

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2010-161

R-3744-2010

22 décembre 2010

PRÉSENT :

Richard Lassonde
Régisseur

Hydro-Québec
Demanderesse

Décision finale

*Demande du Transporteur et du Distributeur relative au
poste de Saint-Bruno-de-Montarville*

1. INTRODUCTION

[1] Le 24 septembre 2010, Hydro-Québec, dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) et de distribution d'électricité (le Distributeur) (collectivement « les Demandeurs »), demande à la Régie de l'énergie (la Régie), conformément à l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹ (la Loi) et à l'article 1 du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*² (le Règlement), l'autorisation requise pour l'acquisition d'actifs et la construction du nouveau poste 315-25 kV de Saint-Bruno-de-Montarville et la réalisation de travaux connexes (le Projet).

[2] Le 4 octobre 2010, la Régie informe les personnes intéressées par un avis sur son site internet qu'elle compte procéder à l'étude de cette demande sur dossier et fixe l'échéancier relatif au dépôt d'observations écrites. La Régie ne reçoit aucune observation de la part d'intéressés.

[3] Le 18 octobre 2010, la Régie transmet une demande de renseignements aux Demandeurs. Ceux-ci y répondent le 27 octobre 2010, à l'exception des questions 9.4 et 9.5 pour lesquelles le Transporteur indique qu'il répondra au plus tard le 28 octobre. Le Transporteur indique également à la Régie qu'il dépose sous pli confidentiel le « Plan d'évolution portant sur la Rive-Sud de Montréal » comme pièce B-0012 en réponse à la question 1.1 et en demande le traitement confidentiel conformément à l'article 30 de la Loi. Le Transporteur dépose une affirmation solennelle au soutien de sa demande.

[4] Le 28 octobre, le Transporteur dépose sous pli confidentiel les réponses aux questions 9.4 et 9.5 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie sous la cote B-0013 et en demande le traitement confidentiel, conformément à l'article 30 de la Loi. Il dépose une affirmation solennelle au soutien de sa demande.

[5] Le 3 novembre 2010, les Demandeurs déposent les réponses révisées à la demande de renseignements de la Régie. Le Transporteur dépose également la pièce HQTD-4, document 1 révisée et indique qu'à la suite du dépôt de cette pièce, la demande de traitement confidentiel de la pièce B-0013 et l'affirmation solennelle déposée à son soutien le 28 octobre sont sans objet. Il retire alors sa demande de traitement confidentiel pour ladite pièce.

¹ L.R.Q., c. R-6.01.

² (2001) 133 G.O. II, 6165.

[6] Le dossier est pris en délibéré le 16 novembre 2010.

2. CADRE RÉGLEMENTAIRE

[7] 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.

[8] Le Règlement prévoit que le Transporteur doit obtenir une autorisation spécifique et préalable de la Régie lorsque le coût global d'un projet est égal ou supérieur à 25,0 M\$. Le Règlement prescrit également les renseignements qui doivent accompagner une telle demande³.

[9] En vertu du paragraphe b du premier alinéa de l'article 1 du Règlement, le Distributeur doit obtenir une autorisation de la Régie pour acquérir et construire des immeubles ou des actifs destinés à la distribution d'électricité et dont le coût est égal ou supérieur à 10,0 M\$.

3. ANALYSE

3.1 MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIF VISÉ PAR LE PROJET

[10] En 2007, les Demandeurs ont réalisé des analyses afin d'identifier à la fois les enjeux spécifiques liés aux six postes satellites desservant la Rive-Sud de Montréal⁴, ainsi que les solutions permettant de faire face à la croissance de la demande en électricité de cette zone à moyen et long termes. Le tout est détaillé dans le « Plan d'évolution portant sur la Rive-Sud de Montréal⁵ », déposé à la Régie sous pli confidentiel dans le cadre du présent dossier.

³ Articles 2 et 3 du Règlement

⁴ Postes satellites de Brossard, de Chambly, du Tremblay, de Roussillon, de Saint-Basile et de Saint-Maxime.

⁵ Pièce B-0012.

