

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2009-069

R-3686-2009

28 mai 2009

PRÉSENT :

Richard Lassonde

Régisseur

Hydro-Québec

Demanderesse

et

Intéressés dont les noms apparaissent ci-après

Décision

Demande du Transporteur afin d'obtenir l'autorisation requise pour l'acquisition et la construction d'immeubles ou d'actifs destinés au transport d'électricité (construction du nouveau poste Rivière-des-Prairies à 12-120 kV et de ses équipements connexes)

Liste des intéressés :

- Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (S.É./AQLPA);
- Union des municipalités du Québec (UMQ).

1. LA DEMANDE

[1] Le 13 février 2009, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) demande l'autorisation de la Régie de l'énergie (la Régie) en vertu de l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹ (la Loi) pour acquérir, construire ou disposer des immeubles et des actifs destinés au transport d'électricité dans le cadre du projet de construction du nouveau poste Rivière-des-Prairies à 12-120 kV et de ses équipements connexes (le Projet).

[2] Le Transporteur demande respectueusement que la décision de la Régie sur la présente demande soit rendue au plus tard au mois de mai 2009 afin que la mise en service, prévue pour septembre 2010, puisse se réaliser.

[3] Le 24 mars 2009, la Régie accorde un statut d'intervenant² à Stratégies énergétiques et l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (S.É./AQLPA) et à l'Union des municipalités du Québec (UMQ).

[4] Conformément aux dispositions de l'article 8 du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*³, la Régie a déterminé le cadre de ces interventions.

[5] Le cadre de l'intervention de S.É./AQLPA est circonscrit à ce qui relève directement de son intérêt en matière environnementale et, plus particulièrement, aux allégués de son intervention portant sur la question de savoir si le scénario retenu par le Transporteur (le scénario 3) est « *plus intrusif environnementalement* ».

[6] L'intervention de l'UMQ est circonscrite au dépôt d'observations sur les points de vue tarifaires et économiques du Projet.

¹ L.R.Q., c. R-6.01.

² Décision D-2009-031.

³ (2006) 138 G.O. II, 2279.

2. CADRE RÉGLEMENTAIRE

[7] Le Transporteur présente cette demande en application de l'article 73 de la Loi et du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*⁴ (le Règlement).

[8] La Loi et le Règlement prévoient qu'une « *autorisation de la Régie de l'énergie est requise pour [...] acquérir, construire ou disposer des immeubles ou des actifs destinés au transport ou à la distribution ainsi que pour étendre, modifier ou changer l'utilisation du réseau de transport ou de distribution dans le cadre d'un projet de [...] transport d'électricité d'un coût de 25 millions de dollars et plus* ».

[9] La demande d'autorisation du Transporteur doit être accompagnée des renseignements suivants :

- 1° *les objectifs visés par le projet;*
- 2° *la description du projet;*
- 3° *la justification du projet en relation avec les objectifs visés;*
- 4° *les coûts associés au projet;*
- 5° *l'étude de faisabilité économique du projet;*
- 6° *la liste des autorisations exigées en vertu d'autres lois;*
- 7° *l'impact sur les tarifs incluant une analyse de sensibilité;*
- 8° *l'impact sur la fiabilité du réseau de transport d'électricité et sur la qualité de prestation du service de transport d'électricité ou de distribution d'électricité ou de gaz naturel;*
- 9° *le cas échéant, les autres solutions envisagées, accompagnées des renseignements visés aux paragraphes précédents*⁵.

⁴ (2001) 133 G.O. II, 6165.

⁵ Règlement, art. 2.

3. ANALYSE

3.1 MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIFS DU PROJET

[10] Le Projet consiste essentiellement à construire un nouveau poste Rivière-des-Prairies et des équipements connexes, dont deux nouvelles lignes souterraines à 120 kV reliant le nouveau poste à celui de Landry, tel que plus amplement décrit à la pièce B-1-HQT-5, document 1.

