

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2010-115

R-3735-2010

25 août 2010

PRÉSENT :

Richard Lassonde

Régisseur

Hydro-Québec

Demanderesse

et

Intéressés dont les noms apparaissent ci-après

Décision finale

Demande du Transporteur relative au projet d'une nouvelle ligne biterne à 120 kV entre les postes de Beauceville et de Sainte-Marie

Intéressés :

- Association coopérative d'économie familiale de l'Outaouais (ACEF de l'Outaouais);
- Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (S.É./AQLPA).

1. DEMANDE

[1] Le 23 juin 2010, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose auprès de la Régie de l'énergie (la Régie) une demande basée sur l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹ (la Loi), en vue d'obtenir l'autorisation requise pour l'acquisition et la construction d'immeubles dans le cadre de son projet d'aménagement d'une nouvelle ligne biterne à 120 kV entre les postes de Beauceville et de Sainte-Marie (le Projet).

[2] Le Transporteur dépose sous pli séparé et confidentiel les documents suivants : le plan d'évolution du réseau Chaudière-Beauceville (annexe 1), le schéma de liaison de la nouvelle ligne 120 kV Beauceville/Sainte-Marie (annexe 2), le schéma unifilaire équipements du poste de Sainte-Marie (annexe 3), le schéma unifilaire du poste de Beauceville (annexe 4) (ci-après les Documents). Une affirmation solennelle appuie la demande de traitement confidentiel des Documents.

[3] Le Transporteur demande à la Régie de lui permettre de se prévaloir des dispositions de l'article 30 de la Loi et de reconnaître le caractère confidentiel des Documents et d'en interdire la divulgation, la publication ou la diffusion.

[4] Le 5 juillet 2010, la Régie informe les intéressés par avis sur internet qu'elle compte procéder à l'étude de cette demande sur dossier. Elle fixe au 23 juillet 2010 la date du dépôt des observations écrites des intéressés et permet au Transporteur d'y répondre pour le 30 juillet 2010.

[5] Le 14 juillet 2010, Stratégies Énergétiques et l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (S.É./AQLPA) informe la Régie qu'il a conclu une entente de confidentialité de façon à ce que ses représentants puissent avoir accès aux Documents.

[6] Le 22 juillet 2010, la Régie transmet une demande de renseignements au Transporteur.

¹ L.R.Q., c. R-6.01.

[7] Le 23 juillet 2010, la Régie reçoit les observations de l'ACEF de l'Outaouais et certains documents à l'appui des observations écrites de S.É./AQLPA. Le 26 juillet 2010, la Régie reçoit d'autres documents de S.É./AQLPA, dont une version confidentielle de ses observations écrites, incluant un rapport de monsieur Jean-Claude Deslauriers dont on demande la reconnaissance comme témoin expert. Le Transporteur répond aux observations écrites des intéressés le 30 juillet 2010.

2. CADRE RÉGLEMENTAIRE ET ANALYSE

[8] 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.

[9] Le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*² (le Règlement) stipule 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.

2.1 MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIF VISÉ PAR LE PROJET

[10] Le Projet vise à répondre à l'accroissement prévu de la charge d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur). En effet, la capacité de transit de puissance du réseau Chaudière-Beauceville est atteinte et dépassée en première contingence depuis la pointe de la charge 2007-2008.

² (2001) 133 G.O. II, 6165.

³ Articles 2 et 3 du Règlement.

[11] Le Projet a pour principal objectif d'augmenter la capacité du réseau à 120 kV entre les postes de Beauceville et de la Chaudière et constitue la première étape du *Plan d'évolution du réseau Chaudière-Beauceville* qui consiste à construire une nouvelle ligne entre les postes de Beauceville et de Sainte-Marie.

[12] De plus, le Projet permet de sécuriser le poste de Sainte-Marie contre le verglas.

2.2 DESCRIPTION DU PROJET ET AUTRES SOLUTIONS ENVISAGÉES

[13] Le Projet implique des investissements de 37,9 M\$ qui permettront la construction d'une nouvelle ligne biterne à 120 kV entre les postes de Beauceville et de Sainte-Marie, le raccordement au poste Sainte-Marie, le raccordement au poste de Beauceville et les travaux de télécommunication.