[11] Le cœur de la zone desservie par les six postes se trouve aux environs du croisement de l'autoroute 30 et de la route 116. D'une part, selon les prévisions du Distributeur basées sur les plans d'urbanisme des villes de Longueuil et de Saint-Bruno-de-Montarville, il existe une forte probabilité pour que des industries de haute technologie s'implantent au nord-ouest de l'intersection d'ici cinq ans. La charge totale à terme est évaluée à environ 25 MVA⁶.

[12] D'autre part, le Distributeur prévoit, à partir du plan d'urbanisme de la ville de Saint-Bruno-de-Montarville et de discussions avec la Communauté métropolitaine de Montréal en 2007, que divers développements résidentiels seront construits au sud-est de l'intersection d'ici une douzaine d'années. La charge totale à terme est évaluée à environ 16 MVA⁷.

[13] Trois postes satellites à 315-25 kV et trois postes satellites à 120-25 kV alimentent actuellement la Rive-Sud de Montréal. Toutefois, selon les prévisions de la demande du Distributeur datant du 30 juin 2010, les capacités limites de transit (CLT) des postes de Brossard, de Chambly et de Saint-Basile, établies selon les critères de conception actuels du Transporteur⁸, seront dépassées d'ici quelques années. Lesdits postes n'auront donc plus la capacité suffisante pour alimenter la croissance de la charge de la zone ciblée à court et moyen termes.

[14] Dans ce contexte, les Demandeurs ont pour objectif de répondre à la croissance prévue de la charge sur la Rive-Sud de Montréal et de solutionner les problèmes de dépassements des CLT des postes satellites qui alimentent cette charge.

[15] Ainsi, les Demandeurs prévoient construire, d'ici octobre 2013, un nouveau poste satellite à 315-25 kV aux environs de Saint-Bruno-de-Montarville, tout en transférant vers le nouveau poste, d'ici novembre 2013, des charges des postes dont les CLT seront dépassées. Le coût total du projet du Transporteur est de 56,1 M\$ alors que celui du Distributeur est de 21,5 M\$.

⁶ Pièce B-0019, page 6.

⁷ Pièce B-0019, pages 6 et 7.

⁸ Pièce B-0019, page 5, tableau R-2.1-A.

3.2 DESCRIPTION DU PROJET ET AUTRES SOLUTIONS ENVISAGÉES

[16] Afin de satisfaire à la croissance de la demande à moyen et long termes sur la Rive-Sud de Montréal et de respecter les critères de conception des installations électriques du Transporteur et du Distributeur dans le secteur visé, les Demandeurs ont identifié et évalué trois solutions qualifiées d'intéressantes, tant au plan technique qu'économique.

[17] Les trois solutions retenues sont les suivantes :

- Solution 1 : Construction d'un poste à 315-25 kV et d'une ligne à 315 kV d'environ 1 km pour 2013;
- Solution 2 : Construction d'un poste à 120-25 kV et d'une ligne à 120 kV de 10 km pour 2013;
- Solution 3 : Ajout d'un quatrième transformateur au poste de Chambly et construction d'un poste à 315-25 kV pour 2024⁹.

[18] Les Demandeurs ont considéré les aspects économiques, techniques et environnementaux de chacune de ces solutions. Ils ont, entre autres, porté leur attention sur le coût total des interventions à réaliser pour chacune des solutions, les modifications à apporter aux sous-réseaux de distribution impliqués, ainsi que sur le dépassement à terme de la capacité du poste source 315-120 kV de La Prairie.

[19] Les Demandeurs ont comparé les coûts actualisés des solutions retenues sur une période de 43 ans, soit 40 ans après la mise en service des équipements ayant la durée de vie la plus longue (les postes).

⁹ Pièce B-0004, pages 16 et 17.

TABLEAU 1
COMPARAISON ÉCONOMIQUE DES SOLUTIONS (M\$ ACTUALISÉS 2010)¹⁰

	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
	Ajout d'un nouveau poste à 315-25 kV et d'une ligne à 315 kV de 1 km	Ajout d'un nouveau poste à 120-25 kV et d'une ligne 120 kV de 10 km	Ajout d'un 4 ^e transformateur au poste de Chambly et construction d'un nouveau poste 315-25 kV reportée de 11 ans
HQT			
Investissements	74,5	83,9	70,2
Valeurs résiduelles	-3,7	-2,7	-10,1
Taxes	4,5	5,2	4,0
Pertes électriques évitées	-6,7	-4,7	-3,9
Coûts globaux actualisés HQT	68,6	81,6	60,2
HQD			
Investissements	22,0	22,0	33,4
Réinvestissements	4,0	4,0	5,6
Valeurs résiduelles	-3,8	-3,8	-5,5
Taxes	1,3	1,3	2,0
Coûts globaux actualisés HQD	23,5	23,5	35,5
Total Coûts globaux actualisés	92,1	105,1	95,7

[20] La première solution représente la solution optimale retenue par les Demandeurs.

