

**Demande relative à la construction du nouveau  
poste Marie-Victorin à 120-25 kV**



---

## Table des matières

|            |  |           |
|------------|--|-----------|
| <b>1</b>   | <b>Introduction.....</b>   | <b>5</b>  |
| <b>2</b>   | <b>Contexte .....</b>  | <b>7</b>  |
| <b>3</b>   | <b>Objectifs visés par le Projet.....</b>  | <b>8</b>  |
| <b>4</b>   | <b>Description et justification du Projet en relation avec les objectifs.....</b>                          | <b>8</b>  |
| <b>4.1</b> | <b>Description du Projet.....</b>  | <b>8</b>  |
| <b>4.2</b> | <b>Description des travaux .....</b>   | <b>8</b>  |
| 4.2.1      | Nouveau poste Marie-Victorin à 120-25 kV .....   | 9         |
| 4.2.2      | Lignes d'alimentation à 120 kV du poste Marie-Victorin .....   | 10        |
| 4.2.3      | Travaux connexes .....   | 10        |
| 4.2.4      | Démantèlement du poste Marie-Victorin à 120-25 kV existant.....  | 10        |
| 4.2.5      | Échéancier.....  | 10        |
| <b>4.3</b> | <b>Justification du Projet en relation avec les fonction des objectifs visés.....</b>                      | <b>11</b> |
| <b>5</b>   | <b>Solution envisagée .....</b>  | <b>12</b> |
| <b>6</b>   | <b>Coûts associés au Projet .....</b>  | <b>13</b> |
| <b>6.1</b> | <b>Sommaire des coûts .....</b>  | <b>13</b> |
| <b>6.2</b> | <b>Coûts associés aux différentes catégories d'investissement.....</b>                                     | <b>16</b> |
| <b>6.3</b> | <b>Suivi des coûts du Projet .....</b>   | <b>16</b> |
| <b>7</b>   | <b>Impact tarifaire .....</b>  | <b>16</b> |
| <b>8</b>   | <b>Impact sur la fiabilité et sur la qualité de prestation du service de transport d'électricité .....</b> | <b>17</b> |
| <b>9</b>   | <b>Conclusion .....</b>  | <b>17</b> |

### Liste des tableaux

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

**Liste des figures**

Figure 1 Emplacement géographique du poste Marie-Victorin (Région administrative de la Montérégie) .....7  
Figure 2 Emplacement du nouveau poste Marie-Victorin sur le site adjacent.....9

**Liste des annexes**

Annexe 1 Schémas unifilaires relatifs au Projet (pièce déposée sous pli confidentiel)  
Annexe 2 Liste des principales normes techniques appliquées au Projet  
Annexe 3 Liste des autorisations exigées en vertu d'autres lois  
Annexe 4 Liste des activités d'information et de consultation  
Annexe 5 Taux d'inflation spécifiques ventilés par composantes (pièce déposée sous pli confidentiel)  
Annexe 6 Impact tarifaire

## 1 Introduction

1 Par la présente demande, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité  
2 (le « Transporteur ») vise à obtenir l'autorisation de la Régie de l'énergie (la « Régie ») pour  
3 la construction du nouveau poste Marie-Victorin en remplacement du poste Marie-Victorin  
4 existant à 120-25 kV, situé sur la Rive-Sud de Montréal (ci-après le « Projet »).

5 Le Projet du Transporteur, dont le coût total s'élève à 202,1 M\$, s'inscrit dans la catégorie  
6 d'investissement « Maintien des actifs ». Il vise le remplacement du poste Marie-Victorin,  
7 devenu vétuste.

8 La mise en service du nouveau poste Marie-Victorin à 120-25 kV est prévue pour le mois de  
9 novembre 2028. La période de 2028 à 2030 permettra à Hydro-Québec dans ses activités de  
10 distribution d'électricité (le « Distributeur») de transférer ses charges vers le nouveau poste  
11 Marie-Victorin. Lorsque l'ensemble de la charge sera transféré, des travaux seront  
12 nécessaires pour finaliser l'alimentation du nouveau poste. Une seconde mise en service  
13 relative à ces travaux est prévue pour le mois d'octobre 2031. Le poste existant sera  
14 démantelé en 2033.