[11] Les objectifs du Projet sont plus amplement décrits à la pièce B-1-HQT-2, document 1 et visent essentiellement à corriger les problèmes suivants :

- Le poste Rivière-des-Prairies et ses équipements datent de 1929, année de la mise en service de la centrale sur la Rivière-des Prairies;
- L'évaluation des équipements du poste et connexes à ce dernier a démontré un haut degré de vétusté;
- L'évaluation a également démontré les contraintes liées à la capacité d'un circuit de la ligne biterne à 69 kV ainsi que des conséquences directes de ce type d'installation sur l'exploitation et la maintenance;
- Le dépassement du niveau de bruit audible permis en milieu résidentiel au poste Ste-Rose;
- Les risques de déversements accidentels d'huile au poste Rivière-des-Prairies et les risques associés en cas d'incendie;
- La défaillance d'un des transformateurs monophasés du poste et la puissance inférieure du transformateur temporaire actuellement en service.

[12] Le Projet vise donc à remédier aux problématiques liées à l'état de vétusté et à la performance inadéquate des équipements constituant le réseau d'intégration de la centrale Rivière-des-Prairies. Il vise aussi à assurer la pérennité des équipements sur tout le réseau d'intégration de la centrale Rivière-des-Prairies afin de maintenir le niveau de fiabilité

attendu, et ce, dans le respect des normes, des orientations et des critères du Transporteur⁶.

3.2 DESCRIPTION DU PROJET, AUTRES SOLUTIONS ENVISAGÉES ET JUSTIFICATION

[13] Tant dans sa preuve écrite⁷ qu'aux réponses aux demandes de renseignements de la Régie⁸, le Transporteur explique les particularités du Projet de construction du nouveau poste Rivière-des-Prairies.

[14] Le Projet implique l'implantation d'un nouveau poste sur le terrain adjacent à la centrale Rivière-des-Prairies comprenant deux transformateurs triphasés de 45/60 MVA et le démantèlement du poste actuel situé sur le toit et le palier aval de la centrale.

[15] Il y a lieu de souligner que le Transporteur a choisi d'installer deux transformateurs triphasés et deux départs de lignes à 120 kV ainsi que la construction d'une ligne souterraine biterne à 120 kV entre les postes Rivière-des-Prairies et Landry. Ces travaux sont décrits plus en détail à la pièce B-1-HQT-5, document 1 aux pages 6 à 13.

[16] En réponse à des questions de la Régie, le Transporteur explique en quoi la construction d'une deuxième ligne à 120 kV pour raccorder le poste Rivière-des-Prairies au poste Landry apporte un bénéfice aux utilisateurs du réseau du Transporteur. Le Transporteur explique que la centrale existante dispose de deux lignes à 69 kV et qu'afin d'assurer la même fiabilité de service, il a choisi la même approche et propose de construire deux circuits souterrains à 120 kV.

[17] Ce niveau de fiabilité recherché par le Transporteur découle du fait que la centrale Rivière-des-Prairies est au cœur de la zone principale de consommation du Québec et « *le maintien des deux circuits souterrains à 120 kV contribue, en plus de recevoir la puissance et l'énergie livrées par la centrale de Rivière-des-Prairies, à fournir au réseau*

⁶ Pièce B-1-HQT-2, document 1, pages 7 et 8.

⁷ Pièce B-1-HQT-5, document 1.

⁸ Pièce B-5-HQT-12, document 1 et B-8-HQT-15, document 1.

plusieurs services complémentaires qui sont requis du Distributeur pour en assurer la sécurité et la fiabilité. Ces services complémentaires sont, notamment, les services de réglage de tension, de maintien des réserves tournante et arrêtée, de réglage de la production, de réglage de la vitesse, de secours, d'adaptation aux conditions climatiques, de maintien de la production minimale et d'adaptation aux conditions de transport. »⁹.

