

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

NO : R-3686-2009

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

HYDRO-QUÉBEC, personne morale de droit public légalement constituée en vertu de la *Loi sur Hydro-Québec* (L.R.Q., c. H-5), ayant son siège social au 75, boul. René-Lévesque Ouest, dans les cité et district de Montréal, province de Québec, H2Z 1A4;

Demanderesse

et

STRATÉGIES ÉNERGÉTIQUES ET ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE (SÉ-AQLPA);

et

UNION DES MUNICIPALITÉS DU QUÉBEC (UMQ);

Intervenantes

RÉPLIQUE DU TRANSPORTEUR

1. COMMENTAIRES GÉNÉRAUX DU TRANSPORTEUR

Dans un premier temps, le Transporteur estime que sa demande d'autorisation pour acquérir et construire des immeubles et des actifs requis pour la construction du nouveau poste Rivière-des-Prairies à 12-120 kV et de ses équipements connexes est bien fondée en vertu des objectifs visés par le projet.

À cet égard, le Transporteur rappelle que sa demande d'autorisation vise à remédier aux problématiques liées à l'état vétuste et à la performance des équipements constituant le réseau d'intégration de la centrale Rivière-des-Prairies et ainsi assurer la pérennité de ce réseau d'intégration.

Pour l'essentiel, ce projet, dont les coûts sont estimés à 37 M\$, comprend un volet poste constitué principalement du nouveau poste Rivière-des-Prairies ainsi qu'un volet ligne, notamment la construction d'une ligne souterraine biterne à 120 kV.

En fonction des objectifs décrits précédemment, le Transporteur est d'avis qu'il a déposé une demande d'autorisation conforme à l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « Loi ») et au *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie* (le « Règlement »).

En effet, tel qu'il appert de sa preuve en chef et de ses réponses aux demandes de renseignements, le Transporteur a produit au présent dossier toutes les informations requises en vertu du Règlement.

Le Transporteur souhaite reprendre certains de ces éléments du Règlement afin de mettre en lumière sa preuve au dossier et la conformité réglementaire de celle-ci ainsi que sa valeur probante.

Justification du projet en relation avec les objectifs visés

Dans sa preuve écrite, notamment aux pièces HQT-2, Document 1 et HQT-5, Document 1, le Transporteur décrit les constats effectués au poste Rivière-des-Prairies et démontre ainsi de façon probante le besoin crucial de faire les investissements proposés dans la présente demande d'autorisation.

Le Transporteur réitère que le projet tel que proposé répond strictement aux objectifs fixés et qui ont été définis notamment par les éléments suivants, soit d'assurer un service équivalent, bénéficier d'une flexibilité d'opération et d'une fiabilité comparable aux installations existantes et de les sécuriser, le tout dans le respect de l'environnement.

Dans ses réponses aux demandes de renseignements à la Régie déposées en preuve au présent dossier sous les pièces HQT-12, Document 1 et HQT-15, Document 1, le Transporteur a fourni des informations et des explications complètes aux questionnements et aux préoccupations de la Régie sur le niveau du service résultant des travaux décrits dans la preuve. Tel qu'il appert notamment de ses réponses 1.2 à la demande de renseignements no 1 (pièce HQT-12, Document 1) et 1.1 de la demande de renseignements no 2 (pièce HQT-15, Document 1), le Transporteur a démontré de façon concluante que la construction d'un nouveau poste Rivière-des-Prairies à 12-120 kV vise à assurer

un niveau de service de fiabilité équivalent à celui qui prévalait avec l'ancien poste et ce, en ayant la même flexibilité d'exploitation, tel qu'établi dans les dites réponses. À cet égard, aucune autre preuve utile n'a été déposée au dossier pouvant contredire celle du Transporteur.

De l'avis du Transporteur, les informations et explications consignées dans sa preuve démontrent clairement la nécessité du présent projet.

Les coûts associés au projet

Le Transporteur est d'avis qu'il a adéquatement justifié l'ensemble des coûts reliés à son projet et que ces coûts sont justes et raisonnables, tel qu'il appert notamment de la preuve déposée à la pièce HQT-6, Document 1.