3.3 JUSTIFICATION DU PROJET

3.3.1 PROJET DU TRANSPORTEUR

[21] Le projet du Transporteur vise à construire un nouveau poste à Saint-Bruno-de-Montarville à 315-25 kV et une nouvelle section de ligne à 315 kV en double dérivation sur la ligne Boucherville – La Prairie, ainsi qu'à réaliser des travaux connexes aux postes de Boucherville et de La Prairie de même qu'au réseau de

¹⁰ Pièce B-0004, pages 18 et 19. HQT identifie le Transporteur et HQD le Distributeur.

télécommunications. La mise en service finale du nouveau poste est prévue pour le mois d'octobre 2013.

[22] Le nouveau poste est de type I-B extérieur. Initialement de 90 MVA, la CLT du poste est prévue être portée à 180 MVA à la suite de l'ajout d'un troisième transformateur en 2019 afin de répondre à la croissance de la demande de la zone visée¹¹. Le poste doit être raccordé en double dérivation à la ligne à 315 kV reliant les postes à haute tension de Boucherville et La Prairie.

[23] Le Transporteur justifie sa part du Projet en soulignant que celui-ci répond de manière optimale aux besoins de moyen et long termes des clients actuels et futurs sur la Rive-Sud de Montréal. Au plan économique, il indique que le coût global actualisé de la solution retenue s'avère le moins élevé parmi ceux des autres solutions considérées. Au plan technique, il mentionne que l'implantation d'un nouveau poste au cœur de la zone visée améliore la fiabilité électrique de ladite zone et réduit l'exposition de certaines installations électriques aux éléments perturbateurs, tout en respectant les critères de conception du réseau de transport.

[24] Le Transporteur apporte également certaines précisions sur les avantages de la solution retenue par rapport à un possible transfert de charges vers les trois postes satellites où des marges de transformation sont disponibles, soit Du Tremblay, Roussillon et Saint-Maxime¹².

[25] Le Transporteur soumet qu'il n'est pas possible de répondre de manière optimale à la croissance de la demande de la zone visée uniquement par des transferts de charges, puisque les trois postes en question sont électriquement éloignés des charges à transférer et que certaines interconnexions existantes sont déjà à pleine capacité. Dans un tel scénario, une nouvelle canalisation d'environ 10 km serait requise pour transférer le maximum de charges des postes de Brossard et Saint-Basile vers le poste Du Tremblay. Cependant, compte tenu de la croissance prévue de la demande, les postes en question ainsi que ladite canalisation atteindraient leurs pleines capacités respectives dans une douzaine d'années et un nouveau poste satellite devrait tout de même être mis en service à terme.

¹¹ Pièce B-0019, page 15, réponse à la question 6.2.

¹² Pièce B-0019, pages 7 à 10, réponses aux questions 3.1 et 3.2.

[26] Ainsi, le Transporteur considère que la solution retenue est la plus avantageuse des trois solutions proposées. Elle s'avère la moins coûteuse au plan économique, elle est la mieux adaptée au plan technique et ne nécessite pas la mise en place d'infrastructures de distribution coûteuses qui deviendraient sous-utilisées à terme.

3.3.2 PROJET DU DISTRIBUTEUR

[27] Le projet du Distributeur vise à raccorder le nouveau poste de Saint-Bruno-de-Montarville au réseau de distribution, à transférer des charges des postes de Brossard (-37 MVA) et de Saint-Basile (-22,5 MVA) vers le nouveau poste et à transférer des charges du poste de Chambly (-24,0 MVA) vers les postes de Brossard (+11,5 MVA) et de Saint-Basile (+12,5 MVA). Les travaux sont prévus être terminés pour le mois de novembre 2013, soit à temps pour répondre à la pointe de l'hiver 2013-2014.

