D É C I S I O N

QUÉBEC **RÉGIE DE L'ÉNERGIE**

D-2024-068	R-4248-2024	5 juillet 2024

PRÉSENT :

Simon Turmel
Régisseur

Hydro-Québec
Demanderesse

Décision finale sur le fond, sur la demande de réouverture d'enquête du RTIEÉ, les demandes d'ordonnance de traitement confidentiel et de remboursement de frais

Demande d'investissement relative au remplacement des transformateurs au poste de Saraguay, à la reconstruction d'une ligne souterraine Saraguay-Mont-Royal et à la construction du nouveau poste de Côte-Saint-Luc à 315-25 kV

Demanderesse :

Hydro-Québec
représentée par Me Yves Fréchette.

Observateur :

Regroupement pour la transition, l'innovation et l'efficacité énergétiques (RTIEÉ)
représenté par Me Dominique Neuman.

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES SIGNES CONVENTIONNELS **5**

1 DEMANDE **6**

2 DEMANDE DE RÉOUVERTURE D'ENQUÊTE DU RTIEÉ **7**

3 CONCLUSION PRINCIPALE DE LA RÉGIE SUR LES PROJETS **8**

4 MISE EN CONTEXTE **8**

5 PROJET SARAGUAY **10**

5.1 OBJECTIFS ET DESCRIPTION DU PROJET 10
5.2 DESCRIPTION DES TRAVAUX 10
5.3 JUSTIFICATION DU PROJET 11
5.4 AUTRES SOLUTIONS ENVISAGÉES 14
5.5 COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET 14
5.6 IMPACT TARIFAIRE 16
5.7 IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU OU SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE 17
5.8 AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS ET CONSULTATION 17
5.9 OPINION DE LA RÉGIE 17

6 PROJET LIGNE 1230 ..... **18**

6.1 DESCRIPTION ET OBJECTIFS VISÉS PAR LE PROJET 18
6.2 DESCRIPTION DES TRAVAUX 19
6.3 JUSTIFICATION DU PROJET 20
6.4 AUTRES SOLUTIONS ENVISAGÉES 21
6.5 COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET 22
6.6 IMPACT TARIFAIRE 24
6.7 IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU OU SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE 24
6.8 AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS 25
6.9 OPINION DE LA RÉGIE 25

7 PROJET CÔTE-SAINT-LUC **26**

7.1 OBJECTIFS ET DESCRIPTION DU PROJET 26
7.2 DESCRIPTION DES TRAVAUX 26
7.3 JUSTIFICATION DU PROJET 30
7.4 AUTRES SOLUTIONS ENVISAGÉES 31

7.5 COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET 32
7.6 IMPACT TARIFAIRE 34
7.7 IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU OU SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE 35
7.8 AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS 35
7.9 OPINION DE LA RÉGIE 36

8 OBSERVATIONS DU RTIEÉ ET COMMENTAIRES DU TRANSPORTEUR 37

9 AUTRES CONCLUSIONS DE LA RÉGIE 38

10 DEMANDES D'ORDONNANCES DE TRAITEMENT CONFIDENTIEL 41

10.1 OPINION DE LA RÉGIE 43

11 DEMANDE DE PAIEMENT DE FRAIS 45

11.1 OPINION DE LA RÉGIE 46

DISPOSITIF : 48

LISTE DES SIGNES CONVENTIONNELS

$	dollar canadien
k	kilo (mille)
M	méga (million)

km	Kilomètre
kV	kilovolt
MVA	Megavolt-ampère

1 DEMANDE

[1] Le 23 janvier 2024, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie) une demande[1] afin d'obtenir l'autorisation requise pour remplacer des transformateurs au poste de Saraguay (Projet Saraguay), reconstruire une ligne souterraine Saraguay-Mont-Royal (Projet ligne 1230) et construire le nouveau poste de Côte-Saint-Luc (Projet Côte-Saint-Luc) (Conjointement « les Projets »).

[2] Cette demande est présentée en vertu de l'article 73 de la Loi sur la Régie de l'énergie (la Loi)[2] et du Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie[3] (le Règlement).

[3] Le Transporteur demande également à la Régie d'interdire la divulgation, la publication et la diffusion de certains renseignements déposés sous pli confidentiel au soutien des Projets.

[4] Le 8 février 2024, la Régie publie un avis aux personnes intéressées sur son site internet, indiquant qu'elle compte procéder à l'étude du dossier par voie de consultation et fixe les échéances à cet égard.

[5] Le 14 mars 2024, la Régie transmet sa demande de renseignements n° 1 au Transporteur, qui y répond le 28 mars 2024.

[6] Le 9 avril 2024, la Régie rejette la demande du RTIEÉ d'ordonner au Transporteur de lui transmettre les pièces déposées sous pli confidentiel[4].

[7] Ce même jour, le RTIEÉ dépose ses observations, auxquelles le Transporteur répond le 16 avril 2024.

---

1 Pièce B-0002.
2 RLRQ, c. R-6.01.
3 RLRQ, c. R-6.01, r. 2.
4 Pièce A-0006.

[8] Le 26 avril 2024, la Régie transmet sa demande de renseignements n° 2 au Transporteur, qui y répond le 8 mai 2024.

[9] Du 3 au 7 juin 2024, des correspondances sont déposées en lien avec la demande de réouverture d'enquête du RTIEÉ[5].

[10] La présente décision porte sur la demande de réouverture d'enquête du RTIEÉ, les demandes d'autorisation des Projets, les demandes de traitement confidentiel et la demande de remboursement de frais du RTIEÉ.

2 DEMANDE DE RÉOUVERTURE D'ENQUÊTE DU RTIEÉ

[11] Le RTIEÉ invite la Régie à rouvrir son enquête au présent dossier afin que certains documents y soient déposés, soit un article de journal traitant de l'état « préoccupant » du réseau d'Hydro-Québec à Montréal et un document interne d'Hydro-Québec.

[12] Une fois ces documents déposés, le RTIEÉ souhaite les commenter afin d'appuyer davantage sa recommandation selon laquelle, à l'avenir, le *Plan d'évolution du réseau de l'île de Montréal révision 2016* (le Plan d'évolution)[6], devrait être soumis à l'examen de la Régie, avec la participation d'intervenants.

[13] Le Transporteur s'objecte à cette demande.

[14] La Régie n'entend pas donner suite à l'invitation du RTIEÉ. La Régie considère que l'information recherchée par le RTIEÉ, et sur laquelle il souhaite émettre des commentaires, n'est pas utile aux fins de l'examen qu'elle doit faire au présent dossier et de la décision qu'elle doit rendre sur la demande d'autorisation des Projets.

---

5 Pièces D-0009, B-0032 et D-0010.

6 Pièces B-0008 (déposée sous pli confidentiel) et B-0009 (version caviardée).

3 CONCLUSION PRINCIPALE DE LA RÉGIE SUR LES PROJETS

[15] Pour les motifs énoncés dans la présente décision, la Régie autorise les trois projets d'investissement soumis par le Transporteur.

[16] Dans les paragraphes qui suivent, la Régie décrit, dans un premier temps, le contexte commun aux Projets. Dans un deuxième temps, elle résume chaque projet et se prononce sur leurs particularités respectives. Enfin, la Régie traite des éléments communs aux Projets, incluant les observations du RTIEÉ.

4 MISE EN CONTEXTE

[17] Le Transporteur demande d'autoriser trois projets distincts. Il précise que ces Projets sont en lien avec le *Plan d'évolution du réseau de l'île de Montréal révision 2016* (le Plan d'évolution) dont l'objectif principal est de déterminer les solutions optimales afin de répondre aux besoins du réseau de l'île de Montréal.

[18] Le Transporteur rappelle que la plupart des sections à 120 kV et à 12 kV du réseau de l'île de Montréal ont été mises en services dans les années 1950 et 1960 et sont exploitées au maximum de leur capacité de transformation.

[19] Dans ce contexte, le Plan d'évolution identifie une orientation principale consistant à favoriser le développement de l'architecture du réseau à 315-25 kV, en implantant de nouveaux postes satellites à 315-25 kV en remplacement des postes à 120-12 kV. Cette architecture est retenue à chaque fois que le besoin le justifie et que les avantages techniques sont prépondérants, tout en tenant compte des enjeux économiques si applicables. Le Transporteur précise que pour une zone de densité urbaine comme l'île de Montréal, les avantages de l'implantation d'une architecture à 315 kV pour l'alimentation des postes satellites sont nettement supérieurs à ceux d'une architecture à 120 kV.

[20] À ce sujet, la mise à jour du Plan d'évolution montre que sept projets mis en service entre 2010 et 2019 ont été réalisés à un niveau de 315 kV et que, pour la majorité, la

conversion de la charge de 120 kV à une tension de 315 kV était plus rentable, tout en offrant une capacité accrue. Globalement, l'orientation d'un réseau converti à 315 kV est ainsi techniquement et économiquement meilleure que de reconduire une architecture à 120 kV[7].

[21] Les Projets s'inscrivent aussi dans un contexte de conversion de l'axe Saraguay – Aqueduc, bien que certains éléments liés à cette conversion soient prévus ultérieurement[8].

[22] Enfin, au soutien de la justification des Projets, le Transporteur s'appuie sur la « Stratégie de gestion de la pérennité des actifs » (Stratégie de pérennité). Il confirme que cette dernière ne réfère pas à un document précis, mais au cumul des informations déposées à la Régie depuis 2007, incluant des raffinements au document initialement déposé[9].