L'impact sur la fiabilité du réseau

Tel qu'il appert de la preuve du Transporteur notamment à la pièce HQT-9, Document 1, la solution retenue amène des avantages très positifs sur la fiabilité et sur la qualité de prestation du service de transport d'électricité.

Les autres solutions envisagées

Le Transporteur présente à la pièce HQT-4, Document 1, les solutions envisagées pour régler les problématiques reliées à l'état vétuste et à la performance des équipements constituant le réseau d'intégration de la centrale Rivière-des-Prairies. Dans sa preuve, le Transporteur présente avec justesse les estimations des coûts des solutions envisagées. Cette analyse établit de façon non équivoque que la solution retenue est d'un coût global actualisé moindre que la solution alternative.

De plus, il appert clairement de l'analyse comparative effectuée par le Transporteur et présentée dans sa preuve que la solution retenue s'avère la solution intégrée optimale pour le Transporteur sur le plan technico-économique.

Enfin, le Transporteur est d'avis qu'il a su démontrer de façon concluante que la solution retenue est la plus avantageuse pour répondre aux objectifs du projet et ce, dans une optique de développement durable.

Ayant exposé ses commentaires généraux, le Transporteur présente dans la prochaine section ses commentaires particuliers quant à la preuve et aux observations déposées par les intervenants au dossier.

2. COMMENTAIRES SUR LA PREUVE ET L'ARGUMENTAIRE DE SÉ/AQLPA

Dans un premier temps, le Transporteur désire rappeler certains éléments de la demande d'intervention de SÉ/AQLPA datée du 9 mars 2009. Dans les thèmes qu'elle désire traiter dans sa preuve ou mémoire, l'intervenante mentionne qu'elle désire s'assurer que la solution proposée par le Transporteur respecte certains paramètres ou caractéristiques en lien avec les coûts et les aspects environnementaux du projet.

Elle souligne en page 2 de sa demande d'intervention qu'elle désire aussi valider certains aspects techniques en lien avec le projet dont les problématiques de stabilité, de qualité et de fiabilité invoquées par le Transporteur qui l'amène à préférer le scénario retenue au scénario.2. Aussi, elle prend la peine de surligner en gras un élément particulier concernant l'utilisation d'huile isolante le long d'un câble souterrain.

Enfin, l'intervenante mentionne en page 3 de sa demande qu'elle entend déposer une preuve écrite incluant un rapport d'expertise de la part de Monsieur Jean-Claude Deslauriers et une argumentation écrite.

Or, dans sa décision D-2009-031 du 24 mars 2009 portant sur les demandes d'intervention, la Régie circonscrit clairement et à bon droit l'intervention de l'intervenante aux questions environnementales.

Dans un premier temps la Régie prend en effet soin de préciser en page 5 que :

« Le Transporteur, dans sa contestation du 16 mars 2009, a raison de souligner que la partie de cette intervention où S.É./AQLPA dit vouloir s'« assurer que les coûts du projet incluent bien toutes les décontaminations et remises en état associées aux actifs environnementalement (sic) problématiques et qui seront remplacés » risque de faire double emploi avec ses démarches auprès d'autres instances. Bien que S.É./AQLPA s'intéresse aux questions environnementales, le dossier, à sa face même, indique que le Transporteur devra obtenir d'autres autorisations à cet égard du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) ». (notre souligné)

De plus, la Régie souligne en page 6 de la même décision que :

« Quant aux autres motifs d'intervention portant sur le choix du scénario 3 au lieu du scénario 2 et les choix techniques du Transporteur, notamment en ce qui concerne les câbles souterrains, le seul intérêt de S.É./AQLPA à cet égard serait relié

au fait que S.É./AQLPA trouve que le scénario retenu par le Transporteur est « plus intrusif environnementalement » et veut questionner le Transporteur à cet égard.