[14] Deux solutions ont été analysées pour répondre à la croissance de la charge locale associée au réseau Chaudière-Beauceville, soit (i) la construction d'une nouvelle ligne biterne à 120 kV sur environ 30 km entre les postes de Beauceville et de Sainte-Marie le long de l'emprise existante et (ii) la construction d'une nouvelle ligne monoterne à 120 kV sur environ 27 km entre les postes d'East-Broughton et de Sainte-Marie (ouverture d'un nouveau corridor).

2.3 JUSTIFICATION DU PROJET

[15] Le Projet assurera la fiabilité d'alimentation des charges du réseau de transport dans le respect des critères de conception de ce réseau.

[16] Le Transporteur souligne que l'objectif visé par le Projet est principalement la croissance de la charge sur le réseau à 120 kV entre les postes de Beauceville et de Sainte-Marie. Le Transporteur réitère que la croissance de la charge provoquera le dépassement de la capacité du réseau, en situation de simple contingence à la pointe hivernale. En effet, en période de pointe de charge et advenant la perte de l'unique transformateur au poste de la Chaudière, de la ligne Chaudière - Sainte-Claire ou de la ligne Beauceville - Saint-Joseph, le réseau n'a plus la capacité pour assurer la fiabilité et la qualité d'alimentation électrique de tous les clients.

[17] De plus, le Projet permet la sécurisation contre le verglas du poste de Sainte-Marie qui alimente 40 % de la charge du réseau Chaudière-Beauceville.

[18] Le Projet répond également aux préoccupations du milieu, et ce, à plus faible coût. Les aspects techniques, environnementaux et économiques ont également été considérés pour orienter le choix de la meilleure solution.

[19] Comme indiqué précédemment, le Transporteur a considéré une autre solution pour assurer le même service à la charge locale. Il a évalué économiquement chacune des solutions et a retenu la solution pour laquelle il demande une autorisation. Le tableau suivant résume la comparaison économique des solutions et appuie le choix du Transporteur.

Comparaison économique des solutions (k\$ actualisés 2010)

	Solution 1 Ligne biterne Beauceville/Ste-Marie Acier	Solution 2 Ligne monoterne East- Broughton/Ste-Marie Acier
Investissements	32 798	38 173
Valeurs résiduelles	(90)	(104)
Taxes	2 093	2 433
Pertes électriques	Référence	3 762
Coûts globaux actualisés	34 801	44 264

2.4 COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET

[20] Le tableau suivant ventile les coûts des grandes composantes du Projet :

Composantes	Coût (en millions de dollars)
Approvisionnement et construction	22,2
Ingénierie, frais de gérance et études d'avant-projet	6,5
Coût du client	3,2
Frais financiers	1,1
Autres coûts	0,6
Provision	3,4
Coûts de télécommunication	1,0
Total	37,9*

*En raison des arrondis, le total diffère légèrement de la somme des composantes ci-dessus.

[21] Puisque le Projet vise principalement à répondre à l'accroissement prévu des besoins de la clientèle et que la construction de la nouvelle ligne à 120 kV tient compte des nouveaux critères de sécurisation, les investissements reliés à la sécurisation ne sont pas dissociables ou identifiables de l'ensemble du Projet. L'ensemble des coûts du Projet s'inscrit ainsi dans la catégorie d'investissements « croissance des besoins de la clientèle ».

[22] La Régie prend acte de l'affirmation du Transporteur⁴ à l'effet que le coût total du Projet ne doit en aucun cas dépasser de plus de 15 % le montant autorisé par le conseil d'administration, auquel cas le Transporteur doit obtenir une nouvelle autorisation de ce dernier et que, le cas échéant, il s'engage à en informer la Régie en temps opportun. La Régie note également l'engagement du Transporteur à déployer tous les efforts afin de contenir les coûts du Projet à l'intérieur du montant autorisé par la Régie.

⁴ Pièce B-1, HQT-1, document 1, page 20.