[23] La Stratégie de pérennité s'appuie, notamment, sur le niveau de risque qui résulte de l'application des critères de pérennité selon les types d'équipements. Le niveau de risque découle globalement de la combinaison d'une pondération de ces critères. Cette pondération permet de calculer, pour un équipement :

- Une cote de probabilité de défaillance (qui renseigne sur la possibilité qu'une défaillance puisse se produire sur cet équipement);
- Une cote d'impact de défaillance (qui renseigne sur l'effet qu'aurait une défaillance de cet équipement sur le réseau).

[24] Le niveau de risque est donc, pour un équipement, le produit de sa cote de probabilité de défaillance et de sa cote d'impact de défaillance et varie entre « faible », « moyen », « fort » et « élevé ». Ce niveau de risque est ensuite concilié dans une grille d'analyse du risque où le Transporteur inscrit les principaux équipements déclencheurs de projets de pérennité[10].

---

7 Pièce B-0009, p. 12.
8 Pièce B-0030, p. 5 et 6, réponse à la question 1.1.
9 Pièce B-0029, p. 4, réponse à la question 1.1.
10 Pièce B-0029, p. 10, réponse à la question 2.1.1.

[25] L'objectif du Transporteur demeure d'optimiser ses interventions et de réaliser les bons projets, au bon moment, au meilleur coût. L'horizon temporel de remplacement requis d'un équipement donné est lié à une multitude de facteurs considérés dans le processus de planification intégrée, qui considère notamment le niveau de risque, le regroupement des interventions et la coïncidence des besoins de pérennité et de croissance[11].

5 PROJET SARAGUAY

5.1 OBJECTIFS ET DESCRIPTION DU PROJET

[26] Le Projet Saraguay vise à assurer la pérennité de la transformation à 315-120 kV du poste de Saraguay.

[27] Le Projet Saraguay consiste au remplacement des huit transformateurs de puissance à 315-120 kV du poste de Saraguay par trois transformateurs de puissance à 315-120 kV, normalisés à 450 MVA chacun.

5.2 DESCRIPTION DES TRAVAUX

[28] Le Transporteur prévoit reconstruire la barre à 120 kV du poste de Saraguay avant de procéder au remplacement des transformateurs. Pour cela, il devra remplacer deux disjoncteurs à 120 kV ainsi que leurs sectionneurs et transformateurs de mesure. De plus, le Transporteur planifie remplacer la régulation de tension à 120 kV ainsi que les systèmes de protection des transformateurs de puissance.

[29] Le calendrier de réalisation des travaux est présenté au tableau suivant :

---

[11] Pièce B-0029, p. 15, réponse à la question 2.2.1.

TABLEAU 1

CALENDRIER DE RÉALISATION DES TRAVAUX LIÉS AU PROJET

Activité	Début	Fin
Avant-projet	Août 2022	Janvier 2024
Autorisation de la Régie de l'énergie	Janvier 2024	Juillet 2024
Projet	Juillet 2024	Avril 2030
Mises en service		
- Nouvelle barre à 120 kV		Décembre 2025
- 1er transformateur de 450 MVA		Novembre 2026
- 2e transformateur de 450 MVA		Novembre 2027
- 3e transformateur de 450 MVA		Octobre 2029

[30] Par ailleurs, le Transporteur dépose la liste des principales normes techniques appliquées au Projet Saraguay, qui se répertorient sous les différentes rubriques suivantes[12] :

- Caractéristiques électriques générales d'appareillage;
- Caractéristiques électriques générales d'automatismes;
- Exigences générales de conception;
- Exigences particulières de conception;
- Normes d'exploitation;
- Spécifications normalisées d'Hydro-Québec.

5.3 JUSTIFICATION DU PROJET

[31] La vétusté des transformateurs de puissance est le principal élément déclencheur du Projet Saraguay.

[12] Pièce B-0006, Annexe 2.

[32] Le Transporteur considère que le Projet Saraguay est réalisable tant du point de vue technique que de l'échéancier et indique que les avant-projets lui ont permis d'en confirmer la faisabilité et d'en préciser les contraintes de réalisation.

Contexte particulier

[33] Un projet de remplacement des transformateurs de puissance à 315-120 kV et d'équipements au poste de Saraguay avait déjà été autorisé par la Régie[13], mais avait été par la suite abandonné par le Transporteur en 2017. Le Transporteur considérait alors que la charge alimentée par le réseau à 120 kV allait diminuer, ce qui rendait des mesures de mitigations préférables à un projet de remplacement des transformateurs[14]. Ces mesures devaient lui permettre de pallier l'indisponibilité d'un transformateur jusqu'à ce que le palier de transformation à 315-120 kV ne soit plus requis pour le réseau, tel que prévu au moment de l'abandon de ce projet[15].

[34] Des trois mesures déployées, une seule est toujours utile et effective, mais elle est insuffisante pour mitiger le risque associé à la transformation à 315-120 kV du poste Saraguay. Par ailleurs, depuis 2017, plusieurs clients industriels se sont raccordés au niveau de tension 120 kV et plusieurs postes satellites n'ont pas été convertis du niveau de tension 120 kV à celui de 315 kV tel que prévu. Ainsi, la charge alimentée à 120 kV a plutôt augmenté, au lieu de diminuer comme prévu initialement[16].

[35] Dans ce contexte, le Transporteur a confirmé la pertinence de conserver le palier de transformation 315-120 kV du poste Saraguay. En effet, puisque les transformateurs présentent un risque de défaillance élevé, le remplacement planifié des transformateurs permettra de soutenir la transformation à 315-120 kV du poste de Saraguay.

---

13 Dossier R-3979-2016, D-2016-172.

14 Suivi administratif du Transporteur – Décision D-2016-172.

15 Pièce B-0030, p. 8, réponse à la question 1.3.

16 Pièce B-0030, p. 6 et 7, réponses aux questions 1.2 et 1.2.1.

Application de la Stratégie de pérennité

[36] À la mise en service finale du Projet Saraguay en 2029, les six transformateurs actuels de 100 MVA seront âgés de 63 à 74 ans, dépassant largement leur durée de vie de 50 ans. Les deux transformateurs de 113 MVA seront âgés de 70 ans et leur durée de vie, même en considérant une réhabilitation en 2004[17], sera en voie d'être atteinte au moment de leur remplacement.

[37] Le Transporteur s'appuie sur la Stratégie de pérennité pour déterminer les équipements à remplacer. Il réfère, notamment, au niveau de risque résultant de l'application des critères de pérennité, présentés par famille d'actifs :

- Disjoncteurs : âge, nombre d'opérations et taux de réparation du disjoncteur par rapport à celui des disjoncteurs de sa famille, de sa tension regroupée et de sa catégorie (technologie);
- Transformateurs de mesure : âge, antécédents familiaux et taux de réparation;
- Transformateurs de puissance : âge, historique de charge, antécédents familiaux, maladies (gaz dissous), état de l'huile, contenu en eau, état du papier, état du changeur de prise en charge, état des accessoires, fuites d'huile et état des traversées;
- Systèmes d'automatismes : obsolescence (technologie périmée) et vétusté (âge, état, maintenabilité, performance) des familles de relais;
- Infrastructures civiles : âge et état de détérioration.

[38] L'application de critères de pérennité pour les transformateurs de puissance révèle que cinq des huit transformateurs du poste Saraguay auront atteint un niveau de risque « élevé » et les trois autres auront atteint un niveau de risque « fort », au moment de la mise en service du projet en 2029.

[17] La réhabilitation a permis d'augmenter la durée de vie de 25 ans.

5.4 AUTRES SOLUTIONS ENVISAGÉES

[39] Le Transporteur estime que le remplacement des huit transformateurs de puissance du poste de Saraguay par trois transformateurs de puissance de 450 MVA normalisés est la seule solution possible, du point de vue technique, économique et environnemental, afin d'assurer la pérennité de la transformation à 315-120 kV du poste de Saraguay. En effet, aucun autre transformateur n'est disponible pour répondre au besoin de pérennité considérant les spécifications techniques normalisées des équipements[18].

[40] Comme une seule solution est envisagée, le Transporteur ne dépose pas d'étude de faisabilité économique. Il précise tout de même, que par rapport à la situation actuelle, la diminution du nombre de transformateurs entraînera une diminution des coûts d'entretien et d'exploitation et réduira les pertes électriques[19]. Il fournit également le montant de retrait d'actifs associé au projet[20].

5.5 COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET

[41] Le coût total du Projet Saraguay s'élève à 115,5 M$ et s'inscrit entièrement dans la catégorie d'investissement « Maintien des actifs »[21].

[42] Le tableau suivant présente les coûts des travaux pour les phases d'avant-projet et projet.

---

18 Pièce B-0030, p. 11, réponses aux questions 2.2. et 2.2.1.
19 Pièce B-0030, p. 15, réponse à la question 5.1.
20 Pièce B-0030, p. 15, réponse à la question 5.2.
21 Pièce B-0020, p. 19 à 21.

TABLEAU 2[22]

COÛTS DES TRAVAUX AVANT-PROJET ET PROJET

(EN MILLIERS DE DOLLARS DE RÉALISATION)

	Total poste
Coûts de l'avant-projet	
Sous-total	**1 019,8**
Coûts du projet	
Ingénierie, approvisionnement et construction	**102 425,9**
Client	**4 227,9**
Frais financiers	**7 781,4**
Sous-total	**114 435,2**
TOTAL	**115 455,0**

[43] Les coûts détaillés ainsi que les coûts annuels des travaux sont déposés sous pli confidentiel[23].

[44] Le Transporteur présente, pour la période 2024 à 2030, les taux d'inflation spécifiques aux postes et utilisés pour l'établissement du coût du Projet Saraguay. Il fournit également ces taux, ventilés par composantes, sous pli confidentiel et en version caviardée[24].