[18] En réponse à d'autres questions de la Régie, le Transporteur explique pourquoi il a choisi d'équiper le poste de la centrale Rivière-des-Prairies de deux transformateurs triphasés permettant que l'entretien ou une panne de n'importe lequel des transformateurs de puissance de ce poste de départ n'entraîne aucune baisse temporaire ou prolongée de la puissance maximale d'injection de la centrale sur le réseau :

- L'ancien poste disposait de quatre transformateurs monophasés;
- Pour maintenir un niveau de service et de fiabilité équivalent, un transformateur de réserve était requis;
- Le choix de deux transformateurs triphasés est un choix particulier basé sur l'atteinte des objectifs de corrections expliqués plus haut;
- Les transformateurs sont optimisés pour la centrale en question et le Transporteur a tenu compte du fait que le poste Rivière-des-Prairies est situé au cœur d'une importante zone de consommation;
- Plusieurs autres centrales sont également équipées de transformateurs de relève même si aucune n'est située au cœur de la zone principale de consommation du Québec, la région de Montréal¹⁰.

[19] Le Transporteur explique¹¹ également son choix d'équiper la centrale Rivière-des-Prairies, à l'instar de certaines autres centrales, de deux lignes de départ à 120 kV :

- Le poste de départ de la centrale Rivière-des-Prairies a toujours bénéficié de deux lignes de départ. Ces deux circuits à 69 kV se rendent au poste Ste-Rose en ayant une fois de plus un niveau de transformation à 69-120 kV, ce qui ajoute aux pertes et cause un problème de bruit;

⁹ Pièce B-5-HQT-12, document 1, page 6.

¹⁰ Pièce B-5-HQT-12, document 1, pages 6 et 7.

¹¹ Pièce B-8-HQT-15, document 1, pages 8 à 10.

- La solution retenue, soit d'intégrer la centrale Rivière-des-Prairies au poste Landry via deux circuits souterrains à 120 kV réduit les pertes électriques et le bruit, tout en assurant un niveau de service et de fiabilité comparable et une flexibilité d'opération;
- Le choix du branchement souterrain s'est imposé en raison d'un contexte urbain propre à cette centrale;
- L'ajout d'un câble de réserve n'offre pas le même niveau de fiabilité en cas de réparation.

[20] Le Transporteur présente trois scénarios ou solutions envisagées pour atteindre les objectifs décrits plus haut. Le scénario 1 consiste en la réfection et maintien du réseau d'intégration à une tension de 69 kV au poste Ste-Rose. Le scénario 2 vise la construction d'un nouveau réseau d'intégration à 25 kV au poste Rivière-des-Prairies et le scénario 3, la construction d'un nouveau réseau d'intégration à 120 kV au poste Rivière-des-Prairies.

[21] Le Transporteur a retenu le scénario 3 dont les coûts sont les moins élevés¹². Ce scénario, selon le Transporteur, permet de résoudre l'ensemble des problématiques de désuétude et de non-conformité, en fonction des objectifs qu'il s'est donnés. La solution retenue aurait des avantages techniques au niveau de l'intégration de la production de la centrale à une tension de 120 kV versus la vulnérabilité d'un réseau à 25 kV quant à la qualité de l'onde et à la fiabilité¹³. Les autres avantages reliés à la conformité aux normes et critères de conception et à l'environnement sont plus amplement décrits aux pages 10 et 20 de la pièce B-1-HQT-4, document 1.

3.3 COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET

[22] Les coûts du Projet sont estimés à 37 M\$, le tout tel que plus amplement décrit à la pièce B-1-HQT-6, document 1.

¹² Pièce B-1-HQT-4, document 1, page 18.

¹³ Pièce B-1-HQT-4, document 1, page 19.

3.4 FAISABILITÉ ÉCONOMIQUE ET IMPACT TARIFAIRE

[23] Ce Projet, à l'instar de tous les projets de la catégorie « Maintien des actifs », ne génère pas de revenus additionnels. Les coûts du Projet ont donc un impact à la hausse sur le revenu requis du Transporteur et sur ses tarifs.

[24] Les impacts tarifaires sur 20 ans et 40 ans sont indiqués à la pièce B-1-HQT-7, document 1, pages 5 à 10. L'impact annuel moyen sur le revenu requis du Transporteur est de 0,1 %.

