

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2010-029

R-3718-2009

22 mars 2010

PRÉSENT :

Michel Hardy

Régisseur

Hydro-Québec

Demanderesse

Décision finale

Demande du Transporteur relative au projet de remplacement de la ligne entre les postes Notre-Dame et Berri et pour le remplacement d'unités de mesure au poste Berri

1. DEMANDE

[1] Le 18 décembre 2009, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose auprès de la Régie de l'énergie (la Régie) une demande en vertu des articles 31(5^o) et 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹ (la Loi) et des articles 1, 2 et 3 du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*² (le Règlement), relative au projet de remplacement de la ligne entre les postes Notre-Dame et Berri et pour le remplacement d'unités de mesure au poste Berri (le Projet).

[2] Le Transporteur dépose, sous pli séparé et confidentiel, le schéma unifilaire des équipements du poste Berri, soit l'annexe 1 de la pièce B-1, HQT-1, document 1 (le Document).

[3] Le Transporteur demande à la Régie de lui permettre de se prévaloir des dispositions de l'article 30 de la Loi afin de reconnaître le caractère confidentiel du Document et d'en interdire la divulgation, la publication ou la diffusion. Une affirmation solennelle appuie la demande de traitement confidentiel du Document.

[4] Le 8 janvier 2010, la Régie publie un avis sur son site internet, dans lequel elle indique qu'elle entend procéder à l'étude de cette demande sur dossier et fixe l'échéancier indiquant que les personnes intéressées pourront soumettre des observations écrites au plus tard le 26 février 2010. Le Transporteur, quant à lui, pourra répondre à ces observations au plus tard le 5 mars 2010. Aucun intéressé n'a soumis d'observations écrites.

[5] Le 9 mars 2010, la Régie transmet une demande de renseignements au Transporteur. Ce dernier y répond le 15 mars 2010 et le dossier est alors pris en délibéré.

¹ L.R.Q., c. R-6.01.

² (2001) 133 G.O. II, 6165.

2. CADRE RÉGLEMENTAIRE

[6] Aux termes de l'article 73 de la Loi, le Transporteur doit obtenir l'autorisation de la Régie, aux conditions et dans les cas qu'elle fixe par règlement, pour acquérir et construire des immeubles ou des actifs destinés au transport d'électricité, ainsi que pour étendre ou modifier son réseau de transport d'électricité.

[7] Le Règlement prévoit que le Transporteur doit obtenir une autorisation spécifique et préalable de la Régie lorsque le coût global d'un projet est égal ou supérieur à 25 M\$. Le Règlement prescrit les renseignements qui doivent accompagner une telle demande³.

3. ANALYSE

3.1 MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIF VISÉ PAR LE PROJET

[8] Le Transporteur indique que le Projet s'inscrit dans les catégories d'investissements « *maintien des actifs* » et « *croissance des besoins de la clientèle* ». Il mentionne que, bien que la raison première du Projet soit d'assurer la pérennité des installations, il vise également à répondre à l'accroissement prévu de la charge d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur).

[9] Le Projet soumis à la Régie constitue, selon le Transporteur, la solution la moins coûteuse et les coûts des divers travaux y étant associés s'élèvent à 33,5 M\$. 28,7 M\$ sont attribués à des travaux relatifs au maintien de la pérennité et 4,8 M\$ sont affectés à des travaux destinés à répondre à la croissance de la charge locale.

[10] Le Projet a pour objectif principal de redonner une nouvelle vie utile d'environ 40 ans à la ligne souterraine n° 1250 entre les postes Notre-Dame et Berri, ainsi qu'à l'unité de mesure du poste Berri. Dans une optique d'optimisation des investissements, le Transporteur tient compte du dépassement de capacité anticipé de cette ligne, permettant

³ Articles 1, 2 et 3 du Règlement.

ainsi d'assurer le maintien des actifs et de répondre aux besoins de croissance du réseau de transport.

[11] Dans la planification de ses interventions dans le cas des lignes souterraines, le Transporteur utilise des indicateurs, comme l'âge des équipements, le type de technologie et la fiabilité.

[12] Ainsi, la ligne souterraine n° 1250 date de 1968. Elle a fait l'objet de nombreux retraits au cours des dernières années afin de permettre un nombre important de réparations, générant un nombre d'heures d'intervention nettement supérieur à la moyenne par rapport à d'autres lignes souterraines du réseau comparable en termes d'âge ou de conditions d'exploitation.

[13] Le Transporteur souligne également que tout retrait de cette ligne place le poste Berri en situation de vulnérabilité et contribue à augmenter le risque de dégrader la continuité et la qualité de service à ses clients.