[28] Les travaux prévus pour le raccordement du nouveau poste satellite au réseau de distribution de la zone visée doivent principalement être de type souterrain à cause de l'emplacement dudit poste à l'intersection de l'autoroute 30 et de la route 116. Ils consistent en la construction de 11,6 km de canalisations souterraines et l'installation de 21,3 km de câbles souterrains. En outre, 13,3 km de sections du réseau aérien doivent être construits ou modifiés (liaisons aérosouterraines, conducteurs, poteaux, etc.).

[29] Le Distributeur justifie sa part du Projet en soulignant que l'implantation d'un nouveau poste satellite à Saint-Bruno-de-Montarville, dont la construction est nécessaire pour répondre à la croissance prévue de la demande sur la Rive-Sud de Montréal, exige des travaux de raccordement sur le réseau de Distribution, afin de permettre les transferts de charges existantes vers ce nouveau poste et ainsi régler les problèmes de dépassements à terme des CLT des postes satellites qui alimentent la zone visée.

3.4 COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET

[30] Le coût total du projet du Transporteur s'élève à 56,1 M\$, incluant un montant de 1,2 M\$ pour les installations de télécommunications, et s'inscrit dans la catégorie d'investissements « Croissance des besoins de la clientèle ». La réalisation des travaux

d'approvisionnement et de construction sera adjudgée par appels d'offres. Le tableau suivant montre la répartition de ces coûts :

TABLEAU 2
COÛTS DES TRAVAUX DU TRANSPORTEUR
(EN K\$ DE RÉALISATION)¹³

	Volet Lignes Ligne d'intégration 315 kV	Volet Postes				PMVI (Progr. de mise en valeur intégrée)	Télécomm.	Global
		Poste de Saint-Bruno-de-Montarville	Poste de Boucher-ville	Poste de La Prairie	Total Postes			
Coûts de l'avant-projet								
Études d'avant-projet	573,6	977,3			977,3		88,3	1 639,2
Autres coûts	2,8	4,8			4,8			7,6
Frais financiers	43,1	67,1			67,1		1,7	111,9
Sous-total	619,5	1 049,2			1 049,2		90,0	1 758,7
Coûts du projet								
Ingénierie interne	200,1	1 063,6	50,1	86,5	1 200,2		49,3	1 449,6
Ingénierie externe	105,9	719,7	43,0		762,7		91,5	960,1
Client	322,5	4 179,0	104,2	125,0	4 408,2	587,1	257,2	5 575,1
Approvisionnement	1 570,9	13 743,6	36,0	66,8	13 846,4		272,9	15 690,2
Construction	2 560,8	14 334,0	63,2	66,5	14 463,7		214,1	17 045,2
Gérance interne	491,0	2 022,3	72,4	77,8	2 172,5		107,5	2 771,0
Gérance externe	100,6	484,1			484,1			584,7
Provision	671,7	4 522,3	34,7	41,0	4 598,0		101,7	5 371,4
Autres coûts	116,4	859,7	5,8	7,4	872,9			989,3
Frais financiers	417,6	3 224,0	25,8	26,1	3 275,9		62,6	3 756,1
Sous-total	6 557,5	45 152,3	435,2	497,1	46 084,6	587,1	1 156,8	54 386,1
TOTAL	7 177,0	46 201,5	435,2	497,1	47 133,8	587,1	1 246,8	56 144,7

[31] Le Transporteur utilise des taux d'inflation différents pour chacune des composantes de son projet. Il indique que les taux sont basés sur des modèles types de projets de poste, de ligne et de télécommunications gérés par l'entreprise, et ce, contrairement au Distributeur qui n'emploie qu'un seul taux d'inflation (IPC Canada). Le Transporteur précise que ses modèles sont mis à jour à chaque début d'année en fonction de l'évolution des prix des éléments composant chacun des projets types¹⁴.

[32] En ce qui concerne la provision prévue de 5,4 M\$¹⁵, le Transporteur mentionne qu'il existe des risques et des imprécisions d'estimations des coûts dus au fait que

¹³ Pièce B-0005, page 12, tableau 2.