[25] Le coût de ce projet n'a donc pas un impact significatif sur les tarifs du Transporteur et, pris dans l'ensemble des investissements du Transporteur dans des projets ne générant pas de revenus additionnels, l'impact est réduit, dans la mesure où ces investissements ne dépassent pas la dépense d'amortissement annuelle.

3.5 AUTRES AUTORISATIONS REQUISES

[26] Le Transporteur devra obtenir un certificat d'autorisation du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement*¹⁴ (LQE) pour la construction d'un poste de manœuvre ou de transformation d'énergie électrique de tension égale ou supérieure à 120 kV, conformément au *Règlement relatif à l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement*¹⁵.

[27] Le Transporteur, avec sa demande d'autorisation au MDDEP doit soumettre un certificat attestant que le Projet ne contrevient à aucun règlement municipal ainsi qu'une résolution formulant un avis sur la conformité du Projet aux objectifs du schéma d'aménagement et de développement de la municipalité régionale de comté sur le territoire de laquelle se situe le Projet en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*¹⁶.

¹⁴ L.R.Q., c. Q-2, art. 22.

¹⁵ L.R.Q., c. Q-2, r. 1.001, art. 2 (11).

¹⁶ L.R.Q., c. A-19.1, art. 149 et suivants.

[28] Le Projet ne nécessite aucune autorisation au niveau des autorités fédérales.

3.6 POSITION DE S.É./AQLPA

[29] S.É./AQLPA dépose une preuve écrite préparée par un consultant et soumet une argumentation écrite le 24 avril 2009.

[30] Selon S.É./AQLPA, le Transporteur avait le fardeau de prouver pourquoi il a rejeté le scénario alternatif numéro 2 (raccordement de la centrale de Rivière-des-Prairies à 25 kV) et n'aurait pas rencontré ce fardeau. Le Transporteur n'aurait pas fait la preuve que le scénario 2 posait des difficultés techniques le rendant irréaliste. De plus, le Transporteur a refusé de répondre à plusieurs questions de S.É./AQLPA portant sur des aspects techniques de ce scénario.

[31] Quant au scénario 3 retenu par le Transporteur, S.É./AQLPA réitère ses préoccupations relativement à certains aspects techniques défavorables, dont la présence d'équipement au gaz SF₆, équipements comportant du plomb et un risque accru de courants parasites.

[32] S.É./AQLPA recommande à la Régie de refuser la demande d'autorisation du Transporteur ou, subsidiairement, de suspendre le présent dossier jusqu'à ce que le Transporteur ait déposé une nouvelle preuve sur les éléments comportant des lacunes et que S.É./AQLPA ait, par la suite, l'occasion de déposer une preuve et une argumentation sur ces nouveaux éléments.

3.7 POSITION DE L'UMQ

[33] L'UMQ est d'accord avec le besoin que le Projet vise à satisfaire, c'est-à-dire d'assurer la pérennité des équipements du réseau d'intégration de la centrale Rivière-des-Prairies, afin de maintenir le niveau de fiabilité attendu dans le respect des normes, orientations et critères de conception du Transporteur.

[34] L'UMQ émet une réserve et se dit non convaincue que le Projet réponde de façon optimale au besoin. L'UMQ tire une telle conclusion d'une réponse donnée par le Transporteur à une question de la Régie portant sur le fait que la solution retenue (scénario 3) semble offrir un service très supérieur au service équivalent dont le client bénéficiait par le passé.

[35] L'UMQ recommande à la Régie d'exiger du Transporteur une démonstration acceptable que la solution retenue répond au besoin, sans plus. À défaut d'une telle preuve, la Régie devrait demander au Transporteur de proposer une solution moins couteuse qui réponde « *seulement au besoin décrit par celui-ci* »¹⁷.

[36] L'UMQ considère également que la Régie devrait exiger du Transporteur une description détaillée des calculs menant aux pertes électriques, aux fins de la comparaison économique des scénarios du Projet¹⁸.

