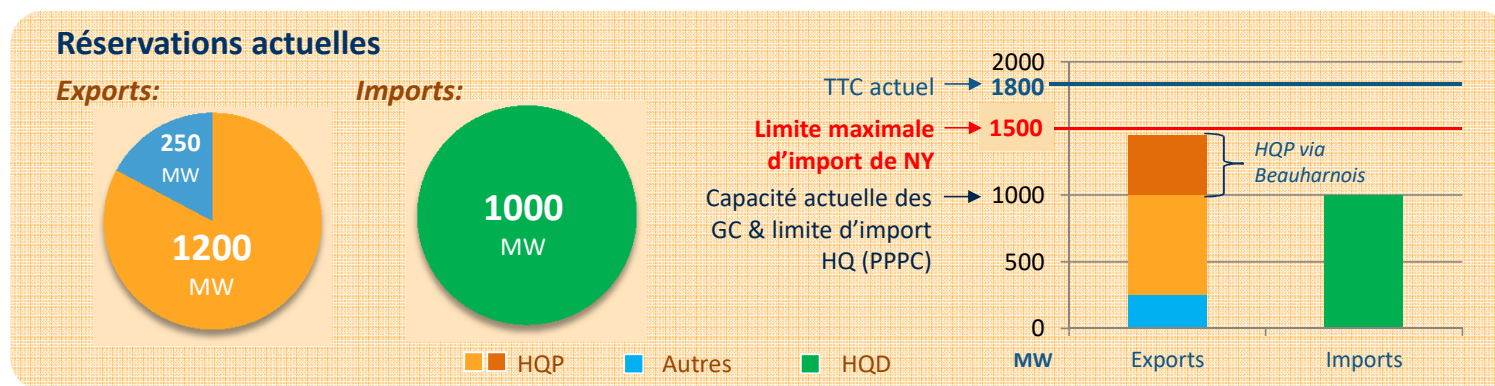


# Mise en contexte

- Les deux convertisseurs à courant continu au poste de Châteauguay atteindront la fin de leur durée de vie utile en 2024.
- Plusieurs projets de pérennité sont également prévus au cours des prochaines années dans les sections 315 kV et 120 kV du poste.
- Une étude a été réalisée pour évaluer différentes configurations de raccordement et technologies à courant continu à haute tension (ou « HVDC ») disponibles dans le marché, dans le but d'optimiser les investissements et réduire les contraintes d'exploitation.
- L'avant-projet est prévu débuter à l'automne 2019.
- Mise en service prévue: **2025-2026**

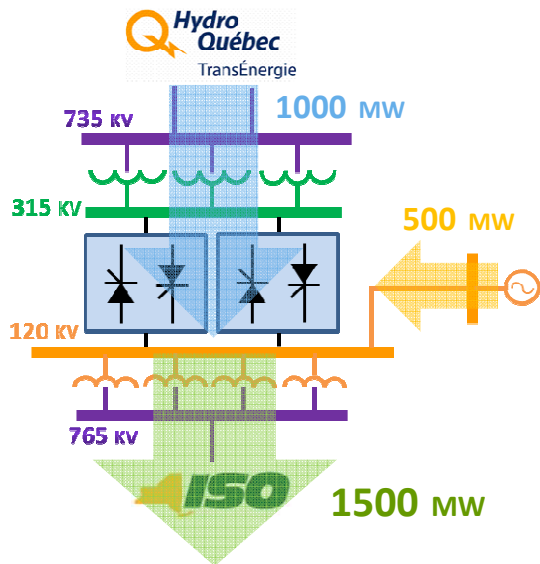
# Capacité de transfert

- Le poste Châteauguay alimente une ligne d'interconnexion permettant les échanges d'énergie électrique entre le Québec et l'état de New York (point de livraison MASS).
- La capacité maximale du point de livraison MASS est de **1800 MW**.
- Elle peut être limitée par la capacité maximale de réception du réseau de New York, qui varie entre **1310 MW** et **1500 MW**.
- La capacité maximale du point de réception MASS (import) est de **1000 MW** (capacité des convertisseurs actuels).

