D É C I S I O N

QUÉBEC **RÉGIE DE L'ÉNERGIE**

D-2014-045	R-3836-2013	1er mai 2014
Motifs		

PRÉSENT :

Gilles Boulianne
Régisseur

Hydro-Québec
Demanderesse

et

Personnes intéressées dont les noms apparaissent ci-après

Motifs de la décision D-2014-045 et décision sur le suivi du projet, sur une demande d'ordonnance de traitement confidentiel et sur les frais

Demande d'autorisation du Transporteur relative au projet d'intégration des parcs éoliens de l'appel d'offres A/O 2009-02 au réseau de transport

Personnes intéressées :

Monsieur Pierre Couture;

Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (SÉ/AQLPA).

1. DEMANDE

[1] Le 18 avril 2013, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) s'adresse à la Régie de l'énergie (la Régie) pour obtenir l'autorisation, suivant l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la Loi)[1], de construire les immeubles et les actifs requis et de réaliser divers travaux connexes pour intégrer à son réseau de transport, à la demande d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur), 12 parcs éoliens, totalisant 289,9 MW d'électricité issus de l'appel d'offres A/O 2009-02 (le Projet). Le coût total du Projet s'établit à 281,7 M$.

[2] Le 1er mai 2013, la Régie publie, sur son site internet, un avis indiquant que les personnes intéressées pourront lui soumettre des observations écrites au sujet de la demande du Transporteur (la Demande), avec copie à ce dernier, au plus tard le 24 mai, et qu'il pourra y répondre au plus tard le 31 mai 2013. La Régie demande également au Transporteur de publier cet avis sur son propre site internet. Le 3 mai 2013, le Transporteur confirme que l'avis est diffusé sur son site internet.

[3] La Régie reçoit, le 9 mai 2013, des observations écrites d'un citoyen, monsieur Pierre Couture, et, le 24 mai suivant, celles d'un organisme, SÉ/AQLPA.

[4] Le 31 mai 2013, le Transporteur répond à ces observations.

[5] Le 2 août 2013, la Régie autorise SÉ/AQLPA à déposer des observations additionnelles. Le même jour, elle transmet au Transporteur une demande de renseignements.

[6] Le 23 août 2013, le Transporteur dépose ses réponses à la demande de renseignements de la Régie

[7] Le 29 août 2013, SÉ/AQLPA dépose ses observations additionnelles et, le 9 septembre suivant, le Transporteur les commente.

[8] Le 30 septembre 2013, le Transporteur demande à la Régie de rendre une décision partielle portant sur la demande d'autorisation de la réalisation du Projet et de rendre

---

[1] RLRQ, c. R-6.01.

ultérieurement sa décision à l'égard du suivi de ce dernier. Il dépose également une demande et une preuve amendées concernant le suivi du Projet.

[9] Le 29 octobre 2013, la Régie tient une séance de travail, au cours de laquelle le Transporteur prend des engagements. Il y donne suite le 13 novembre et apporte des modifications à ses réponses le 29 novembre 2013.

[10] Le 3 décembre 2013, la Régie transmet une deuxième demande de renseignements au Transporteur et fixe au 11 décembre l'échéance pour y répondre.

[11] Le 11 décembre 2013, le Transporteur dépose ses réponses à cette demande.

[12] Le 12 décembre 2013, la Régie refuse la demande d'autorisation de SÉ/AQLPA de déposer des observations additionnelles à la suite des dernières réponses du Transporteur.

[13] Le 18 décembre 2013, le Transporteur apporte un complément à ses réponses du 11 décembre.

[14] Le 27 janvier 2014, la Régie tient une deuxième séance de travail. À la suite de cette dernière, le Transporteur dépose, le 27 février 2014, une demande ré-amendée ainsi que, notamment, une preuve révisée en ce qui a trait au suivi proposé des coûts du Projet.

[15] La Demande a donné lieu au dépôt de plusieurs documents à l'égard desquels le Transporteur demande à la Régie de rendre une ordonnance en vertu de l'article 30 de la Loi, interdisant la divulgation, la publication et la diffusion de ces documents.

[16] Le 14 mars 2014, la Régie rend la décision partielle D-2014-045, avec motifs à suivre, par laquelle elle autorise le Transporteur à réaliser le Projet et réserve sa décision sur les autres aspects de la Demande.

[17] Par la présente décision, la Régie énonce ses motifs justifiant sa décision partielle D-2014-045 et se prononce sur la proposition du Transporteur à l'égard du suivi du Projet, sur sa demande de traitement confidentiel de certains documents et sur la demande de remboursement de frais soumise par SÉ/AQLPA.

2. CADRE RÉGLEMENTAIRE

[18] 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, ainsi que pour étendre, modifier ou changer l'utilisation de son réseau de transport d'électricité.

[19] Le Transporteur doit obtenir une autorisation spécifique et préalable de la Régie lorsque le coût global d'un projet est égal ou supérieur à 25 M$, conformément aux dispositions du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*[2] (le Règlement).

3. ANALYSE

3.1 DESCRIPTION ET JUSTIFICATION DU PROJET

[20] Selon le Transporteur, le Projet s'inscrit dans les catégories d'investissements « Croissance des besoins de la clientèle » et « Maintien des actifs ». Il comporte les travaux liés aux raccordements de 12 parcs éoliens au réseau de transport, ainsi que les travaux de renforcement du réseau requis pour assurer l'intégration de cette nouvelle production éolienne.

[21] Pour trois des parcs, les raccordements requièrent la réalisation de trois courtes dérivations sur des lignes de transport à 120 kV pour les intégrer à ce niveau de tension. Quatre parcs sont intégrés à des parcs éoliens existants et cinq parcs sont raccordés sur des artères à 25 kV du Distributeur. Le Projet prévoit également plusieurs modifications et ajouts aux systèmes de télécommunications et de protection dans les postes du réseau de transport auxquels sont raccordés les parcs éoliens.

[2] (2001) 133 G.O. II, 6165.

[22] De plus, le Transporteur inclut au Projet des investissements pour l'ajout d'équipements requis pour assurer un comportement stable du réseau de transport principal. Ses analyses ont révélé que, sans ces investissements, le réseau ne serait pas en mesure d'intégrer de façon fiable, efficace et sécuritaire les 289,9 MW qui proviendront des 12 parcs éoliens. Le Projet nécessite un renforcement du réseau de transport principal par l'ajout de compensation série sur le réseau à 735 kV.

[23] De même, le transit au poste Lévis sera affecté par la présence plus importante de production éolienne en Gaspésie. Le Projet comporte donc des travaux de mise à niveau pour respecter les critères de conception du Transporteur.

[24] Les mises en service des parcs éoliens et le renforcement du réseau régional Matapédia s'échelonnent de 2013 à 2016, alors que le renforcement du réseau principal s'échelonne de 2016 à 2018.

