

Demande relative à la construction du nouveau poste de Val-des-Monts à 120-25 kV

(Pièce caviardée)

Table des matières

1	Introduction	5
2	Contexte de la demande	7
2.1	Évolution du réseau de l’Outaouais rural	7
2.2	Situation actuelle	7
3	Objectifs	11
4	Description et justification du Projet en relation avec les objectifs	11
4.1	Description du projet.....	11
4.2	Description des travaux	12
4.2.1	Nouveau poste de Val-des-Monts 120-25 kV	13
4.2.2	Ligne d’alimentation 120 kV	14
4.2.3	Travaux de télécommunications	15
4.2.4	Poste de Notre-Dame-du-Laus 120-25 kV	15
4.2.5	Poste de Mont-Laurier et autres connexes	15
4.2.6	Démantèlement du poste de la Lièvre 13,8-25 kV.....	15
4.2.7	Facteurs de risque propres au Projet	16
4.3	Échéancier des travaux	16
4.4	Justification du Projet en relation avec les objectifs.....	17
4.4.1	Maintien des actifs.....	17
4.4.2	Croissance des besoins de la clientèle.....	18
5	Solutions envisagées	19
5.1	Solution 1 – Nouveau poste de Val-des-Monts et sa ligne d’alimentation de 4,7 km (alimenté par le circuit 1123).....	20
5.2	Solution 2 – Nouveau Poste de Val-des-Monts et sa ligne d’alimentation de 23 km (alimenté par le poste Paugan).....	20
5.3	Estimation des coûts des solutions envisagées.....	21
6	Coûts associés au Projet	23
6.1	Sommaire des coûts	23
6.2	Coûts associés aux différentes catégories d’investissement.....	26
6.3	Suivi des coûts du Projet	27
7	Impact tarifaire	27
8	Impact sur la fiabilité et sur la qualité de prestation du service de transport d’électricité	28
9	Conclusion	30

Liste des tableaux

Tableau 1	Concordance entre les sections de la demande et le <i>Règlement</i>	6
Tableau 2	Prévisions de charge à 25 kV aux postes de Wakefield, de Notre-Dame-du-Laus, de Buckingham, de Templeton et de la Lièvre (MVA), avant le Projet	10
Tableau 3	Calendrier de réalisation	16
Tableau 4	Niveau de risque des équipements principaux à remplacer au poste de la Lièvre	18
Tableau 5	Comparaison économique des solutions (M\$ actualisés 2025).....	22
Tableau 6	Coûts des travaux avant-projet et projet (en M\$ de réalisation).....	23
Tableau 7	Taux d’inflation spécifiques.....	24

Tableau 8	Prévisions de charge à 25 kV aux postes de Wakefield, de la Lièvre de Notre-Dame-du-Laus, de Buckingham et de Templeton (MVA), incluant le Projet.....	29
-----------	--	----

Liste des figures

Figure 1	Emplacement des postes de Wakefield, de Notre-Dame-du-Laus, de Buckingham, de Templeton et de la Lièvre sur le réseau de transport	8
Figure 2	Emplacement géographique de la zone d'étude visée	9
Figure 3	Emplacement du nouveau poste de Val-des-Monts 120-25 kV et de sa ligne d'alimentation à 120 kV	14

Liste des annexes

Annexe 1	Schémas de liaison et 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	Analyse économique du Projet	
Annexe 6	Taux d'inflation spécifiques ventilés par composantes (pièce déposée sous pli confidentiel)	
Annexe 6.1	Taux d'inflation spécifiques ventilés par composantes (pièce caviardée)	
Annexe 7	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 ») afin
3 de construire le nouveau poste de Val-des-Monts à 120-25 kV et sa ligne d'alimentation, de
4 réaliser les renforcements connexes et de démanteler le poste de la Lièvre (ci-après
5 le « Projet »).

6 Le Projet, d'un coût de 108,2 M\$, s'inscrit dans les catégories d'investissement « Croissance
7 des besoins de la clientèle » et « Maintien des actifs ». Il vise à répondre à la croissance de
8 la charge au nord de la ville de Gatineau et à remplacer le poste de la Lièvre, devenu vétuste.
9 Les mises en service sont prévues pour les mois de novembre 2028 et novembre 2029. Le
10 poste de la Lièvre sera démantelé en novembre 2029.

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

15 Le tableau suivant indique la concordance entre les pièces de la demande du Transporteur
16 présentée conformément à l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « Loi »), et les
17 renseignements requis par le Règlement sur les conditions et les cas requérant une
18 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	Paragraphe	Renseignements requis		
2	1	1°	Les objectifs visés par le projet	HQT-1, Document 1	3
2	1	2°	La description du projet	HQT-1, Document 1	4
2	1	3°	La justification du projet en relation avec les objectifs visés	HQT-1, Document 1	4
2	1	4°	Les coûts associés au projet	HQT-1, Document 1 HQT-1, Document 2 HQT-1, Document 2.1	6
2	1	5°	L'étude de faisabilité économique du projet	HQT-1, Document 1	Annexe 5
2	1	6°	La liste des autorisations exigées en vertu d'autres lois	HQT-1, Document 1	Annexe 3
2	1	7°	L'impact sur les tarifs incluant une analyse de sensibilité	HQT-1, Document 1	7 et Annexe 7
2	1	8°	L'impact sur la fiabilité du réseau et sur la qualité de service	HQT-1, Document 1	8
2	1	9°	Le cas échéant, les autres solutions envisagées	HQT-1, Document 1	5
3	1	1°	La liste des principales normes techniques	HQT-1, Document 1	Annexe 2
3	1	3°	Le cas échéant, les engagements contractuels et leurs contributions financières	s. o.	s. o.

2 Contexte de la demande

2.1 Évolution du réseau de l'Outaouais rural

1 Le réseau de l'Outaouais rural s'étend sur une vaste zone, allant des postes du Grand-Brûlé
2 jusqu'à la centrale de Paugan, soit une distance d'environ 250 km. Ce réseau dessert une
3 charge de près de 300 MW répartie sur dix postes satellites alimentés à 120 kV ou 69 kV.

4 Le Projet s'inscrit dans l'évolution du réseau régional, tel que présenté à la planification
5 ouverte¹, en assurant la pérennité du poste de la Lièvre grâce à la construction d'un nouveau
6 poste alimenté à 120 kV. Ce nouveau poste garantira l'alimentation de l'intégralité de la
7 charge du poste de la Lièvre et permettra ensuite le démantèlement de ce dernier.

8 Considérant que le contexte justifiant le Projet est indépendant du contexte de l'évolution des
9 réseaux Vignan et Petite Nation, la mise à jour du contexte de l'évolution des réseaux Vignan
10 et Petite Nation n'est pas couverte dans la présente².