15 À cette étape de la demande d'autorisation à la Régie, le Transporteur précise qu'afin de  
16 respecter l'échéancier des travaux, certaines activités d'ingénierie indispensables se  
17 poursuivent, notamment pour la sécurisation de l'approvisionnement de certains matériels  
18 nécessaires à la réalisation du Projet.

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

**Tableau 1**  
**Concordance entre les sections de la demande et le Règlement**

| <i>Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie</i> |        |                 |   | Pièce                                    | Section       |
|--|--------|-----------------|---|--|---------------|
| Article  | Alinéa | Para-<br>graphe | Renseignements requis   |  |               |
| 2  | 1      | 1 <sup>o</sup>  | Les objectifs visés par le projet   | HQT-1, Document 1                        | 3             |
| 2  | 1      | 2 <sup>o</sup>  | La description du projet  | HQT-1, Document 1                        | 4.1           |
| 2  | 1      | 3 <sup>o</sup>  | La justification du projet en relation avec les objectifs visés                 | HQT-1, Document 1                        | 4.3           |
| 2  | 1      | 4 <sup>o</sup>  | Les coûts associés au projet  | HQT-1, Document 1                        | 6             |
|  |        |                 |   | HQT-1, Document 2<br>HQT-1, Document 2.1 | Annexe 1      |
| 2  | 1      | 5 <sup>o</sup>  | L'étude de faisabilité économique du projet                                     | s. o.                                    | s. o.         |
| 2  | 1      | 6 <sup>o</sup>  | La liste des autorisations exigées en vertu d'autres lois                       | HQT-1, Document 1                        | Annexe 3      |
| 2  | 1      | 7 <sup>o</sup>  | L'impact sur les tarifs incluant une analyse de sensibilité                     | HQT-1, Document 1                        | 7 et Annexe 6 |
| 2  | 1      | 8 <sup>o</sup>  | L'impact sur la fiabilité du réseau et sur la qualité de service                | HQT-1, Document 1                        | 8             |
| 2  | 1      | 9 <sup>o</sup>  | Le cas échéant, les autres solutions envisagées                                 | HQT-1, Document 1                        | 5             |
| 3  | 1      | 1 <sup>o</sup>  | La liste des principales normes techniques                                      | HQT-1, Document 1                        | Annexe 2      |
| 3  | 1      | 3 <sup>o</sup>  | Le cas échéant, les engagements contractuels et leurs contributions financières | s. o.                                    | s. o.         |