3.1.1 LE RACCORDEMENT DES PARCS ÉOLIENS

[25] Le tableau qui suit présente une brève description de chacun des 12 parcs et de leur mode de raccordement.

TABLEAU 2
PARCS ÉOLIENS DE L'APPEL D'OFFRES A/O 2009-02

Parc éolien	Soumissionnaire et partenaire communautaire	Manufacturier	Mise en service	Puissance (MW)
Parcs éoliens raccordés sur le réseau à 120 kV du Transporteur				
Viger-Denonville	Innergex Énergie renouvelable inc. MRC de Rivière-du-Loup	RePower	2013	24,6
MRC de Témiscouata (1)	Boralex inc. MRC de Témiscouata	Enercon	2014	23,5
Saint-Damase	Corporation d'investissement éoliennes Algonquin Power Municipalité de St-Damase	Enercon	2013	24,0
Parcs éoliens raccordés à des parcs éoliens existants				
Le Plateau 2	Invenergy Wind Canada ULC Régie intermunicipale de l'énergie Gaspésie - Îles-de-la-Madeleine	Enercon	2013	23,0
La Mitis	EDF EN Canada inc. MRC de la Mitis	RePower	2014	24,6
Le Granit	EDF EN Canada inc. MRC du Granit	RePower	2014	24,6
Côte-de-Beaupré	Boralex inc. MRC de la Côte-de-Beaupré	Enercon	2015	25,0
Parcs éoliens raccordés sur le réseau à 25 kV du Distributeur				
Saint-Philémon	Parc éolien Saint-Philémon S.E.C. MRC de Bellechasse	Enercon	2014	24,0
Frampton	Énergie Northland Power Québec Municipalité de Frampton	Enercon	2015	24,0
Pierre-de-Saurel	MRC de Pierre-de-Saurel MRC de Pierre-de-Saurel	RePower	2015	24,6
Val-Éo	Val-Éo société en commandite Val-Éo coopérative de solidarité	Enercon	2015	24,0
St-Cyprien (2)	Kahnawà:ke Sustainable Energies Kahnawà:ke Economic Development Commission	Enercon	2015	24,0

(1) : Parc éolien dont la puissance initiale prévue était de 25,0 MW.
(2) : Parc éolien issu de projets autochtones.

Source : Pièce B-0041, tableau 2, p. 12.

[26] Pour chacun des parcs à intégrer, des investissements sont requis pour réaliser le poste de départ, le réseau collecteur et le raccordement de chacune des éoliennes à ce dernier. La nature du poste de départ dépend du réseau auquel il se rattache. Pour un raccordement au réseau à 120 kV du Transporteur, le poste de départ doit comporter principalement un transformateur élévateur à 34,5 / 120 kV et un disjoncteur à 120 kV. La section à 34,5 kV du poste de départ comprend également les disjoncteurs d'artères, un transformateur de mise à la terre et tout l'appareillage de sectionnement nécessaire. Le point de raccordement des parcs éoliens au réseau du Transporteur est situé à la barre haute tension du transformateur du poste de départ.

[27] Pour les parcs éoliens situés sur le réseau à 25 kV du Distributeur, le point de raccordement avec le réseau est le poste de départ du parc éolien. Le réseau collecteur des éoliennes étant dans ces cas à 25 kV, ce poste inclut uniquement les sectionneurs, disjoncteurs, services auxiliaires et autres équipements requis.

[28] Enfin, les quatre parcs éoliens raccordés à des parcs existants partagent certaines installations du poste de départ, notamment le sectionneur de raccordement, le disjoncteur, le transformateur élévateur et les systèmes de protection. Par ailleurs, les transformateurs élévateurs des quatre postes de départ des parcs existants sont dimensionnés pour intégrer les nouveaux parcs éoliens[3].

3.1.2 RENFORCEMENT DU RÉSEAU RÉGIONAL MATAPÉDIA

[29] Cinq des nouveaux parcs sont localisés dans les régions du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie. La mise en service de ces parcs s'échelonne de 2013 à 2015 pour une puissance installée totale de 119,7 MW. Cette puissance vient s'ajouter à l'ensemble de la puissance éolienne déjà prévue et découlant principalement des appels d'offres A/O-2003-02 et A/O-2005-03[4]. La puissance totale installée d'électricité de source éolienne sur le réseau régional Matapédia sera donc portée à 1 835 MW.

[30] Dans un scénario de faible charge en Gaspésie, de production maximale des éoliennes et de température ambiante élevée au poste Lévis, la configuration actuelle du poste Lévis fait en sorte qu'un défaut de disjoncteur peut causer la perte de deux des trois transformateurs de haute tension (735 kV – 315 kV), ce qui aurait pour conséquence de

[3] Pièce B-0041, p. 19 à 21.
[4] Pièce B-0041, p. 27.

surcharger le dernier transformateur. Cette condition ne respecte pas les critères de conception du Transporteur.

[31] La solution retenue par le Transporteur est l'ajout de deux disjoncteurs en série à ceux déjà en place. Selon le Transporteur, le manque d'espace au poste Lévis élimine la possibilité d'une autre solution réaliste, et il ne propose donc aucune solution alternative[5].

[32] Le Transporteur mentionne qu'en exploitation, lorsque requis, des stratégies alternatives telles que le recours à des automatismes ou l'application de limites de transit sont utilisées pour assurer la fiabilité du réseau. Ces alternatives ne sont toutefois pas prévues aux critères de conception du réseau.

[33] Le Transporteur précise que ces pratiques d'exploitation sont utilisées présentement pour pallier une problématique similaire existante, notamment en période de fort transit au poste Lévis vers la Gaspésie. Il ajoute que la solution retenue pour le Projet, soit l'addition de disjoncteurs, permettra également d'éliminer cette contrainte d'exploitation.

[34] Par ailleurs, le Transporteur profite de l'opportunité fournie par les travaux au poste Lévis pour inclure au projet des travaux dans la catégorie « Maintien des actifs », notamment le remplacement d'un troisième disjoncteur à 735 kV. La portion du coût attribuable à ce volet est évaluée à 8,7 M$. Les équipements à remplacer seront déjà complètement amortis[6].

3.1.3 RENFORCEMENT DU RÉSEAU PRINCIPAL

[35] Selon le Transporteur, l'intégration au réseau des 289,9 MW de production éolienne amène une augmentation des transits sur le réseau de transport principal. Cette augmentation des transits affecte la stabilité du réseau, entraînant une dégradation du niveau de fiabilité. Des travaux de renforcement s'avèrent donc nécessaires pour assurer la robustesse et la stabilité du réseau face aux événements les plus sévères prévus aux critères de conception du Transporteur.

---

5 Pièce B-0041, p. 33.
6 Pièce B-0016, p. 10.

[36] Les travaux de renforcement prévus sont les suivants :

- ajout d'un banc de compensation série au poste de Micoua;
- ajout de deux bancs de compensation série au poste de la Manicouagan;
- augmentation des courants nominaux des bancs de compensation série au poste Arnaud sud.