11 De plus, l'intégration de la centrale de High Falls *via* la ligne 1123 permettra d'augmenter la
12 capacité d'alimentation du réseau de l'Outaouais rural et d'utiliser pleinement la capacité de
13 transformation du nouveau poste de Val-des-Monts. Cette intervention préviendra les risques
14 d'effondrement de tension et permettra des transferts supplémentaires sur le réseau de
15 distribution en provenance des postes de Wakefield, de Notre-Dame-du-Laus, de
16 Buckingham et de Templeton vers le nouveau poste de Val-des-Monts.

17 Le Projet prévoit la possibilité d'ajouter un nouveau départ de ligne à 120 kV dans le poste de
18 Val-des-Monts dans le futur en fonction de l'évolution du réseau de l'Outaouais rural.

2.2 Situation actuelle

Description de la zone visée

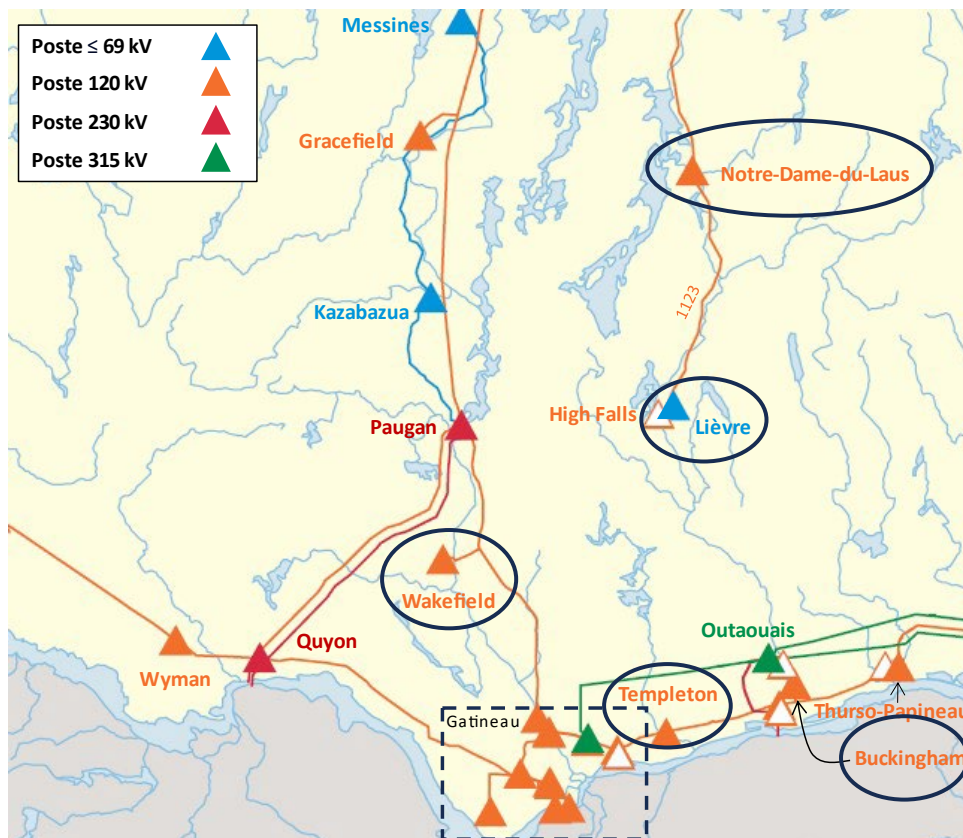
19 La zone visée par le Projet du Transporteur (la « Zone visée ») est composée des
20 municipalités de Val-des-Monts, Val-des-Bois, Notre-Dame-de-la-Salette et Bowman qui sont
21 alimentées par quatre postes satellites 120-25 kV, soit les postes de Wakefield, de
22 Notre-Dame-du-Laus, de Buckingham et de Templeton ainsi que par le poste de la Lièvre à
23 13,8-25 kV. La capacité du poste de la Lièvre étant limitée, l'alimentation de la Zone visée est
24 assurée en majorité par le réseau de distribution à 25 kV d'Hydro-Québec.

¹ [Planification ouverte du 26 octobre 2022](#), p. 22.

² [D-2024-068](#), par 155.

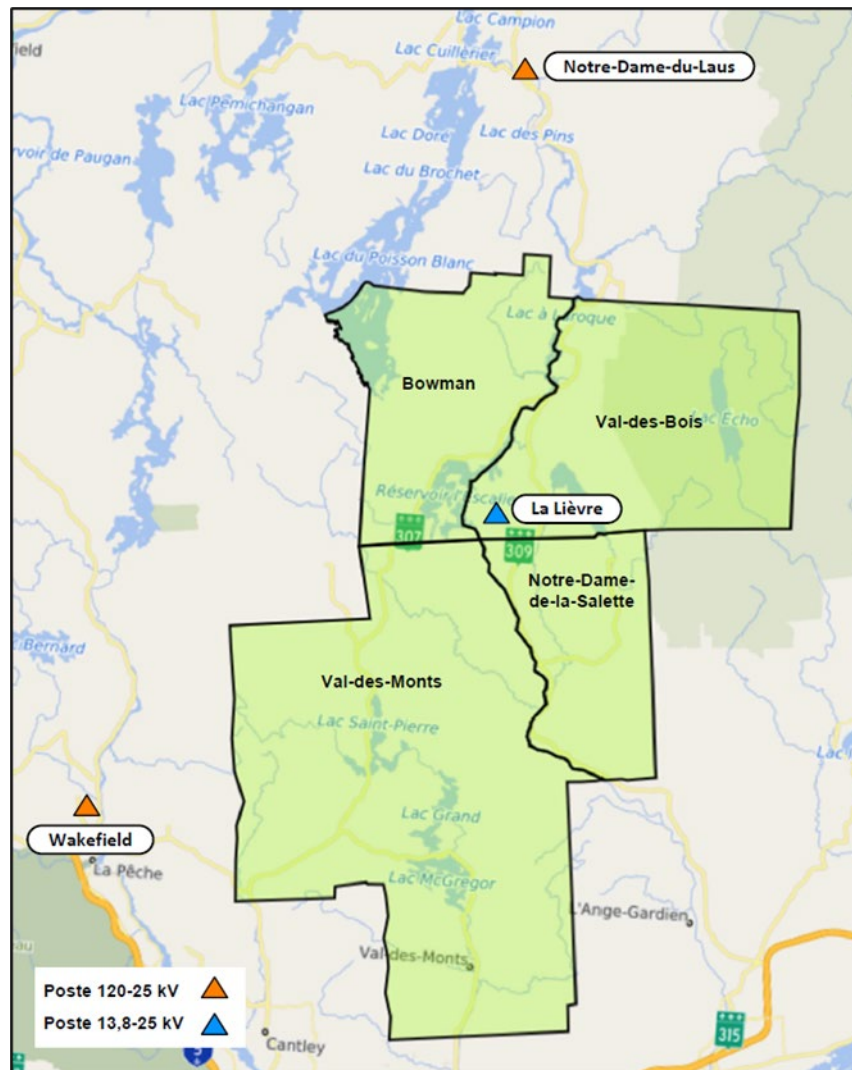
- 1 La figure suivante présente l'emplacement géographique des postes de Wakefield, de
- 2 Notre-Dame-du-Laus, de Buckingham, de Templeton et de la Lièvre sur le réseau de
- 3 transport.