[37] L'UMQ suggère également de retirer des coûts du Projet la provision de 2,5 M\$. Cela impliquerait, selon elle, un double comptage du coût des aléas du Projet. L'UMQ infère cela du fait que le Transporteur mentionne que, dans l'éventualité d'un dépassement de 15 % des coûts du Projet, il obtiendrait une nouvelle autorisation du conseil d'administration d'Hydro-Québec.

3.8 RÉPLIQUE DU TRANSPORTEUR

[38] Le Transporteur réplique aux prétentions de S.É./AQLPA de l'UMQ en date du 15 mai 2009¹⁹.

[39] Le Transporteur souligne d'abord que la Régie a circonscrit clairement l'intervention de S.É./AQLPA (décision D-2009-031) aux questions environnementales. Malgré cela, la plupart des questions posées par cet intervenant a porté sur des aspects

¹⁷ Mémoire de l'UMQ, pièce C-2-4, page 5.

¹⁸ Mémoire de l'UMQ, pièce C-2-4, page 5.

¹⁹ Pièce B-9.

essentiellement techniques du Projet qui n'ont rien à voir avec le champ d'intervention circonscrit par la Régie.

[40] Selon le Transporteur, la preuve soumise par le consultant de S.É./AQLPA porte sur les caractéristiques techniques du Projet, les questions de fiabilité et de qualité de service, la stabilité du réseau, les harmoniques et les transitoires, toutes des questions débordant de l'encadrement fixé par la Régie. Il en irait de même des questions de cet intervenant portant sur la qualité technique du scénario 2.

[41] Le Transporteur réfute les prétentions du consultant sur l'intégration de la centrale Rivière-des-Prairies à 25 kV (scénario 2 non retenu). Il réitère à cet égard que l'intégration de cette centrale à 25 kV, contrairement à d'autres centrales, pourrait être défavorable et rendrait cette dernière sujette à plus de défauts, dont les oscillations qui prennent plus de temps à être éliminées²⁰.

[42] Quant aux questions des harmoniques et des transitoires dont traite le consultant, le Transporteur souligne que cet aspect de la preuve ne fait qu'aborder des aspects purement techniques, sans relation avec les questions environnementales sur lesquelles l'intervenant devait se concentrer.

[43] Le Transporteur soumet que la Régie devrait refuser de considérer la section 3 du rapport du consultant aux fins de son délibéré.

[44] Sur d'autres sections de la preuve du consultant, notamment sur l'utilisation de gaz SF₆ dans le cadre du scénario 3 et non du scénario 2 (raccordement à 25 kV), le Transporteur précise qu'il est faux de prétendre qu'un raccordement par câbles à 25 kV ne requerrait pas de disjoncteurs utilisant du gaz SF₆.

[45] Le Transporteur souligne également d'autres erreurs du consultant sur l'utilisation de gaine protectrice en plomb, ce qui n'est pas le cas dans le cadre de la solution qu'il a retenue (scénario 3), la relation entre le champ électromagnétique et le courant circulant dans une ligne à 25 kV et le passage de l'emprise de la ligne à 120 kV sous une voie publique.

²⁰ Pièce B-9, page 6.

[46] Sur le mémoire de l'UMQ, le Transporteur mentionne que plusieurs questions posées par l'UMQ étaient de nature essentiellement technique alors que l'intervention avait été circonscrite aux aspects tarifaires et économiques du Projet.

[47] Quant aux commentaires de l'UMQ sur les pertes électriques, le Transporteur indique qu'il a déjà présenté, dans différents dossiers, la méthodologie de calcul des pertes électriques que la Régie est à même d'analyser. Il souligne que la solution retenue (scénario 3) a un coût actualisé le moins élevé, en tenant compte du coût des pertes électriques. Il n'y a donc pas, selon le Transporteur, d'enjeu à cet égard.

[48] Quant à la provision de 2,5 M\$ incluse aux coûts du projet que l'UMQ suggère d'enlever, le Transporteur souligne qu'une telle recommandation tient d'une mauvaise connaissance de la gestion de projet de construction. Inclure aux coûts d'un projet une telle provision est pratique courante dans la gestion de grands projets. Le bien-fondé de cette façon de faire n'a jamais été remis en question par la Régie. La provision en question est établie en fonction des risques spécifiques du Projet.