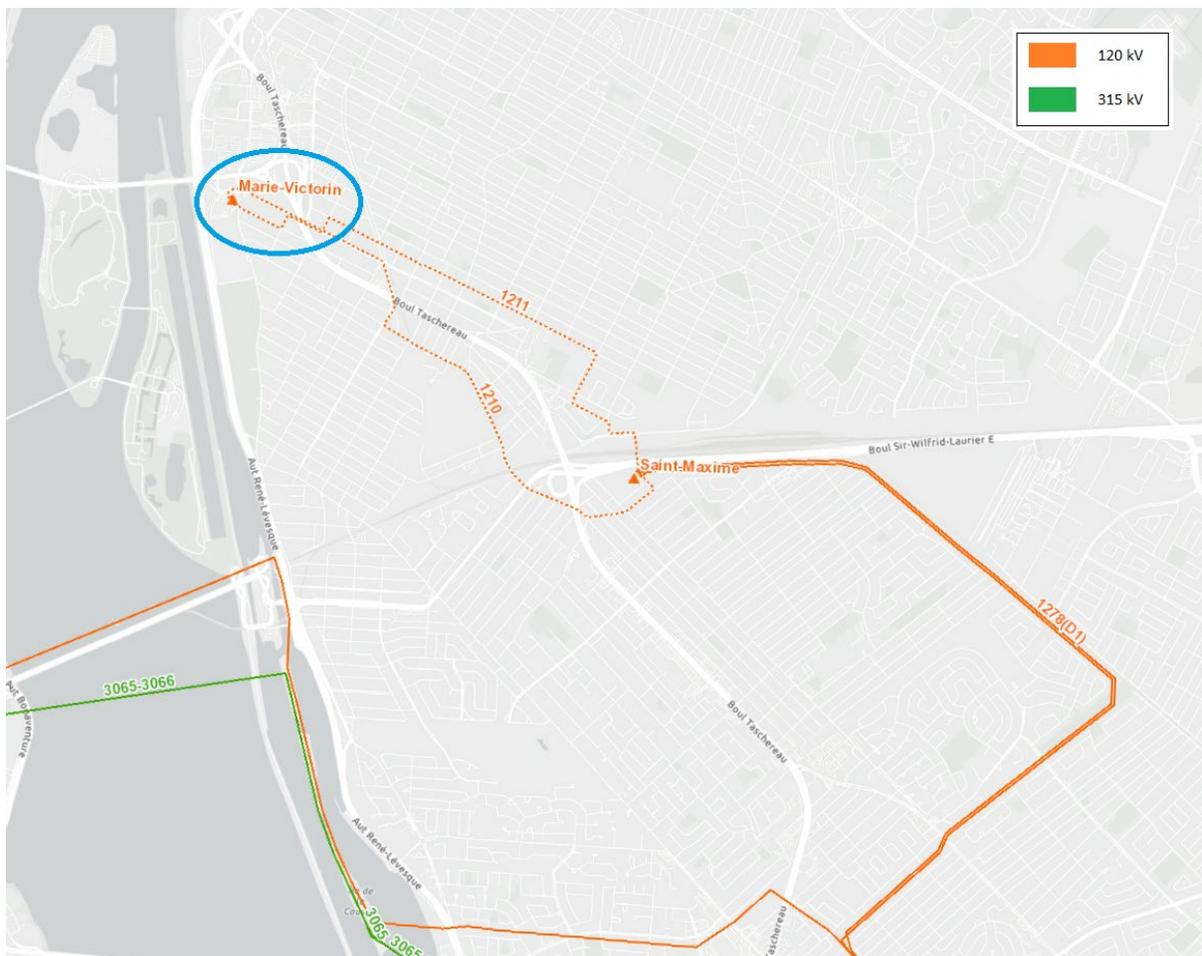
**2 Contexte**

1 Le poste Marie-Victorin a été mis en service en 1967 pour répondre aux besoins électriques  
 2 de l'Expo 67, localisé sur les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame. Il est situé dans la  
 3 municipalité de Longueuil sur la Rive-Sud de la ville de Montréal, à proximité de la station de  
 4 métro, du pont Jacques-Cartier et du centre-ville de Longueuil.

5 Ce poste comprend quatre transformateurs de puissance à 120-25 kV de 33,3 MVA chacun,  
 6 pour une capacité limite de transformation (« CLT ») de 124 MVA. Il alimente environ  
 7 13 000 clients, principalement résidentiels, situés à Longueuil et à Saint-Lambert, ainsi que  
 8 les infrastructures des îles Sainte-Hélène et Notre-Dame.

9 Il est alimenté à l'aide de deux câbles souterrains (circuits 1210 et 1211) par le poste de  
 10 Saint-Maxime à 120 kV, qui est alimenté à l'aide de trois lignes aériennes par le poste source  
 11 de La Prairie à 315-120 kV.

**Figure 1**  
**Emplacement géographique du poste Marie-Victorin (Région administrative de la Montérégie)**



1 Le poste Marie-Victorin ayant près de 60 ans, la grande majorité des équipements à  
2 120-25 kV qui s'y trouvent doivent être remplacés, car ils ont atteint leur durée de vie utile ou  
3 un niveau de risque qui requiert leur remplacement pour assurer la fiabilité du réseau.

4 La vétusté généralisée du poste Marie-Victorin nécessite des investissements importants en  
5 « Maintien des actifs ».

### 3 Objectifs visés par le Projet

6 Le Projet a pour objectif d'assurer la pérennité du poste Marie-Victorin à 120-25 kV, en le  
7 remplaçant par un nouveau poste à 120-25 kV, ce qui permettra de respecter tous les critères  
8 de conception requis pour assurer à long terme la fiabilité et la qualité de service de transport  
9 de l'installation.

### 4 Description et justification du Projet en relation avec les objectifs

#### 4.1 Description du Projet

10 Le Projet du Transporteur consiste en la construction du nouveau poste Marie-Victorin à  
11 120-25 kV en remplacement du poste existant Marie-Victorin à 120-25 kV. Ces travaux n'ont  
12 pas d'impact sur la topologie du réseau<sup>1</sup>.