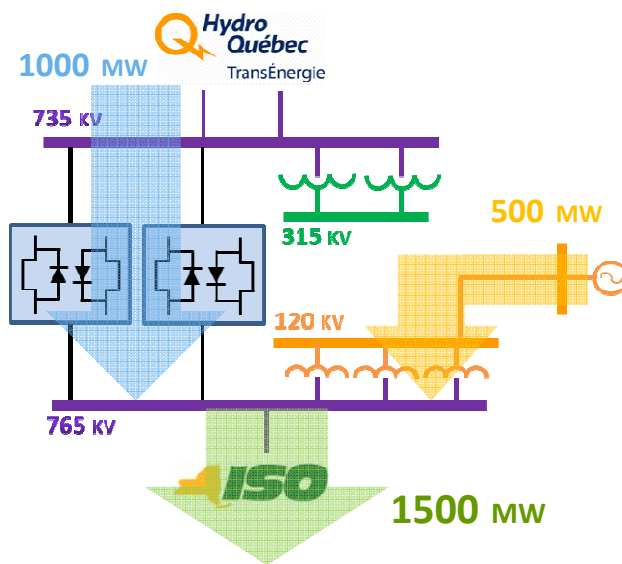


# Solutions étudiées

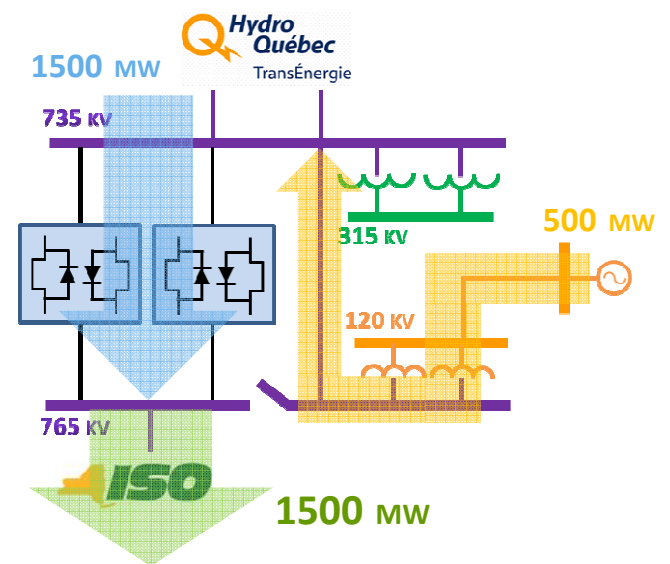
**1** 315/120 kV + Beauharnois  
(configuration actuelle)  
Capacité HVDC: 2 x 500 MW



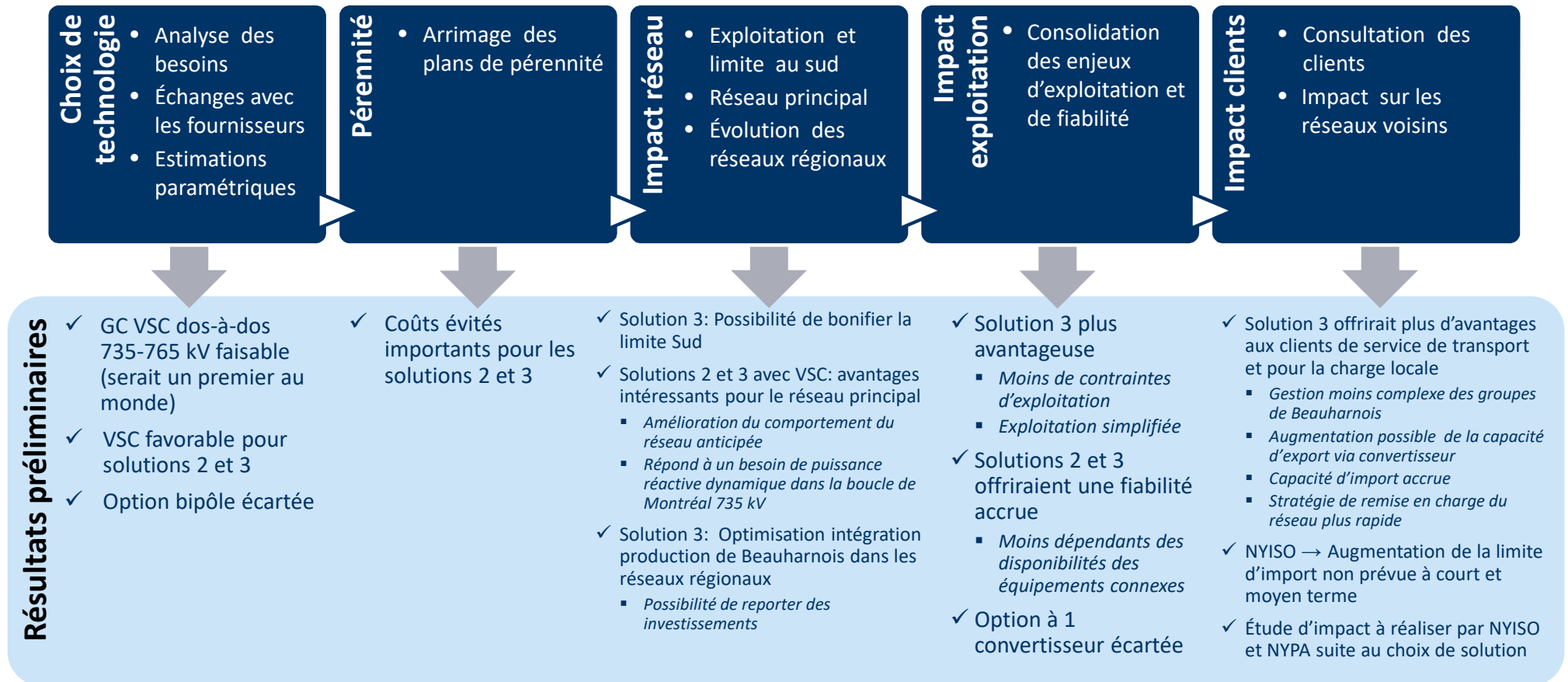
**2** 735/765 kV + Beauharnois  
Capacité HVDC: 2 x 500 MW