4. OPINION DE LA RÉGIE

[49] La Régie avait au départ une préoccupation avec les coûts de ce Projet, lequel inclut des installations que l'on ne retrouve pas dans tous les postes de départ de centrale de production d'électricité, notamment l'installation d'un transformateur de réserve et une double ligne de départ à 120 kV.

[50] De plus, le montant que le Transporteur investit dans ce nouveau poste de départ d'une centrale de 45 MW est de beaucoup supérieur à la contribution réglementaire du Transporteur au coût d'un poste de départ d'une nouvelle centrale établie aux *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (les Tarifs et conditions). Cette situation pourrait déceler un potentiel d'iniquité entre le ou les propriétaires de centrales existantes et ceux des nouvelles centrales. Si le Transporteur prévoit devoir rénover ou remplacer d'autres postes de départ de centrales existantes, cette question aurait avantage à être clarifiée dans le cadre tarifaire approprié, où des ajustements pourraient être apportés aux Tarifs et conditions, le cas échéant.

[51] La Régie accepte néanmoins les explications du Transporteur justifiant les investissements en question, en regard de ses objectifs et du fait que ce poste est situé au cœur d'une importante zone de consommation où la fiabilité est de mise et doit être maintenue.

[52] La présente demande de remplacement d'un poste de départ d'une centrale vétuste est une première pour le Transporteur et pour la Régie. La présente décision ne devrait pas être interprétée comme constituant un précédent à cet égard, mais comme l'autorisation d'un cas particulier.

[53] Quant à la controverse environnementale (scénarios plus ou moins *intrusifs environnementalement*) soulevée par S.É./AQLPA portant sur le choix du scénario 3 (construction d'un nouveau réseau d'intégration à 120 kV au poste Rivière-des-Prairies) au lieu du scénario 2 (construction d'un nouveau réseau d'intégration à 25 kV au poste Rivière-des-Prairies), la preuve ne peut convaincre la Régie d'écarter le choix du Transporteur sur la base des questions environnementales soulevées par S.É./AQLPA.

[54] S.É./AQLPA est devenu un intervenant « professionnel » devant la Régie. Il s'implique systématiquement dans presque tous les dossiers. Ce faisant, S.É./AQLPA a nécessairement acquis une expertise qui a son utilité, dans la mesure où elle est mise à contribution dans les bonnes circonstances. Ce qui est d'intérêt public, ce n'est pas d'entendre dans chaque dossier « l'expert en tout » mais plutôt en quoi les intervenants seront affectés par la décision.

[55] Le premier problème avec l'intervention de S.É./AQLPA dans le présent dossier est qu'elle soulève des questions environnementales qui seront évaluées par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) lorsqu'il émettra le certificat d'autorisation du Projet. L'autre problème tient au fait que S.É./AQLPA a débordé du cadre que lui avait fixé la Régie et a abordé des questions techniques qui n'ont rien à voir avec ses intérêts environnementaux, comme cela est souvent le cas.

[56] La Régie a accepté l'intervention de S.É./AQLPA malgré son libellé quelque peu imprécis et l'a circonscrite à la question de savoir si le scénario retenu par le Transporteur était « *intrusif environnementalement* ». La Régie a cependant précisé que l'intervention

ne devait pas faire double emploi avec ce que doit décider le MDDEP au niveau du certificat d'autorisation du Projet.

[57] Il suffit de lire l'article 22 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (LEQ) et son règlement d'application pour voir ce que devra établir le Transporteur pour obtenir son certificat d'autorisation du MDDEP :

« *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2,)

22. Nul ne peut ériger ou modifier une construction, entreprendre l'exploitation d'une industrie quelconque, l'exercice d'une activité ou l'utilisation d'un procédé industriel ni augmenter la production d'un bien ou d'un service s'il est susceptible d'en résulter une émission, un dépôt, un dégagement ou un rejet de contaminants dans l'environnement ou une modification de la qualité de l'environnement, à moins d'obtenir préalablement du ministre un certificat d'autorisation.