#### 4.2 Description des travaux

13 Après avoir identifié la solution optimale, les caractéristiques de la solution retenue par le  
14 Transporteur sont précisées au moment de la préparation du cahier des charges et du mandat  
15 d'avant-projet. L'avant-projet vient confirmer la faisabilité de la solution retenue et identifier  
16 les contraintes techniques et économiques qui y sont reliées.

17 Les travaux associés au Projet du Transporteur seront réalisés en deux temps. La première  
18 étape du projet, dont la mise en service est prévue en novembre 2028, comprend les  
19 travaux suivants :

- 20 • la construction du nouveau poste Marie-Victorin à 120-25 kV ;
- 21 • le raccordement du nouveau poste à l'un des deux câbles souterrains existants  
22 (circuit 1211) et à un câble temporaire entre l'ancien et le nouveau poste  
23 Marie-Victorin ;
- 24 • la modification de la protection de ligne ;
- 25 • la réalisation de travaux au réseau de télécommunications afin d'intégrer le nouveau  
26 poste Marie-Victorin au réseau de transport.

27 Suivant la mise en service de ces nouveaux actifs, le Distributeur devra procéder à des  
28 travaux de transfert de charges de l'ancien poste Marie-Victorin vers le nouveau poste.

---

1 [D-2022-003](#), par. 237.



1 La capacité de transformation et le nombre de départs installés dans le nouveau poste  
2 permettront au Distributeur d'y transférer l'ensemble des circuits du poste existant  
3 Marie-Victorin.

4 À titre informatif, le Transporteur dépose sous pli confidentiel, les schémas unifilaires du  
5 nouveau poste Marie-Victorin, à l'annexe 1.

#### **4.2.2 Lignes d'alimentation à 120 kV du poste Marie-Victorin**

6 L'alimentation du nouveau poste Marie-Victorin proviendra du poste de Saint-Maxime, soit le  
7 même qui alimente le poste existant.

8 Les travaux se limitent donc essentiellement à prolonger les deux circuits souterrains  
9 existants pour alimenter le nouveau poste. À la mise en service du poste en 2028, un circuit  
10 alimentera le nouveau poste et le second sera toujours raccordé à l'ancien poste. Durant la  
11 phase où l'ancien et le nouveau poste seront exploités simultanément pour permettre le  
12 transfert des charges de distribution, un câble temporaire à 120 kV sera nécessaire entre les  
13 deux postes pour conserver une fiabilité de l'alimentation durant cette période. Lorsque le  
14 transfert sera terminé, le deuxième circuit sera raccordé au nouveau poste en 2031 et le câble  
15 temporaire sera démantelé.

#### **4.2.3 Travaux connexes**

16 Afin de permettre l'intégration du nouveau poste Marie-Victorin au réseau de transport,  
17 l'installation et la configuration de réseaux de communication sont nécessaires pour les  
18 systèmes de commande et de protection du nouveau poste.

19 Ensuite, des modifications aux protections de lignes au poste St-Maxime et dans l'ancien  
20 poste Marie-Victorin doivent être réalisées pour permettre l'exploitation simultanée des  
21 deux installations.

22 Enfin, lorsque le deuxième circuit souterrain sera raccordé au nouveau poste Marie-Victorin,  
23 des modifications aux protections de lignes sont nécessaires au poste St-Maxime et dans  
24 le nouveau poste Marie-Victorin, pour assurer son intégration au réseau de transport de  
25 façon permanente.

#### **4.2.4 Démantèlement du poste Marie-Victorin à 120-25 kV existant**

26 Suivant la mise en service du nouveau poste Marie-Victorin en 2028, le Distributeur estime  
27 avoir besoin d'une période d'environ deux ans afin de transférer ses charges sur le nouveau  
28 poste. Le Transporteur prévoit donc transférer le deuxième circuit d'alimentation en 2031 et  
29 démanteler l'ancien poste Marie-Victorin en 2033.