Figure 1
Emplacement des postes de Wakefield, de Notre-Dame-du-Laus, de Buckingham, de
Templeton et de la Lièvre sur le réseau de transport



- 4 La figure suivante présente l'emplacement géographique de la Zone visée délimitée en vert.

Figure 2
Emplacement géographique de la zone d'étude visée



Poste de La Lièvre à 13,8-25 kV

- 1 Le poste de la Lièvre est situé en bordure de la Rivière du Lièvre dans la municipalité de
- 2 Val-des-Bois en Outaouais. Le poste est alimenté à 13,8 kV par la centrale de High Falls
- 3 appartenant à un producteur privé et il alimente les clients du réseau de distribution par deux
- 4 transformateurs élévateurs 13,8-25 kV d'une puissance de 6,67 MVA chacun. Le poste a été
- 5 construit en 1960 et possède un seul départ de ligne à 25 kV. Le poste est un ancien poste
- 6 de distribution vétuste sur poteau de bois qui présente plusieurs problématiques.

1 La conception du poste est désuète et source d'enjeux d'exploitation, notamment en raison
 2 de l'absence de lien avec le centre de téléconduite et de l'impossibilité d'exploiter les
 3 transformateurs de puissance en parallèle, ce qui les expose à des surcharges importantes.

4 Le remplacement des transformateurs, de même que celui du bâtiment de commande, est
 5 requis.

Capacité de transformation de la zone

6 À l'exception du poste de la Lièvre, le secteur est alimenté par quatre postes satellites
 7 120-25 kV, soit les postes de Wakefield, de Notre-Dame-du-Laus, de Buckingham et de
 8 Templeton. Le tableau suivant présente les prévisions de charges de ces postes satellites
 9 avant la réalisation du Projet. La capacité de transformation du poste de la Lièvre est
 10 actuellement dépassée et celles de Notre-Dame-du-Laus, de Buckingham et de Templeton
 11 le seront respectivement en 2028, 2025 et 2028. La capacité de transformation du poste
 12 Wakefield est aussi dépassée, mais l'ajout d'un nouveau transformateur prévu en 2030
 13 permettra d'y remédier.

Tableau 2
Prévisions de charge à 25 kV aux postes de Wakefield, de Notre-Dame-du-Laus, de
Buckingham, de Templeton et de la Lièvre (MVA), avant le Projet

Prévision de la demande en puissance du Distributeur (septembre 2024).

Réseau de distribution

14 La vaste étendue géographique des municipalités de la zone de Val-des-Monts complexifie
 15 l'alimentation par le réseau de distribution. Les lignes en provenance des différents postes
 16 sont excessivement longues et très chargées, mettant à risque l'alimentation des clients du
 17 secteur. En raison de sous-tension importante engendrée par la reprise de charge après
 18 pannes et des plans de contingences insuffisants, ces lignes sont susceptibles de connaître
 19 des pannes prolongées en période hivernale. La longueur des lignes 25 kV les rend aussi
 20 plus vulnérables aux pannes dues à la végétation ou au verglas, augmentant ainsi la
 21 possibilité de délestage suite aux plans de contingence insuffisants.

³ Le projet d'ajout de transformateur vise à solutionner le dépassement de CLT du poste de Wakefield. Le déclencheur et la réalisation des travaux sont indépendants du Projet.

1 Le Transporteur souligne qu'il n'est pas possible de transférer la charge du poste de la Lièvre,
2 suivant son démantèlement, vers le poste de Wakefield, de Notre-Dame-du-Laus, de
3 Buckingham ou de Templeton en raison des lignes de distribution déjà surchargées et ce,
4 indépendamment de leur capacité de transformation.

5 Le dépassement de la capacité de transformation des postes de la Zone visée et la surcharge
6 du réseau de distribution constituent donc des enjeux importants pour la desserte de la
7 clientèle. Une solution doit être mise en œuvre afin de répondre à la croissance des besoins
8 de la clientèle du Distributeur.

3 Objectifs

9 Le Projet a pour objectif d'assurer la pérennité du poste de la Lièvre et de répondre à la
10 croissance de la charge de la Zone visée.

11 De plus, le Projet vise à augmenter le rayonnement du poste de la Lièvre et à soulager les
12 lignes de distribution surchargées en provenance des postes en périphérie qui nécessitent
13 une solution structurante.

4 Description et justification du Projet en relation avec les objectifs

4.1 Description du projet

14 Le Projet consiste à construire un nouveau poste satellite à 120-25 kV, nommé poste de
15 Val-des-Monts. La construction d'une ligne monoterne à 120 kV de 4,7 km est requise pour
16 permettre le raccordement du poste au réseau de transport.

17 Un renforcement du réseau est également nécessaire pour assurer l'alimentation de la charge
18 en période hivernale nécessitant l'aiguillage de la centrale de High Falls vers le réseau nord
19 sur le circuit 1123. Bien que déjà possible, ce mode d'exploitation du réseau de transport sera
20 mis en place de façon permanente. Pour ce faire, certains travaux connexes sont requis dans
21 les postes de Notre-Dame-du-Laus, Mont-Laurier, High Falls, Grand-Brûlé, Joly,
22 l'Annonciation et Maniwaki afin d'assurer la stabilité et la coordination des protections du
23 réseau de transport. Outre l'aiguillage de la centrale de High Falls sur le circuit 1123 en
24 permanence, le Transporteur précise que ces changements n'ont pas d'impact sur la
25 topologie du réseau⁴.

⁴ [D-2022-003](#), par. 237.

1 Suivant la mise en service du Projet, le Distributeur procèdera au réaménagement du réseau
2 à 25 kV afin de soulager le réseau existant et permettre le transfert de la charge du poste de
3 la Lièvre vers le nouveau poste de Val-des-Monts.

4 Enfin le Transporteur procèdera au démantèlement du poste de la Lièvre.

4.2 Description des travaux

5 Après avoir identifié la solution optimale, les caractéristiques de la solution retenue par le
6 Transporteur sont précisées au moment de la préparation du cahier des charges et du mandat
7 d'avant-projet. L'avant-projet vient confirmer la faisabilité de la solution retenue et
8 l'identification des contraintes techniques et économiques qui y sont reliées. Les travaux
9 associés au Projet sont décrits de façon plus détaillée ci-après.

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

- 13 • La construction du nouveau poste de Val-des-Monts à 120-25 kV ;
- 14 • La construction de la ligne monoterne à 120 kV de 4,7 km en dérivation du circuit
15 1123 pour raccorder le nouveau poste de Val-des-Monts au réseau existant ;
- 16 • La réalisation de travaux au réseau de télécommunication afin d'intégrer le nouveau
17 poste de Val-des-Monts au réseau de transport.