La date de mise en service des bancs de compensation série est prévue pour 2018[7].

[37] Dans sa réponse à la première demande de renseignements de la Régie, le Transporteur justifie comme suit l'investissement de 130 M$ pour le renforcement du réseau principal, soit 46 % du coût total du Projet[8] :

> « *Dans le cas du Projet, l'ajout de la nouvelle production éolienne a entraîné l'apparition de situations qui entrainent la perte de synchronisme des centrales situées sur la Côte-Nord. Ces pertes de synchronisme de centrales sont directement reliées aux événements de pertes de ligne, ce qui s'avère inacceptable du point de vue des critères de conception du réseau* ».

[38] Le Transporteur y décrit également son processus d'étude de réseau. Il indique qu'il utilise un réseau de base pour simuler l'effet de l'ajout de la nouvelle production.

[39] En suivi des engagements pris durant la séance de travail du 29 octobre 2013, le Transporteur précise que le réseau d'étude de base est celui prévu au moment de la demande de raccordement. L'évolution subséquente du réseau n'est pas prise en compte.

[40] Le Transporteur indique que la simulation démontre que l'ajout des éoliennes du Projet est l'élément déclencheur unique affectant la stabilité du réseau. Elle démontre notamment que l'ajout des éoliennes près des centres de la charge apporte un soutien de tension à la charge. Cette stabilisation additionnelle du réseau dans le sud a pour effet de dégrader la stabilité du réseau dans le nord[9].

---

7 Pièce B-0041, p. 31.
8 Pièce B-0016, p. 4 et 5.
9 Pièces B-0030, p. 6 et B-0041, p. 6.

[41] Dans sa présentation originale du Projet, le Transporteur ne présente pas de solution alternative optimale pour le renforcement du réseau principal. Cependant, il mentionne qu'une solution « possible » pour le renforcement du réseau principal est à l'étude. Il indique que, si cette option s'avère optimale tant sur les plans technique qu'économique, il en saisira la Régie. Il précise qu'il a déjà présenté cette approche de solution optimale aux dossiers R-3742-2010 et R-3757-2011[10].

[42] À la suite de la séance de travail du 29 octobre 2013, le Transporteur explique l'approche de l'optimisation locale et globale du réseau en ce qui a trait à l'alternative « poste stratégique ». Il conclut comme suit :

> « *Au moment de la rédaction de la preuve toutefois, les différentes demandes potentielles sur la Côte-Nord offraient une fenêtre d'opportunité intéressante pour chercher à optimiser plus largement le développement du réseau dans cette région. La construction d'un nouveau poste à 735 kV à proximité du poste Arnaud (poste stratégique) constituait alors une option optimale globalement pour le réseau de transport. En effet, tout en respectant les délais de construction requis, il était possible d'offrir un service répondant à la fois aux besoins d'accroissement de la charge dans cette région, aux projets de production futurs et au raccordement du projet mentionné et ce pour un moindre coût global. Par souci de transparence, le Transporteur avait alors choisi d'en faire mention. Il avait d'ailleurs utilisé la même approche dans les dossiers R-3742-2010 et R-3757-2011; demandes qui furent d'ailleurs autorisées par la Régie.*
>
> *Le Transporteur souligne que cette option ne constituait pas, au sens du Règlement, une solution alternative (« autre solution envisagée »). Cette option tenait compte, outre du présent Projet, de différents besoins ne s'étant pas concrétisés et n'est plus considérée à l'heure actuelle. Ceci n'exclut pas cependant que le Transporteur demeure à l'affut d'autres opportunités, le cas échéant, pour identifier les solutions intégrées les plus optimales, au bénéfice de l'ensemble de sa clientèle et ce, sans coût supplémentaire pour les clients qui verraient les solutions d'intégration qui leur ont été proposées modifiées au plan technique.*
>
> *Ceci étant, le Transporteur rappelle qu'il s'est engagé, dans la présente demande comme dans toutes les demandes d'investissement pour les projets dont le coût individuel est supérieur à 25 millions de dollars, à se représenter devant la Régie pour autorisation en cas de modification appréciable de la description technique, du coût ou de la rentabilité du projet qui aura été autorisé par celle-ci* »[11].

---

[10] Pièce B-0041, p. 33 et 34.

[11] Pièce B-0026, p. 9.

[43] Le 27 février 2014, le Transporteur précise ce qui suit, par l'intermédiaire de son procureur :

> « *Concernant les activités visant le renforcement du réseau principal et consistant en l'ajout de bancs de compensation série aux postes Manicouagan et Micoua ainsi que les modifications aux bancs du poste Arnaud, le Transporteur mentionne qu'il est désormais acquis que leur réalisation est assurée. La phase d'avant-projet relative à ces activités débutera dès la réception d'une décision d'autorisation de la Régie* »[12].

3.2 COÛTS ET ASPECTS ÉCONOMIQUES DU PROJET

[44] Le coût du Projet s'élève à 281,7 M$. Cette somme inclut un montant de 130 M$ pour le renforcement du réseau principal, de 30 M$ pour le renforcement du réseau Matapédia, de 78,3 M$ pour le remboursement des postes de départ et réseaux collecteurs des producteurs privés, ainsi qu'un montant de 8,5 M$ pour les installations de télécommunications sur le réseau de transport. Cette somme inclut aussi des montants pour des travaux réalisés par le Distributeur, soit 15,3 M$ pour le raccordement de certains parcs éoliens et de 1,4 M$ pour les activités de mesurage[13].

[45] Le Transporteur estime à 97,3 M$ la contribution du Distributeur pour les investissements visant la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle ». Il précise que le montant final de la contribution sera déterminé en fonction des coûts réels après la mise en service du Projet[14].

[46] En réponse à une demande de renseignements de la Régie, le Transporteur confirme qu'il utilise les contributions maximales permises pour établir son budget de remboursement aux promoteurs pour les postes, plutôt que les coûts estimés que ces derniers fournissent dans le cadre de leurs soumissions en réponse à un appel d'offres[15].

---

12 Pièce B-0038.
13 Pièce B-0041, p. 34 et 35.
14 Pièce B-0041, p. 47 et 48.
15 Pièce B-0016, p. 8.

[47] Le Transporteur explique que, pour les équipements communs ou les infrastructures communes du poste de transformation partagés entre le nouveau parc et le parc existant auquel il se rattache, il ne remboursera que les « *coûts additionnels découlant d'une mise à niveau, d'un rehaussement ou d'un agrandissement qui sont requis pour raccorder ce parc éolien* »[16].

[48] Le Projet comporte une provision de 7,3 % sur les investissements de réseau, ce qui exclut les remboursements de postes[17].

