

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2007-36

R-3619-2006

3 avril 2007

PRÉSENT :

M^e Richard Lassonde
Régisseur

Hydro-Québec
Demanderesse

et

**Association québécoise de lutte contre la pollution
atmosphérique et Stratégies énergétiques (AQLPA/S.É)**
Observateur

Décision

*Demande d'Hydro-Québec dans ses activités de transport
d'électricité afin d'obtenir l'autorisation d'acquérir et de
construire des immeubles ou des actifs requis pour le projet
visant la réfection du poste Sorel*

1. INTRODUCTION

Le 18 janvier 2007, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie) une demande en vertu des articles 31(5) et 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹ (la Loi), pour faire autoriser l'acquisition et la construction d'immeubles ou d'actifs requis pour la réfection du poste Sorel (le Projet).

Le 26 janvier 2007, la Régie indique qu'elle traitera la demande sur dossier.

AQLPA/S.É. produit des observations écrites le 6 février 2007. Le Transporteur y réplique le 16 février 2007. La Régie rejette la demande de reconnaissance du statut d'expert-conseil du consultant de l'intéressé dans sa décision interlocutoire D-2007-10 rendue le 21 février 2007.

Le 19 février 2007, la Régie adresse une demande de renseignements au Transporteur. Les réponses du Transporteur sont déposées le 26 février 2007. Le Transporteur produit un complément de réponse le 28 février 2007.

La Régie se prononce dans la présente décision sur la demande d'autorisation du Projet ainsi que sur la demande de confidentialité de certains documents déposés par le Transporteur.

2. CADRE JURIDIQUE

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, construire ou disposer des immeubles ou des actifs destinés au transport d'électricité.

Le Transporteur doit obtenir une approbation spécifique et préalable de la Régie lorsque le coût global estimé d'un projet d'acquisition ou de construction d'immeubles ou d'actifs destinés au transport d'électricité est égal ou supérieur à 25 M\$, en vertu du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*² (le Règlement).

¹ L.R.Q., c. R-6.01.

² (2001) 133 G.O. II, 6165.

3. OBJECTIFS, JUSTIFICATION ET SOLUTIONS ENVISAGÉES

L'objectif du Projet est de régler des problèmes découlant de l'état et de la performance des équipements du poste Sorel. La configuration actuelle du poste Sorel ne répondrait plus aux critères de conception des postes sources du Transporteur. Le Projet comporte un volet « investissements en pérennité » visant à améliorer la configuration des installations afin de mieux répondre aux besoins d'exploitation, de maintenance et de fiabilité.

Les objectifs du Projet sont en lien direct avec les orientations du Transporteur visant à assurer la fiabilité du réseau de transport et la qualité du service à la clientèle. Le Transporteur précise cependant que les modifications proposées à la section 230 kV du poste Sorel, même si elles ne le rendraient pas tout à fait conforme au schéma adopté pour ses autres postes sources, sont un compromis techniquement et économiquement acceptable³.

En réponse à une demande de renseignements de la Régie sur l'impact des problèmes du poste sur le nombre de défaillances et sur la qualité du service, le Transporteur a fourni des données montrant une tendance à la hausse du nombre de défaillances au cours des vingt dernières années.

Le Projet implique les travaux suivants :

- des travaux majeurs d'ajout et de remplacement d'équipements dans la section 230 kV ainsi qu'un réaménagement de la transformation 230-120 kV;
- le démantèlement de la section actuelle 120 kV et la construction d'une nouvelle section 120 kV ainsi que l'installation de bassins de récupération d'huile sous les transformateurs 120-25 kV déplacés;
- l'agrandissement et la remise en état du bâtiment de commande, le remplacement d'équipements de commande et de protection ainsi que l'ajout de systèmes auxiliaires;
- des travaux connexes comprenant, entre autres, l'installation d'un séparateur d'huile pour les cinq bassins récupérateurs d'huile.

Après que les modifications proposées auront été effectuées, seule la section à 230 kV ne serait pas conforme au schéma habituel des postes sources du Transporteur. Néanmoins, les modifications envisagées permettront de réduire de façon significative l'impact d'un défaut chez un client à 230 kV.

Le coût total des divers travaux associés à la réfection du poste Sorel est de 52,2 M\$⁴.

³ Pièce HQT-5, document 1, page 18.

⁴ Cette somme correspond au scénario 1 du Transporteur, soit un montant de 29,7 M\$ actualisé 2006.

Le Transporteur a envisagé trois scénarios pour solutionner les problèmes du poste Sorel, dont une reconfiguration du poste :

- Scénario 1 : réfection des sections 230 kV, 120 kV et 25 kV du poste Sorel;
- Scénario 2 : installation de transformation 230-25 kV au poste Sorel en remplacement des cinq transformateurs actuels et construction d'une ligne biterne 120 kV entre les postes Varennes et Contrecoeur;
- Scénario 3 : construction d'un nouveau poste Sorel 230-120-25 kV à proximité du poste actuel et démantèlement de ce dernier.