18 Suivant la mise en service de ces nouveaux actifs, le Distributeur pourra procéder à des
19 premiers travaux de transfert de charges du poste de la Lièvre vers le nouveau poste.

20 Une fois les travaux du Distributeur complétés, le Transporteur procèdera aux travaux de la
21 deuxième étape, dont les mises en service sont prévues en novembre 2029. Ceux-ci
22 comprennent :

- 23 • L'ajout de deux départs de lignes 120 kV au poste de Notre-Dame-du-Laus ;
- 24 • Le remplacement de quatre disjoncteurs 120 kV au poste de Mont-Laurier ;
- 25 • Les modifications des protections de lignes des circuits 1358, 1359 et 1360 entre les
26 postes du Grand-Brûlé, de Joly, de l'Annonciation, de Mont-Laurier et de Maniwaki ;
- 27 • La réalisation des travaux au réseau de télécommunication afin de permettre les
28 modifications des protections des circuits 1358, 1359 et 1360 ainsi que le
29 télédéclenchement anti-ilotage de la centrale de High Falls ;
- 30 • La complétion des travaux de transfert de charge par le Distributeur ;
- 31 • Le démantèlement du poste de la Lièvre à 13,8-25 kV.

4.2.1 Nouveau poste de Val-des-Monts 120-25 kV

1 Le nouveau poste de Val-des-Monts sera localisé sur un terrain actuellement à vocation
2 agricole et à proximité d'intersections stratégiques pour le déploiement du réseau de
3 distribution. L'emplacement sélectionné permettra au Distributeur de déployer les nouvelles
4 lignes 25 kV et de reprendre la totalité de la charge du poste de la Lièvre.

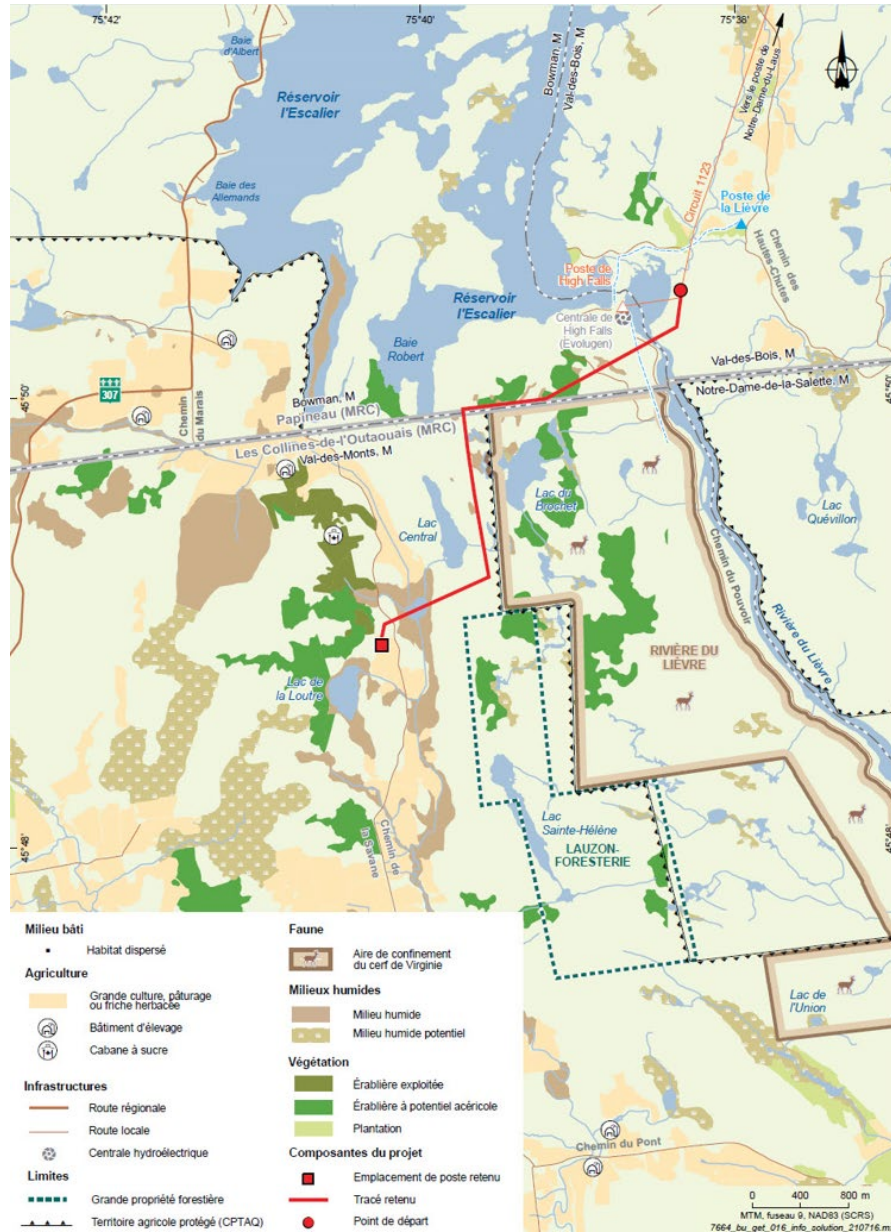
5 • Section à 120 kV : La section haute tension sera composée à l'étape initiale d'un
6 départ de ligne avec un disjoncteur et un sectionneur de contournement. La
7 conception du poste prévoit la possibilité d'ajouter un départ de ligne supplémentaire
8 si requis ;

9 • Transformation : ■■■ transformateurs de puissance normalisés à 120-25 kV de
10 ■■■ MVA seront installés ;

11 • Section 25 kV : la section 25 kV sera composée d'une seule barre principale avec
12 une barre de relève et 9 départs à 25 kV, dont deux serviront à alimenter des
13 batteries de condensateurs de 12 Mvar chacune (2 x 6 Mvar).

14 La figure suivante présente l'emplacement du nouveau poste.

Figure 3
Emplacement du nouveau poste de Val-des-Monts 120-25 kV
et de sa ligne d'alimentation à 120 kV



4.2.2 Ligne d'alimentation 120 kV

- 1 Le poste sera raccordé en dérivation du circuit 1123 qui relie la centrale de High Falls au
- 2 poste de Notre-Dame-du-Laus par une ligne aérienne d'environ 4,7 km. La jonction avec la
- 3 ligne existante sera effectuée du côté ouest de la Rivière du Lièvre à l'endroit où la ligne
- 4 bifurque vers le nord. La totalité de la ligne sera construite sur une nouvelle emprise.

1 La capacité de la ligne permettra un futur bouclage avec la centrale Paugan si requis dans le
2 futur.

4.2.3 Travaux de télécommunications

3 Afin de permettre l'intégration du nouveau poste de Val-des-Monts aux différents systèmes
4 requis pour son exploitation et sa maintenance, des travaux d'installation et de configuration
5 des réseaux de communication pour le nouveau système de commande et de protection
6 devront être réalisés au poste de Val-des-Monts.