Certificat d'autorisation.

Cependant, quiconque érige ou modifie une construction, exécute des travaux ou des ouvrages, entreprend l'exploitation d'une industrie quelconque, l'exercice d'une activité ou l'utilisation d'un procédé industriel ou augmente la production d'un bien ou d'un service dans un cours d'eau à débit régulier ou intermittent, dans un lac, un étang, un marais, un marécage ou une tourbière doit préalablement obtenir du ministre un certificat d'autorisation.

Demande.

La demande d'autorisation doit inclure les plans et devis de construction ou du projet d'utilisation du procédé industriel ou d'exploitation de l'industrie ou d'augmentation de la production et doit contenir une description de la chose ou de l'activité visée, indiquer sa localisation précise et comprendre une évaluation détaillée conformément aux règlements du gouvernement, de la quantité ou de la concentration prévue de contaminants à être émis, déposés, dégagés ou rejetés dans l'environnement par l'effet de l'activité projetée.

Exigences.

Le ministre peut également exiger du requérant tout renseignement, toute recherche ou toute étude supplémentaire dont il estime avoir besoin pour connaître les conséquences du projet sur l'environnement et juger de son acceptabilité, sauf si le projet a déjà fait l'objet d'un certificat d'autorisation délivré en vertu des articles 31.5, 31.6, 154 ou 189, d'une autorisation délivrée en vertu des articles 167 ou 203 ou d'une attestation de non-assujettissement à la procédure d'évaluation et d'examen délivrée en vertu des articles 154 ou 189. »
[nos soulignés]

[58] L'article 7 du *Règlement relatif à l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement*²¹ précise ce qui va être examiné par le MDDEP lors de l'émission du certificat d'autorisation :

« 7. Toute demande de certificat d'autorisation doit être adressée par écrit au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et, outre les prescriptions de l'article 22 de la Loi et de toute disposition d'un autre règlement pris en vertu de la Loi, comporter les renseignements et documents suivants:

1° s'il s'agit d'une personne physique, son nom, adresse et numéro de téléphone;

2° s'il s'agit d'une personne morale, d'une société ou d'une association, son nom, l'adresse de son siège, la qualité du signataire de la demande ainsi qu'une copie certifiée d'un document émanant du conseil d'administration ou de ses associés ou de ses membres, qui autorise le signataire de la demande à la présenter au ministre;

3° le numéro matricule du fichier central des entreprises assigné à l'entreprise du demandeur par le registraire des entreprises;

4° s'il s'agit d'une municipalité, une copie certifiée d'une résolution du conseil qui autorise le signataire de la demande à la présenter au ministre;

²¹ c. Q-2, r.1.001

5° *la désignation cadastrale des lots sur lesquels sera réalisé le projet;*

6° *une description des caractéristiques techniques du projet;*

7° *un plan des lieux où le projet doit être réalisé, indiquant notamment le zonage du territoire visé;*

8° *une description de la nature et du volume des contaminants susceptibles d'être émis, rejetés, dégagés ou déposés ainsi que leurs points d'émission, de rejet, de dégagement ou de dépôt dans l'environnement;*

9° *dans le cas d'une mine à ciel ouvert, un plan de réaménagement du terrain indiquant:*

a) *la superficie du sol susceptible d'être endommagée ou détruite;*

b) *la nature du sol et de la végétation existante;*

c) *les étapes d'endommagement ou de destruction du sol et de la végétation, avec une estimation du nombre d'années;*

d) *les conditions et les étapes de réalisation des travaux de restauration. »*

[59] La présente formation considère complètement inutile de tenir devant la Régie un débat sur des questions environnementales qui devront toutes être prises en compte par le MDDEP lors de l'émission du certificat d'autorisation émis en vertu de la LQE.

[60] S.É./AQLPA devrait mieux cibler ses interventions aux dossiers d'autorisation sous l'article 73 de la Loi et se concentrer, lorsque tel est le cas — et tel n'est pas toujours le cas —, sur les aspects environnementaux spécifiques aux projets qui ne seront pas traités par le MDDEP.