Le tableau suivant résume les coûts de ces trois scénarios analysés:

Comparaison économique des scénarios en M\$ actualisés 2006

	Scénario 1 Réfection sections 230 kV, 120 kV et 25 kV	Scénario 2 Nouvelle section 230- 25 kV et ligne biterne Varennes-Contrecoeur	Scénario 3 Nouveau poste 230-120-25 kV
Investissements	28,3	42,8	57,5
Charges*	1,4	4,8	2,8
TOTAL	29,7	47,6	60,3
Écart	0	17,9	30,6

*Ces charges correspondent à des coûts pour le Distributeur; le scénario implique des modifications de tarifs de deux clients industriels.

Selon le Transporteur, bien que le scénario 2 permette de résoudre, comme le scénario 1, les problèmes du poste Sorel et de diminuer la quantité d'équipements du poste, il présente un inconvénient majeur : ce scénario requiert la réalisation de travaux aux postes Varennes et Contrecoeur ainsi que chez deux clients industriels haute tension.

Le scénario 3, en plus de résoudre également tous les problèmes du poste Sorel, rendrait le poste conforme à ses critères de conception des postes sources. Ce scénario a cependant été écarté, vu son coût actualisé élevé.

L'analyse technico-économique du Transporteur montre que le coût actualisé global des investissements prévus au scénario 1 est le plus bas. Bien que, dans ce scénario, la section 230 kV du poste Sorel ne soit pas tout à fait conforme au schéma des autres postes sources

du Transporteur, ce choix est justifié et constitue un compromis techniquement et économiquement acceptable, tenant compte des particularités du poste actuel.

Le scénario 1 a comme autre avantage, selon le Transporteur, de limiter la zone d'intervention au poste lui-même.

La Régie est d'avis que le Projet est justifié et permettra de remédier aux problèmes soulignés par le Transporteur : vétusté et baisse de performance des équipements du poste. De plus, les modifications proposées à la configuration du poste amélioreront la fiabilité des installations.

En conséquence, la Régie accepte la solution retenue par le Transporteur.

4. COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET

Les coûts associés au Projet sont résumés dans le tableau ci-dessous⁵ :

Lots	Investissements (M\$ de réalisation)
Section 230 kV et transformation 230-120 kV	20,3
Section 120 kV et transformation 120 kV-25 kV	16,1
Section 25 kV	5,0
Bâtiment de commande et équipements	6,5
Autres travaux connexes (incluant la décontamination des sols)	4,3
Total	52,2

⁵ Extraits de la pièce HQT-2, document 1, page 10.

La répartition des coûts du Projet entre les investissements en pérennité et ceux requis pour modifier la configuration du poste (fiabilité) est présentée dans le tableau ci-dessous :

Classification	Investissements (M\$ de réalisation)
Pérennité	45,1
Amélioration de la fiabilité- Modification de la configuration du poste	7,1
Total	52,2

La Régie autorise le Projet sur la base du budget présenté par le Transporteur.

La Régie prend acte que le coût total du Projet ne doit dépasser de plus de 15 % le montant autorisé par le conseil d'administration d'Hydro-Québec, auquel cas le Transporteur doit obtenir une nouvelle autorisation. Le cas échéant, le Transporteur s'engage à en informer la Régie en temps opportun⁶.

5. FAISABILITÉ ÉCONOMIQUE

Les coûts du Projet s'inscrivent dans la catégorie « investissements en maintien des actifs ». Ces investissements assurent la pérennité des installations du Transporteur et la fiabilité de son réseau. Ces investissements, à hauteur de 52,2 M\$, ne génèrent pas de revenus additionnels et la mise en service du Projet est prévue pour l'année 2010.

Selon l'approche traditionnelle du Transporteur, ces investissements n'ont pas d'impact à la hausse sur le tarif de transport, dans la mesure où les coûts de la mise en service du Projet ne dépassent pas les coûts associés à l'amortissement des actifs ne générant pas de revenus additionnels.

Ainsi, le Transporteur fait l'hypothèse qu'en 2010, l'ensemble des mises en service sera inférieur à la charge d'amortissement. Par conséquent, le Projet ne crée pas de hausse tarifaire. Le coût unitaire sur l'ensemble des périodes 2010-2029 et 2010-2049 demeurerait inférieur au tarif en vigueur de 72,90 \$/kW/an.

⁶ Pièce HQT-6, document 1, page 6.

La Régie accepte cette hypothèse.

6. IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU

Le Transporteur mentionne que les principaux facteurs influençant la fiabilité d'un poste de transport, peu importe l'importance relative au poste, sont sa configuration et l'état et la performance des éléments qui le composent⁷. À cet égard, le Transporteur présente un graphique montrant un nombre élevé de défaillances au poste Sorel depuis le début des années 1990. Cela montre une dégradation des équipements de ce poste.

Le poste Sorel a été construit en 1952 par la *Shawinigan Water & Power Co.* À cette époque, les préoccupations à l'égard de la qualité et de la fiabilité du service étaient différentes de celles d'aujourd'hui. La configuration du poste Sorel ne répond donc plus aux critères de conception des postes sources en vigueur aujourd'hui⁸. Cela pourrait amener des interruptions de service qui ne se produiraient pas si le poste Sorel était configuré suivant les normes contemporaines.