#### **4.2.5 Échéancier**

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

**Tableau 2  
Calendrier de réalisation**

| Activité   | Début         | Fin                               |
|--|---------------|-----------------------------------|
| Avant-projet   | Juillet 2021  | Août 2024                         |
| Autorisation de la Régie de l'énergie  | Février 2024  | Novembre 2024                     |
| Projet   | Décembre 2024 | Février 2035                      |
| Mise en service <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nouveau poste</li> <li>• Raccordement du 2<sup>e</sup> circuit d'alimentation au nouveau poste</li> </ul> |               | Novembre 2028<br><br>Octobre 2031 |

1 À noter que le Transporteur fournit également, la liste des principales normes techniques  
 2 appliquées au Projet à l'annexe 2 et la liste des autorisations exigées en vertu d'autres lois  
 3 qui s'appliquent au Projet, à l'annexe 3.

**4.3 Justification du Projet en relation avec les fonction des objectifs visés**

4 Dans cette section, le Transporteur expose les éléments justifiant le choix de la solution qu'il  
 5 a retenue. Cette solution, ayant fait l'objet d'une planification intégrée avec le Distributeur,  
 6 permet de remédier à la vétusté du poste Marie-Victorin à 120-25 kV, pour lequel la majorité  
 7 des équipements ont atteint un niveau de risque qui requiert leur remplacement, soit l'élément  
 8 déclencheur du Projet.

9 À cet égard, la justification du Projet s'appuie sur la *Stratégie de gestion de la pérennité des*  
 10 *actifs du Transporteur* (la « Stratégie de pérennité »), qui lui permet de déterminer les  
 11 équipements devant faire l'objet d'interventions.

12 Ainsi, les transformateurs de puissance à 120-25 kV sont à risque et auront plus de 60 ans  
 13 lorsque tous les transferts de charges auront été réalisés en 2030. Le Transporteur rappelle  
 14 que leur durée de vie utile est d'environ 40 ans. La majorité des sectionneurs à 120 kV du  
 15 poste sont à risque et auront 55 ans et plus alors que leur durée de vie utile est d'environ  
 16 40 ans.

17 Dans la section 25 kV, tous les sectionneurs, disjoncteurs, inductances séries et banc de  
 18 condensateurs sont à risque et seront âgés de 55 ans ou plus, sauf un disjoncteur et une  
 19 inductance qui ont dû être remplacés récemment suite à un bris. Le Transporteur rappelle  
 20 que la durée de vie utile est d'environ 30 ans pour les disjoncteurs et les bancs de  
 21 condensateur et de 40 ans pour les sectionneurs et les inductances séries.

22 Également à risque, les transformateurs du service auxiliaire auront 60 ans et plus alors que  
 23 leur durée de vie utile est d'environ 40 ans.

1 Enfin, tous les systèmes d'automatismes auront plus de 20 ans alors que leur durée de vie  
2 utile est d'environ 15 ans.

3 Étant donné la complexité, l'importance et le nombre d'interventions à réaliser au poste  
4 Marie-Victorin pour en assurer la pérennité, et en raison de nombreuses contraintes  
5 techniques liées à la conception désuète du poste, la vétusté des équipements était telle qu'il  
6 était préférable d'envisager le remplacement de l'ensemble du poste. En l'occurrence, le  
7 Transporteur considère qu'il est souhaitable et avantageux d'opter pour une approche globale  
8 en procédant au remplacement complet du poste.

9 Le fait de construire le nouveau poste sur le site adjacent facilite le transfert graduel par le  
10 Distributeur des charges à 25 kV vers le nouveau poste et permet au Transporteur de  
11 raccorder le nouveau poste aux circuits à 120 kV existants.

12 Le Projet permet d'assurer la pérennité du poste Marie-Victorin en procédant à son  
13 remplacement par le nouveau poste Marie-Victorin.

14 Le Transporteur considère que le Projet est réalisable tant sur le plan technique que du point  
15 de vue de l'échéancier. L'avant-projet réalisé à ce jour par le Transporteur a permis de  
16 confirmer la faisabilité et de préciser les contraintes de réalisation inhérentes au Projet.

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

## 5 Solution envisagée

21 Dans le cadre de son processus de planification du réseau de transport, le Transporteur  
22 estime que le remplacement du poste Marie-Victorin à 120-25 kV par un nouveau poste  
23 constitue la seule solution possible, du point de vue technique, économique et  
24 environnemental, afin d'atteindre les objectifs du Projet.

25 Les analyses du Transporteur n'ont permis d'identifier aucune autre solution qui permettrait  
26 de répondre aux problèmes de vétusté du poste Marie-Victorin.