2.5 FAISABILITÉ ÉCONOMIQUE ET IMPACT TARIFAIRE DU PROJET

[23] Le tableau suivant montre l'impact tarifaire du Projet :

Impact tarifaire

Impact tarifaire du Projet	Projet	Sensibilité 15%
Coût du Projet (M\$)	37,891	43,575
Contribution estimée du Distributeur (M\$)	<u>37,891</u>	<u>43,575</u>
Mise en service nette (M\$)	0,000	0,000
Impact annuel sur le tarif de transport	<u>0,000</u>	<u>0,000</u>

[24] Comme le Projet s'inscrit dans la catégorie d'investissements « croissance des besoins de la clientèle », la contribution estimée du Distributeur couvre la totalité des coûts du Projet. En effet, le Transporteur ne considère pas de besoins de transport pour ce Projet, puisqu'il est en amont des postes satellites, et ce, afin d'éviter la double utilisation du même mégawatt pour le calcul de l'allocation maximale du Transporteur dans les projets d'ajout au réseau.

[25] Par conséquent, le Projet ne cause aucun impact sur les revenus requis du Transporteur.

[26] La Régie est satisfaite de la preuve du Transporteur sur la faisabilité économique du Projet et l'estimation de son impact tarifaire.

2.6 AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS

[27] L'annexe 6 de la demande indique les autres autorisations requises du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, des municipalités régionales de comté où sera implantée la future ligne et de la Commission de protection du territoire agricole du Québec pour réaliser le Projet.

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

[28] Le Projet vise à répondre aux besoins de croissance de la charge du Distributeur, tout en sécurisant le poste de Sainte-Marie contre le verglas et donc à assurer la fiabilité du réseau de transport et la continuité de service aux clients.

[29] La construction de la ligne 1418 est importante pour assurer l'alimentation du réseau Chaudière-Beauceville et l'ensemble du Projet assurera la qualité et la continuité du service auxquelles le client a droit. Le Projet permet la sécurisation contre le verglas du poste de Sainte-Marie qui alimente environ 40 % de la charge du réseau Chaudière-Beauceville. Le Projet aura donc un impact positif sur la fiabilité et la capacité du réseau de transport.

3. OBSERVATIONS ÉCRITES

3.1 L'ACEF DE L'OUTAOUAIS

[30] Considérant sa décision sur l'intérêt de cet intéressé, la Régie ne juge pas utile de résumer la teneur de ses observations.

3.1.1 RÉPONSE DU TRANSPORTEUR AUX OBSERVATIONS DE L'ACEF DE L'OUTAOUAIS

[31] Le Transporteur souligne d'abord que les observations de cet intéressé ne sont pas accompagnées d'une description de la nature de son intérêt dans ce dossier comme l'exige l'article 10 du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*⁵ (le Règlement sur la procédure).

⁵ (2006) 138 G.O. II, 2279.

[32] Le Transporteur commente néanmoins les observations de l'ACEF de l'Outaouais mais, pour les mêmes raisons, la Régie ne juge pas utile de résumer la teneur de la réponse du Transporteur à ces observations écrites.

3.2 OBSERVATIONS DE S.É./AQLPA

[33] Ces intéressés ont produit des « observations écrites » sous forme d'un rapport d'une personne dont il a demandé la reconnaissance comme expert et d'une argumentation de son procureur. Ces observations ont été produites confidentiellement, dans un premier temps, et en version élaguée dans un second temps.

[34] Considérant la décision de la Régie sur l'intérêt de ces intéressés, elle ne juge pas utile de résumer la teneur de ses observations écrites.

3.2.1 RÉPONSE DU TRANSPORTEUR AUX OBSERVATIONS DE S.É./AQLPA

[35] Le Transporteur souligne, dans un premier temps, que les documents déposés par ces intéressés ne sont pas conformes à l'Avis sur internet de la Régie. Au lieu de déposer des observations écrites, ces intéressés ont transmis une argumentation et un rapport d'expertise. De plus, ces documents ont été déposés en dehors du délai prévu (23 juillet 2010), et ce, sans justification.

[36] De plus, le Transporteur soumet que les observations écrites de ces intéressés ne sont pas accompagnées, comme l'exige l'article 10 du Règlement sur la procédure, d'une description de la nature de l'intérêt de ces intéressés. Le Transporteur précise qu'il ne voit pas en quoi les quatre préoccupations soulevées par ces intéressés sont liées spécifiquement à l'environnement ou au développement durable.

[37] À cet égard, le Transporteur souligne que le Projet ne comporte aucun impact significatif en matière environnementale et la solution retenue répond aux préoccupations du milieu. Selon le Transporteur, les recommandations de cet intéressé dépassent son champ d'expertise privilégié.