[45] Le Transporteur souligne que chaque rubrique de coût est indexée selon le taux d'inflation applicable de l'année de sa réalisation. Les taux d'inflation utilisés pour l'établissement du coût du Projet Saraguay sont établis en date d'avril 2023.

[46] Le Transporteur mentionne que, suivant la pratique établie depuis la réglementation de ses activités, il fera état de l'évolution des coûts lors du dépôt de son

---

22 Pièce B-0020, p. 19, Tableau 4.

23 Pièces B-0010, p. 5 à 10 et B-0012, p. 2 et 3, Annexe 1 respectivement (sous pli confidentiel).

24 Pièces B-0007 (sous pli confidentiel), p. 2, Annexe 5 et B-0006, p. 2, Annexe 5.1.

rapport annuel à la Régie, si cette dernière le requiert. Il propose, en suivi, un format public[25] et confidentiel[26].

5.6 IMPACT TARIFAIRE

[47] Les mises en service sont prévues pour les mois de décembre 2025, novembre 2026, novembre 2027 et octobre 2029[27]. Le Transporteur rappelle que la Régie a indiqué qu'il est équitable que tous les clients contribuent au paiement des ajouts au réseau qui permettent de maintenir son bon fonctionnement et d'assurer le transport d'électricité de façon sécuritaire et fiable[28].

[48] L'impact sur les revenus requis à la suite de la mise en service du Projet Saraguay prend en compte les coûts associés à l'amortissement, au financement et à la taxe sur les services publics. Les résultats sont présentés, dans la preuve initiale, sur des périodes de 20 et 40 ans. En réponse à la demande de renseignements de la Régie, le Transporteur précise que les résultats pour la période de 45 ans sont plus comparables à la durée de vie utile moyenne des immobilisations visées par le Projet Saraguay et il dépose l'impact tarifaire selon cet horizon plutôt que l'horizon de 40 ans[29].

[49] L'impact tarifaire sur les revenus requis et l'analyse de sensibilité sont présentés à l'Annexe 6 de la pièce B-0021[30]. L'impact annuel moyen sur les revenus requis est de 7,1 M$ sur une période de 20 ans et de 5,0 M$ sur une période de 45 ans.

---

25 Pièce B-0020, p. 19, Tableau 4.
26 Pièces B-0010 (sous pli confidentiel), p. 5, Tableau 1.
27 Pièce B-0020, p. 22.
28 Dossier R-3401-98, décision D-2002-95, p. 297.
29 Pièce B-0030, p. 12, réponse à la question 3.1.
30 Pièce B-0021, p. 3 à 6, Annexe 6.

5.7 IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU OU SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE

[50] Selon le Transporteur, le remplacement de la transformation à 315-120 kV du poste de Saraguay améliorera la fiabilité et la prestation du service de transport. Les nouveaux transformateurs lui permettront de tirer les bénéfices habituels qui découlent de l'utilisation de matériel normalisé.

[51] La capacité ferme de transformation à 315-120 kV applicable en planification au poste de Saraguay augmentera de 1 012 MVA à 1 278 MVA.

5.8 AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS ET CONSULTATION

[52] La réalisation du Projet Saraguay ne requiert aucune autorisation en vertu d'autres lois[31].

[53] Le Transporteur n'a mené aucun processus de participation et de consultation publique considérant que les travaux ont lieu à l'intérieur du poste et des emprises, et sont sans impact significatif sur le milieu[32].

5.9 OPINION DE LA RÉGIE

[54] La Régie est satisfaite de la preuve déposée par le Transporteur. Elle juge que le Projet Saraguay est justifié quant à l'objectif d'assurer la pérennité de la transformation à 315-120 kV du poste de Saraguay.

[55] La Régie retient que le projet de remplacement des transformateurs au poste Saraguay, abandonné en 2017, est redevenu pertinent en raison de l'évolution du réseau.

---

31 Pièce B-0006, Annexe 3, p. 3.

32 Pièce B-0006, Annexe 4, p. 3.

En effet, plusieurs clients industriels se sont ajoutés au réseau 120 kV, les conversions de certains postes satellites de 120 kV à 315 kV n'ont pas eu lieu et les mesures de mitigation prévues ne sont plus effectives et suffisantes pour soutenir la transformation 315 – 120 kV du poste Saraguay.

[56] La Régie retient également le lien entre l'état actuel des équipements au poste Saraguay et le besoin de remplacer ces équipements. Elle constate que l'âge et la durée de vie atteinte sont des critères prépondérants dans l'application de la Stratégie de pérennité. Toutefois, bien que les six transformateurs du poste Saraguay aient dépassé leur durée de vie utile, c'est l'application de l'ensemble des critères de pérennité qui justifie le Projet Saraguay.

[57] Le Transporteur a démontré qu'il a appliqué des critères de pérennité spécifiques aux transformateurs, et présenté des niveaux de risque justifiant le remplacement des transformateurs 315 -120 kV.

[58] Enfin, la Régie retient que la solution retenue est l'unique solution pouvant assurer la pérennité de la transformation à 315-120 kV du poste de Saraguay sur le plan technique, économique et environnemental.

[59] La Régie autorise ainsi la réalisation du Projet Saraguay, tel que présenté, en vertu de l'article 73 de la Loi.

6 PROJET LIGNE 1230

6.1 DESCRIPTION ET OBJECTIFS VISÉS PAR LE PROJET

[60] Le Projet ligne 1230 consiste à reconstruire la ligne 1230 entre le poste Saraguay et le poste Mont-Royal afin d'en assurer la pérennité. Cette ligne, présentement aérienne et souterraine, sera entièrement composée de câbles souterrains, sur une distance de 10,75 km, mais conservera les mêmes points de départ et d'arrivée.

6.2 DESCRIPTION DES TRAVAUX

[61] Le Projet ligne 1230 comprend les travaux suivants :

- La construction de la nouvelle ligne 1230;
- Le démantèlement de la ligne 1230 actuelle;
- Les modifications de départs de lignes dans les postes Saraguay et Mont-Royal.

[62] La nouvelle ligne 1230 sera localisée dans de nouvelles canalisations de béton souterraines aménagées à l'intérieur de nouvelles tranchées afin de permettre l'exploitation de l'actuelle ligne 1230 pendant toute la durée des travaux.

[63] Les infrastructures souterraines seront réalisées le long des rues dans la ville de Mont-Royal et dans l'arrondissement Saint-Laurent de la ville de Montréal, comme illustré à la Figure 1.

FIGURE 1

TRACÉ DE LA NOUVELLE LIGNE 1230[33]

[64] Le Transporteur présente le calendrier de réalisation des travaux suivant :

[33] Pièce B-0020, p. 25.

TABLEAU 3

CALENDRIER DE RÉALISATIONS DES TRAVAUX LIÉS AU PROJET

Activité	Début	Fin
Avant-projet	Août 2022	Janvier 2024
Autorisation de la Régie de l'énergie	Janvier 2024	Juillet 2024
Projet	Juillet 2024	Décembre 2027
Mises en service		
- Nouvelle ligne souterraine #1230		Novembre 2026
- Démantèlement de l'ancienne ligne		Décembre 2027

[65] Enfin, le Transporteur fournit la liste des principales normes techniques applicables qui se répertorient sous les différentes rubriques suivantes[34] :

- Caractéristiques électriques générales d'appareillage;
- Caractéristiques électriques générales d'automatismes;
- Exigences générales de conception;
- Spécifications techniques normalisées d'Hydro-Québec.

6.3 JUSTIFICATION DU PROJET

[66] Pour assurer la pérennité des équipements remplacés par le Projet ligne 1230, le Transporteur s'est appuyé sur la Stratégie de pérennité. Les critères de pérennité spécifiques des lignes aériennes sont : l'âge, l'état de la détérioration et la résistance mécanique. Quant aux lignes souterraines, les critères utilisés sont: l'obsolescence (technologie à l'huile) et la vétusté (âge)[35].

[34] Pièce B-0006, p. 5.

[35] Pièce B-0029, p. 11, réponse à la question 2.1.

[67] Pour le circuit 1230, les critères de pérennité ont été appliqués séparément pour les parties aérienne et souterraine[36].

[68] Le Transporteur évalue que la partie souterraine est à risque à cause de sa durée de vie et de sa technologie à l'huile. Aussi, en 2026, soit au moment de la mise en service, les conducteurs et les pylônes de la partie aérienne du circuit 1230 auront un niveau de risque « moyen ». Il rappelle que, compte tenu de leur faible nombre, les lignes souterraines n'apparaissent pas dans la grille d'analyse du risque et sont plutôt évaluées au cas par cas[37].

[69] Le Transporteur explique que la durée de vie utile des portions aérienne et souterraine de la ligne 1230 ont été atteintes. En effet, l'âge des conducteurs et des pylônes de la portion aérienne a dépassé 70 ans et l'âge des câbles à huile de la portion souterraine a dépassé 50 ans[38]. Leur remplacement est donc requis pour en assurer la pérennité.

[70] Enfin, le Transporteur considère que le Projet ligne 1230 est réalisable sur le plan technique, tant du point de vue de l'échéancier que du point de vue de l'exécution. L'avant-projet réalisé a permis d'en confirmer la faisabilité et d'en préciser les contraintes de réalisation.

6.4 AUTRES SOLUTIONS ENVISAGÉES

[71] Pour assurer sa pérennité, le Transporteur estime que la seule solution possible du point de vue économique, technique et environnemental est la reconstruction du circuit 1230.

