

**RÉPONSES D'HYDRO-QUÉBEC DISTRIBUTION
À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N°1
DE LA RÉGIE**

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) RELATIVE À
LA DEMANDE DE FIXATION DES CONDITIONS D'INSTALLATION D'UNE PARTIE DU RÉSEAU
DE DISTRIBUTION D'ÉLECTRICITÉ D'HYDRO-QUÉBEC DANS LA VILLE DE TERREBONNE**

1. **Référence :** (i) Dossier R-3749-2010, pièce B-0004, page 28.

Préambule :

Tableau 8 – Prévisions de la charge de la zone Mille-Îles-Est (considérant la solution retenue)

Demandes :

1. Veuillez préciser si le Projet du Distributeur sert à transférer l'ensemble des 37 MVA de la charge du poste de Repentigny vers le nouveau poste de Lachenaie entre 2012-2013 et 2013-2014.

Réponse :

Le projet du Distributeur consiste à construire huit nouvelles lignes de distribution du poste de Lachenaie et à transférer, vers le nouveau poste de Lachenaie, environ 33 MVA de charge du poste de Repentigny, environ 22 MVA du poste de Terrebonne, environ 10 MVA du poste de Saint-Sulpice et environ 11 MVA du poste de Saint-François (les 11 MVA seront repris par le poste de Saint-François à moyen terme). Il est à noter que les huit lignes de distribution alimentées par le poste de Lachenaie doivent être mises en service à la fin de l'année 2013.

2. Veuillez indiquer si la charge transférée du poste de Repentigny pourrait être reprise par un ou plusieurs autres postes satellites de la zone. Dans l'affirmative, veuillez présenter cette solution et l'estimé de ses coûts, ainsi que l'impact sur la prévision de la charge de l'ensemble des postes satellites de la zone Mille-Îles-Est à l'horizon 2024. Sinon, veuillez élaborer.

Réponse :

La charge transférée du poste de Repentigny au poste de Lachenaie ne peut être reprise par les postes satellites avoisinants. En effet, les postes avoisinants de Terrebonne et de Saint-Sulpice, en plus du poste de Repentigny, seront également en dépassement de capacité et ne peuvent pas reprendre de charges additionnelles.

2. **Référence :** (i) Pièce B-0002, page 3.

Préambule :

« Aucun autre tracé n'est possible à des coûts raisonnables pour reprendre une partie des charges du poste de Repentigny par le nouveau poste de Lachenaie. »

Demandes :

1. Veuillez préciser ce qu'entend le Distributeur par « coûts raisonnables. »

Réponse :

Le Distributeur a étudié deux autres tracés, soit l'option sud et l'option nord. Ces deux tracés ont des coûts au moins six fois supérieurs à l'option de construire la ligne triphasée sur la rue Émile-Despins (ou chemin Saint-Charles à Terrebonne). Ainsi, le Distributeur considère que les coûts estimés des autres options ne sont pas raisonnables lorsqu'ils sont comparés à l'option retenue de la rue Émile-Despins.

Par ailleurs, l'option retenue de la rue Émile-Despins est supérieure aux deux autres options lorsque les contraintes techniques et les délais de réalisation sont pris en compte (voir la réponse à la question 2.2).

Il est également à noter que la Ville de Terrebonne n'a jamais manifesté d'intérêt pour le tracé d'un réseau aérien différent de celui retenu par le Distributeur. Dans ses discussions avec le Distributeur, la Ville de Terrebonne n'a démontré de l'intérêt que pour un réseau souterrain, sans frais pour la Ville.

2. Veuillez présenter les différents scénarios étudiés, en préciser les coûts ainsi que les contraintes reliées à ceux-ci.

Réponse :

Option sud :

Cette option consiste à remplacer une ligne triphasée existante par une nouvelle ligne biterne de 1,3 kilomètre en passant par la rue Bernard-Gagnon. Les coûts de cette option sont estimés à 571 k\$, soit des coûts neuf fois supérieurs à l'option retenue de la rue Émile-Despins.

Une première contrainte serait de traverser deux fois une voie ferrée. La première traverse de voie ferrée nécessiterait des poteaux de longueur hors-norme car la voie ferrée est très surélevée à cet endroit.

Par ailleurs, il faudrait obtenir toutes les autorisations nécessaires auprès de la compagnie de chemins de fer afin de traverser deux fois leur emprise, ce qui entraînerait des délais supplémentaires.

Outre cette première contrainte, cette nouvelle ligne biterne serait d'une part en partie inaccessible aux camions à nacelle et, d'autre part, longerait l'arrière des résidences sur la rue Chopin. Des travaux forestiers seraient ainsi nécessaires et des servitudes devraient être négociées et acquises pour construire la ligne à cet endroit. Un chemin d'accès devrait aussi être construit à proximité des cours d'eau et des milieux humides pour atteindre les parties inaccessibles. Par ailleurs, le fait que la ligne biterne soit inaccessible en partie représente également un inconvénient du point de vue de l'exploitation du réseau et de la qualité de service ; les délais d'intervention seraient plus longs en cas de panne.

En plus des contraintes techniques et économiques, il est à noter qu'avec cette option, une ligne aérienne serait construite à proximité de la rivière des Prairies et traverserait le ruisseau de Feu à un endroit. Cette ligne serait également présente dans un secteur identifié, dans la Proposition d'aménagement (section 3 de la pièce C-VDT-0010), à des fins d'aménagements récréatifs potentiels (sentiers, tours et zones d'observation).