La Régie reconnaît cet intérêt environnemental spécifique à S.É./AQLPA et accepte son intervention au présent dossier. L'intervenant pourra soumettre au Transporteur une demande de renseignements reliée aux questions qui relèvent de son intérêt direct en matière environnementale, sans toutefois que cela fasse double emploi avec les démarches que le Transporteur doit faire auprès du MDDEP.[...] (nos soulignés)

Le Transporteur soumet que la nature des questions posées par l'intervenante dans sa demande de renseignements ne respecte pas la décision procédurale D-2009-031. En effet, le Transporteur constate que sur les 19 questions posées qui lui ont été posées, une seule porte sur l'intérêt direct de l'intervenante en matière environnementale. La plupart des autres questions portent sur des aspects essentiellement techniques qui n'ont rien à voir avec le champ d'intervention circonscrit par la Régie dans sa décision D-2009-031, soit son intérêt direct en matière environnementale.

Quant à l'annonce faite d'un rapport d'expertise par M. Jean-Claude Deslauriers dans sa demande d'intervention, la Régie se prononce très clairement à ce sujet à l'effet qu'il n'y a pas lieu de faire reconnaître un statut d'expert dans le présent dossier. En effet, la Régie précise en page 6 de la décision D-2009-031 que :

« La Régie comprend que l'intervenant fera analyser le dossier et les réponses du Transporteur par monsieur Jean-Claude Deslauriers, ingénieur, qui élaborera ou appuiera la position de l'intervenant dans ce dossier. À cet égard, la présente formation tient à souligner qu'il n'y a pas lieu de faire reconnaître un statut d'expert à un témoin s'il ne fait qu'appuyer la position de son client. Ces témoignages, bien qu'ils puissent être utiles pour permettre à un intervenant d'articuler sa position devant la Régie, n'ont pas le statut d'un témoignage d'expert indépendant censé servir uniquement à éclairer la Régie et non à véhiculer la position d'un intervenant. [...] ». (Nos soulignés)

Dans ce contexte, le Transporteur est étonné de la nature et de la teneur de la preuve écrite déposée au présent dossier par l'intervenante qui fait fi de la décision procédurale D-2009-031 du 24 mars. En fait, comme le démontrera le Transporteur, l'intervenante a déposé une preuve écrite au présent dossier qui

aborde les thèmes à l'origine de sa demande d'intervention du 9 mars 2009, notamment des aspects essentiellement techniques.

Rapport de Jean-Claude Deslauriers (24 avril 2009) et commentaires et argumentation de SÉ/AQLPA (lettre du 24 avril 2009)

L'intervenante dépose un rapport intitulé « *Réponses à certaines préoccupations techniques concernant le projet de raccordement du poste Rivière-des-Prairies au poste Landry d'Hydro-Québec (TransÉnergie)* » (le « Rapport »). (notre souligné)

Le Transporteur constate que ne serait-ce que par le titre du Rapport, il est évident que les préoccupations principales de l'intervenante et de son consultant semblent être davantage axées sur les aspects techniques du présent dossier que sur les questions environnementales identifiées par la Régie comme champ d'intervention et d'intérêt.

Par ailleurs, l'intervenante fait état du mandat qu'elle a confié au consultant externe et qui se reflète dans son Rapport. Elle fait référence au Rapport et y mentionne que :

« [...] Lors d'une étape antérieure du présent dossier, nos clientes nous avaient donc demandé de les conseiller du point de vue technique (caractéristiques des réseaux et équipements) quant à l'identification de cette problématique [...] ». (Nos soulignés)

Manifestement, l'auteur fait référence à l'étape de la demande d'intervention de l'intervenant. Or, le Transporteur constate que l'intervenante n'a pas cru bon de respecter la décision procédurale de la Régie et de modifier le mandat de monsieur Deslauriers. Elle a plutôt choisi de faire complètement fi de l'encadrement fixé par la Régie pour son intervention.

Or, il appert qu'une partie importante du Rapport consiste à examiner et présenter des sujets qui portent sur des éléments essentiellement techniques comme les caractéristiques des réseaux et des équipements. Ainsi, la section 3 du Rapport aborde essentiellement les thèmes suivants :

- Caractéristiques techniques, questions de fiabilité et de qualité de service ;
- Stabilité du réseau ;
- Les harmoniques et les transitoires.