4.2.4 Poste de Notre-Dame-du-Laus 120-25 kV

7 Dans le but d'assurer la coordination des protections avec la centrale de High Falls aiguillée
8 sur le circuit 1123, deux départs de lignes avec disjoncteurs 120 kV seront ajoutés au poste
9 de Notre-Dame-du-Laus. Cet ajout permettra d'assurer la coordination des protections lors
10 de défauts dans les postes de Val-des-Monts, Notre-Dame-du-Laus et Lac-des-Îles en
11 exploitation normale. Un agrandissement de terrain est prévu à cet effet dans la portion nord
12 du poste de Notre-Dame-du-Laus sur le terrain appartenant à Hydro-Québec.

4.2.5 Poste de Mont-Laurier et autres connexes

13 Les modifications des protections des circuits 1358, 1359 et 1360 entre les postes du
14 Grand-Brûlé, Mont-Laurier et Maniwaki seront requises pour assurer la stabilité transitoire du
15 réseau régional lors de l'exploitation de la centrale de High Falls sur le circuit 1123. Pour ce
16 faire, le remplacement de quatre disjoncteurs à 120 kV est requis au poste de Mont-Laurier
17 ainsi que des modifications aux systèmes de protection des postes raccordés sur ces circuits,
18 soit les postes de Grand-Brûlé, Joly, L'Annonciation, Mont-Laurier et Maniwaki.

19 Ensuite, afin d'éviter l'îlotage de la centrale de High Falls lors d'un défaut 120 kV sur le réseau
20 régional, une protection de télédéclenchement anti-îlotage est requise entre les postes de
21 Mont-Laurier et la centrale de High Falls.

22 Enfin, des travaux d'installation et de configuration devront être réalisés pour assurer le bon
23 fonctionnement des systèmes de protections entre les différents postes de transport.

4.2.6 Démantèlement du poste de la Lièvre 13,8-25 kV

24 En premier lieu, le Distributeur prévoit effectuer un transfert de charge en provenance du
25 poste de la Lièvre lors de la mise en service du nouveau poste de Val-des-Monts en 2028.
26 Ensuite, le Distributeur prévoit compléter le transfert de charge après la fin des travaux sur le
27 réseau de distribution en 2029. Le Transporteur prévoit donc démanteler le poste de la Lièvre
28 après ce dernier transfert de charge, soit à l'automne 2029.

4.2.7 Facteurs de risque propres au Projet

1 Les facteurs de risque⁵ propres au Projet sont les suivants :

- 2 • Enjeux d’approvisionnement au niveau des appareils électriques majeurs
- 3 (transformateurs et disjoncteurs) ;
- 4 • Disponibilité de la main-d’œuvre ;
- 5 • Hypothèses prises en ingénierie d'avant-projet, notamment sur la nature des sols ;
- 6 • Obtention des mises hors tension.

7 Plusieurs moyens de mitigation sont prévus au Projet ayant pour but de minimiser l’impact
 8 des risques énumérés ci-dessus, notamment le devancement de l’approvisionnement dès la
 9 phase d’avant-projet, le devancement de certains travaux et la réalisation d’une étude
 10 géotechnique complète.

4.3 Échéancier des travaux

11 Le Transporteur présente, au tableau 3, le calendrier de réalisation des travaux reliés au
 12 Projet.

Tableau 3
Calendrier de réalisation

Activité	Début	Fin
Avant-projet	Novembre 2019	Février 2024
Autorisation de la Régie de l’énergie	Avril 2025	Aout 2025
Projet	Septembre 2025	Novembre 2029
Mises en service		
- Poste de Val-des-Monts et sa ligne d’alimentation		Novembre 2028
- Travaux connexes au poste de Notre-Dame-du-Laus, Mont-Laurier et autres postes		Novembre 2029
Démantèlement du poste de la Lièvre		Novembre 2029

⁵ [D-2025-027](#), par. 41.

1 Le Transporteur précise que des travaux de déboisement vont débuter en septembre 2025,
2 en lien avec l'étude géotechnique pour la construction de la ligne de transport.

3 Le Transporteur dépose sous pli confidentiel à l'annexe 1 du présent document, les schémas
4 de liaison et unifilaires du Projet. À l'annexe 2, il dépose la liste des principales normes
5 techniques appliquées au Projet. De plus, le Transporteur dépose à l'annexe 3, la liste des
6 autorisations exigées en vertu d'autres lois qui s'appliquent au Projet, et à l'annexe 4, la liste
7 des activités d'information et de consultation relatives au Projet.

8 À cet égard, le Transporteur souligne qu'une stratégie de participation du public et de
9 communication a été mise en place dès le début du Projet. Cette stratégie visait à :

- 10 • Informer la population des activités d'Hydro-Québec en lien avec le Projet ;
- 11 • Assurer un lien continu avec les parties prenantes du milieu et communiquer de
12 manière proactive ;
- 13 • Permettre le développement de projets de moindre impact pour le milieu d'accueil.

14 Le Projet est bien accueilli dans les milieux touchés. Pour y arriver, le Transporteur souligne
15 la bonne collaboration qui a été mise en place entre Hydro-Québec et les différentes parties
16 prenantes des secteurs touchés. Le Transporteur note qu'une partie des travaux n'avaient
17 que peu d'impacts et que lorsque ce n'était pas le cas, les équipes Relations avec le milieu
18 et Relations avec les Premières nations et Inuit ont pris le temps d'échanger avec les
19 intervenants impactés pour informer et consulter afin de bien intégrer le projet au milieu
20 d'accueil.

4.4 Justification du Projet en relation avec les objectifs

21 Le Projet a pour objectif de répondre aux besoins de pérennité présents au poste de la Lièvre,
22 tout en répondant aux besoins de croissance de la charge du Distributeur dans la Zone visée.

4.4.1 *Maintien des actifs*

23 Le Projet vise à assurer la pérennité de ses installations en remplaçant le poste de la Lièvre.
24 À cet égard, la justification du Projet s'appuie sur la *Stratégie de gestion de la pérennité des*
25 *actifs du Transporteur* (la « Stratégie »), qui lui permet de déterminer les équipements devant
26 faire l'objet d'interventions.

27 Le Transporteur souligne que des interventions sont requises sur les équipements évalués à
28 risque qui ont dépassé leur durée de vie utile.

1 Le Transporteur précise que les transformateurs de puissance sont les seuls équipements
 2 principaux répertoriés dans l'inventaire pour lesquels un niveau de risque est disponible.

Transformateurs de puissance

3 Les deux transformateurs de puissance sont les principaux actifs du poste. Le Tableau 4
 4 présente le niveau de risque des équipements à remplacer en vertu de la stratégie de
 5 pérennité.

Tableau 4
Niveau de risque des équipements principaux à remplacer au poste de la Lièvre

Famille d'équipements	Quantité	Niveau de risque
Transformateur de puissance	1	Fort
	1	Moyen

6 L'absence de mesurage au primaire ou au secondaire du transformateur rend impossible la
 7 mise en parallèle des deux transformateurs et place les transformateurs en situation de
 8 vulnérabilité à une surcharge. La vétusté de la technologie des changeurs de prises et des
 9 accessoires pourrait entraîner des délais importants de remise en service à la suite d'un bris.