[72] Le choix de la tension à 315 kV a été fait en prévision de son utilisation lorsque le poste de Mont-Royal sera reconstruit à 315-25 kV. En effet, le Transporteur indique que le nouveau circuit 1230 sera exploité initialement à 120 kV pour l'alimentation du poste

---

36 Pièce B-0029, p. 17, réponse à la question 3.1.2.

37 Pièce B-0029, p. 13, réponse à la question 2.1.4.1.

38 Pièce B-0020, p. 27.

Mont-Royal 120/25-12 kV. Il planifie la conversion à 315-25 kV du poste du Mont-Royal dans 15 à 20 ans, mais qui pourrait toutefois être réalisée plus tôt que prévu, selon les besoins[39].

[73] Le Transporteur a choisi d'installer les câbles souterrains sur tout le trajet, puisqu'il n'était pas possible de reconstruire une ligne double terne à 120 kV entre les postes Saraguay et Laurent. De plus, le choix d'installer des câbles souterrains sur tout le long du trajet permettra au Transporteur de dégager l'ancienne partie aérienne du circuit 1230 afin d'installer une nouvelle ligne de transport prévue dans le Plan d'évolution[40].

[74] Le Transporteur n'a ainsi envisagé aucune autre solution et, par conséquent, il ne dépose pas d'étude de faisabilité économique. Il précise tout de même que, par rapport à la situation actuelle, le remplacement des câbles à l'huile par des câbles à sec entraînera une diminution des coûts d'entretien et d'exploitation. De plus, la nouvelle ligne possèdera une résistance inférieure à celle de l'ancienne ligne, permettant de réduire les pertes électriques associées[41]. Le Transporteur fournit également le montant de retrait d'actifs lié au Projet ligne 1230[42].

6.5 COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET

[75] Le coût total du Projet ligne 1230 s'élève à 122,6 M$ et s'inscrit dans la catégorie d'investissement « Maintien des actifs ».

[76] Le tableau suivant présente les coûts des travaux pour les phases d'avant-projet et projet.

---

39 Pièce B-0029, p. 17, réponse à la question 3.1.
40 Pièce B-0020, p. 27 et 28.
41 Pièce B-0030, p. 15, réponse à la question 5.1.
42 Pièce B-0030, p. 15, réponse à la question 5.2.

TABLEAU 4[43]

COÛTS DES TRAVAUX AVANT-PROJET ET PROJET

(EN MILLIERS DE DOLLARS DE RÉALISATION)

	Total lignes et postes
Coûts de l'avant-projet	
Sous-total	**1 312,5**
Coûts du projet	
Ingénierie, approvisionnement et construction	**110 143,9**
Client	**1 624,1**
Frais financiers	**9 499,1**
Sous-total	**121 267,1**
TOTAL	**122 579,6**

[77] Les coûts détaillés ainsi que les coûts annuels des travaux sont déposés sous pli confidentiel[44]. Le Transporteur fournit une version caviardée de la pièce relative aux coûts détaillés dans laquelle il présente, entre autres, la ventilation des coûts pour les phases d'avant-projet et projet en distinguant le total « Lignes » et le total « Postes »[45].

[78] Le Transporteur présente, pour la période 2024 à 2027, les taux d'inflation spécifiques aux postes et lignes utilisés pour l'établissement des coûts du Projet ligne 1230. Il fournit également ces taux, ventilés par composantes, sous pli confidentiel et en version caviardée[46].

[79] Le Transporteur souligne que chaque rubrique de coût est indexée selon le taux d'inflation applicable de l'année de sa réalisation. Les taux d'inflation utilisés pour l'établissement du coût sont établis en date d'avril 2023.

[80] Le Transporteur mentionne que, suivant la pratique établie depuis la réglementation de ses activités, il fera état de l'évolution des coûts du Projet ligne 1230

---

43 Pièce B-0020, p. 29, Tableau 7.

44 Pièces B-0010, p. 10 à 15 et B-0012, p. 4 à 9, Annexe 1 respectivement (sous pli confidentiel).

45 Pièce B-0011, p. 10, Tableau 3.

46 Pièces B-0007 (sous pli confidentiel), p. 2, Annexe 5 et B-0006, p. 2, Annexe 5.1.

lors du dépôt de son rapport annuel à la Régie, si cette dernière le requiert. Il propose en suivi un format public[47] et confidentiel[48].

6.6 IMPACT TARIFAIRE

[81] La mise en service du Projet ligne 1230 est prévue pour le mois de novembre 2026. Le Transporteur souligne que la Régie a indiqué qu'il est équitable que tous les clients contribuent au paiement des ajouts au réseau qui permettent de maintenir le bon fonctionnement du réseau et d'assurer le transport d'électricité de façon sécuritaire et fiable[49].

[82] L'impact sur les revenus requis à la suite de la mise en service du Projet ligne 1230 prend en compte les coûts associés à l'amortissement, au financement et à la taxe sur les services publics. Les résultats sont présentés sur des périodes de 20 et 50 ans. Le Transporteur précise que les résultats pour la période de 50 ans étant plus comparables à la durée de vie utile moyenne des immobilisations visées par le Projet ligne 1230.

[83] L'impact tarifaire du Projet ligne 1230 sur les revenus requis et l'analyse de sensibilité sont présentés à l'Annexe 6 de la pièce B-0006[50]. L'impact annuel moyen sur les revenus requis est de 8,9 M$ sur une période de 20 ans et de 5,6 M$ sur une période de 50 ans.

6.7 IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU OU SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE

[84] Le Transporteur est d'avis que le remplacement du circuit 1230 améliorera la fiabilité, la performance et la prestation du service de transport, le tout dans le respect des critères de conception du réseau.

---

47 Pièce B-0020, p. 29, Tableau 7.
48 Pièces B-0010 (sous pli confidentiel), p. 10, Tableau 3.
49 Décision D-2002-95, p. 297.
50 Pièce B-0006, p. 7 à 10, Annexe 6.

6.8 AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS

[85] Le Projet ligne 1230 requiert deux résolutions formulant un avis sur sa conformité avec la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*[51].

[86] Le Transporteur décrit également la démarche de participation du public en lien avec le Projet ligne 1230[52], composée, notamment, de distribution porte en porte d'infos-travaux et d'échanges avec les municipalités.

6.9 OPINION DE LA RÉGIE

[87] La Régie est satisfaite de la preuve quant à l'objectif d'assurer la pérennité du Projet ligne 1230. Elle retient qu'il est justifié par le dépassement de la durée de vie utile de la ligne 1230 et que le remplacement des équipements est donc nécessaire pour en assurer la pérennité.

[88] La Régie constate que le Transporteur a tenu compte des critères de pérennité pour les parties souterraine et aérienne de la ligne 1230 et présente les niveaux de risque associés aux équipements à remplacer, lorsque disponible. De plus, la Régie retient que la partie souterraine actuelle du circuit 1230 est à risque, notamment, en raison de sa technologie à l'huile, qui est de moins en moins répandue et dont l'exploitation et l'entretien sont problématiques[53].

[89] Enfin, la Régie est satisfaite des explications du Transporteur selon lesquelles le Projet ligne 1230 est l'unique solution du point de vue technique, économique et environnemental.

[90] La Régie autorise la réalisation du Projet ligne 1230, tel que soumis, en vertu de l'article 73 de la Loi.

---

51 RLRQ c. A-19, art. 149 et suivants; pièce B-0006, Annexe 3, p. 4.

52 Pièce B-0006, Annexe 4.

53 Pièce B-0020, p. 27 et B-0029, p. 13, réponse à la question 2.1.4.1.

7 PROJET CÔTE-SAINT-LUC

7.1 OBJECTIFS ET DESCRIPTION DU PROJET

[91] L'objectif principal du Projet Côte-Saint-Luc est de répondre aux besoins de pérennité du poste de Hampstead à 120-12 kV et à 120-25 kV.

[92] Le Transporteur soutient que le déploiement d'une architecture à 315 kV au moyen de nouvelles lignes d'alimentation à 315 kV permettra également de répondre aux besoins de croissance du secteur desservi par l'installation. En effet, cette architecture possède une capacité d'expansion offrant la flexibilité nécessaire pour répondre à la croissance de la charge pendant la durée de vie du poste.

[93] Le Projet Côte-Saint-Luc consiste à remplacer le poste de Hampstead à 120-25-12 kV par le nouveau poste de Côte-Saint-Luc à 315-25 kV.

7.2 DESCRIPTION DES TRAVAUX

[94] Les travaux associés au projet sont :

- Reconfiguration du réseau à 120 kV, incluant le prolongement d'une ligne souterraine existante;
- Construction du nouveau poste de Côte-Saint-Luc à 315-25 kV;
- Construction d'une nouvelle ligne biterne à 315 kV d'environ 11 km entre le poste de Saraguay et le nouveau poste de Côte-Saint-Luc;
- Addition de deux départs de ligne à 315 kV au poste de Saraguay;
- Réalisation de travaux au réseau de télécommunications afin d'intégrer le nouveau poste de Côte-Saint-Luc à 315-25 kV au réseau de transport;
- Démantèlement du poste de Hampstead à 120-25-12 kV.

7.2.1 RECONFIGURATION DU RÉSEAU À 120 KV ENTRE LES POSTES DE SARAGUAY, LAURENT, DE MONT-ROYAL ET DE HAMPSTEAD

[95] Le Transporteur démantèlera une ligne biterne à 120 kV située au nord du poste de Hampstead ce qui libérera l'espace nécessaire dans l'emprise pour construire le nouveau poste de Côte-Saint-Luc et ses lignes d'alimentation à 315 kV en provenance du poste de Saraguay. Il reconfigurera ensuite le réseau à 120 kV afin de libérer l'emprise occupée par les lignes électriques des circuits 1204 (entre le poste Laurent et le poste de Hampstead) et 1233 (entre le poste de Hampstead et le poste aérosouterrain Royalmount, qui sera démantelé).