Le Transporteur note que l'auteur du Rapport mentionne en page 9 de la section 3.2.1 que « *Il est évident que la technologie 120 kV en terme de capacité de transit est beaucoup plus robuste et qu'il n'y a certainement pas de problème de stabilité avec ce scénario* ».

Également à la section 3.2.1 du Rapport, l'auteur mentionne, à juste titre, que le Transporteur a refusé de répondre aux questions de l'intervenante relatives « [...] à la qualité technique du Scénario 2 [...] ». Étant donné les arguments mentionnés précédemment ainsi qu'à la pièce HQT-14, Document 1 contenant les réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 de SÉ/AQLPA, il est évident que la plupart des questions posées par l'intervenante dans cette demande de renseignements ne relevaient pas de son intérêt direct en matière environnementale.

À la page 10 de la section 3.2.1, l'auteur cite une affirmation du Transporteur à l'effet que l'intégration de la centrale Rivière-des-Prairies à 25 kV serait défavorable, car cette centrale pourrait être exposée à davantage de défauts. Le Transporteur maintient et réitère cette conclusion. En effet, le Transporteur mentionne qu'il réfère aux défauts sur les lignes de distribution à 25 kV qui sont généralement plus nombreux. Ainsi, par rapport à d'autres intégrations de centrales, la centrale Rivière-des-Prairies à 25 kV pourrait donc être sujette à plus de défauts dont les oscillations prennent plus de temps à être éliminées. Dans ce contexte, l'intégration de la centrale Rivière-des-Prairies à 25 kV est défavorable par rapport à d'autres centrales dont l'intégration est au niveau de la haute tension.

Quant à la section 3.2.2 intitulée « *Les harmoniques et les transitoires* », le Transporteur ne peut que constater encore une fois l'absence totale d'éléments portant sur des questions environnementales. L'auteur se limite à discuter d'aspects purement techniques.

À la section 3.3, l'auteur traite cette fois de coût des équipements. À cet égard, les commentaires de l'auteur démontrent sa méconnaissance en la matière. En effet, le coût au mètre linéaire correspond au fait qu'il s'agit de câbles en cuivre et non en aluminium pour le câble à 25 kV. De plus, pour la même distance, il faut plus de câble à 25 kV qu'à la tension à 120 kV, ce qui augmente davantage les coûts des câbles à 25 kV.

De l'avis du Transporteur, la conclusion de cette section 3, présentée au chapitre 3.4, est fort éloquent sur l'intention de l'intervenante quant aux aspects techniques du dossier. En effet, l'auteur y précise que :

« De ce qui précède, nous concluons que le dossier d'Hydro-Québec n'a pas établi de façon convaincante que le scénario 2

devrait être rejeté, tant du point de vue technique que du point de vue des coûts des équipements que celui-ci comporterait [...] »

Il est ainsi évident que les préoccupations et l'intérêt de l'auteur dans cette section 3 du Rapport est de nature essentiellement technique.

En soumettant cette preuve au présent dossier, l'intervenante démontre qu'elle fait complètement fi de la décision D-2009-031 de la Régie et outrepassé largement le champ d'intervention et l'intérêt direct en matière environnementale fixé par la Régie.

De fait, l'intervenante aborde, analyse et discute amplement sur des thèmes ciblés dans sa demande d'intervention du 9 mars 2009 qui ne furent pas retenus par la Régie dans sa décision D-2009-031, soit les aspects essentiellement techniques du dossier.

Pour les raisons évoquées précédemment, la Régie devrait refuser de considérer pour les fins de son délibéré dans le présent dossier la section 3 du Rapport du consultant externe ainsi que la section 1 de la preuve de l'intervenante SÉ/AQLPA contenue à la lettre du 24 avril 2009. Par ailleurs, le Transporteur désire commenter quelques éléments relatifs aux questions environnementales tel que présentés à la section 2 du Rapport de l'intervenante.