De plus, les diagnostics du Transporteur montrent la vétusté des équipements du poste Sorel, leur baisse de performance et leur dégradation⁹.

La Régie est d'avis que la réalisation des travaux proposés au poste Sorel permettra d'améliorer la fiabilité de l'alimentation des clients desservis par ce poste, dont notamment quatre clients industriels haute tension et environ 11 000 clients via le réseau de distribution¹⁰.

⁷ Pièce HQT-5, document 1, page 9.

⁸ Pièce HQT-5, document 1, page 15.

⁹ Pièce HQT-9, document 1, page 5.

¹⁰ Pièce HQT-5, document 1, page 9.

7. DEMANDE DE CONFIDENTIALITÉ

Confidentialité des schémas unifilaires

Le Transporteur demande à la Régie¹¹ de reconnaître le caractère confidentiel de l'information déposée aux annexes A, B et C de la pièce HQT-5, document 1 (les **Informations confidentielles**). Il s'agit de schémas unifilaires et d'écoulement de puissance.

Le Transporteur indique que la *Federal Energy Regulatory Commission* (FERC) aux États-Unis considère ce type d'informations comme étant des *Critical Energy Infrastructure Information* (CEII). Il cite un extrait de l'ordonnance 630 de la FERC précisant que « ...*the Commission considers Part 4 transmission system maps and diagram used by the utility for transmission planning to be CEII* ».

Le Transporteur cite un extrait de la *Loi sur l'Office national de l'énergie* permettant à l'office de ne pas rendre publiques des informations, s'il y a un risque sérieux pour la sécurité de certains ouvrages.

L'affirmation solennelle du chef, Planification des réseaux régionaux du Transporteur, ajoute ceci :

- Les documents pour lesquels le Transporteur demande la confidentialité contiennent des renseignements d'ordre stratégique concernant les installations du Transporteur et de tiers;
- Il s'agit d'informations de même nature que celles visées par l'ordonnance de la FERC aux États-Unis;
- Ces informations permettent de localiser les installations du Transporteur et d'identifier leurs caractéristiques;
- Finalement, qu'il s'agit de données commerciales et confidentielles impliquant des clients.

¹¹ Lettre du 18 janvier 2007, pièce B-1.

La Régie a déjà accepté de traiter confidentiellement ce type d'informations¹² mais en émettant certaines réserves sur l'aspect sommaire de la preuve soumise en regard du préjudice appréhendé pouvant découler de la divulgation de ce type d'informations.

Dans le présent cas, la preuve est également sommaire mais montre néanmoins que ce type d'informations entre dans la catégorie des *Critical Energy Infrastructure Information* pouvant impliquer des questions de sécurité et qu'il comporte des données commerciales et confidentielles aux clients.

De plus, la Régie a reçu des observations écrites d'une seule personne intéressée, AQLPA/S.É. Cette dernière, bien qu'elle se dise inquiète de la perte d'outils de travail essentiels que sont les schémas unifilaires et d'écoulement de puissance et que cela nuise au caractère public des audiences, n'a pas demandé de prendre connaissance des informations en question. Donc, même en presumant d'un droit du public de prendre connaissance du contenu intégral de tout dossier de la Régie — ce sur quoi la Régie ne se prononce pas ici — le fait que personne n'ait demandé d'avoir accès aux Informations confidentielles doit être pris en considération.

Il faut également rappeler que la Régie et son personnel professionnel ont accès à ces informations confidentielles et ont donc été en mesure de les considérer aux fins de l'étude de la présente demande.

Dans ces circonstances, la Régie accepte la demande du Transporteur et interdit la divulgation, la publication ou la diffusion des Informations confidentielles.

Pour ces motifs,

¹² Dossiers R-3549-2004, R-3561-2005, R-3581-2005, R-3585-2005 et R-3605-2006.

La Régie de l'énergie :

ACCORDE au Transporteur l'autorisation requise en vertu de l'article 73 de la Loi afin de réaliser le Projet, le Transporteur ne pouvant apporter, sans autorisation préalable de la Régie, aucune modification au Projet qui aurait pour effet d'en modifier de façon appréciable les coûts ou la rentabilité;

DEMANDE au Transporteur de présenter, dans son rapport annuel selon l'article 75 de la Loi, un tableau d'avancement des coûts réels du Projet selon la présentation et le niveau de détails de la pièce HQT-6, document 1, tableau 1, avec les explications des écarts majeurs, ainsi qu'un suivi de son échéancier;

INTERDIT la divulgation, la publication et la diffusion des informations contenues à la pièce HQT-5, document 1, annexes A, B et C.

Richard Lassonde
Régisseur

Représentants :

- Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique et Stratégies énergétiques (AQLPA/S.É) représenté par M^e Dominique Neuman;
- Hydro-Québec représentée par M^e Carolina Rinfret.