Bâtiment de commande

10 Le bâtiment de commande est une roulotte dont l'année de mise en service, au meilleur des
 11 connaissances du Transporteur, remonterait à la construction du poste dans les années 1960.
 12 Le plus récent diagnostic a révélé des signes nécessitant son remplacement à moyen-terme.

4.4.2 Croissance des besoins de la clientèle

13 Le secteur rural actuellement alimenté par le futur poste de Val-des-Monts est un secteur qui
 14 a connu une croissance importante sur le réseau de distribution, en raison de sa villégiature
 15 et de sa proximité avec Gatineau et la capitale fédérale.

16 Selon les prévisions de charge présentées au tableau 2, la capacité du poste de la Lièvre est
 17 déjà dépassée et celles de Notre-Dame-du-Laus, de Buckingham et de Templeton le seront
 18 respectivement en 2028, 2025 et 2028.

19 Les routes d'accès étant peu nombreuses et déjà utilisées par le Distributeur, il est impossible
 20 d'amener de nouvelles lignes de distribution dans la Zone visée pour soulager les lignes déjà
 21 surchargées. Afin d'assurer l'alimentation à long terme de la clientèle et d'éviter des pannes

1 prolongées en période hivernale, il est primordial d'ajouter une nouvelle source d'alimentation
2 au cœur du secteur problématique.

3 Dans ce contexte, un nouveau poste satellite est requis pour répondre à la croissance du
4 secteur et soulager les postes et le réseau de distribution de la Zone visée. En remplaçant le
5 poste de la Lièvre par le poste de Val-des-Monts, la capacité de transformation passera de ■
6 à ■ MVA, ce qui permettra de répondre à la croissance des besoins du Distributeur tout en
7 réduisant considérablement les enjeux de fiabilité de la région.

8 L'ajout de six artères en distribution permettra de décharger suffisamment les longues lignes
9 de distribution en bout de réseau, de mettre en place des plans de contingence adéquats à
10 long terme et solutionnera du même coup les enjeux de reprise après panne.

11 L'augmentation du nombre de départs de ligne à 25 kV et de la charge associée nécessite un
12 renforcement qui permettra l'aiguillage de la centrale de High Falls vers le circuit 1123 de
13 façon permanente en période hivernale. Cette intervention permettra d'utiliser la pleine
14 capacité du nouveau poste de Val-des-Monts, soit ■ MVA.

5 Solutions envisagées

15 Les analyses du Transporteur ont permis d'identifier deux solutions pour répondre aux
16 besoins de pérennité et de croissance présents dans la zone d'étude. Les aspects techniques,
17 environnementaux et économiques ont été considérés pour orienter le choix de la solution
18 retenue. Les solutions envisagées sont les suivantes :

- 19 • Solution 1 – Nouveau poste de Val-des-Monts et sa ligne d'alimentation de 4,7 km
20 (alimenté par le circuit 1123) ;
- 21 • Solution 2 – Nouveau poste de Val-des-Monts et sa ligne d'alimentation de 23 km
22 (alimenté par le poste Paugan).

23 Dans les deux solutions, la localisation du poste est inchangée et les travaux sur le réseau
24 de distribution sont identiques.

25 La reprise de la charge du poste de la Lièvre par le réseau de distribution ne peut être
26 envisagée. Des lignes aériennes du réseau de distribution sont déjà présentes aux abords
27 des routes d'accès et leurs longueurs dépassent largement le maximum permis pour
28 l'utilisation de massif de béton pour les lignes souterraines en distribution, soit 10 km.

5.1 Solution 1 – Nouveau poste de Val-des-Monts et sa ligne d'alimentation de 4,7 km (alimenté par le circuit 1123)

1 La solution 1 constitue la solution optimale retenue par le Transporteur. Cette solution
2 consiste à construire un nouveau poste à 120-25 kV à environ 5 km au sud de la
3 centrale de High Falls comme présenté à la figure 2. Ce poste est constitué de ■■■
4 transformateurs de puissance de ■■■ MVA et six nouveaux départs pour le réseau de
5 distribution.

6 Le poste requiert la construction d'une ligne monoterne de 4,7 km pour relier le poste à la
7 ligne 1123.

8 L'alimentation du poste nécessitera un renforcement réseau, consistant en l'aiguillage de la
9 centrale de High Falls sur le circuit 1123 en mode d'exploitation permanent, qui permettra
10 d'alimenter le poste et de supporter la tension du réseau régional. Le renforcement comprend
11 l'ajout de disjoncteurs de ligne au poste de Notre-Dame-du-Laus, le remplacement de quatre
12 disjoncteurs au poste de Mont-Laurier ainsi que les modifications des protections des lignes
13 1358, 1359 et 1360.

14 Le poste de la Lièvre sera démantelé une fois que le Distributeur aura complété les travaux
15 de réaménagement sur son réseau afin de libérer ce dernier.

16 La solution 1 est la plus avantageuse du point de vue technique et économique. Elle permet
17 de soulager les lignes à 25 kV des postes en périphérie de la Zone visée et entraîne une
18 diminution des pertes électriques à long terme.

19 Elle permet de minimiser les impacts environnementaux en limitant la longueur de la ligne
20 haute tension au minimum possible, soit 4,7 km. Bien que le poste soit situé en terre agricole,
21 seulement sept pylônes seront situés en zone agricole.

22 Comme présentée au tableau 5, la solution 1 s'avère la solution dont les coûts globaux
23 actualisés sont les plus bas, en raison des considérations techniques, économiques et
24 environnementales et permet de répondre au besoin dans les meilleurs délais.

5.2 Solution 2 – Nouveau Poste de Val-des-Monts et sa ligne d'alimentation de 23 km (alimenté par le poste Paugan)

25 Cette solution consiste à construire une nouvelle ligne monoterne à 120 kV d'environ 23 km
26 à partir du poste de Paugan vers le poste de Val-des-Monts et à ajouter un nouveau départ à
27 120 kV au poste de Paugan.

1 Le tracé envisagé en milieu montagneux nécessiterait une nouvelle servitude sur la
2 quasi-totalité de la longueur dans cette région qui est exempte de ligne de transport. La
3 construction de la ligne pourrait engendrer des enjeux d'intégration dans le milieu naturel et
4 humain.

5 Ce scénario évite les interventions en lien avec le renforcement réseau mais nécessite une
6 longue ligne de transport et engendre des délais de réalisation plus longs.

7 Tel qu'il apparaît dans le tableau 5, cette solution s'avère beaucoup plus coûteuse que la
8 solution 1. Le Transporteur considère que la solution 2 doit être rejetée au profit de la
9 solution 1.