27 Selon les analyses du Transporteur, le remplacement à la pièce de l'ensemble  
28 des équipements dans le poste existant n'est pas techniquement possible en raison de  
29 l'évolution des critères de conception et des dimensions différentes des nouveaux  
30 équipements normalisés.

31 Les aspects techniques, économiques, environnementaux et sociaux ont également été  
32 considérés pour orienter les choix de conception à l'intérieur de la présente solution. Le  
33 Transporteur dépose à l'annexe 4 la liste des activités d'information et de consultation faisant  
34 état du choix de la solution menées auprès du public en vue de la réalisation du Projet.

## 6 Coûts associés au Projet

### 6.1 Sommaire des coûts

- 1 Le Transporteur rappelle que le coût total des divers travaux associés au Projet s'élève
- 2 à 202,1 M\$. Cette somme inclut un montant de 2,0 M\$ pour l'installation d'équipement
- 3 de télécommunication.
- 4 Les coûts de démantèlement du poste existant seront traités à titre d'obligation liée à sa mise
- 5 hors service (OLMHS) et amortis jusqu'à sa date prévue de démantèlement, soit en 2033.
- 6 Le tableau 3 présente une ventilation des coûts pour les phases avant-projet et projet.

**Tableau 3**  
**Coûts des travaux avant-projet et projet**  
**(en k\$ de réalisation)**

|   |  | <b>Total ligne, poste et télécommunications</b> |
|---|--|---|
| <b>Coûts de l'avant-projet</b>                |  |   |
| <b>Sous-total</b>                             |  | <b>3 183,9</b>                                  |
| <b>Coûts du projet</b>                        |  |   |
| Ingénierie, approvisionnement et construction |  | <b>142 446,5</b>                                |
| Client  |  | <b>31 765,9</b>                                 |
| Frais financiers                              |  | <b>24 753,6</b>                                 |
| <b>Sous-total</b>                             |  | <b>198 966,0</b>                                |
| <b>TOTAL</b>                                  |  | <b>202 149,9</b>                                |

- 7 Les coûts détaillés sont présentés à la pièce HQT-1, Document 2, déposée sous pli
- 8 confidentiel. La pièce HQT-1, Document 2.1 constitue la version caviardée de cette pièce.
- 9 Les coûts annuels sont présentés à la pièce HQT-1, Document 2, Annexe 1, également
- 10 déposée sous pli confidentiel.
- 11 Les taux d'inflation spécifiques aux équipements visés par le Projet sont présentés
- 12 au tableau 4. Les taux d'inflation spécifiques, ventilés par composantes, sont présentés à
- 13 l'annexe 5.<sup>2</sup>
- 14

<sup>2</sup> [D-2022-003](#), par.166.

**Tableau 4  
Taux d'inflation spécifiques**

| Produit            | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 |
|--------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Lignes             | 5,6% | 2,9% | 3,8% | 2,7% | 3,0% | 2,9% | 3,0% | 3,9% | 3,5% | 1,8% |
| Postes             | 2,7% | 2,5% | 3,1% | 2,0% | 2,3% | 2,6% | 3,3% | 3,1% | 3,0% | 1,6% |
| Télécommunications | 4%   | 4%   | 3%   | 2%   | 2%   | 2%   | 2%   | 2%   | 2%   | 2%   |

1 Chaque rubrique de coût de projet est indexée suivant le taux d'inflation applicable de l'année  
 2 de sa réalisation. Les taux d'inflation utilisés pour l'établissement du coût du Projet sont établis  
 3 par Hydro-Québec en date d'avril 2023 pour les rubriques « Lignes » et « Postes » et juin  
 4 2022 pour « Télécommunications ».

5 Conformément à la demande de la Régie quant à la justification des taux d'inflation utilisés  
 6 pour évaluer les coûts de travaux des divers projets d'investissement qui lui sont soumis pour  
 7 approbation, le Transporteur fournit ci-après les informations pertinentes à l'appui des taux  
 8 d'inflation utilisés à ces fins<sup>3</sup>.