[49] Le Transporteur s'engage à obtenir une nouvelle autorisation de la Régie si le coût total du Projet dépasse de plus de 15 % le montant autorisé par le Conseil d'administration. Le Transporteur affirme également qu'il déploiera tous les efforts afin de contenir les coûts du Projet à l'intérieur du montant autorisé par la Régie[18].

3.3 IMPACT SUR LES TARIFS

[50] Les coûts de la catégorie d'investissements « Croissance des besoins de la clientèle » sont de 273,0 M$, donnant lieu à une contribution estimée du Distributeur de 97,3 M$.

[51] L'impact sur les revenus requis à la suite de la mise en service du Projet prend en compte les coûts du Projet nets de la contribution estimée, soit les coûts associés à l'amortissement, au financement, à la taxe sur les services publics, aux frais d'entretien et d'exploitation, ainsi que la puissance maximale à transporter relative au Projet qui évoluera graduellement, jusqu'à atteindre 289,9 MW en 2015.

[52] Le Transporteur présente les résultats sur des périodes de 20 et 40 ans. Pour cette dernière période, il présente les résultats relatifs au remboursement des postes de départ et des réseaux collecteurs sur 20 ans et ceux relatifs aux autres actifs sur 40 ans. Il mentionne que les résultats présentés sur la période de 40 ans sont plus représentatifs de l'impact sur les revenus requis, puisqu'ils se comparent à la durée de vie utile moyenne

16 Pièce B-0016, p. 9 et 10.
17 Pièce B-0041, p. 43.
18 Pièce B-0041, p. 38.

des immobilisations du Projet. Pour ces périodes, le Transporteur soutient que le Projet ne génère pas d'impact à la hausse sur le tarif de transport[19].

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

[53] Les critères de conception utilisés pour déterminer le contenu du Projet visent à assurer que le réseau de transport principal, ainsi que les réseaux régionaux, disposent de suffisamment de souplesse et de robustesse dans leur conception pour répondre aux besoins de manière fiable.

[54] Le Projet permet au Transporteur de respecter ses critères de conception et d'exploitation et les exigences du Northeast Power Coordinating Council, Inc.

3.5 AUTRES AUTORISATIONS REQUISES

[55] Le Transporteur dépose la liste des autorisations qui pourraient être exigées en vertu d'autres lois que la Loi selon les caractéristiques, la nature et l'emplacement des lignes de transport à construire ainsi que la présence de contraintes environnementales[20].

3.6 OBSERVATIONS

[56] La Régie a reçu des observations écrites d'un citoyen, M. Pierre Couture, et de SÉ/AQLPA.

[57] Monsieur Couture réfère à l'article 5 de la Loi et à la *Loi sur le développement durable*[21] (LDD) pour conclure que « *la demande de raccordement soit refusée car contraire au développement durable* »[22].

---

19 Pièce B-0041, p. 47 et 48.
20 Pièce B-0005, annexe 5.
21 RLRQ, c. D-8.1.1.
22 Pièce D-0001, p. 3.

[58] SÉ/AQLPA souligne que le coût des ajouts au réseau, soit de 552 $/kW, correspond à plus du double des coûts d'ajouts au réseau pour l'intégration des projets éoliens retenus à la suite des deux premiers appels d'offres[23].

[59] SÉ/AQLPA remet également en cause le processus de planification du Transporteur. Il considère que l'étude pour l'intégration du complexe la Romaine aurait dû inclure, dans le réseau de base, la production éolienne qui avait, alors, déjà été annoncée par le gouvernement. À cet égard, il affirme que :

> « […] *c'est l'existence même, au Québec en aval de La Romaine, de cette production éolienne supplémentaire, même sans en connaître la localisation exacte, qui amène un besoin de renforcement du réseau principal permettant de maintenir le synchronisme des équipements de production de La Romaine* »[24].

[60] De plus, SÉ/AQLPA soumet qu'il y a lieu de tenir compte de l'impact possible, sur le choix des équipements, de l'ajout des parcs éoliens qui résulteront des récentes annonces du gouvernement du Québec eu égard à un bloc éolien additionnel de 800 MW[25].

[61] SÉ/AQLPA soumet également qu'il serait dans l'intérêt public que la Régie demande au Transporteur de revérifier auprès de chacun des promoteurs éoliens que leur projet est toujours actif et qu'il va procéder tel que prévu, afin que le Projet soit amendé en conséquence, le cas échéant[26].

[62] En ce qui a trait spécifiquement au renforcement principal, SÉ/AQLPA recommande à la Régie de s'intéresser aux écoulements de puissance associés à l'étude du Projet. Il demande également à la Régie d'exiger du Transporteur un texte non confidentiel indiquant s'il existe ou non un lien de causalité entre la mise en service des parcs éoliens et les travaux aux postes Micoua, Manicouagan et Arnaud sud.

---

23 Pièce C-SÉ-AQLPA-0002, p. 13.
24 Pièce C-SÉ-AQLPA-0008, p. 7.
25 Pièce C-SÉ-AQLPA-0002, p. 8 et 9.
26 Pièce C-SÉ-AQLPA-0002, p. 11.

[63] Par ailleurs, SÉ/AQLPA s'interroge, à savoir :

> « *si les ajouts demandés par HQT au réseau principal au présent dossier se limitent à ce qui est strictement nécessaire avec l'entrée en service des présents projets éoliens communautaires et autochtones ou si au contraire une marge de manœuvre sera aussi prévue afin de faciliter l'intégration future des autres projets imminents de petite hydraulique et éoliens sur le réseau* »[27].

[64] SÉ/AQLPA souligne le caractère évolutif des solutions proposées par le Transporteur, notamment en ce qui a trait au besoin d'ajout d'une nouvelle ligne de transport pour intégrer de la production éolienne en Gaspésie.

[65] À cet égard, il rappelle, entre autres, que, pour l'intégration du deuxième appel d'offres, le Transporteur optait, en conditions de faible charge sur le réseau du Québec, de limiter la production des parcs éoliens plutôt que de construire une nouvelle ligne entre Rimouski et Rivière-du-Loup.

[66] En ce qui a trait à l'ajout des deux disjoncteurs au poste Lévis, SÉ/AQLPA appuie la proposition du Transporteur à la suite des précisions qu'il a apportées en réponse à la première demande de renseignements de la Régie.

3.7 RÉPLIQUE DU TRANSPORTEUR AUX OBSERVATIONS

[67] Le Transporteur invite la Régie à ignorer les observations de M. Couture. Il souligne que, dans sa décision D-2010-061, la Régie s'est prononcée quant à l'inapplicabilité de la LDD lors de l'exercice de sa juridiction dans le cadre d'une demande d'autorisation d'un projet d'investissement du Transporteur.

[68] En ce qui a trait aux observations de SÉ/AQLPA, le Transporteur est d'avis qu'il est trop tôt à ce stade « *pour considérer d'une quelconque façon l'ajout de 800 MW éoliens supplémentaires relié à la récente annonce gouvernementale qui fera, le cas échéant, l'objet d'un autre projet du Transporteur* ».