¹⁴ Pièce B-0019, page 25.

¹⁵ La provision équivaut à 10,5 % des coûts du projet du Transporteur (télécommunications, autres coûts et frais financiers non inclus).

l'ingénierie détaillée des travaux n'est pas encore réalisée au moment de l'estimation des coûts du projet. Il précise que la provision sert à couvrir ces risques et imprécisions et que son calcul est basé 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, ainsi que le niveau de risque que l'organisation est prête à accepter. Néanmoins, le Transporteur indique que le montant de la prévision peut, le cas échéant, être revu à la baisse au fur et à mesure que les données et les risques relatifs au projet se précisent¹⁶.

[33] Le coût total du projet du Distributeur s'élève à 21,5 M\$. Le tableau suivant présente la répartition de ces coûts :

TABLEAU 3
COÛTS DES TRAVAUX DU DISTRIBUTEUR
(EN K\$ COURANTS)¹⁷

Nature des travaux	2010 ⁽¹⁾	2011	2012	2013	Total
Ingénierie	218,5	445,7	1 591,0	-	2 255,2
Travaux civils	-	-	6 745,0	2 948,5	9 693,5
Travaux électriques aériens	-	-	-	2 202,0	2 202,0
Travaux électriques souterrains	-	-	627,0	2 558,1	3 185,1
Sous-total	218,5	445,7	8 963,0	7 708,6	17 335,8
Contingence	32,8	66,9	1 344,5	1 156,3	2 600,5
Frais d'emprunt à capitaliser	9,5	39,0	450,0	1 106,3	1 604,8
Total	260,8	551,6	10 757,5	9 971,2	21 541,1

(1) : Le Distributeur tiendra compte de la date de la décision de la Régie pour commencer les travaux.

[34] Ces coûts incluent notamment une contribution de 2,9 M\$¹⁸ que le Distributeur doit verser au Transporteur en 2013 pour l'ajout du nouveau poste au réseau de transport conformément à l'appendice J, section C, des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*. Cette contribution est versée dans un compte de frais reportés, amortie sur la durée de vie du poste, soit 40 ans, et ajustée en fonction des coûts réels après la mise en service du Projet.

¹⁶ Pièce B-0019, pages 21 et 22, réponses aux questions 9.2 et 9.3.

¹⁷ Pièce B-0006, page 15, tableau 3.

¹⁸ La contribution inclut des investissements de 2,5 M\$ ainsi que des charges d'exploitation et d'entretien de 0,4 M\$ du Transporteur.

[35] Le Distributeur prévoit une contingence de l'ordre de 2,6 M\$¹⁹. Il précise que cette contingence est incluse aux coûts du projet pour tenir compte d'éventuels imprévus résultant de travaux de forage nécessaires à la réalisation du projet et au fait que l'ingénierie détaillée n'est pas encore été réalisée à ce jour²⁰.

[36] La Régie note l'affirmation des Demandeurs à l'effet que le coût total du Projet ne doit, en aucun cas, dépasser de plus de 15,0 % le montant autorisé par le conseil d'administration d'Hydro-Québec, auquel cas ils devront obtenir une nouvelle autorisation de ce dernier et informer la Régie en temps opportun. La Régie prend également acte de l'engagement des Demandeurs de déployer tous les efforts afin de contenir les coûts du Projet à l'intérieur du montant autorisé par la Régie.

3.5 FAISABILITÉ ÉCONOMIQUE ET IMPACT TARIFAIRE DU PROJET

[37] La mise en service du nouveau poste de Saint-Bruno-de-Montarville est prévue pour octobre 2013 et les travaux complémentaires sur le réseau de distribution sont prévus être complétés d'ici novembre 2013. L'impact sur les revenus requis du Transporteur et du Distributeur tient notamment compte des coûts associés à l'amortissement, aux frais financiers et à la taxe sur les services publics.

[38] Il est à noter que l'impact sur les revenus requis ne tient pas compte des revenus à être générés par la croissance prévue de la demande.

3.5.1 IMPACT TARIFAIRE DU PROJET DU TRANSPORTEUR²¹

[39] Sur une période de 20 ans, l'impact annuel moyen du projet du Transporteur sur son revenu requis est de 4,8 M\$, soit un impact à la marge de 0,5 % sur le revenu requis de l'année 2010 approuvé par la Régie.