9 La variation des taux d'inflation est liée aux prévisions de l'évolution de la valeur des indices  
 10 composant ces taux d'inflation. Les taux d'inflation sont établis d'après des modèles types des  
 11 projets de postes, lignes et télécommunications du Transporteur. Dans chaque modèle, une  
 12 liste des principales composantes est établie et un poids exprimé en pourcentage leur est  
 13 attribué. Pour chaque composante, un indice a été appliqué. Les modèles sont mis à jour  
 14 périodiquement en fonction de l'évolution des prix reliés aux éléments des projets. Les taux  
 15 d'inflation produits à partir de ces modèles sont mis à jour annuellement.

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

- 17 • Coût de main-d'œuvre :
  - 18 ◦ Ingénierie interne et externe ;
  - 19 ◦ Gestion de projet et de chantier.
- 20 • Coûts reliés à la construction :
  - 21 ◦ Main-d'œuvre de construction ;
  - 22 ◦ Équipement et matériaux de construction.
- 23 • Approvisionnement :

<sup>3</sup> [D-2012-161](#), par. 42.

- 1           ◦ Terrain ;
- 2           ◦ Superstructure ;
- 3           ◦ Transformateurs et inductances ;
- 4           ◦ Disjoncteurs ;
- 5           ◦ Jeux de barres ;
- 6           ◦ Fondations pour charpentes, charpentes métalliques et en béton ;
- 7           ◦ Sectionneur, batterie de condensateurs ;
- 8           ◦ Clôtures et barrières, aménagement de site ;
- 9           ◦ Canalisations souterraines, caniveaux et tranchées, drainage, bassin de
- 10           récupération d'huile ;
- 11           ◦ Câble de commande et de puissance, mise à la terre ;
- 12           ◦ Unité de protection et de commande numérique, etc.

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

- 14           • Coût de main-d'œuvre :
  - 15           ◦ Ingénierie interne et externe ;
  - 16           ◦ Gestion de projet et de chantier.
- 17           • Coûts reliés à la construction :
  - 18           ◦ Main-d'œuvre de construction ;
  - 19           ◦ Équipement et matériaux de construction.
- 20           • Approvisionnement :
  - 21           ◦ Câbles isolants synthétiques ;
  - 22           ◦ Canalisation souterraines, puits d'accès, etc.

23 Le Transporteur souligne que l'approvisionnement est généralement réalisé par le biais  
24 d'appels d'offres et de soumissions. Le respect des directives en place en cette matière  
25 garantit une gestion efficace, équitable et transparente de ses relations avec l'ensemble de  
26 ses fournisseurs au bénéfice des clients du Transporteur. Finalement, il souligne en outre  
27 qu'Hydro-Québec déploie tous les efforts requis et agit avec la plus grande diligence afin de  
28 réaliser le Projet de manière à en minimiser les coûts.

29 Le coût total du Projet ne doit pas dépasser le montant autorisé par le Conseil d'administration  
30 d'Hydro-Québec de plus de 15 %, auquel cas le Transporteur doit obtenir une nouvelle  
31 autorisation de ce dernier. Le cas échéant, il s'engage à en informer la Régie en temps

1 opportun. Le Transporteur souligne qu'il continuera de s'efforcer de contenir les coûts du  
2 Projet à l'intérieur du montant autorisé par la Régie.

## 6.2 Coûts associés aux différentes catégories d'investissement

3 Le Projet s'inscrit dans la catégorie d'investissement « Maintien des actifs ».

4 Les coûts de la catégorie d'investissement « Maintien des actifs », de l'ordre de 202,1 M\$,  
5 permettent la construction du nouveau poste Marie-Victorin à 120-25 kV en remplacement du  
6 poste existant.

## 6.3 Suivi des coûts du Projet

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

- 13 • Le suivi des coûts réels du Projet, sous la même forme et le même niveau de détail  
14 que ceux du tableau 3 ;
- 15 • Le suivi des coûts réels du Projet, sous pli confidentiel jusqu'à l'expiration d'un délai  
16 d'un an après la mise en service finale du Projet, selon le niveau de détail des coûts  
17 présentés au tableau 1 – *Coûts des travaux avant-projet et projet par élément* de la  
18 pièce HQT-1, Document 2<sup>4</sup>.

19 Dans les deux cas, il présentera également un suivi de l'échéancier du Projet et fournira, le  
20 cas échéant, l'explication des écarts majeurs entre les coûts projetés et réels et des écarts  
21 d'échéances.