---

[27] Pièce C-SÉ-AQLPA-0008, p. 9.

[69] Le Transporteur s'objecte à la demande de l'intéressé relative à la confirmation de l'état d'avancement des projets éoliens. Il soumet que cette demande déborde du cadre réglementaire et que, par ailleurs, les inquiétudes de l'intéressé à cet égard ne sont pas fondées.

[70] En ce qui a trait au renforcement du réseau principal, le Transporteur précise que les analyses sont notamment basées sur le comportement dynamique du réseau de transport et non pas sur les écoulements de puissance. Pour ce qui est du lien de causalité entre la mise en service des parcs éoliens et les travaux aux postes Micoua, Manicouagan et Arnaud sud évoqué par SÉ/AQLPA, il ajoute que :

> « *Le réseau de transport doit être étudié dans son ensemble et le choix du renforcement de réseau relié à un projet spécifique a nécessairement un effet sur tous les autres projets à l'étude. La meilleure solution de renforcement du réseau principal pour les éoliennes consiste en l'addition de compensation série tel que décrit au Projet* »[28].

[71] Enfin, quant au renforcement du réseau régional Matapédia, le Transporteur rappelle que les solutions envisagées pour un ajout au réseau sont évolutives. Il rappelle aussi que, dans sa décision D-2009-109, la Régie s'est dite d'avis que le choix des solutions et des alternatives sont les prérogatives du Transporteur[29].

4. OPINION DE LA RÉGIE

[72] Ce Projet comporte trois volets importants : le raccordement des 12 parcs éoliens issus de l'appel d'offres A/O-2009-02, le renforcement du réseau régional Matapédia au poste Lévis et le renforcement du réseau principal.

[73] La Régie note que le volet de raccordement de parcs éoliens comporte deux nouveautés importantes par rapport aux projets éoliens présentés à la Régie depuis 2007, soit des raccordements à des postes existants et des raccordements directement au réseau de distribution.

---

[28] Pièce B-0010, p. 8.
[29] Pièce B-0010, p. 9.

[74] La Régie note également l'importance des investissements requis pour les deux volets de renforcement par rapport aux investissements requis pour le volet de raccordement des parcs éoliens. L'examen de ce Projet par la Régie a surtout porté sur les justifications de ces deux volets, ainsi que sur l'objet de son autorisation en ce qui a trait au volet du renforcement du réseau principal.

4.1 AUTORISATION DU PROJET

[75] Pour ce qui est des raccordements des parcs éoliens, la Régie est satisfaite de la justification soumise. Ces travaux sont nécessaires pour répondre à la demande du Distributeur.

[76] En ce qui a trait aux deux volets de renforcement, la Régie note que les travaux sont requis pour satisfaire aux critères de conception du Transporteur. Ces travaux représentent 160 M$, soit 57 % du coût total du Projet. SÉ/AQLPA a souligné que les coûts par kilowatt installé pour ces renforcements s'avèrent plus élevés que ceux des ajouts au réseau réalisés pour les derniers projets d'intégration[30]. La Régie a fait ce constat, à savoir que les coûts en $/kW sont plus élevés que les coûts d'intégration apparaissant dans les dossiers R-3631-2007, R-3742-2010 et R-3757-2011.

[77] Étant donné l'importance de l'investissement, la Régie a demandé au Transporteur davantage d'informations pour comprendre comment l'intégration des nouveaux postes éoliens justifiait le Projet tel que présenté en ce qui a trait au renforcement du réseau régional Matapédia et à celui du réseau principal.

[78] À la suite des réponses du Transporteur aux deux demandes de renseignements et à la première séance de travail, la Régie constate que l'intégration des nouveaux postes éoliens est un élément déclencheur important du renforcement du réseau régional Matapédia. De plus, la Régie constate que, de l'avis du Transporteur, cette solution est la seule à retenir, pour respecter ses critères de conception.

[79] Après examen, la Régie est satisfaite de la justification apportée par le Transporteur pour la solution préconisée pour le renforcement du réseau régional Matapédia.

---

30 Pièce C-SÉ-AQLPA-0002, p. 13.

[80] En ce qui a trait au renforcement du réseau principal, la Régie s'interrogeait sur la justification de la solution préconisée, soit l'addition de plateformes de compensation série aux postes dans le nord. Elle s'interrogeait également sur la nature de l'autorisation demandée étant donné le commentaire suivant du Transporteur :

> « *Le Transporteur porte à l'attention de la Régie qu'une option concernant le renforcement du réseau principal est en cours d'étude. En effet, des études sont en cours concernant l'ajout d'un nouveau poste de transport stratégique. Si cette option était reconnue techniquement et économiquement viable, elle pourrait être envisagée en remplacement de la solution retenue à la présente demande pour le renforcement du réseau principal* »[31].

[81] À l'origine, le Transporteur justifiait la solution préconisée comme suit :

> « *L'intégration au réseau des 289,9 MW de production éolienne amène une augmentation des transits sur le réseau de transport principal. Cette augmentation des transits affecte la stabilité du réseau, ce qui entraîne une dégradation du niveau de fiabilité de ce dernier. Or, le Transporteur doit assurer la robustesse et la stabilité du réseau face aux événements les plus sévères prévus aux critères de conception. Des travaux de renforcement s'avèrent donc nécessaires afin de palier à cette situation.*
>
> *Les travaux de renforcement requis pour le maintien du niveau de fiabilité et de stabilité du réseau de transport sont présentés en détail aux sections 3.6.1 à 3.6.3 suivantes:*
>
> - *Ajout d'un banc de compensation série au poste de Micoua ;*
> - *Ajout de deux bancs de compensation série au poste de la Manicouagan ;*
> - *Augmentation des courants nominaux des bancs de compensation série au poste Arnaud sud.*
>
> […]
>
> *Les travaux à réaliser au poste Arnaud consistent à augmenter la capacité en courant des trois plateformes de compensation série sur les lignes au sud du poste Arnaud, soit les lignes L-7027, L-7028 et L-7029. La capacité actuelle est de 2200 ampères et elle doit être augmentée à 2500 ampères. Pour ce faire et afin de minimiser les interventions sur ces plateformes existantes, il est*

[31] Pièce B-0004, p. 33.

> *nécessaire de diminuer la valeur ohmique des plateformes. Ces ohms sont récupérés par les plateformes situées aux autres extrémités des lignes décrites aux sections 3.6.1 et 3.6.2* »[32]. [nous soulignons]

[82] La Régie estimait que le lien entre la problématique de stabilité du réseau à la suite des ajouts de parcs éoliens et la solution retenue, soit l'augmentation de la capacité en courant, était difficile à faire. Elle a donc transmis une demande de renseignements au Transporteur et tenu une séance de travail.