¹⁹ La provision équivaut à 15,0 % des coûts du projet du Distributeur (autres coûts et frais financiers non inclus).

²⁰ Pièce B-0019, page 29, réponses aux questions 11.1 et 11.2.

²¹ Pièce B-0005, annexe 6.

[40] Sur une période de 40 ans, l'impact annuel moyen du projet du Transporteur sur son revenu requis est de 3,5 M\$, soit un impact à la marge de 0,3 % sur le revenu requis de l'année 2010 approuvé par la Régie.

3.5.2 IMPACT TARIFAIRE DU PROJET DU DISTRIBUTEUR²²

[41] Une analyse réalisée par le Distributeur sur une période de 30 ans permet d'évaluer que l'impact maximal sur ses revenus requis sera de 2,2 M\$ et se fera sentir en 2014. Cet impact ne crée pratiquement pas de pression à la hausse sur les tarifs du Distributeur.

3.6 AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS

[42] Les Demandeurs indiquent que le Projet devra être autorisé par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et qu'ils devront obtenir des certificats attestant que le Projet ne contrevient à aucun règlement municipal et recevoir des avis de conformité des autorités municipales.

[43] Le cas échéant, une autorisation par décret pourrait être requise du gouvernement en vertu de la *Loi sur Hydro-Québec*²³ pour acquérir par expropriation les droits réels nécessaires pour la réalisation du Projet.

3.7 IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU DU TRANSPORTEUR

[44] Le Projet des Demandeurs doit répondre à la croissance de la charge de la Rive-Sud de Montréal, assurer la fiabilité du réseau de transport et la continuité de service aux clients. Selon le Transporteur, les impacts positifs du Projet sont de plusieurs ordres.

[45] Tout d'abord, la mise en place d'un nouveau poste dans la zone visée va permettre de résoudre les enjeux reliés au dépassement de capacité des postes de Brossard, de Chambly et de Saint-Basile. Le poste de Chambly a déjà dépassé sa CLT tandis que pour

²² Pièce B-0006, annexe 2.

²³ L.R.Q., c. H-5, art. 33.

les postes de Brossard et de Saint-Basile, le dépassement surviendra d'ici quelques années si aucune action n'est posée à terme.

[46] De plus, puisque le nouveau poste doit être situé au cœur de la zone visée, le Projet devrait permettre d'alimenter à moindre coût les secteurs situés à proximité de celui-ci, où des développements industriels et résidentiels sont prévus prochainement.

[47] Enfin, le Transporteur est d'avis que le Projet aura un impact positif sur la capacité d'expansion du réseau de transport à terme.

3.8 IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU DU DISTRIBUTEUR

[48] Comme le secteur de l'intersection de l'autoroute 30 et de la route 116 est éloigné des postes présentement en service sur la Rive-Sud de Montréal, l'ajout d'un nouveau poste satellite à Saint-Bruno-de-Montarville doit améliorer la fiabilité du réseau de distribution, puisque la distance sera diminuée entre les charges et les sources d'approvisionnement.

[49] Par ailleurs, le Projet doit permettre à terme de faire des transferts de charge entre le nouveau poste de Saint-Bruno-de-Montarville et les postes avoisinants, amenant une flexibilité accrue dans les opérations du Distributeur.

4. OPINION DE LA RÉGIE

4.1 CONFIDENTIALITÉ DES DOCUMENTS

[50] Le Transporteur dépose, sous plis séparés et confidentiels, des schémas de liaison et unifilaires présentés à l'annexe 1 de la pièce B-0004, ainsi qu'aux annexes 1 et 2 de la pièce B-0005. Conformément à l'article 30 de la Loi, le Transporteur demande à la Régie de rendre une ordonnance interdisant la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements contenus à ces pièces en raison de leur caractère confidentiel, et ce, pour des motifs d'intérêt public. Il dépose une affirmation solennelle au soutien des motifs invoqués dans sa demande.

[51] Tenant compte de l'objet du présent dossier, la Régie accueille la demande du Transporteur à cet égard et maintient la confidentialité de l'annexe 1 de la pièce B-0004 et des annexes 1 et 2 de la pièce B-0005.