[38] Le Transporteur répond néanmoins aux observations écrites de ces intéressés mais, pour les mêmes raisons, la Régie ne juge pas utile de résumer la teneur de la réponse du Transporteur à ces observations écrites.

4. OPINION DE LA RÉGIE

4.1 CONFIDENTIALITÉ DES DOCUMENTS

[39] Le Transporteur dépose sous pli confidentiel le plan d'évolution du réseau Chaudière-Beauceville à l'annexe 1 de la pièce B-1, HQT-1, document 1, ainsi que le schéma de liaison de la nouvelle ligne biterne à 120 kV et les schémas unifilaires des postes de Sainte-Marie et de Beauceville aux annexes 2, 3 et 4 de la même pièce.

[40] Le Transporteur demande à la Régie de se prévaloir de l'article 30 de la Loi et d'interdire toute divulgation des documents et des renseignements contenus dans ces documents, puisque leur caractère confidentiel de même que l'intérêt public le requièrent. Le Transporteur dépose une affirmation solennelle pour appuyer les motifs invoqués au soutien de sa demande.

[41] La Régie accueille la demande de confidentialité du Transporteur. Elle accorde le traitement confidentiel des annexes 1, 2, 3 et 4 de la pièce B-1, HQT-1, document 1.

[42] La Régie accorde également un traitement confidentiel aux observations écrites de S.É./AQLPA, produites sous la cote C-1.6 et constituées du rapport technique de Jean-Claude Deslauriers et de l'argumentation du procureur des intéressés.

4.2 L'INTÉRÊT DES INTÉRESSÉS

[43] Dans le but de faire participer les intéressés aux processus menant à des décisions pouvant les affecter, la Régie invite ces derniers à soumettre des observations écrites lorsqu'elle traite une demande sous l'article 73 de la Loi. Force est de constater que dans le présent cas, comme dans plusieurs autres cas, la Régie a reçu des observations écrites d'associations qui n'ont pas su démontrer un intérêt concret au Projet.

4.2.1 L'ACEF DE L'OUTAOUAIS

[44] Les observations écrites de cet intéressé ne comportent aucun détail sur son intérêt au présent dossier⁶. Ces observations ne satisfont pas aux critères réglementaires et ne permettent pas à la Régie de circonscrire l'intérêt véritable de cet intéressé à l'égard du Projet ou de voir comment, le cas échéant, il est concerné ou affecté par la décision qu'elle va rendre dans le présent dossier.

[45] Dans ces circonstances, la Régie ne tient pas compte des observations écrites de l'ACEF de l'Outaouais.

4.2.2 S.É./AQLPA

[46] L'AQLPA s'intéresse, comme son nom l'indique, principalement à la lutte contre la pollution atmosphérique et S.É. au développement durable, des préoccupations évidemment légitimes. Là n'est pas la question.

⁶ L'article 10 du Règlement sur la procédure prévoit que les observations écrites doivent être accompagnées d'une description de la nature de l'intérêt de l'intéressé.

[47] Le problème vient du fait que ces intéressés ont l'habitude de justifier leur intérêt en se référant un peu trop facilement aux concepts généraux de développement durable et d'environnement.

[48] Pour analyser l'intérêt de S.É., il est utile de revenir à la notion de développement durable. Le législateur québécois a repris la définition courante de cette expression dans la *Loi sur le développement durable* :

« 2. Dans le cadre des mesures proposées, le «développement durable» s'entend d'un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Le développement durable s'appuie sur une vision à long terme qui prend en compte le caractère indissociable des dimensions environnementale, sociale et économique des activités de développement⁷. » [nous soulignons]

[49] Disons, au départ, que tous les investissements reliés à la croissance de la demande d'électricité sur le réseau de transport ou de distribution d'électricité ou à la pérennité de ces réseaux s'inscrivent inévitablement dans cette perspective de répondre *aux besoins présents* (c'est le cas des investissements en croissance de la demande), non seulement *sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs*, mais dans le but précis de leur permettre, à l'avenir (c'est le cas des investissements en pérennité du réseau), de satisfaire aux besoins des clients du service de transport d'électricité et des consommateurs d'électricité.