[96] Des travaux de modification et de remplacement de protections de lignes seront également effectués aux postes de Saraguay, Laurent et Mont-Royal afin de considérer les nouveaux raccordements entre les postes.

7.2.2 NOUVEAU POSTE DE CÔTE-SAINT-LUC

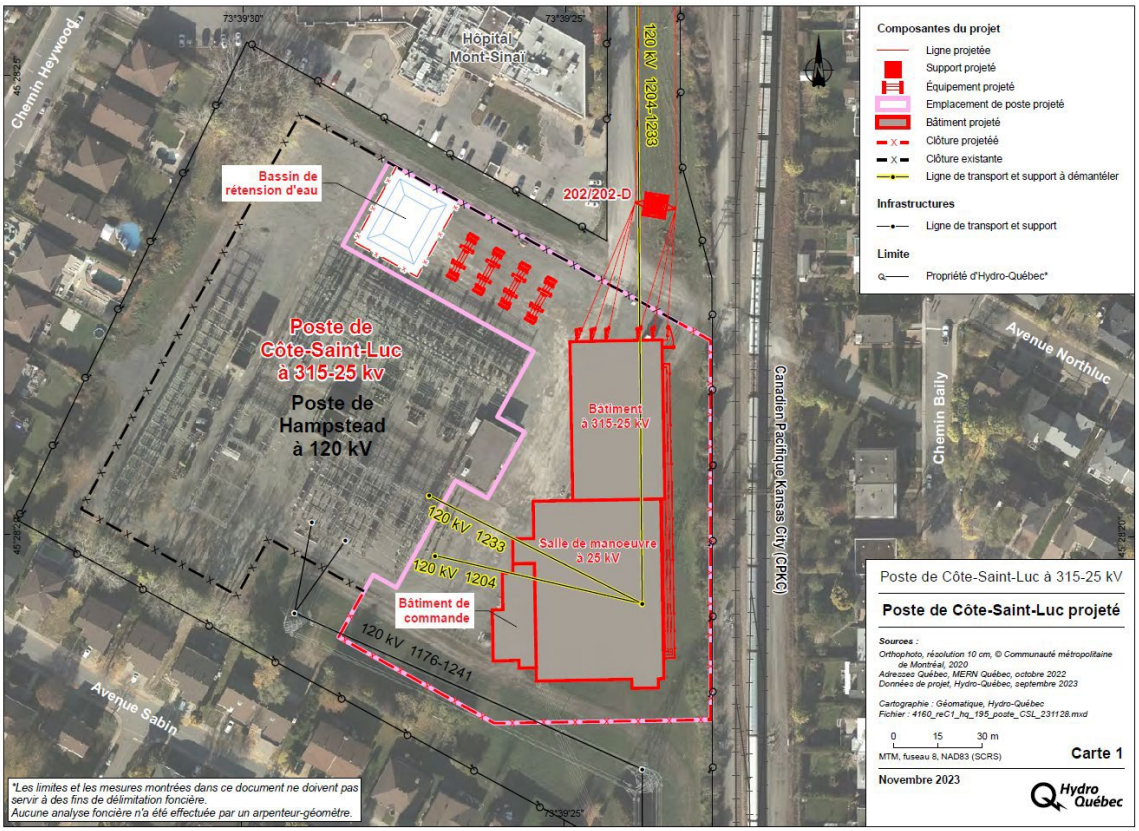
[97] Le nouveau poste de Côte-Saint-Luc à 315-25 kV sera construit sur le même site que le poste de Hampstead car l'espace est suffisant pour accueillir une nouvelle installation.

[98] La section à 315 kV sera entièrement composée d'appareillage blindé à isolation gazeuse, installé à l'intérieur d'un bâtiment. La section à 25 kV sera également de type intérieur, composée d'appareillage sous enveloppe métallique. Ce choix de conception a été imposé par les dimensions du terrain appartenant déjà à Hydro-Québec.

[99] Le poste sera équipé de trois transformateurs de puissance de 140 MVA et de 64 départs de ligne à 25 kV, pour une capacité limite de transformation de 385 MVA. La capacité de transformation et le nombre de départs installés dans le nouveau poste permettront à Hydro-Québec dans ses activités de distribution (le Distributeur) d'y transférer l'ensemble des circuits du poste de Hampstead, après avoir converti à 25 kV leur tension d'exploitation actuellement de 12 kV.

FIGURE 2

EMPLACEMENT DU POSTE DE CÔTE-SAINT-LUC SUR LE SITE DU POSTE EXISTANT[54]



[100] Malgré la capacité additionnelle apportée, un dépassement de capacité limite de transformation est observé au poste Côte-Saint-Luc dès 2033-2034. Ce dépassement est dû à la croissance prévue dans ce secteur au cours des 10 prochaines années. En temps opportun, le Transporteur et le Distributeur effectueront une analyse de la zone, afin de déterminer la meilleure solution pour éviter les dépassements de capacité des postes satellites. Un quatrième transformateur de puissance de 140 MVA pourrait ainsi être ajouté au poste de Côte-Saint-Luc dès 2033, permettant d'augmenter sa capacité limite de transformation de 385 MVA à 575 MVA[55].

---

54 Pièce B-0020, p. 36, Figure 6.

55 Pièce B-0030, p. 9, réponses aux questions 1.4 et 1.4.1.

7.2.3 LIGNES D'ALIMENTATION À 315 KV DU POSTE DE CÔTE-SAINT-LUC, ADDITION DE DEUX DÉPARTS DE LIGNES À 315 KV AU POSTE DE SARAGUAY ET TRAVAUX DE TÉLÉCOMMUNICATIONS

[101] Une nouvelle ligne biterne à 315 kV assurera l'alimentation du poste Côte-Saint-Luc à partir du poste Saraguay. Deux départs de lignes à 315 kV seront ajoutés au poste Saraguay afin de raccorder cette nouvelle ligne. Un câble de garde à fibre optique sera également installé sur la nouvelle ligne afin de permettre l'intégration du nouveau poste de Côte-Saint-Luc au réseau de télécommunications.

[102] Le Transporteur installera et configurera des réseaux de communication pour les systèmes de commande et protection du nouveau poste.

7.2.4 DÉMANTÈLEMENT DU POSTE DE HAMPSTEAD À 120-25-12 KV

[103] Le Distributeur prévoit transférer les clients alimentés par le réseau 12 kV du poste de Hampstead sur le réseau 25 kV du poste Côte-Saint-Luc à la suite de sa mise en service, soit de 2029 à 2034. Le Transporteur démantèlera par la suite le poste de Hampstead à 120-25-12 kV.

[104] Le tableau suivant présente l'échéancier du Projet Côte-Saint-Luc.

TABLEAU 5

CALENDRIER DE RÉALISATION DES TRAVAUX LIÉS AU PROJET

Activité	Début	Fin
Avant-projet	Avril 2019	Janvier 2024
Autorisation de la Régie de l'énergie	Janvier 2024	Juillet 2024
Projet	Juillet 2024	Octobre 2034

Mises en service - Reconfiguration du réseau à 120 kV (Prolongement du circuit 1233) - Nouveau poste de Côte-Saint-Luc et de sa ligne d'alimentation à 315 kV - Démantèlement du poste de Hampstead		Mai 2027 Septembre 2029 Octobre 2034

7.3 JUSTIFICATION DU PROJET

[105] La vétusté des équipements à 120-12 kV et à 120-25 kV du poste de Hampstead constitue l'élément déclencheur du Projet Côte-Saint-Luc. En effet, la grande majorité des équipements du poste de Hampstead ont atteint leur durée de vie utile.

[106] Le remplacement de l'ensemble des sections à 120 kV, à 25 kV et à 12 kV est requis pour assurer la pérennité du poste de Hampstead. Cette solution globale est avantageuse en raison de la complexité, de l'envergure et du nombre d'interventions qui seraient requises pour assurer la pérennité du poste de Hampstead en plus de nombreuses contraintes techniques importantes liées à la conception désuète du poste.

[107] À cet égard, la justification s'appuie sur la Stratégie de pérennité. Des critères de pérennité spécifiques[56] ont été appliqués aux transformateurs de puissance, aux disjoncteurs, aux systèmes de commande et aux divers systèmes de protection du poste de Hampstead. Les niveaux de risque ainsi obtenus varient de « faible » à « fort »[57].

[108] Par ailleurs, le remplacement du poste de Hampstead à 120-25-12 kV par un nouveau poste à 315 kV-25 kV ayant une grande capacité d'expansion est requis afin de répondre à la croissance de ce secteur. L'architecture retenue est mieux adaptée aux réalités urbaines actuelles et futures de l'espace.

---

56 Pièce B-0029, réponse à la question 2.1.1.

57 Pièce B-0029, réponse à la question 2.1.4.1.

[109] Le Transporteur considère que le Projet Côte-Saint-Luc est réalisable tant du point de vue technique que de l'échéancier dans le respect des critères de conception de son réseau de transport.

7.4 AUTRES SOLUTIONS ENVISAGÉES

[110] Le Transporteur estime que le remplacement du poste de Hampstead à 120 kV par le nouveau poste de Côte-Saint-Luc à 315 kV est la seule option envisageable, du point de vue technique, économique et environnemental.

[111] En effet, l'espace disponible sur le terrain du poste de Hampstead est suffisamment grand pour construire le nouveau poste à 315-25 kV, ce qui permet d'éviter l'acquisition d'un terrain, les travaux liés au transfert de charges vers un autre site et la construction de nouveaux massifs.