## 7 Impact tarifaire

22 Le Projet visé par la présente demande s'inscrit dans les catégories d'investissement  
23 « Maintien des actifs ». Les mises en service sont prévues aux mois de novembre 2028 et  
24 octobre 2031.

25 Les coûts attribués à la catégorie d'investissement « Maintien des actifs » sont de l'ordre  
26 de 202,1 M\$. Les travaux liés à cette catégorie permettent de maintenir le bon fonctionnement  
27 du réseau et d'assurer le transport d'électricité de façon sécuritaire et fiable au bénéfice de  
28 tous les clients du réseau de transport. La Régie a indiqué qu'il est équitable que tous les  
29 clients contribuent au paiement de ces travaux<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> [D-2016-086](#), par. 105 et [D-2016-091](#), par. 75.

<sup>5</sup> [D-2002-95](#), p. 297.

1 L'impact sur les revenus requis à la suite de la mise en service du Projet tient compte des  
2 coûts de celui-ci, soit les coûts associés à l'amortissement, au financement et à la taxe sur  
3 les services publics.

4 Les résultats sont présentés sur une période de 20 ans et une période de 45 ans,  
5 conformément à la décision D-2003-68 de la Régie. Cependant, les résultats pour la période  
6 de 45 ans sont plus comparables à la durée de vie utile moyenne des immobilisations visées  
7 par le Projet.

8 L'impact annuel moyen du Projet sur les revenus requis est de 12,9 M\$ sur une période  
9 de 20 ans et de 9,0 M\$ sur une période de 45 ans, ce qui représente un faible impact à la  
10 marge de 0,4 %, sur une période de 20 ans et de 0,3 % sur 45 ans, par rapport aux revenus  
11 requis approuvés par la Régie pour l'année 2022.

12 Le Transporteur présente aussi l'impact du Projet sur le tarif de transport à titre indicatif, en  
13 mentionnant que ce calcul ne tient pas compte de l'effet de la dépense d'amortissement des  
14 autres actifs qui permet d'amoindrir l'impact sur les revenus requis.

15 Une analyse de sensibilité est également présentée sous l'hypothèse d'une variation à la  
16 hausse de 15 % du coût du Projet et du coût du capital prospectif.

17 L'impact tarifaire du Projet sur les revenus requis et l'analyse de sensibilité figurent à  
18 l'annexe 6.

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

19 Le Transporteur rappelle que le Projet vise à assurer la pérennité des installations du poste  
20 Marie-Victorin et d'en maintenir la fiabilité, par la construction du nouveau poste Marie-Victorin  
21 à 120-25 kV en remplacement du poste existant Marie-Victorin à 120-25 kV. Les travaux du  
22 Transporteur auront un impact positif sur la fiabilité du réseau de transport, et par le fait même,  
23 sur la continuité du service offert aux clients du Distributeur.

24 Le Projet constitue la seule solution technique pour maintenir la fiabilité et la performance du  
25 réseau de transport en vue d'assurer la qualité d'alimentation de l'ensemble de la clientèle,  
26 tout en respectant les critères de conception.

## **9 Conclusion**

27 Le Transporteur soumet respectueusement le présent dossier à la Régie pour autorisation.  
28 Ce dossier englobe toutes les informations pertinentes à l'évaluation du Projet. En effet, tel  
29 qu'il appert du tableau 1, la preuve contenue dans le présent dossier traite spécifiquement de  
30 chacun des renseignements devant accompagner une demande d'autorisation introduite en  
31 vertu du premier paragraphe du premier alinéa de l'article 73 de la *Loi* et du *Règlement*.

- 1 De plus, le Transporteur démontre que le Projet est conçu et qu'il sera réalisé selon les
- 2 pratiques usuelles adoptées par Hydro-Québec. Il réitère que la construction du nouveau
- 3 poste Marie-Victorin en remplacement du poste existant est la seule solution qui lui permette
- 4 d'assurer la pérennité du poste visé et par conséquent de maintenir la fiabilité et la capacité
- 5 de service du réseau régional de transport en respect des critères de conception appliqués
- 6 par le Transporteur.
  
- 7 Ainsi, les investissements découlant de ce Projet seront, une fois réalisés, utiles à
- 8 l'exploitation fiable du réseau de transport.