[14] Par ailleurs, la croissance de la charge provoquera, dès 2010, le dépassement de la capacité thermique de la ligne advenant l'indisponibilité de l'autre ligne à 120 kV alimentant le poste Berri.

[15] En conséquence, les analyses du Transporteur l'amènent à recommander le remplacement de la ligne souterraine n° 1250, ainsi que les unités de mesure du poste Berri.

3.2 DESCRIPTION DU PROJET ET AUTRES SOLUTIONS ENVISAGÉES

[16] Le poste Berri alimente près de 30 000 clients du centre-ville de Montréal, dont plusieurs charges considérées prioritaires. Son alimentation provient du poste Notre-Dame 315-120 kV, qui alimente aussi les postes satellites Longue-Pointe, Jeanne-D'Arc et De Lorimier formant le réseau Notre-Dame.

AUTRES SOLUTIONS ENVISAGÉES

[17] Le Transporteur a envisagé les solutions suivantes, décrites en détail dans sa preuve :

- Solution 1 : remplacement de la ligne n° 1250 par une ligne constituée d'un seul circuit, de capacité supérieure au circuit actuel;
- Solution 2 : remplacement de la ligne n° 1250 par une ligne constituée de deux circuits exploités en parallèle électriquement, au moyen de câbles de capacité similaire aux câbles actuels.

[18] Le tableau suivant résume les résultats des comparaisons économiques entre ces deux solutions.

Tableau 1
Comparaison économique des solutions (k\$ actualisés 2009)

	Solution 1 Remplacement par un circuit de 2 500 MCM	Solution 2 Remplacement par deux circuits de 1 600 MCM
Investissements	28 931	47 445
Valeurs résiduelles	-180	-297
Taxe sur le capital et TSP	1 989	3 262
Pertes électriques	676	619
Coûts globaux actualisés	31 416	51 029

[19] La solution globale numéro 1 est retenue par le Transporteur. Elle consiste à remplacer la ligne souterraine n° 1250 par une ligne constituée d'un seul circuit, de capacité supérieure au circuit actuel. Ce circuit utilisera, sur une longueur de sept kilomètres, un parcours différent du parcours actuel. L'analyse économique réalisée par le

Transporteur démontre que les coûts globaux actualisés de la solution retenue sont considérablement inférieurs à ceux de la deuxième solution.

3.3 JUSTIFICATION DU PROJET

[20] Le Transporteur justifie le Projet en soulignant que la problématique visée a trait à la pérennité de la ligne n° 1250 qui est près d'atteindre la fin de sa vie utile. Selon lui, le Projet s'avère la meilleure solution, puisqu'il permet de renouveler ses équipements, tout en permettant au réseau de transport de disposer d'une capacité suffisante pour alimenter les besoins du Distributeur à court, moyen et long terme.

[21] Le Transporteur considère que le Projet est réalisable au plan technique, tant du point de vue de l'échéancier que du point de vue électrique.

[22] Enfin, le Transporteur rappelle qu'à son avis, le Projet s'inscrit dans sa mission de base qui est de maintenir un service de transport qui répond aux besoins des clients, le tout dans le respect des critères de conception de son réseau.

3.4 COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET

[23] Le coût total des divers travaux associés au Projet s'élève à 33,5 M\$. Aucun élément d'actif de télécommunication n'y est relié. Le tableau suivant les résume :

Tableau 2

Coûts par finalité des travaux associés au Projet	
Éléments	(k\$ de réalisation)
Pérennité	28 680,1
Croissance	4 847,9
Total	33 528,0

3.5 IMPACT TARIFAIRE

[24] Le Projet s'inscrit dans les catégories d'investissements « *maintien des actifs* » et « *croissance des besoins de la clientèle* ». La mise en service est prévue en octobre 2011.

[25] La mission du Transporteur est d'assurer à tous ses clients un service de transport fiable et sécuritaire. Selon lui, les investissements en « *maintien des actifs* » sont réalisés pour remplir cette mission, et la Régie a déjà indiqué dans sa décision D-2002-95⁴ qu'il est équitable que tous les clients contribuent au paiement de ces ajouts pour l'amélioration du réseau.

[26] Les impacts tarifaires sur 20 et 40 ans sont indiqués à la pièce B-1, HQT-1, document 1, annexe 5. Le Transporteur souligne que cette évaluation prend en compte les coûts du Projet nets de la contribution estimée du Distributeur qui sera déterminée après sa mise en service. Le tableau 1, intitulé « Impact tarifaire du projet sur 20 ans », indique que l'impact annuel moyen du Projet sur les revenus requis est de 2,3 M\$. Le tableau 3, intitulé « Impact tarifaire du projet sur 40 ans », indique un impact annuel moyen du Projet sur les revenus requis de 1,8 M\$, ce qui représente un impact à la marge de 0,1 % sur les revenus requis de l'année 2009 approuvés par la Régie. Selon le Transporteur, les résultats pour la période de 40 ans sont plus représentatifs de l'impact sur les revenus requis, puisqu'ils sont plus comparables à la durée de vie utile moyenne des immobilisations du Projet.