[61] La troisième partie du rapport du consultant de S.É./AQLPA porte sur la qualité technique du scénario 2 écarté par le Transporteur. Cette partie du rapport, en plus de déborder du cadre déterminé par la Régie, n'apporte rien de nature à convaincre la Régie d'écarter le scénario retenu par le Transporteur. Le Projet ne sera pas plus ou moins « *intrusif environnementalement* » que ne le permettra le certificat d'autorisation du MDDEP.

[62] La Régie ne retient pas la recommandation de l'UMQ d'exiger du Transporteur une démonstration acceptable que la solution retenue répond « *au besoin, sans plus* ». Le Transporteur doit avoir une vision plus large et à plus long terme lorsqu'il planifie un projet. La Régie est satisfaite de la justification du Projet en regard des besoins de fiabilité.

[63] La Régie ne retient pas non plus les recommandations de l'UMQ en regard des pertes électriques et du retrait des coûts du Projet de la provision de 2,5 M\$. À cet égard, la Régie ne peut que réitérer ce qu'elle écrivait dans sa décision, D-2009-063, sur les mêmes sujets :

[30] La Régie est d'avis que les pertes électriques différentielles estimées par le Transporteur selon la technique habituelle ne sont pas un enjeu, puisque, même en considérant le différentiel des pertes électriques, le scénario retenu par le Transporteur demeure le moins élevé des trois scénarios présentés. De plus, ce sujet déborde le cadre fixé pour l'intervention de l'UMQ.

[31] L'UMQ demande que soit retirée des coûts du Projet la provision pour aléas de 4,8 M\$. Comme le Transporteur prévoit qu'il demandera une autorisation à son conseil d'administration si les coûts du Projet devaient dépasser 15 % des coûts budgétés, l'UMQ soumet qu'il y aurait alors « double comptage des aléas associés au Projet »²².

[32] Quand la Régie autorise un projet en vertu de l'article 73 de la Loi, elle se base sur les coûts budgétés que le Transporteur lui soumet. Ces coûts prévoient presque toujours une provision pour les aléas normaux

²²

Pièce C-1-4, page 7.

associés à ce type de projet à long terme. Dans le présent cas, la provision est justifiée.

[33] Le fait que le Transporteur ait une règle interne voulant que les dépassements budgétaires de plus de 15 % fassent l'objet d'une nouvelle autorisation de son conseil d'administration ne change rien à la portée de l'autorisation du Projet par la Régie.

[34] L'autorisation de la Régie porte sur les coûts budgétés que le Transporteur a soumis. Si une modification est éventuellement apportée au projet et a pour effet d'en modifier de façon appréciable les coûts ou la rentabilité, la Régie exige que le Transporteur obtienne son autorisation au préalable. Par ailleurs, si les coûts réels du Projet dépassent les coûts budgétés, le Transporteur doit en faire état dans son rapport annuel. Le Transporteur peut devoir justifier les dépassements de coûts au moment de leur inclusion à sa base de tarification.

5. CONFIDENTIALITÉ

[64] Pour les mêmes motifs, et sous les mêmes réserves, exprimés dans sa décision D-2007-12523, la Régie accueille la demande de traitement confidentiel des annexes A et B de la pièce B-1-HQT-5, document 1.

[65] **Pour ces motifs,**

La Régie de l'énergie :

AUTORISE le Transporteur à acquérir et construire des immeubles et des actifs requis dans le cadre du projet de construction du nouveau poste Rivière-des-Prairies à 12-120 kV et de ses équipements connexes;

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 selon le niveau de détail du tableau de la pièce B-1-HQT-6, document 1, page 6;
- le suivi de l'échéancier du Projet;
- le cas échéant, l'explication des écarts majeurs des coûts projetés et réels et des échéances;

ACCUEILLE la demande de traitement confidentiel du Transporteur;

INTERDIT la divulgation, la publication ou la diffusion de la pièce suivante et des renseignements qu'elle contient : annexes A et B de la pièce B-1-HQT-5, document 1.

Richard Lassonde
Régisseur

Liste des représentants :

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