Option nord :

Cette option consiste à construire une nouvelle ligne triphasée de 1,3 kilomètre qui longerait les autoroutes 40 et 640. Le point de départ de la ligne serait près d'un grand magasin de vêtements du Méga-Centre et le point d'arrivée serait à l'intersection de la rue Émile-Despins et de l'autoroute 640. Au nord, la nouvelle ligne longerait un milieu humide. Les coûts de cette option sont estimés à 374 k \$, soit des coûts six fois supérieurs à l'option retenue de la rue Émile-Despins.

Ce scénario présente plusieurs contraintes techniques. Premièrement, la nouvelle ligne présenterait plusieurs difficultés pour l'habaner puisque la ligne tourne tout en longeant l'emprise du Ministère des Transports (MTQ). De plus, des discussions devraient avoir lieu avec le MTQ afin d'obtenir toutes les autorisations nécessaires pour passer la ligne électrique triphasée à cet endroit. Enfin, le parcours présente plusieurs obstacles physiques difficiles à contourner (pancartes, restaurant et autres).

Il est à noter qu'avec cette option, une ligne aérienne serait construite à proximité d'un milieu humide et également dans le secteur du Mégacentre, lequel est alimenté avec un réseau souterrain.

- 3. Référence :** (i) Pièce B-0002, page 7.

Préambule :

- « 34. *La position du Distributeur est conforme aux principes établis par la Régie en matière de réseau souterrain, c'est-à-dire qu'il n'y a pas lieu que l'ensemble de la clientèle du Distributeur subventionne le coût supplémentaire lié la construction de réseau souterrain dans certaines municipalités, le tout tel qu'il sera démontré et plaidé.*
35. *Seul le Distributeur peut choisir d'installer un réseau aérien ou souterrain et une municipalité, dont la compétence administrative est limitée à son territoire, ne peut l'obliger à dépenser des sommes importantes pour des fins d'embellissement, ces coûts devant être assumés par l'ensemble des clients du Distributeur, même ceux qui n'en bénéficient pas.*
36. *L'article 30 de la LHQ vise à faciliter l'installation du réseau de distribution d'électricité de la façon dont le Distributeur la juge appropriée dans l'intérêt de l'ensemble de sa clientèle sans qu'une municipalité ne puisse y faire obstruction par sa réglementation. Si le Distributeur et une municipalité ne peuvent s'entendre, la Régie a compétence exclusive de fixer les conditions d'installation du réseau. »*

Demande :

1. Veuillez expliquer et justifier la méthode utilisée par le Distributeur pour établir et calculer la contribution de la ville de Terrebonne aux coûts d'enfouissement de la ligne.

Réponse :

Le Distributeur tient d'abord à préciser que le calcul du coût préliminaire des travaux (coûts estimés) est fait à partir de coûts unitaires utilisés pour les fins de l'évaluation d'études préliminaires. Ces coûts unitaires servent à évaluer des projets qui peuvent être qualifiés de standard.

Le principe de base est de calculer le coût des biens et des services avec un ordre de grandeur de plus ou moins 30 %. Les coûts sont établis à partir de barèmes de calcul pour les éléments tels que : matériel, main-d'œuvre, temps de transport, frais d'acquisition et de

gestion. Tous les coûts sont établis à partir de solutions conformes aux normes d'Hydro-Québec et des informations connues au moment de l'évaluation.

La contribution d'une municipalité aux coûts des travaux est basée sur des coûts réels et non des coûts estimés et la municipalité n'a pas à assumer tous les coûts des travaux. En effet, la contribution d'une municipalité est calculée par le différentiel entre le coût réel de la solution retenue par la municipalité et le coût estimé de la solution de référence qui est la solution de moindre coût. Dans le présent dossier, la contribution de la Ville de Terrebonne correspondrait aux coûts réels des travaux effectués pour l'enfouissement de la ligne, auxquels on déduirait les coûts estimés de la ligne triphasée (solution retenue par le Distributeur).

4. **Référence :** (i) Pièce B-0006, page 3.

Préambule :

« ATTENDU QUE les frais pour l'enfouissement du réseau sont estimés à 400 000\$ et les frais pour les poteaux esthétiques varient de 25 000\$ à 100 000\$ selon le type de poteau utilisé. »

Demande :

1. Veuillez élaborer sur la possibilité d'utiliser des poteaux esthétiques pour réaliser le Projet du Distributeur, tout en précisant les coûts d'une telle solution.

Réponse :

Le Distributeur tient à préciser que la planification initiale du réseau était de construire un réseau biterne (six conducteurs sur poteaux) à l'endroit en litige. Les normes d'Hydro-Québec ne permettent pas l'installation de poteaux d'acier ni de béton sur un tel type de réseau. Afin de réduire l'impact visuel de la portion de ligne aérienne, le Distributeur a modifié son ingénierie afin de construire un réseau triphasé. Les poteaux d'acier et de béton sont des options possibles dans le cas des réseaux triphasés.

L'option pour l'installation de poteaux d'acier est d'un montant additionnel de 50 k\$ alors que pour les poteaux de béton, l'ajout est de 142 k\$ sur les coûts estimés de la solution retenue par le Distributeur.