[27] La Régie est satisfaite des justifications produites par le Transporteur quant à l'estimation de son impact tarifaire.

3.6 AUTRES AUTORISATIONS REQUISES

[28] Aucune autorisation fédérale ou provinciale n'est requise pour la réalisation de ce Projet.

⁴ Dossier R-3401-98, page 297.

3.7 IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU ET SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ

[29] Le Projet vise à assurer le maintien des actifs et donc à assurer la fiabilité du réseau de transport et la continuité de service à de nombreux clients, dont plusieurs considérés comme prioritaires.

[30] La Régie note que la nouvelle ligne utilisera un tracé différent du tracé actuel et les lignes n^{os} 1250 et 1469 ne seront plus sujettes à une défaillance pouvant entraîner un bris simultané des câbles des deux lignes souterraines. La fiabilité de l'alimentation du réseau Notre-Dame en sera de fait augmentée.

[31] Le Transporteur précise que la réalisation du Projet permettra d'augmenter la capacité de transport de la ligne n^o 1250 afin qu'elle puisse disposer d'une capacité suffisante pour répondre aux besoins du Distributeur.

[32] La Régie constate donc qu'il s'agit d'un projet qui aura un impact positif sur la fiabilité et la capacité du réseau de transport.

3.8 NORMES TECHNIQUES

[33] Le Transporteur dépose avec sa demande la liste des numéros d'identification pour les principales normes techniques s'appliquant au Projet. Cette liste précise les normes applicables selon les caractéristiques électriques générales, les exigences particulières de conception et les spécifications techniques normalisées⁵.

4. OPINION DE LA RÉGIE

[34] Le Projet pour lequel le Transporteur demande une autorisation vise à éliminer des contraintes d'exploitation du réseau révélées par ses études et analyses routinières. Le

⁵ Pièce B-1, HQT-1, document 1, annexe 2.

dossier présenté à la Régie démontre que le Projet aura un impact positif sur la fiabilité de l'alimentation du réseau Notre-Dame.

[35] La Régie considère que la démonstration du Transporteur quant au besoin d'effectuer le Projet est satisfaisante.

[36] Aucune observation écrite de la part de personnes intéressées au dossier n'a été reçue par la Régie.

[37] L'examen du dossier permet de conclure que cet investissement est nécessaire afin d'assurer la pérennité des installations du Transporteur, tout en intégrant les besoins en croissance.

[38] La Régie est d'avis que le Projet est d'intérêt public et qu'il y a lieu d'en autoriser la réalisation.

5. DEMANDE DE CONFIDENTIALITÉ

[39] Le Transporteur dépose, sous pli séparé et confidentiel, un schéma unifilaire des équipements du poste Berri, schéma présenté à l'annexe 1 de la pièce B-1, HQT-1, document 1. Il demande à la Régie de se prévaloir des dispositions de l'article 30 de la Loi pour reconnaître le caractère confidentiel de l'information déposée et d'en interdire la divulgation, la publication ou la diffusion. Il dépose une affirmation solennelle au soutien des motifs invoqués dans sa demande.

[40] Tenant compte du contexte du présent dossier, la Régie accorde le traitement confidentiel du document visé par la demande.

[41] **CONSIDÉRANT** ce qui précède;

La Régie de l'énergie :

AUTORISE le Transporteur à réaliser le projet de remplacement de la ligne entre les postes Notre-Dame et Berri ainsi que le remplacement d'unités de mesure au poste Berri;

INTERDIT la divulgation, la publication ou la diffusion de la pièce suivante et des renseignements qu'elle contient :

Annexe 1 de la pièce B-1, HQT-1, document 1;

DEMANDE au Transporteur de présenter dans son rapport annuel, conformément à l'article 75 (5) de la Loi :

- un tableau présentant le suivi des coûts réels du Projet, sous la même forme et le même niveau de détails que ceux des tableaux de la pièce B-1, HQT-4, document 1, pages 6 et 7;
- le suivi de l'échéancier du Projet;
- le cas échéant, l'explication des écarts majeurs des coûts projetés et réels, ainsi que des échéances.

Michel Hardy

Régisseur

Hydro-Québec représentée par M^e Yves Fréchette.