[83] Pour faire suite à un engagement pris lors de la première séance de travail, le Transporteur expliquait que l'ajout de parcs éoliens dans le sud du réseau avait une conséquence particulière :

> « *Une particularité du réseau de transport est que cette stabilisation de la tension du sud de ce dernier a pour effet de dégrader le comportement du nord* »[33].

[84] Il précisait ce qui suit :

> « *L'ajout des investissements reliés à l'appel d'offres éolien 2009-02 cause une perte de synchronisme lors de certains événements sur la Côte-Nord. Or, l'augmentation du taux de compensation série (en ohms) des lignes entre le poste Arnaud et les postes Micoua et Manicouagan jusqu'à 50 % permet de rapprocher électriquement les centrales au nord de ces lignes (notamment le complexe de La Romaine et Churchill Falls) du reste du réseau. Ces centrales apportent un soutien dynamique supplémentaire lors d'événements sur la Côte-Nord et ceci permet de remédier à l'instabilité du réseau dans cette zone suite à l'ajout de l'appel d'offres éolien 2009-02. Les plateformes de compensation série existantes au poste Arnaud sur les lignes en question fournissent déjà un taux d'environ 40 % de compensation série et sont à leur capacité ultime. De nouvelles plateformes de compensation sont donc requises pour augmenter le taux de compensation série.*
>
> *Les tensions dans les réseaux d'études du Transporteur tendent à être élevées au poste Arnaud et faibles aux postes Micoua et Manicouagan. De plus, l'ajout de plateformes de compensation série à un poste a pour effet de rehausser les tensions à ce poste. Les nouvelles plateformes sont donc installées à l'autre*

---

32 Pièce B-0004, p. 30 et 31.

33 Pièce B-0026, p. 6.

> *extrémité de la ligne par rapport aux plateformes existantes (soit aux postes Micoua et Manicouagan) afin de fournir un soutien de tension à ces postes et d'éviter de rehausser indument la tension au poste Arnaud.*
>
> […] *L'option du réarrangement a aussi pour effet d'augmenter la capacité en courant des plateformes existantes, ce qui permet de corriger un enjeu relié à la capacité en courant préexistante due à un changement d'hypothèse dans la façon de calculer la capacité requise. Le réarrangement des plateformes de compensation série au poste Arnaud est indispensable et le faire de telle manière à augmenter le courant n'engendre pas de coûts significatifs* »[34].

[85] La Régie comprend donc que l'objectif du renforcement du réseau est l'augmentation de la compensation série et que, pour sa part, l'augmentation de la capacité en courant est une amélioration opportune, d'autant qu'elle est sans coût significatif.

[86] En ce qui a trait à la nature de l'autorisation demandée, la Régie se questionnait sur la pertinence d'autoriser un Projet comportant le renforcement du réseau principal, alors qu'une option concernant l'ajout d'un poste stratégique était alors à l'étude.

[87] Par la suite, le Transporteur a précisé que cette option n'était plus considérée, mais qu'il était tout de même à l'affut de solutions plus optimales sans coûts supplémentaires pour sa clientèle. Le Transporteur ajoutait qu'il s'engageait à « *se représenter devant la Régie pour autorisation en cas de modification appréciable de la description technique, du coût, ou de la rentabilité du projet* » qui aurait été autorisé par la Régie[35].

[88] Enfin, le 27 février 2014, le Transporteur précisait qu'il était désormais acquis que les activités du Projet aux postes Manicouagan, Micoua et Arnaud visant le renforcement du réseau principal seraient réalisées[36].

[89] La problématique relative à la nature des travaux devant être autorisés est donc devenue sans objet.

---

34 Pièce B-0026, p. 7.
35 Pièce B-0026, p. 9.
36 Pièce B-0038.

[90] Par ailleurs, la Régie constate que, de l'avis du Transporteur, cette solution est la seule à retenir pour justifier ses critères de conception.

[91] Après examen, la Régie est satisfaite de la justification apportée par le Transporteur pour la solution préconisée pour le renforcement du réseau principal.

[92] En conséquence, **la Régie autorise le Transporteur à réaliser le Projet tel que présenté.**

[93] Par ailleurs, à l'instar de sa décision rendue dans le dossier éolien R-3742-2010[37], **la Régie réserve sa décision sur l'estimation de la contribution par le Distributeur, ainsi que sur les modalités de recouvrement de cette contribution, jusqu'à ce que ces enjeux aient fait l'objet d'une détermination dans le cadre du dossier générique sur la politique d'ajouts.**

[94] Cela étant dit, l'examen du Projet amène la Régie à faire certaines remarques.

[95] Le Transporteur a expliqué sa méthode relative à la réalisation d'études ou d'analyses en lien avec le raccordement de nouvelle production[38]. La Régie constate que, lorsque l'étude de réseau prend plusieurs années, il y a possibilité que le réseau, tel qu'il existe au moment du dépôt d'une demande d'autorisation d'un projet, diverge considérablement du réseau de base déterminé au début de l'étude. La Régie reconnaît que le Transporteur doit fixer le cadre de ses études. Cependant, elle estime qu'une réflexion devrait être amorcée par le Transporteur relativement à l'impact d'une telle situation sur ses études en lien avec le raccordement de nouvelle production.

[96] La Régie constate également que les renforcements à autoriser au réseau Matapédia et au réseau principal pourront servir à des utilisateurs autres que le Distributeur[39] sans qu'ils ne supportent une partie des coûts de ces ajouts. Cette situation découle de l'utilisation d'une file d'attente pour le traitement des demandes de services de transport de long terme. Ce processus met la priorité sur l'accès non discriminatoire,

---

37 Décision D-2010-165.

38 Pièce B-0016, p. 5.

39 Pièce B-0030, p. 8 : Par exemple, une étude récente d'ajout de 150 MW sur le réseau gaspésien démontre que les renforcements prévus au Projet seraient suffisants pour que les critères de conception soit respectés sans investissement supplémentaire.

mais s'éloigne du principe d'utilisateur-payeur. Cette préoccupation pourrait être examinée dans le cadre de l'examen de la politique d'ajouts.

[97] Par ailleurs, la Régie constate que le budget déposé pour les remboursements aux promoteurs est établi à partir des maximums prévus aux *Tarifs et Conditions du service de transport d'Hydro-Québec* pour les remboursements de postes de départs et de réseau collecteur, plutôt qu'à partir des estimations budgétaires soumises par les promoteurs. Cette pratique peut conduire à une surestimation des coûts du Projet, ce qui ajoute à la difficulté d'établir correctement le niveau d'investissements à inclure au dossier tarifaire.

4.2 SUIVI DU PROJET ET CHANGEMENTS SIGNIFICATIFS

[98] La Régie comprend de la réponse donnée à la suite des engagements que s'il y a un ou plusieurs retraits de parcs éoliens, le Transporteur réévaluera les besoins de renforcement[40]. Advenant un changement significatif, le Transporteur en informera la Régie.