[112] Aucune autre solution n'a été identifiée pour répondre à la fois aux problèmes de vétusté du poste de Hampstead et à la croissance de la demande à long terme dans le secteur qu'il dessert. Par conséquent, le Transporteur ne dépose pas d'étude de faisabilité économique.

[113] Le Transporteur précise cependant que la diminution du nombre d'équipements par rapport au poste de Hampstead entraînera une diminution des coûts d'entretien et d'exploitation. De plus, la nouvelle configuration à 315 kV et à 25 kV permettra de réduire les pertes électriques[58]. Enfin, le Transporteur fournit le montant de retrait d'actifs associé au Projet Côte-Saint-Luc[59].

---

58 Pièce B-0030, p. 15, réponse à la question 5.1.

59 Pièce B-0030, p. 15, réponse à la question 5.2.

7.5 COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET

[114] Le coût total du Projet Côte-Saint-Luc s'élève à 649,5 M$ et s'inscrit dans les catégories d'investissements « Maintien des actifs », pour un montant de 372,9 M$, et « Croissance des besoins de la clientèle », pour un montant de 276,6 M$.

[115] Le tableau suivant présente les coûts des travaux pour les phases d'avant-projet et projet.

TABLEAU 6[60]

COÛTS DES TRAVAUX AVANT-PROJET ET PROJET

(EN MILLIERS DE DOLLARS DE RÉALISATION)

	Total ligne, poste et télécommunications
Coûts de l'avant-projet	
Sous-total	**23 575,8**
Coûts du projet	
Ingénierie, approvisionnement et construction	**530 320,7**
Client	**28 369,8**
Frais financiers	**67 241,7**
Sous-total	**625 932,2**
TOTAL	**649 508,0**

[116] Les coûts détaillés ainsi que les coûts annuels des travaux sont déposés sous pli confidentiel[61]. Le Transporteur fournit une version caviardée de la pièce relative aux coûts détaillés dans laquelle il présente, entre autres, la ventilation des coûts pour les phases d'avant-projet et du projet, en distinguant le total « Lignes », « Postes », « Transport » et « Télécommunications »[62].

---

60 Pièce B-0020, p. 40, Tableau 10.

61 Pièces B-0010, p. 16 à 22 et B-0012, p. 10 à 23, Annexe 1 respectivement (sous pli confidentiel).

62 Pièce B-0011, p. 16, Tableau 5.

[117] Le Transporteur présente, pour la période 2024 à 2034, les taux d'inflation spécifiques aux postes, lignes et actifs de télécommunications et utilisés pour l'établissement du coût du Projet Côte-Saint-Luc. Il fournit également ces taux, ventilés par composantes, sous pli confidentiel et en version caviardée[63].

[118] Le Transporteur souligne que chaque rubrique de coût de projet est indexée selon le taux d'inflation applicable de l'année de sa réalisation. Les taux d'inflation utilisés pour l'établissement du coût sont établis en date d'avril 2023.

Coûts associés aux différentes catégories d'investissement

[119] Les coûts d'investissements en « Maintien des actifs » permettent la construction du nouveau poste de Côte-Saint-Luc à 315-35 kV en remplacement du poste de Hampstead ainsi que le démantèlement des installations du poste de Hampstead. Les activités en lien avec la reconfiguration du réseau à 120 kV entre les postes de Saraguay, Laurent, de Mont-Royal et de Hampstead sont également en « Maintien des actifs ».

[120] Les coûts de la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle » incluent la construction de la nouvelle ligne d'alimentation à 315 kV entre les postes de Saraguay et de Côte-Saint-Luc. L'addition des deux départs de lignes à 315 kV au poste de Saraguay fait également partie de cette classification. Cette séparation est conforme à la méthode d'attribution directe des coûts aux différentes catégories d'investissements[64].

Suivi des coûts

[121] Le Transporteur mentionne que, suivant la pratique établie depuis la réglementation de ses activités, il fera état de l'évolution des coûts du Projet Côte-Saint-Luc lors du dépôt de son rapport annuel à la Régie, si cette dernière le requiert. Il propose en suivi un format public[65] et confidentiel[66].

---

63 Pièces B-0007 (sous pli confidentiel), p. 2, Annexe 5 et B-0006, p. 2, Annexe 5.1.

64 Pièce B-0020, p. 43, note de bas de page 19.

65 Pièce B-0020, p. 40, Tableau 10.

66 Pièces B-0010 (sous pli confidentiel), p. 16, Tableau 5.

7.6 IMPACT TARIFAIRE

[122] Les mises en services du Projet Côte-Saint-Luc sont prévues pour les mois de mai 2027 et septembre 2029[67].

[123] Les coûts attribués à la catégorie d'investissements « Croissance des besoins de la clientèle » donnent lieu à une contribution estimée du Distributeur de 276,6 M$. En effet, comme il s'agit d'un projet réalisé en amont des postes satellites, aucun montant maximal n'est octroyé, conformément aux *Tarifs et conditions des services* de transport d'Hydro-Québec (les Tarifs et conditions)[68]. À la suite de la mise en service du Projet Côte-Saint-Luc, la contribution du Distributeur sera mise à jour, conformément aux modalités des Tarifs et conditions, quant aux ajouts pour répondre aux besoins de croissance de la charge locale.

[124] Pour les investissements en « Maintien des actifs », le Transporteur rappelle que la Régie a indiqué qu'il est équitable que tous les clients contribuent au paiement des ajouts au réseau qui permettent de maintenir son bon fonctionnement et d'assurer le transport d'électricité de façon sécuritaire et fiable[69].

[125] L'impact sur les revenus requis à la suite de la mise en service du Projet Côte-Saint-Luc prend en compte les coûts associés à l'amortissement, au financement et à la taxe sur les services publics. Les résultats sont présentés sur des périodes de 20 et 60 ans. Le Transporteur précise que les résultats pour la période de 60 ans sont plus comparables à la durée de vie utile moyenne des immobilisations visées par le Projet Côte-Saint-Luc.

[126] L'impact tarifaire sur les revenus requis et l'analyse de sensibilité, sont présentés à l'Annexe 6 de la pièce B-0006[70]. L'impact annuel moyen sur les revenus requis est de 24,7 M$ sur une période de 20 ans et de 15,3 M$ sur une période de 60 ans.

---

67 Pièce B-0020, p. 44 et 45.

68 Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec, Appendice J, section C, art. 3.

69 Décision D-2002-95, p. 297.

70 Pièce, B-0006, p. 11 à 14, Annexe 6.

7.7 IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU OU SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE

[127] Les travaux auront un impact positif sur la fiabilité du réseau de transport et, de ce fait, sur la continuité du service offert aux clients du Distributeur. La reconfiguration du réseau à 120 kV entre les postes de Saraguay, Laurent, de Mont-Royal et de Hampstead améliorera la fiabilité et la prestation du service de transport.

[128] De plus, la réduction du nombre d'équipements en facilitera son exploitation et son entretien.

[129] Le Projet Côte-Saint-Luc permettra aussi la réalisation de nouveaux postes devant être reconstruits à 315-25 kV selon le Plan d'évolution.

[130] Enfin, le Transporteur précise que la fiabilité du réseau sera assurée, pendant la période des transferts de charges, par le Distributeur.

[131] La réalisation du Projet Côte-Saint-Luc aura donc un impact positif tant sur la fiabilité du réseau de transport que sur sa capacité à répondre à la croissance de la demande dans ce secteur.

7.8 AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS

[132] Le Projet Côte-Saint-Luc requiert deux résolutions formulant un avis sur sa conformité avec la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*[71], un certificat d'autorisation du gouvernement du Québec en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement*[72] et une autorisation du ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs en vertu de cette même loi[73].

---

71 RLRQ c. A-19.1.

72 RLRQ c. Q-2.

73 Pièce B-0006, Annexe 3.

[133] Le Transporteur décrit aussi la démarche de participation du public associée au Projet Côte-Saint-Luc, impliquant un comité formé d'élus, de gestionnaires et de citoyens[74].

7.9 OPINION DE LA RÉGIE

[134] La Régie juge que le Projet Côte-Saint-Luc est justifié quant à l'objectif d'assurer la pérennité du poste de Hampstead. Elle retient, notamment, qu'il représente une solution globale qui tient compte de la multitude des contraintes techniques liées à la désuétude de ce poste, de la vétusté des équipements ainsi que de la complexité, de l'envergure et du nombre d'interventions à réaliser. De plus, la solution proposée tient compte de la capacité du nouveau poste à répondre à la croissance de la charge dans un contexte urbain.

[135] Le Transporteur a adéquatement détaillé son application de la Stratégie de pérennité, en plus d'avoir présenté les besoins de croissance. Bien que certains équipements présentent un niveau de risque faible, la Régie constate que d'autres facteurs sont considérés dans le processus de planification intégrée, notamment le regroupement des interventions et la coïncidence des besoins de pérennité et de croissance.

[136] La Régie retient que la solution de remplacer le poste de Hampstead à 120-25-12 kV par le nouveau poste de Côte-Saint-Luc à 315-25 kV constitue la seule solution pouvant à la fois répondre aux besoins de pérennité du poste de Hampstead à 120-12 kV et à 120-25 kV, tout en tenant compte des besoins en croissance du secteur.

[137] La Régie autorise donc la réalisation du Projet Côte-Saint-Luc, tel que soumis, en vertu de l'article 73 de la Loi.

---

[74] Pièce B-0006, Annexe 4, p. 6.