À la section 2.2 de la page 4 de son Rapport, l'auteur conclut qu'un raccordement par câbles à 25 kV ne requerrait pas de disjoncteurs utilisant du gaz SF6. Or, le Transporteur précise qu'il n'a pas évalué cette question et que cela dépend des contraintes d'exploitation et d'implantation, de sorte qu'il est inexact de prétendre qu'un raccordement par câbles à 25 kV ne requerrait pas de disjoncteurs utilisant du gaz SF6.

Il est également erroné de prétendre, comme le fait l'auteur à la section 2.3 de la page 5, que les câbles utilisés par le Transporteur comporteront une gaine protectrice en plomb. Par conséquent, les mesures de contrôle relatives aux équipements qui comportent du plomb soulevées par l'auteur ne sont pas requises.

Quant à la section 2.5, le Transporteur est d'avis qu'elle comporte son lot d'imprécision et d'incohérence. En effet, le Transporteur mentionne d'une part, que le champ électromagnétique est directement proportionnel au courant. À une tension de 25 kV, le courant qui circule dans les câbles est de 4,8 fois plus important que pour une tension à 120 kV. D'autre part, le Transporteur ne voit pas en quoi le passage de l'emprise de la ligne à 120 kV sous une voie publique représente un risque accentué, puisqu'une ligne à 25 kV aurait aussi passé sous la même voie publique.

3. COMMENTAIRES SUR LES OBSERVATIONS DE L'UMQ

Dans un premier temps, la Régie circonscrit, dans sa décision procédurale D-2009-031, l'intervention de l'UMQ en précisant en page 7 que :

« Les allégués de l'UMQ dans ce dossier sont essentiellement semblables à ceux de sa demande d'intervention au dossier R-3684-2009 ayant mené à la décision D-2009-019, où la Régie a circonscrit l'intervention de l'UMQ aux questions reliées aux aspects économiques et tarifaires du dossier et permis à l'UMQ de soumettre une demande de renseignements au Transporteur. ».

Dans sa réplique du 21 mars 2009, l'UMQ suggère un traitement similaire et informe la Régie qu'elle n'entend pas déposer une preuve d'expert sur les aspects techniques du dossier et que, à la suite d'un processus de demande de renseignements, elle déposera des observations sur la demande du Transporteur d'un point de vue tarifaire et économique. (Nos soulignés)

Or, le Transporteur constate qu'un des thèmes du mémoire de l'UMQ (le « mémoire ») datée du 24 avril 2009, ainsi que plusieurs questions posées au Transporteur dans la demande de renseignements soumises par l'intervenante, portent sur des aspects essentiellement techniques que le personnel de la Régie est à même d'analyser.

En effet, l'auteur du mémoire aborde le thème de la méthode de calcul des pertes électriques. Le Transporteur souligne qu'à son avis, ce sujet ne porte pas sur les champs d'intervention ciblés par la Régie dans sa décision D-2009-031 pour l'intervenante au présent dossier, soit les coûts de projet et son impact tarifaire.

Le Transporteur soutient qu'il détient l'expertise technique requise aux fins de l'élaboration des solutions visant ce projet et qu'il lui appartient de proposer à la Régie des solutions techniquement viables et de choisir la solution optimale. À cet égard, le Transporteur rappelle les propos suivants de la Régie contenues dans sa décision D-2004-175¹ :

« La Régie est d'avis qu'il incombe au Transporteur de faire ses choix technologiques lorsqu'il élabore un projet et de justifier devant la Régie que son projet va lui permettre de rencontrer ses objectifs. »

¹ Dossier R-3522-2003, décision D-2004-175, 20 août 2004, p. 15.

Par conséquent, le Transporteur soumet qu'il a fourni dans sa preuve toutes les informations pertinentes justifiant son choix quant à la solution optimale visant à répondre à l'objectif ultime du projet et que partant, il s'est pleinement acquitté de son fardeau de preuve en la matière.

Ayant exposé ses commentaires quant à l'encadrement de l'intervention de l'UMQ, le Transporteur présente dans la prochaine section ses commentaires particuliers sur le mémoire de l'auteur.