5.3 Estimation des coûts des solutions envisagées

10 Le Transporteur compare les coûts des solutions envisagées en tenant compte des
11 investissements requis pour la construction, des valeurs résiduelles des investissements,
12 de la taxe sur les services publics, du coût du capital et des pertes électriques.
13 L'analyse économique a été réalisée sur une période de 54 ans d'après les hypothèses
14 suivantes :

- 15 • Taux d'actualisation de long terme du Transporteur de 5,602 % ;
- 16 • Taux d'inflation : identiques au tableau 7 pour les coûts du projet et 2 % pour tous
17 les autres coûts ;
- 18 • Taux de taxe sur les services publics de 0,55 %.

19 Les valeurs résiduelles correspondent à la valeur actuelle des flux d'investissement pour la
20 portion comprise entre la fin de la durée visée par l'analyse et la fin de la durée de vie
21 spécifique de chaque flux d'investissement. La durée d'un flux d'investissement est celle des
22 catégories d'équipement établies par le Transporteur.

23 Par ailleurs, comme demandé par la Régie⁶, le Transporteur a intégré les informations
24 relatives à l'évaluation de la valeur des pertes électriques, soit leur niveau en puissance et en
25 énergie, ainsi que les prix de référence utilisés, dans ses tableaux présentés à l'annexe 5.
26 Il confirme également que l'analyse économique réalisée dans le présent dossier ne tient
27 compte des pertes électriques différentielles qu'à partir de la mise en service. Le Transporteur
28 précise que le coût actualisé des pertes électriques différentielles représente moins de la

⁶ [D-2012-152](#), par. 64 et [D-2012-160](#), par. 42 et 43.

1 moitié de la différence de coûts entre les deux solutions avant la considération du coût de ces
 2 pertes, et que le résultat de la formule polynomiale est présenté à l'annexe 5⁷.

3 Le Tableau 5 présente une comparaison économique des solutions décrites précédemment.
 4 Les coûts d'Hydro-Québec Distribution y sont également présentés afin de fournir les coûts
 5 globaux totaux des solutions. Les coûts sont exprimés en millions de dollars actualisés de
 6 l'année 2025.

Tableau 5
Comparaison économique des solutions (M\$ actualisés 2025)

	Solution 1 Nouveau Poste de Val-des-Monts et sa ligne de 4,7 km (alimenté par le circuit 1123)	Solution 2 Nouveau poste de Val-des-Monts et sa ligne d'alimentation de 23 km (alimenté par le poste Paugan)
Transporteur		
Investissements	80,5	150,5
Réinvestissements	11,6	4,3
Valeurs résiduelles	(4,3)	(10,7)
Taxes	5,7	11,0
Charges d'exploitation et d'entretien	4,6	5,3
Pertes électriques	-	17,6
Coûts globaux actualisés - Transporteur	98,1	177,9
Coûts globaux actualisés - Distributeur	51,6	51,6
Coûts globaux actualisés totaux	149,6	229,5

Note : Les totaux ont été calculés à partir de données non arrondies.

7 Les résultats de l'analyse économique réalisée par le Transporteur démontrent que les coûts
 8 globaux actualisés de la solution 1 sont les plus bas. Le détail de l'analyse économique et les
 9 paramètres utilisés pour l'analyse sont présentés à l'annexe 5.

⁷ [D-2010-041](#), par. 616.

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 à
 2 108,2 M\$. Le tableau 6 présente une ventilation des coûts pour les phases d'avant-projet et
 3 de projet.

Tableau 6
Coûts des travaux avant-projet et projet
(en M\$ de réalisation)

Coûts de l'avant-projet	Total Ligne, Poste et Télécommunication
Sous-total	5,9
Coûts du projet	
Ingénierie, approvisionnement et construction	88,5
Client	5,4
Frais financiers	8,4
Sous-total	102,3
TOTAL	108,2

- 4 Les coûts détaillés sont présentés à la pièce HQT-1, Document 2, déposée sous pli
 5 confidentiel. La pièce HQT-1, Document 2,1 constitue la version caviardée de cette pièce.
 6 Les coûts annuels sont présentés à la pièce HQT-1, Document 2, annexe 1, également
 7 déposée sous pli confidentiel.
- 8 Les taux d'inflation spécifiques aux équipements visés par le Projet sont présentés au
 9 tableau 7. Les taux d'inflation spécifiques, ventilés par composantes, sont déposés sous pli
 10 confidentiel à l'annexe 6, dont la version caviardée est déposée à l'annexe 6.1.

Tableau 7
Taux d'inflation spécifiques

Produit	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Lignes	2,9 %	3,8 %	2,7 %	3,0 %	2,9 %	3,0 %
Postes	2,5 %	3,1 %	2,0 %	2,3 %	2,6 %	3,3 %
Télécommunications	4,2 %	4,3 %	2,5 %	2,7 %	3,4 %	3,1 %

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
 3 proviennent des prévisions d'Hydro-Québec en date d'avril 2023.

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

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

- 12 • Coût de main-d'œuvre :
 - 13 ◦ Ingénierie interne et externe ;
 - 14 ◦ Gestion de projet et de chantier.
- 15 • Coûts reliés à la construction :
 - 16 ◦ Main d'œuvre de construction ;
 - 17 ◦ Équipement et matériaux de construction.
- 18 • Approvisionnement :
 - 19 ◦ Transformateurs de puissance et de mesure ;
 - 20 ◦ Fondations pour charpentes, charpentes métalliques ;
 - 21 ◦ Caniveaux et tranchées pour câbles ;
 - 22 ◦ Câbles de commande et d'alimentation ;
 - 23 ◦ Unité de protection et de commande ;
 - 24 ◦ Disjoncteurs, sectionneur et mise à la terre ;

- 1 ◦ Batterie de condensateurs ;
- 2 ◦ Bassin de récupération d'huile ;
- 3 ◦ Jeux de barres ;
- 4 ◦ Drainage, canalisations souterraines ;
- 5 ◦ Chemins, rues, trottoirs, parcs de stationnement ;
- 6 ◦ Clôtures et barrières ;
- 7 ◦ Circuits d'énergie et d'éclairage extérieur ;
- 8 ◦ Terrain, bâtiments, aménagement du site, etc.

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

- 10 • Coût de main-d'œuvre :
 - 11 ◦ Ingénierie interne et externe ;
 - 12 ◦ Gestion de projet et de chantier.
- 13 • Coûts reliés à la construction :
 - 14 ◦ Main d'œuvre de construction ;
 - 15 ◦ Équipement et matériaux de construction.
- 16 • Approvisionnement :
 - 17 ◦ Fondations ;
 - 18 ◦ Pylônes ;
 - 19 ◦ Servitudes ;
 - 20 ◦ Haubans et ancrages ;
 - 21 ◦ Câbles et accessoires ;
 - 22 ◦ Conducteurs ;
 - 23 ◦ Isolateurs, mise à la terre, etc.