8 OBSERVATIONS DU RTIEÉ ET COMMENTAIRES DU TRANSPORTEUR

[138] Le RTIEÉ mentionne que la diminution du nombre de transformateurs qu'entraîne le Projet Saraguay ne pose pas d'enjeu relatif au respect de la norme de redondance de fiabilité. Il note aussi que les Projets comportent plusieurs aspects souhaitables sur le plan environnemental.

[139] Le RTIEÉ n'est pas convaincu de l'affirmation du Transporteur selon laquelle il ne dispose pas d'estimation de la diminution des coûts d'entretien et d'exploitation et de la valeur des pertes électriques liée à la réalisation des Projets. Il soumet qu'ils sont tout de même justifiés et recommande leur autorisation.

[140] Le Transporteur soutient que cette position sur la disponibilité des estimations est dépourvue d'assises techniques et réglementaires. Il soumet s'être conformé à la décision D-2020-083[75] relative à l'estimation des coûts des solutions et à la décision D-2020-041[76] qui exige que soit indiqué, au minimum, le sens de la variation sur les pertes d'un projet ayant un impact sur la topologie du réseau.

[141] Le Transporteur rappelle que les estimations relatives aux pertes électriques et aux coûts d'entretien et d'exploitation font l'objet d'analyse uniquement lorsque plusieurs solutions sont envisagées. Il ajoute qu'une comparaison détaillée et approfondie de la situation projetée avec la situation actuelle ne pourrait apporter aucun éclairage additionnel à l'examen de la Régie, puisque le maintien de la situation actuelle ne constitue pas une solution viable permettant de répondre aux objectifs des Projets.

[142] Le Transporteur conclut que l'exercice théorique énoncé par le RTIEÉ demanderait des efforts importants qui ne permettraient pas à la Régie d'obtenir des conclusions davantage probantes pour sa prise de décision.

[143] Le RTIEÉ reconnait les défis de prévoir l'ordonnancement des projets d'investissements durant les 10 à 15 prochaines années[77].

---

[75] Décision D-2020-083, p. 29.
[76] Décision D-2020-041, p. 160.
[77] Pièce D-0003, p. 8 à 11.

[144] Il recommande que l'ensemble du Plan d'évolution et sa mise à jour soient soumis à l'examen de la Régie, avec participation d'intervenants. Selon lui, cette approche réduirait la microgestion par la Régie et faciliterait une vue d'ensemble. En effet, bien que chaque investissement d'un montant supérieur au seuil requière une autorisation distincte en vertu de l'article 73 de la Loi, ces investissements sont interreliés.

[145] Le Transporteur répond que le Plan d'évolution est inclus au soutien de sa demande par transparence et efficience réglementaire, en plus de s'assurer de fournir l'ensemble des informations permettant de situer adéquatement sa demande. Il soumet que la proposition du RTIEÉ ne repose sur aucune assise qui compose le cadre réglementaire pour l'autorisation de projets en application de l'article 73 de la Loi.

9 AUTRES CONCLUSIONS DE LA RÉGIE

[146] Pour chacun des Projets, le Transporteur ne pourra y apporter, sans autorisation préalable de la Régie, quelque modification que ce soit qui aurait pour effet d'en modifier de façon appréciable la nature ou les coûts. La Régie réitère, à cet égard, les exigences formulées par les décisions D-2014-035 et D-2017-021[78].

[147] Le Transporteur précise que si le coût total de chacun des Projets dépasse de plus de 15 % le montant autorisé par le conseil d'administration d'Hydro-Québec, il devra obtenir une nouvelle autorisation de ce dernier. Le cas échéant, il s'engage à en informer la Régie en temps opportun. Il souligne qu'il s'efforcera de contenir les coûts de chacun des Projets à l'intérieur du montant autorisé par la Régie. **La Régie prend acte de cet engagement du Transporteur.**

[148] La Régie ordonne au Transporteur de déposer, lors du dépôt de son rapport annuel :

[78] Décisions D-2014-035, p. 109, par. 508 à 511 et D-2017-021, p. 91, par. 364 à 366.

Projet Saraguay

- **Le suivi des coûts réels du Projet Saraguay, selon le même format et le même niveau de détail que ceux du Tableau 4 de la pièce B-0020[79];**
- **Le suivi des coûts réels détaillés, sous pli confidentiel, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de sa mise en service, selon le même format et le même niveau de détail que ceux du Tableau 1 de la pièce confidentielle B-0010[80].**

Projet Ligne 1230

- **Le suivi des coûts réels du Projet Ligne 1230, selon le même format et le même niveau de détail que ceux du Tableau 7 de la pièce B-0020[81]. Considérant que le Transporteur fournit les totaux « Lignes » et « Postes » au Tableau 3 de la pièce B-0011[82], la Régie lui demande de fournir le suivi de chacun de ces totaux dans ce suivi public.**
- **Le suivi des coûts réels détaillés, sous pli confidentiel, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de sa mise en service, selon le même format et le même niveau de détail que ceux du Tableau 3 de la pièce confidentielle B-0010[83].**

Projet Côte-Saint-Luc

- **Le suivi des coûts réels du Projet Côte-Saint-Luc, selon le même format et le même niveau de détail que ceux du Tableau 10 de la pièce B-0020[84]. Considérant que le Transporteur fournit le total « Lignes », « Postes », « Transport » et « Télécommunications »[85], la Régie lui demande de fournir le suivi de chacun de ces totaux dans ce suivi public.**

---

79 Pièce B-0020, p. 19, Tableau 4.
80 Pièces B-0010 (sous pli confidentiel), p. 5, Tableau 1.
81 Pièce B-0020, p. 29, Tableau 7.
82 Pièce B-0011, p. 10, Tableau 3.
83 Pièces B-0010 (sous pli confidentiel), p. 10, Tableau 3.
84 Pièce B-0020, p. 40, Tableau 10.
85 Pièce B-0011, p. 16, Tableau 5.

- Le suivi des coûts réels détaillés, sous pli confidentiel, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de sa mise en service, selon le même format et le même niveau de détail que ceux du Tableau 5 « Coûts des travaux avant-projet et projet par élément » de la pièce B-0010[86].

[149] Enfin, pour chacun de ces suivis, la Régie demande au Transporteur de lui présenter un suivi de l'échéancier, le cas échéant, de fournir l'explication des écarts 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.

[150] Par ailleurs, tel que mentionné précédemment, les Projets s'appuient sur la Stratégie de pérennité. La Régie considère que les explications obtenues en réponses à ses demandes de renseignements[87] sont pertinentes et bonifient la justification des projets. En conséquence, pour les prochains projets d'investissements dont la justification s'appuie sur la Stratégie de pérennité, la Régie demande au Transporteur de préciser :

- Les critères appliqués en référant à des extraits précis de la Stratégie de pérennité;
- Les niveaux de risque associés aux équipements à remplacer.

[151] La Régie retient que la Stratégie de pérennité est évolutive et constate qu'il faut prendre connaissance d'un volume important d'informations pour identifier les critères les plus à jour des équipements[88]. La Régie invite le Transporteur à considérer la possibilité de déposer un document reprenant l'ensemble des critères à jour appliqués aux différentes familles d'équipements dans le cadre de son prochain bilan de la Stratégie de pérennité.

[152] Pour chacun des Projets, le Transporteur n'a envisagé qu'une solution et n'a donc pas fourni d'étude de faisabilité économique, qui compare usuellement les coûts globaux de différentes solutions envisagées. Il fournit des informations qualitatives de l'impact de la solution, par rapport à la situation actuelle, sur les coûts d'entretien et d'exploitation

---

86 Pièce B-0010 (sous pli confidentiel), p. 16, Tableau 5.

87 Pièce B-0029, p. 10 à 14, réponses aux sous-questions 2.1.

88 Pièce B-0029, p. 4 à 6, réponses aux questions 1.1 et 1.2.

ainsi que sur la valeur des pertes électriques en plus de fournir la valeur de retraits d'actifs[89].

[153] La Régie juge que les informations fournies par le Transporteur[90] permettent de documenter, du moins qualitativement, des éléments qui font usuellement l'objet d'une analyse économique comparative lorsque plus d'une solution est envisagée. **Ainsi, pour les prochains projets d'investissement pour lesquels le Transporteur ne présente aucune autre solution, la Régie lui demande de préciser les impacts du projet sur les charges anticipées d'entretien et d'exploitation et sur les pertes électriques.**

[154] Par ailleurs, la valeur de retraits d'actifs constitue une information pertinente, notamment, en ce qu'elle renseigne globalement sur l'atteinte ou non de la durée de vie des équipements à remplacer. Ainsi, pour les prochains projets d'investissement, la Régie demande au Transporteur de préciser les valeurs résiduelles des équipements remplacés.

[155] Enfin, la Régie souligne que le dépôt des plans d'évolution permet une mise en contexte pertinente des projets. À cet égard, la Régie est satisfaite des explications du Transporteur sur l'évolution de la priorisation des différents projets prévus dans le Plan d'évolution[91]. **Pour les prochains projets d'investissements qui s'inscrivent dans un plan régional, la Régie demande au Transporteur de fournir un portrait à jour de ce plan, en y décrivant le contexte actualisé entourant le projet visé par la demande.**

10 DEMANDES D'ORDONNANCES DE TRAITEMENT CONFIDENTIEL

[156] 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[92]. Il demande à la Régie d'interdire la divulgation, la publication et la diffusion de ces

---

89 Pièce B-0030, p. 15, réponses aux questions 5.1 et 5.2.
90 Pièce B-0030, p. 15, réponse à la question 5.1.
91 Pièce B-0030, p. 5 à 7, réponses aux questions 1.1 et 1.2.
92 Pièce B-0002, p. 2 à 4.

renseignements en raison de leur caractère confidentiel et pour des motifs d'intérêt public. Il dépose trois déclarations sous serment[93].