[99] Puisque l'essence du Projet est le raccordement de 12 parcs éoliens et que ceux-ci requièrent des renforcements de réseau dont les coûts sont élevés, la Régie est d'avis que le retrait d'un seul parc pourrait modifier les renforcements requis au réseau et donc la nature du Projet. La Régie juge que le retrait d'un seul parc éolien constitue un changement significatif.

[100] Bien que le Transporteur ait affirmé qu'il n'y a plus d'alternative à l'étude pour ce Projet, la Régie comprend qu'à mesure que le réseau évolue, le Transporteur continue de chercher des options globales d'optimisation à moindre coût. La Régie reconnaît que cette recherche d'options globales à moindre coût est souhaitable. Cela étant dit, lorsque le Projet est modifié de façon significative, le Transporteur doit revenir devant la Régie.

[101] **La Régie demande au Transporteur de prendre les moyens nécessaires afin de l'aviser, si un ou plusieurs parcs sont retirés, s'il y a un changement d'ordre technique significatif au Projet, ou s'il y a une modification du coût du Projet de 15 % à la hausse.**

---

40 Pièce B-0016, p. 18, réponse 8.2.

4.3 SUIVI DEMANDÉ AU RAPPORT ANNUEL DU TRANSPORTEUR

[102] Dans sa requête amendée déposée le 27 février 2014 sous la cote B-0041[41], le Transporteur propose de présenter, dans le cadre de son rapport annuel, dès l'autorisation du Projet et jusqu'à la mise en service finale du Projet :

> « • *un tableau fournissant les coûts réels et prévus versus autorisés, sous la même forme et le même niveau de détail que ceux du tableau 11 précédent ;*
> • *l'explication des écarts majeurs des coûts projetés et réels ;*
> • *un tableau des horizons de mise en service de chacun des parcs éoliens visés, sous une forme similaire et avec le même niveau de détail que ceux du tableau 2 précédent* ».

[103] **La Régie accepte en partie cette proposition du Transporteur pour le suivi de ce projet. Pour le suivi des investissements reliés aux renforcements du réseau régional Matapédia et du réseau de transport principal, la Régie demande au Transporteur de présenter les informations de suivi selon le format des tableaux apparaissant à l'annexe 6 de la pièce B-0007, à la page 66 pour le réseau de la Gaspésie et aux pages 69, 70, 71, 72 et 73 pour les postes affectés et les télécommunications.**

4.4 DEMANDE DE CONFIDENTIALITÉ DE CERTAINS DOCUMENTS

[104] Le Transporteur a déposé, sous pli séparé et confidentiel, les documents suivants, à l'égard desquels il demande à la Régie de rendre une ordonnance en vertu de l'article 30 de la Loi, interdisant la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements qu'ils contiennent[42] :

- **la pièce B-0005 en partie, soit la section « annexe 3 »**
  Il s'agit de l'annexe 3 de la pièce B-0004. Elle contient les schémas de liaison des parcs éoliens Viger-Denonville, MRC Témiscouata, Saint-Philémon et Frampton, et le schéma unifilaire de la section 735/315 kV du poste de Lévis.

---

41 Page 47.

42 Pièce B-0002, par. 8 (devenu le par. 9 des pièces B-0020 et B-0040).

Le Transporteur dépose, au soutien de sa demande d'ordonnance, l'affirmation solennelle de monsieur Mario Pilot, chef, Études et projets pour la division Hydro-Québec TransÉnergie[43], et fournit des précisions à la demande de la Régie[44].

- **la pièce B-0017 en partie, soit les sections « annexe 2 » et « annexe 3 »**

  Il s'agit des annexes 2 et 3 de la pièce B-0016. L'annexe 2 contient les schémas de liaison des parcs éoliens Saint-Damase, Pierre-de-Saurel, Val-Éo, Saint-Cyprien, Le Plateau 2, La Mitis, Le Granit et Côte-de-Beaupré, et l'annexe 3 contient les schémas unifilaires des postes de la Manicouagan, de Micoua et de Arnaud Sud.

  Ces schémas sont déposés à la demande de la Régie[45].

- **la pièce B-0027**

  Il s'agit de l'annexe 1 de la pièce B-0026[46], soit la réponse du Transporteur à l'engagement n° 3 pris lors de la séance de travail du 29 octobre 2013. Elle contient les hypothèses utilisées pour la pointe 2020-2021 pour le cas de base et le cas simulé dans l'étude de raccordement.

  Le Transporteur dépose, au soutien de sa demande d'ordonnance, l'affirmation solennelle de monsieur Benoît Delourme, chef, Études et projets pour la division Hydro-Québec TransÉnergie[47].

- **la pièce B-0028**

  Il s'agit de l'annexe 2 de la pièce B-0026[48], soit la réponse du Transporteur à l'engagement n° 7 pris lors de la séance de travail du 29 octobre 2013. Elle contient l'identification du critère qui déclenche les investissements, ainsi que sa source.

  Le Transporteur dépose, au soutien de sa demande, l'affirmation solennelle de monsieur Benoît Delourme, chef, Études et projets pour la division Hydro-Québec TransÉnergie[49].

---

43 Pièce B-0002, p. 6.
44 Pièce B-0016, p. 23 et 24.
45 Pièce B-0016, p. 3 et 4.
46 Pièce révisée par la pièce B-0030, mais non sur ce sujet.
47 Pièce B-0025.
48 Pièce révisée par la pièce B-0030, mais non sur ce sujet.
49 Pièce B-0025.

- **la pièce B-0034**

  Il s'agit de l'annexe 1 de la pièce B-0033[50]. Il s'agit d'un tableau non caviardé présentant, pour chacun des parcs éoliens visés par le Projet, les coûts estimés des promoteurs pour le réseau collecteur, les coûts estimés par le Transporteur pour le poste de transformation, ainsi que les remboursements afférents.

  Le Transporteur dépose, au soutien de sa demande d'ordonnance, l'affirmation solennelle de monsieur Bruno Picard, ingénieur pour la division Hydro-Québec TransÉnergie[51].

[105] **La Régie, pour les mêmes motifs et sous les mêmes réserves que ceux exprimés dans sa décision D-2007-125, accueille la demande d'ordonnance de traitement confidentiel des pièces B-0005 et B-0017 (annexes 2 et 3).**

[106] **Elle accueille également, pour les motifs invoqués à l'affirmation solennelle de M. Delourme, la demande d'ordonnance de traitement confidentiel des pièces B-0027 et B-0028.**

[107] **Enfin, elle accueille également, pour les motifs invoqués à l'affirmation solennelle de M. Picard, la demande d'ordonnance de traitement confidentiel de la pièce B-0034.**

4.5 COMMENTAIRES RELATIFS AUX OBSERVATIONS REÇUES

[108] Monsieur Couture demande à la Régie de rejeter la demande d'autorisation de réaliser le Projet que lui présente le Transporteur. Il motive sa demande par le fait que, à son avis, « *la politique éolienne du gouvernement québécois viole nombre de dispositions de* [la LDD] *et enfreint une bonne partie des principes du développement durable* », et que « *les demandes de raccordement* » des 12 parcs éoliens visés par le Projet constituent « *des projets* […] *illégaux à leur face même* ». Au soutien de sa position, il soumet que l'article 5 de la Loi a pour effet d'assujettir la Régie à la LDD[52].