Mémoire de l'UMQ de Yves Hennekens (24 avril 2009)

Dans son mémoire, l'auteur réfère aux pertes électriques. À cet égard, le Transporteur réitère que la description détaillée des calculs de pertes électriques est un aspect technique du présent dossier. Par ailleurs, le Transporteur mentionne qu'il a déjà présenté à la Régie dans différents dossiers la méthodologie de calcul des pertes électriques et qu'elle est à même d'analyser cet élément.

De plus, le Transporteur mentionne qu'il maintient ses analyses à l'égard des pertes électriques. De plus, le Transporteur s'étonne des questionnements de l'intervenante à cet égard puisque le coût global actualisé de la solution retenue par le Transporteur est le moins élevé, en tenant compte du coût des pertes électriques.

Enfin, l'auteur du mémoire soumet à la Régie que : « [...] la provision de 2,5 M\$ devrait être retirée du coût du Projet et, par conséquent, du montant autorisé par la Régie [...] ».

Encore une fois, le Transporteur s'étonne d'une telle proposition de l'auteur qui dénote une mauvaise connaissance de la gestion de projet de construction. En effet, le fait de joindre une provision ou contingence d'un certain pourcentage au coût global du projet est une pratique courante dans la gestion des grands projets. De l'avis du Transporteur, le bien fondé de cette façon de faire, qui n'a jamais été remis en cause par la Régie, est totalement justifié et même prudent afin de considérer les aléas normaux reliés à la construction de grands ouvrages qui peuvent parfois s'échelonner, comme dans le cas présent, sur quelques années.

Ainsi, et tel qu'il appert de la pièce HQT-6, Document 1, la provision est un montant inclus dans une estimation pour couvrir les incertitudes imputables aux risques et aux imprécisions associés aux durées, aux quantités, au contenu technique, au mode d'approvisionnement, à la concurrence sur le marché (fournisseurs, entrepreneurs), aux conditions climatiques et géographiques, au contexte social, économique et (ou) politique, ainsi qu'à tout autre élément défini dans l'étendue des travaux du Projet.

Conformément à la pratique généralement suivie dans l'industrie, la méthodologie de calcul de la provision est basée sur la fiabilité de la source de données, le degré de détail du contenu du projet, les facteurs de risque inhérents à chaque étape de réalisation du Projet ainsi que le degré de risque que l'organisation est prête à supporter.

Le Transporteur rappelle aussi que les provisions prévues, qui sont déterminées en fonction des risques spécifiques à chaque projet et qui peuvent donc varier grandement d'un projet à l'autre, ne sont imputées à un projet que dans la mesure où des risques se matérialisent et deviennent des coûts réels encourus pour la réalisation du Projet. De la même façon qu'aucune marge bénéficiaire n'est facturée par Hydro-Québec Équipement, le Transporteur rappelle qu'aucune provision n'est calculée sur les autres coûts identifiés à la pièce HQT-6, Document 1 et sur les frais financiers.

4. CONCLUSION

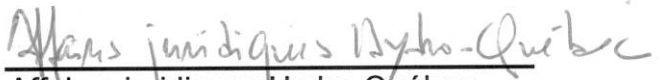
La demande du Transporteur est conforme au cadre réglementaire en vigueur et aucune preuve utile de l'intervenante SÉ-AQLPA ni des observations de l'UMQ déposées à la Régie ne peut remettre en question le bien-fondé de la présente demande d'autorisation, ni de la solution retenue.

Enfin, le Transporteur soumet que sa preuve et ses réponses aux demandes de renseignements de la Régie et des intervenantes sont complètes et répondent à toutes les exigences de renseignements de la Loi et du Règlement.

Par conséquent, le Transporteur demande à la Régie de lui accorder l'autorisation requise en vertu de l'article 73 de la Loi afin de réaliser le présent projet visant la construction du nouveau poste Rivière-des-Prairies à 12-120 kV et de ses équipements connexes.

LE TOUT SOUMIS RESPECTUEUSEMENT.

Montréal, le 15 mai 2009


Affaires juridiques Hydro-Québec
(Me Carolina Rinfret)