Schémas unifilaires

[157] Le Transporteur demande à la Régie de rendre une ordonnance de confidentialité, sans restriction quant à sa durée, à l'égard des renseignements relatifs aux schémas unifilaires contenus à la pièce B-0005, comme la Régie l'a déjà reconnu à l'égard de ce type d'informations[94].

Coûts détaillés et coûts annuels

[158] Le Transporteur demande à la Régie de rendre une ordonnance de confidentialité à l'égard des renseignements relatifs aux coûts détaillés et annuels des Projets, présentés aux pièces B-0010 (confidentielle), B-0011 (caviardée) et B-0012 (confidentielle).

[159] Le Transporteur demande que cette ordonnance soit rendue jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la mise en service finale du Projet Côte-Saint-Luc, prévue en septembre 2029.

[160] Le Transporteur propose que la durée de la période de confidentialité soit uniformisée pour les Projets. Selon lui, cette approche serait plus simple sur le plan décisionnel et administratif et permettrait d'éviter toute confusion ou erreur possible.

Taux d'inflation spécifique

[161] Le Transporteur demande à la Régie de rendre une ordonnance de confidentialité à l'égard des renseignements relatifs aux taux d'inflation spécifique contenus à la pièce B-0007 et caviardée à la page 2 de l'Annexe 5.1 de la pièce B-0006.

---

93 Pièce B-0002, p. 7 à 18.

94 Dossiers R-3956-2015 décision D-2016-086 et R-3960-2016, décision D-2016-091.

[162] Le Transporteur demande que cette ordonnance soit rendue jusqu'à l'expiration d'un délai de 20 ans de la mise en service finale du Projet Côte-Saint-Luc.

Plan d'évolution

[163] Le Transporteur dépose la version caviardée (pièce B-0009) et confidentielle (pièce B-0008) du Plan d'évolution et indique ce qui suit :

> En conformité avec la décision D-2022-023, le Transporteur dépose la version caviardée et confidentielle du Plan d'évolution de l'île de Montréal - révision 2016. La décision précitée interdit la divulgation, la publication et la diffusion, sans restriction de durée, des renseignements caviardés dudit plan. Cette décision est applicable à la présente instance.

10.1 OPINION DE LA RÉGIE

[164] Après examen des motifs énoncés par le Transporteur, la Régie juge que ces motifs justifient que les renseignements déposés sous pli confidentiel soient traités de façon confidentielle.

[165] La décision D-2022-023 interdit la divulgation, la publication et la diffusion, sans restriction de durée, des renseignements caviardés du Plan d'évolution. La Régie applique les conclusions de cette décision dans le présent dossier[95].

[166] Cependant, la Régie ne retient pas la proposition du Transporteur visant à uniformiser la durée des ordonnances de traitement confidentiel relatifs aux renseignements sur les coûts détaillés et annuels des Projets. Elle considère que ces motifs ne sont pas suffisants pour revoir la durée jugée raisonnable à cet égard par la Régie dans sa décision D-2016-086[96] et celles subséquentes.

---

95 Dossier R-4146-2021, décision D-2022-023, p. 5 à 7.

96 Décision D-2016-086, par. 92 à 101.

[167] En conséquence, la Régie accueille les demandes d'ordonnance de traitement confidentiel du Transporteur, sauf en ce qui a trait à certaines des durées demandées. Elle interdit la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements confidentiels indiqués dans le tableau suivant pour les durées qui y sont énoncées.

TABLEAU 8

RENSEIGNEMENTS FAISANT L'OBJET DES DEMANDES DE TRAITEMENT CONFIDENTIEL

Renseignements visés	**Document caviardé (pièce)**	**Document déposé sous pli confidentiel (pièce)**	**Déclaration sous serment (pièce)**	**Durée demandée pour le traitement confidentiel**
Projet Saraguay				
Coûts détaillés	B-0011	B-0010 Renseignements aux p. 5, 6, 7 et 9	B-0002	Jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an suivant la mise en service finale du Projet Saraguay
Coûts annuels		B-0012 Renseignements aux p. 2 à 3		
Projet Ligne 1230				
Coûts détaillés	B-0011	B-0010 Renseignements aux p. 10 à 14	B-0002	Jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an suivant la mise en service finale du Projet Ligne 1230
Coûts annuels		B-0012 Renseignements aux p. 4 à 9		
Projet Côte-Saint-Luc				
Coûts détaillés	B-0011	B-0010 Renseignements aux p. 16 à 22	B-0002	Jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an suivant la mise en service finale du Projet Côte-Saint-Luc
Coûts annuels		B-0012 Renseignements aux p. 10 à 23		
Schémas unifilaires				
Schémas unifilaires		B-0005	B-0002	Indéterminée
Plan d'évolution				
Plan d'évolution du réseau de l'île de Montréal (décision D-2022-023)	B-0009	B-0008	B-0002	Indéterminée

Taux d'inflation spécifique				
Taux d'inflation spécifique	B-0006, Annexe 5.1, p. 2	B-0007	B-0002	Jusqu'à l'expiration d'un délai de 20 ans suivant la mise en service finale du Projet Côte-Saint-Luc

[168] La Régie ordonne au Transporteur de l'informer, par voie administrative, de la date de mise en service finale de chacun des Projets. Elle s'assurera alors qu'une version publique des renseignements visés soit versée au dossier public, dans les délais prévus à la présente décision.

11 DEMANDE DE PAIEMENT DE FRAIS

[169] Le 16 mai 2024, le RTIEÉ dépose une demande de paiement de frais au montant de 9 694,47 $, que le Transporteur commente le 22 mai 2024. Le RTIEÉ réplique à ces commentaires le 3 juin 2024.

[170] Le Transporteur demande à la Régie de rejeter cette demande, car les motifs justifiant l'application de la discrétion de la Régie sont inexistants et les critères applicables ne sont pas satisfaits.

Cadre juridique

[171] En vertu de l'article 36 de la Loi, la Régie peut ordonner au Transporteur de verser des frais aux personnes dont elle juge la participation utile à ses délibérations.

[172] Le *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*[97] (le Règlement) et le *Guide de paiement des frais 2020*[98] (le Guide) encadrent les demandes de paiement de frais que la Régie peut payer ou ordonner de payer, sans limiter son pouvoir discrétionnaire de

[97] RLRQ, c. R-6.01, r. 4.1.
[98] *Guide de paiement des frais 2020*.

juger de l'utilité de la participation des intervenants à ses délibérations et du caractère nécessaire et raisonnable des frais encourus.

11.1 OPINION DE LA RÉGIE

[173] Le traitement procédural de la Demande, par voie de consultation, a été fixé par la Régie, laquelle n'a pas jugé nécessaire de solliciter des interventions formelles au dossier. La Régie a plutôt invité les personnes intéressées à soumettre des commentaires écrits. Par ailleurs, elle n'a émis aucune instruction particulière selon laquelle le dépôt d'observations écrites pourrait donner lieu à un remboursement de frais.

[174] Dans des cas semblables[99], la Régie a établi qu'une personne intéressée qui dépose des observations écrites ne devait pas s'attendre au remboursement de ses frais[100]:

> [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 ».

---

99 Dossiers R-3736-2010, décision D-2010-132, p. 15 et 16, R-3926-2015, D-2015-144, p. 5 et 6.

100 Dossier R-3736-2010, décision D-2010-132, p. 15 et 16

> […]
>
> [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.
>
> [note de bas de page omise]

[175] La Régie peut user de sa discrétion pour déterminer qu'il est approprié de payer des frais à celui qui soumet des commentaires. Cependant, comme indiqué dans l'extrait cité plus haut, cela ne devrait pas être la règle mais plutôt l'exception.

[176] Dans le présent cas, la Régie est d'avis qu'elle ne se retrouve pas dans une situation qui justifierait d'accorder les frais réclamés au RTIEÉ.

[177] La Régie juge que globalement les commentaires du RTIEÉ n'ont pas été utiles à l'examen du dossier. En effet, les observations du RTIEÉ étaient essentiellement des commentaires généraux et peu pertinents. **En conséquence, la Régie juge que les commentaires du RTIEÉ ne lui ont pas été suffisamment utiles dans l'analyse du présent dossier pour justifier le paiement discrétionnaire de frais.**

[178] Enfin, dans sa lettre du 9 avril 2024, la Régie a pris soin de souligner que le lien entre l'intérêt du RTIEÉ et les sujets qu'il prévoyait traiter « paraît plutôt ténu »[101]. Cette remarque est aussi applicable aux observations du RTIEÉ.

---

101 Pièce A-0006.

[179] La Régie conclut qu'il n'est donc pas approprié d'accorder au RTIEÉ les frais qu'il réclame et rejette donc cette demande.

[180] **Pour ces motifs**,

La Régie de l'énergie :

AUTORISE les Projets**;**

ACCUEILLE les demandes d'ordonnance de traitement confidentiel du Transporteur, sauf en ce qui a trait aux durées demandées à l'égard des coûts annuels et détaillés du Projet Saraguay et du Projet ligne 1230;

INTERDIT la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements identifiés au tableau 8 pour les durées qui y sont énoncées;

ORDONNE au Transporteur de l'informer, par voie administrative, de la date de mise en service finale de chacun des Projets;

ORDONNE au Transporteur de se conformer à tous les éléments décisionnels contenus dans la présente décision;

REJETTE la demande de paiement de frais du RTIEEÉ.

Simon Turmel
Régisseur