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

1 Par ailleurs, tout dépassement du coût total du Projet de plus de 15 % est assujéti à
2 l'obligation pour le Transporteur d'obtenir une nouvelle autorisation du Conseil
3 d'administration d'Hydro-Québec. Le cas échéant, il s'engage à en informer la Régie en temps
4 opportun. Le Transporteur souligne qu'il continuera de s'efforcer de contenir les coûts du
5 Projet à l'intérieur du montant autorisé par la Régie.

6.2 Coûts associés aux différentes catégories d'investissement

6 Le Projet s'inscrit dans les catégories d'investissement « Maintien des actifs » et « Croissance
7 des besoins de la clientèle ».

8 Le Transporteur indique qu'il est en mesure de valoriser objectivement le coût à associer à
9 chacun des objectifs visés par le Projet, puisque ses composantes et ses équipements
10 contribuent distinctement à ne satisfaire qu'un seul objectif. Ainsi, la méthode d'attribution
11 directe des coûts est utilisée afin d'associer les coûts du Projet aux différentes catégories
12 d'investissement⁸.

13 Les coûts de la catégorie « Maintien des actifs⁹ », de l'ordre de 13,6 M\$, soit 12,6 % du coût
14 total du Projet, représentent les coûts des composantes du poste de Val-des-Monts
15 correspondantes à celles qui auraient dû être remplacées au poste de la Lièvre pour en
16 assurer la pérennité. Ainsi les deux transformateurs de puissances incluant leur fondation et
17 le séparateur d'huile et le bâtiment de commande du poste de Val-des-Monts ont été
18 catégorisés en « Maintien des actifs ». Un montant de 1,1 M\$ parmi le total de 13,6 M\$ en
19 « Maintien des actifs » est attribué à la réhabilitation du bâtiment de commande au poste de
20 Notre-Dame-du-Laus.

21 Les coûts de la catégorie d'investissement « Croissance des besoins de la clientèle »,
22 de l'ordre de 94,6 M\$, soit 87,4 % du coût total du Projet, permettent de répondre aux besoins
23 découlant de la croissance de la charge de la Zone visée. Ces coûts correspondent aux autres
24 composantes du poste de Val-des-Monts qui n'ont pas été associés à la catégorie « Maintien
25 des actifs », soit la section 120 kV, la section 25 kV incluant les bancs de condensateurs, la
26 ligne d'alimentation et tous les travaux liés au renforcement réseau dans les postes de
27 Notre-Dame-du-Laus (excluant la réhabilitation du bâtiment de commande), Mont-Laurier,
28 Grand-Brûlé, Joly, l'Annonciation, Maniwaki et High Falls.

⁸ Voir Dossier R-4167-2021, [B-0068](#), HQT-6, Document 1 révisé, section 5, conformément à la décision [D-2022-139](#), par. 74.

⁹ En suivi de la décision D-2024-068, par. 154, le Transporteur indique que la valeur de retrait d'actifs est de 383 k\$.

6.3 Suivi des coûts du Projet

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

- 7 • Le suivi des coûts réels du Projet, selon le niveau de détails des coûts présentés au
8 Tableau 6 et des coûts totaux par équipement ainsi que le suivi des coûts totaux
9 relatifs à chacune des catégories d'investissement ;
- 10 • Le suivi des coûts réels détaillés du Projet, sous pli confidentiel, jusqu'à l'expiration
11 d'un délai d'un an de la mise en service finale du Projet¹⁰ et selon le niveau de détails
12 des coûts présentés au tableau 1, à la pièce HQT-1, Document 2.

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

7 Impact tarifaire

16 Le Projet visé par la présente demande s'inscrit dans les catégories d'investissement
17 « Maintien des actifs » et « Croissance des besoins de la clientèle ». Les mises en service
18 sont prévues pour les mois de novembre 2028 et novembre 2029.

19 Les coûts attribués à la catégorie d'investissement « Croissance des besoins de la clientèle »
20 sont de l'ordre de 94,6 M\$. La croissance des charges considérée aux fins de calcul du
21 montant maximal du Transporteur est estimée à 48,8 MW sur 20 ans. En tenant compte de
22 l'allocation maximale de 612 \$/kW, le montant maximal est d'environ 29,9 M\$ donnant lieu à
23 une contribution estimée du Distributeur de 64,7 M\$. À la suite de la mise en service du Projet,
24 le calcul sera mis à jour conformément aux modalités des *Tarifs et conditions*, appendice J,
25 section C, quant aux ajouts pour répondre aux besoins de croissance de la charge locale.

26 Les coûts attribués à la catégorie d'investissement « Maintien des actifs » sont de l'ordre
27 de 13,6 M\$. Les travaux liés à cette catégorie permettent de maintenir le bon fonctionnement
28 du réseau et d'assurer le transport d'électricité de façon sécuritaire et fiable au bénéfice de

¹⁰ [D-2016-086](#), par. 105 et [D-2016-091](#), par. 75.

1 tous les clients du réseau de transport. La Régie a indiqué¹¹ qu'il est équitable que tous les
2 clients contribuent au paiement de ces ajouts au réseau.

3 L'impact sur les revenus requis à la suite de la mise en service du Projet prend en compte les
4 coûts de celui-ci, soit les coûts associés à l'amortissement, au financement, à la taxe sur les
5 services publics et les coûts d'exploitation et d'entretien.

6 Les résultats sont présentés sur une période de 20 ans et une période de 45 ans¹².
7 Cependant, les résultats pour la période de 45 ans sont plus comparables à la durée de vie
8 utile moyenne des immobilisations visées par le Projet.

9 L'impact annuel moyen du Projet sur les revenus requis est de 3,6 M\$ sur une période
10 de 20 ans et de 2,5 M\$ sur une période de 45 ans, ce qui représente un faible impact à la
11 marge de 0,1 % sur les périodes de 20 ans et de de 45 ans, par rapport aux revenus requis
12 approuvés par la Régie pour l'année 2025.

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

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

18 L'impact tarifaire du Projet sur les revenus requis et l'analyse de sensibilité figurent
19 à l'annexe 7.

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

20 Le Projet constitue la meilleure solution pour maintenir la fiabilité et la performance du réseau
21 de transport, tout en respectant les critères de conception, et ce en vue d'assurer la qualité
22 d'alimentation de l'ensemble de la clientèle.

23 Le Transporteur rappelle que le Projet vise à assurer le maintien des actifs au poste de la
24 Lièvre et à répondre aux besoins de la croissance de la charge locale en soulageant le réseau
25 de distribution. Les transferts en provenance des postes de Wakefield, de

¹¹ [D-2002-95](#), p. 297.

¹² [D-2003-68](#), p. 27.

9 Conclusion

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

6 De plus, le Transporteur démontre que le Projet est conçu et qu'il sera réalisé selon les
7 pratiques usuelles adoptées par Hydro-Québec. Il réitère que la solution mise de l'avant est
8 optimale et nécessaire pour augmenter la capacité du réseau régional de transport, et qu'elle
9 respecte les critères de conception appliqués par le Transporteur.

10 Ainsi, les investissements découlant de ce Projet seront, une fois réalisés, utiles à
11 l'exploitation fiable du réseau de transport.