**3** 735/765 kV et Beauharnois 100% synchrone Québec  
Capacité HVDC: 2 x 750 MW



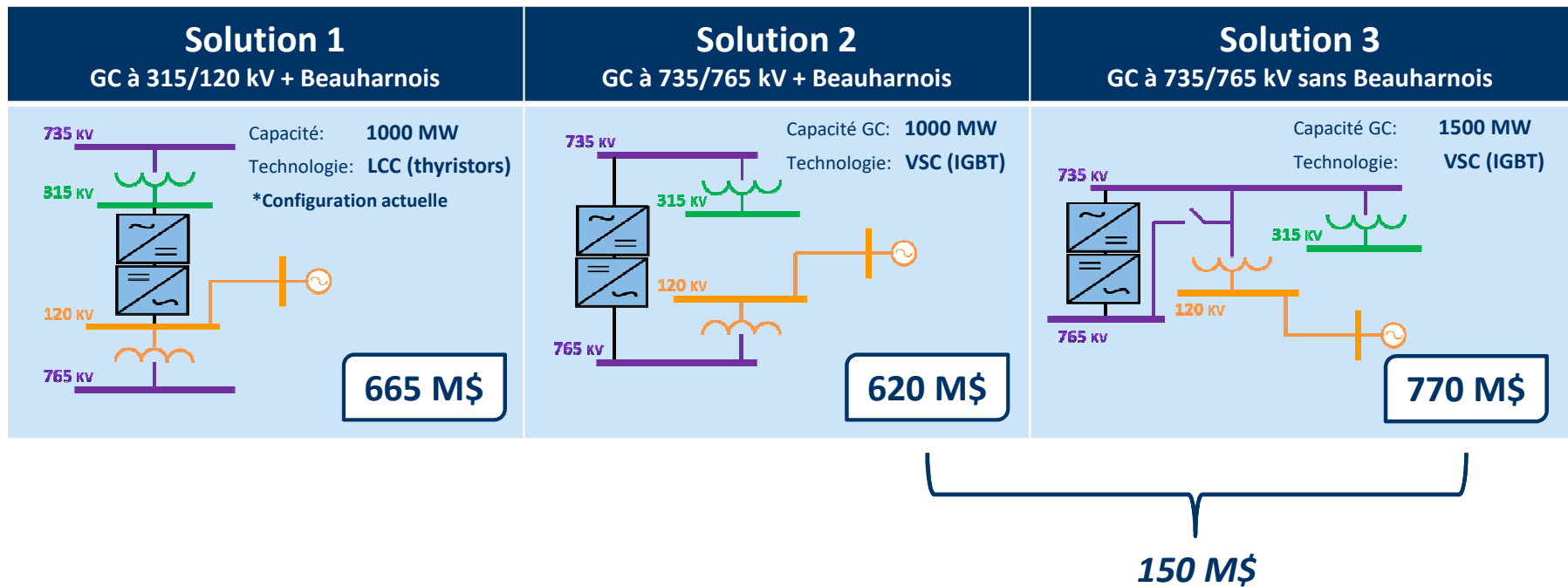
# Résultats – études techniques





# Résultats – étude économique

COÛTS PARAMÉTRIQUES (EN \$ CONSTANTS 2019)



# Solution retenue

## Solution 2

(2 x 500 MW VSC à 735 /765 kV)

- **Solution retenue** pour répondre aux besoins de pérennité:
  - Solution **plus économique** lorsqu'on considère les coûts des convertisseurs, coûts de pérennité évités, projets de transport reportés et pertes électriques.
  - Technologie VSC offre un **apport de puissance réactive** à 735 kV (avantage important pour le réseau de transport).
- **Solution 3** présente des **avantages intéressants** pour les clients d'export et d'import
  - Meilleure fiabilité, limite sud bonifiée, capacité d'export et d'import potentiellement accrue, simplification de la gestion des groupes de Beauharnois.
  - Capacité d'évolution:
    - Option intéressante pour accroître la capacité de l'interconnexion dans le futur (lorsque le réseau de NY serait prêt).
    - Augmentation de la capacité des GC lors d'une étape ultérieure risque d'être plus coûteuse.
  - Écart de coût entre solution 2 et 3 représente investissement en croissance qui doit être financé par des clients de service de transport ayant un intérêt à augmenter la capacité des GC. Cet intérêt doit être signalé auprès du Transporteur avant le début de la phase avant-projet.



# Prochaines étapes

Activité	Échéancier
Recommandation de l'avant-projet	Octobre 2019
Début de la phase avant-projet	Novembre 2019
Phase projet	Mars 2021
Mise en service	2025-2026