[50] Ainsi, l'intérêt de S.É. en matière de développement durable pourrait découler du fait que le Projet compromet ces objectifs. Si tel était le cas, il ne suffirait pas, comme le fait cet intéressé dans ses observations écrites, de faire une analyse critique de l'ingénierie du Projet, de proposer des alternatives au Projet ou de donner son accord avec tel ou tel aspect du Projet.

[51] Cet intéressé doit préciser la *nature⁸ de son intérêt*. Cela s'impose d'autant plus lorsque ce qui l'intéresse est un concept large comme celui de « développement durable ». En d'autres mots, cet intéressé doit mettre le doigt sur un enjeu particulier du Projet qui relève du développement durable.

⁷ L.R.Q., chapitre D-8.1.1, Loi sur le développement durable.

⁸ *Nature: Ensemble des caractères, des propriétés qui définissent un être, une chose concrète ou abstraite* (Le nouveau Petit Robert de la langue française, 2007).

[52] Le procureur de l'intéressé S.É. a ciblé ses préoccupations en matière de développement durable en formulant les questions suivantes :

- Le Projet assure-t-il la fiabilité et la sécurité du réseau régional Chaudière-Beauceville, et particulièrement du centre de charge important et à vocation régionale que constitue Sainte-Marie?
- Le Projet permet-il d'éviter, si possible, la construction de nouveaux corridors de lignes ou l'élargissement de corridors existants?
- Le Projet permet-il de minimiser les pertes?
- Le Projet permet-il d'intégrer adéquatement l'énergie des parcs éoliens de la région et qui seront raccordés aux équipements visés par le présent Projet?

[53] Notons d'abord que les questions ci-dessus n'ont pas de rapport concret avec la pollution atmosphérique. L'AQLPA n'a donc pas d'intérêt dans ce dossier.

[54] Quant à l'intérêt de S.É., bien que les questions citées plus haut puissent paraître reliées au vaste concept de développement durable, cet intéressé n'a pas identifié de problématique particulière au niveau (i) de la fiabilité du réseau, (ii) du corridor dans lequel la ligne biterne en question sera implantée, (iii) des pertes ou (iv) de la desserte future des parcs éoliens.

[55] Toute activité humaine peut être analysée sous l'angle du développement durable, c'est-à-dire sous l'angle de ses effets socio-économiques et environnementaux. Une demande d'autorisation d'un projet sous l'article 73 de la Loi ne doit toutefois pas devenir le forum de discussions académiques mais doit plutôt être l'occasion d'entendre ceux qui sont concrètement concernés ou affectés d'une façon ou d'une autre par le Projet sous étude.

[56] Dans ces circonstances, la Régie ne tient pas compte des observations écrites de l'AQLPA et de S.É.

4.3 CONCLUSION

[57] Pour les motifs plus amplement exposés à l'analyse (section 2 de la présente décision), la Régie considère que le projet de la nouvelle ligne entre les postes de Beauceville et de Sainte-Marie pour augmenter la capacité du réseau Chaudière-Beauceville est conçu et sera réalisé selon les pratiques usuelles adoptées par Hydro-Québec. L'analyse du Projet montre également que cet investissement est nécessaire afin d'intégrer les besoins en croissance de la charge locale et conforme aux exigences du Règlement.

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

[59] **Pour ces motifs,**

La Régie de l'énergie :

AUTORISE le Transporteur à réaliser le projet d'aménagement d'une nouvelle ligne biterne à 120 kV entre les postes de Beauceville et de Sainte-Marie;

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 du tableau 5 de la pièce HQT-1, Document 1, page 19;
- le suivi de l'échéancier du Projet;
- le cas échéant, l'explication des écarts majeurs des coûts projetés et réels et des échéances;

INTERDIT la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements contenus aux annexes 1, 2, 3 et 4 de la pièce B-1, HQT-1, document 1 et aux observations écrites de S.É./AQLPA, produites sous la cote C-1.6 et constituées du rapport technique de Jean-Claude Deslauriers et de l'argumentation du procureur des intéressés.

Richard Lasseonde
Régisseur

Représentants :

- Association coopérative d'économie familiale de l'Outaouais (ACEF de l'Outaouais) représentée par M^e Stéphanie Lussier;
- Hydro-Québec représentée par M^e Catherine Lambert;
- Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (S.É./AQLPA) représenté par M^e Dominique Neuman.