---

50 Un tableau caviardé a été déposé au dossier public par le Transporteur le 18 décembre 2013, à la réponse 4.2 de la pièce B-0037.

51 Pièce B-0036.

52 Pièces D-0001 et D-0002.

[109] La Régie retient des propos de M. Couture que ce dernier remet en question les projets éoliens à l'origine de la demande d'autorisation du Projet.

[110] Ces projets éoliens sont le résultat de l'appel d'offres A/O 2009-02 du Distributeur, lequel faisait suite aux décrets du gouvernement du Québec adoptés en vertu de la Loi et par lesquels ce dernier a pris le *Règlement sur un bloc de 250 MW d'énergie éolienne issu de projets autochtones*, ainsi que le *Règlement sur un bloc de 250 MW d'énergie éolienne issu de projets communautaires*[53], et indiqué à la Régie les préoccupations économiques, sociales et environnementales dont elle devait tenir compte à l'égard de ces blocs d'énergie éolienne[54].

[111] Or, par sa décision D-2011-175[55], la Régie a approuvé les contrats d'approvisionnement conclus par le Distributeur avec les promoteurs des projets éoliens dont il a retenu les offres à la suite dudit appel d'offres. Il convient de rappeler ce qu'elle a alors précisé, à la suite des observations reçues de plusieurs intéressés :

> « *[31] D'entrée de jeu, la Régie tient à préciser que l'appel d'offres pour les blocs d'énergie éolienne issus de projets communautaires et autochtones a été lancé par le gouvernement du Québec par la voie d'un règlement, conformément à l'article 112 de la Loi :*
>
> > *« 112. Le gouvernement peut déterminer par règlement :*
> >
> > *2.1° pour une source particulière d'approvisionnement en électricité, le bloc d'énergie et son prix maximal établis aux fins de l'établissement du coût de fourniture de l'électricité visé à l'article 52.2 ou du plan d'approvisionnement prévu à l'article 72 ou de l'appel d'offres du distributeur d'électricité prévu à l'article 74.1; »*
>
> *[32] La Régie n'a pas le pouvoir de remettre en question le choix du gouvernement de procéder à des appels d'offres pour les deux blocs d'énergie ni le prix maximum fixé pour l'achat de l'énergie. Les préoccupations soulevées par certains intéressés à ce sujet ne peuvent donc être considérées par la Régie.*

---

53 Décrets 1043-2008 et 1045-2008.
54 Décrets 1044-2008 et 1046-2008.
55 Dossier R-3774-2011, p. 12.

> *[33] De plus, plusieurs préoccupations soumises à la Régie ne peuvent être prises en considération, puisqu'elles sont reliées à des questions qui doivent être examinées par d'autres organismes. Par exemple, les impacts environnementaux du Projet éolien de Saint-Cyprien et le critère de son acceptabilité sociale doivent être examinés par le BAPE qui devra éventuellement rendre un avis au gouvernement sur ce projet. Quant aux commentaires des intéressés relatifs à l'utilisation des terres agricoles, ces questions devraient plutôt être soumises à la Commission de protection du territoire agricole dans les dossiers appropriés* ».

[112] Dans ce contexte, la Régie ne retient pas les observations de M. Couture. En effet, l'examen auquel elle procède dans le cadre du présent dossier n'a pas pour objet la remise en question des projets éoliens à l'origine du Projet, mais bien plutôt de décider s'il y a lieu d'autoriser la réalisation du Projet, tel que présenté par le Transporteur.

[113] La Régie a reçu et accepté les observations de SÉ/AQLPA et l'a autorisé à soumettre un mémoire complémentaire. La Régie estime que les observations de SÉ/AQLPA, soulevant des questions associées aux siennes, ont contribué à l'analyse du dossier.

5. FRAIS DE L'INTÉRESSÉ SÉ/AQLPA

[114] Selon l'article 36 de la Loi, la Régie peut ordonner au Transporteur de payer des frais aux personnes dont elle juge la participation utile à ses délibérations.

[115] Le *Guide de paiement des frais des intervenants 2012*[56] (le Guide), ainsi que le *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*[57] encadrent les demandes de paiement de frais. La Régie rappelle qu'elle évalue d'abord les frais admissibles en tenant compte des barèmes du Guide. Elle accorde le remboursement des taxes en fonction du statut fiscal de l'intéressé.

---

56 http://www.regie-energie.qc.ca/.

57 (2006) 138 G.O. II, 2279.

[116] La Régie a reçu une demande de remboursement de frais de SÉ/AQLPA le 3 juillet 2013 et une demande amendée le 3 octobre 2013. Le montant réclamé est de 18 651,83 $[58].

[117] Le Transporteur s'objecte à cette demande de remboursement et demande à la Régie de la rejeter[59].

[118] La Régie constate que la totalité des frais réclamés par SÉ/AQLPA sont admissibles en fonction des critères du Guide. Elle juge que les frais réclamés par l'intéressé raisonnables et que ses observations ont été utiles à l'examen du dossier.

[119] **En conséquence, la Régie accueille la demande de frais de SÉ/AQLPA dans sa totalité.**

[120] **Pour ces motifs,**

La Régie de l'énergie :

AUTORISE le Transporteur à réaliser le Projet;

ACCUEILLE la demande du Transporteur visant une ordonnance en vertu de l'article 30 de la Loi à l'égard de certains documents;

INTERDIT la divulgation, la publication et la diffusion des pièces suivantes et des renseignements qu'elles contiennent : **la section « annexe 3 » de la pièce B-0005, les sections « annexe 2 » et « annexe 3 » de la pièce B-0017 et les pièces B-0027, B-0028 et B-0034**;

58 Pièces C-SÉ-AQLPA-0005, C-SÉ-AQLPA-0006, C-SÉ-AQLPA-0010 et C-SÉ-AQLPA-0011.
59 Pièce B-0013.

ORDONNE au Transporteur de payer à SÉ/AQLPA la somme de 18 651,83 $, dans un délai de 30 jours;

ORDONNE au Transporteur de se conformer aux autres demandes de la Régie, dans la présente décision.

Gilles Boulianne
Régisseur

Représentants :

Hydro-Québec représentée par Me Yves Fréchette;

Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (SÉ/AQLPA) représentée par Me Dominique Neuman;