[52] Le Transporteur dépose également, sous pli confidentiel, le « Plan d'évolution portant sur la Rive-Sud de Montréal » présenté à la pièce B-0012. Au soutien de la demande de traitement confidentiel, le Transporteur soumet, entre autres, que cette pièce contient des informations sensibles relatives au réseau électrique dont la divulgation aurait pour effet, notamment, de révéler aux tiers les projets d'acquisition de biens. Il considère que la diffusion de cette pièce est susceptible de porter atteinte à ses intérêts économiques, ainsi qu'à ceux de sa clientèle, puisqu'elle pourrait influencer à la hausse le prix des biens et des services que le Transporteur aura à se procurer à terme. Le Transporteur soutient également que ladite pièce renferme des schémas unifilaires et de liaison d'une partie du réseau de transport et que la divulgation de ceux-ci pourrait compromettre la sécurité du réseau en question. Les motifs invoqués sont ainsi d'ordres économique et commercial.

[53] La Régie, tenant compte des motifs invoqués par le Transporteur et considérant les particularités propres au présent dossier, maintient la confidentialité de la pièce B-0012.

4.2 CONCLUSION

[54] La Régie, à la suite de l'examen de la preuve présentée par les Demandeurs et exposée à la section 3 de la présente décision, est d'avis que le Projet est conçu et sera réalisé selon les pratiques usuelles adoptées par les Demandeurs.

[55] Néanmoins, la Régie tient à souligner certains points relatifs au présent dossier que devront prendre en compte les Demandeurs avant de préparer leurs futures demandes d'investissements.

[56] En premier lieu, la Régie considère que la nécessité de construire et de mettre en service un nouveau poste satellite à une certaine date convenue doit davantage tenir compte des plus récentes prévisions de la demande de Distributeur²⁴. En conséquence, lorsque des besoins supplémentaires en énergie doivent être comblés à moyen et long

²⁴ Par exemple, voir pièce B-0019, page 5, tableaux R-2.1-A et R-2.1-B.

termes, la Régie souhaiterait disposer à l'avenir d'une analyse concluante sur les possibilités de maximiser l'utilisation des postes et équipements qui sont déjà en service et de repousser autant que possible les investissements en tenant compte du contexte propre à chaque dossier.

[57] En second lieu, la Régie estime que les provisions incluses dans les coûts des projets sont élevées considérant les coûts réels historiques des projets similaires à celui détaillé au présent dossier. La Régie juge que les Demandeurs doivent présenter de meilleures estimations, compte tenu de leur connaissance des données.

[58] Finalement, la Régie demeure préoccupée par la croissance des coûts totaux des nouveaux postes et équipements connexes, dont ceux du présent Projet. La Régie souhaiterait que les Demandeurs revoient leurs pratiques d'affaires et, le cas échéant, les ajustent afin de réduire la croissance des coûts de leurs projets, notamment en suscitant une plus forte concurrence de la part de leurs fournisseurs.

[59] Nonobstant ce qui précède, la Régie est d'avis qu'il y a lieu d'autoriser la réalisation du Projet. L'analyse du Projet montre que cet investissement est nécessaire afin d'intégrer les besoins en croissance de la charge locale de la Rive-Sud de Montréal.

[60] **Pour ces motifs,**

La Régie de l'énergie :

AUTORISE les Demandeurs à réaliser le Projet à l'intérieur des budgets soumis;

DEMANDE aux Demandeurs de présenter dans leurs rapports annuels respectifs, conformément à l'article 75 (5) de la Loi :

- un tableau présentant le suivi des coûts réels du Projet, sous la même forme et avec le même niveau de détails que ceux du tableau 2 de la pièce B-0005 et du tableau 3 de la pièce B-0006;
- le suivi de l'échéancier du Projet;
- le cas échéant, l'explication des écarts majeurs entre les coûts projetés et réels, ainsi que les modifications des échéanciers;

INTERDIT la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements contenus aux pièces suivantes :

- B-0004, annexe 1;
- B-0005, annexes 1 et 2;
- B-0012.

Richard Lasseonde

Régisseur

Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité représentée par M^c Jean-Olivier Tremblay;

Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité représentée par M^c Yves Fréchette.