

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2013-181

R-3856-2013

22 novembre 2013

PRÉSENT :

Bernard Houle
Régisseur

Hydro-Québec
Demanderesse

Décision partielle

*Demande du Transporteur relative au projet de
raccordement à 161 kV pour l'expansion de l'aluminerie
Alouette à Sept-Îles*

1. DEMANDE

[1] Le 31 juillet 2013, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose auprès de la Régie de l'énergie (la Régie) une demande en vertu de l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹ (la Loi) afin d'obtenir l'autorisation de procéder notamment à la construction d'une nouvelle ligne biterne à 161 kV entre le poste Arnaud et Aluminerie Alouette Inc. (Alouette), (un client d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur)), ainsi qu'à l'ajout de deux départs de ligne à 161 kV au poste Arnaud (le Projet).

[2] Le coût total du Projet s'élève à 40,5 M\$ et s'inscrit dans la catégorie d'investissement « croissance des besoins de la clientèle ».

[3] Le Transporteur dépose, sous pli séparé et confidentiel, plusieurs schémas de liaison concernant une partie du réseau afférente au Projet, à l'annexe 1 de la pièce B-0005 (les Documents). 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 contenus dans les Documents.

[4] Le Transporteur soumet également une proposition de suivi, dans le cadre de ses rapports annuels, qui serait applicable au Projet ainsi qu'à tout futur projet d'investissement en transport d'électricité d'un coût de 25 M\$ et plus.

[5] Le 9 août 2013, la Régie publie sur son site internet un avis indiquant aux personnes intéressées qu'elles peuvent déposer des observations écrites, au plus tard le 20 septembre 2013, et que le Transporteur pourra y répondre, au plus tard le 27 septembre 2013. La Régie demande également au Transporteur de publier cet avis sur son site internet.

[6] Le 5 septembre 2013, la Régie adresse au Transporteur sa demande de renseignements n° 1. Le 13 septembre 2013, le Transporteur répond à la Régie.

[7] Le 18 septembre 2013, New Millennium Iron Corp. (NML) dépose ses observations à la Régie.

¹ L.R.Q., c. R-6.01.

[8] Le 27 septembre 2013, le Transporteur commente les observations de NML.

[9] Le 1^{er} octobre 2013, la Régie adresse au Transporteur sa demande de renseignements n^o 2. Le 11 octobre 2013, le Transporteur répond à la Régie. Cette dernière entame dès lors son délibéré.

[10] Le 7 octobre 2013, le Transporteur informe la Régie qu'il entend produire une demande et une preuve documentaire amendées à l'égard du suivi des coûts prévus pour le présent dossier. Il demande à la Régie de rendre une décision partielle portant sur l'autorisation du Projet, afin, par la suite, de rendre sa décision à l'égard du suivi du Projet ou à l'égard de tout autre sujet que la Régie pourra identifier dans sa décision partielle.

[11] Le 6 novembre 2013, le Transporteur dépose une demande amendée à l'égard du suivi des coûts pour le Projet.

[12] La présente décision partielle porte sur la demande d'autorisation du Projet et la demande de traitement confidentiel des Documents. La Régie se prononcera ultérieurement sur la proposition de suivi des coûts du Projet.

2. CADRE RÉGLEMENTAIRE

[13] Le Transporteur présente sa demande en vertu de l'article 73 de la Loi et du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*² (le Règlement).

[14] 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 M\$³. Le Règlement prescrit les renseignements qui doivent accompagner une telle demande⁴.

² (2001) 133 G.O. II, 6165.

³ Article 1(1^o) (a et b) du Règlement.

⁴ Articles 2 et 3 du Règlement.

3. ANALYSE

3.1 MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIFS VISÉS PAR LE PROJET

[15] Le Projet vise à répondre à la croissance de la charge prévue par le Distributeur pour Alouette ainsi qu'à la demande de ce dernier de sécuriser l'alimentation électrique de ses installations d'électrolyse.

[16] Alouette est un consortium international créé en 1987 sous l'initiative de la Société générale de financement du Québec (SGF). L'aluminerie a été raccordée au réseau de transport d'Hydro-Québec en 1992. Elle est alimentée à partir du poste Arnaud à 735-315-161 kV, unique source d'alimentation du réseau à 161 kV qui dessert la région de Sept-Îles, via une ligne biterne à 161 kV de 13,8 km, composée des circuits 1650-1651. La charge initiale d'Alouette était de 395 MW.

[17] En 2005, Alouette réalise une expansion (phase 2) de son usine avec une croissance de sa charge de 500 MW, portant celle-ci à 895 MW. Afin de raccorder cette nouvelle charge, le Transporteur accroît la capacité de la transformation du poste Arnaud et conserve la ligne 1650-1651 pour alimenter les installations de l'aluminerie.

[18] En octobre 2011, le Distributeur demande au Transporteur d'augmenter de 500 MW la charge d'Alouette répartie comme suit :

- augmentation de 70 MW aux installations existantes pour l'alimentation des phases 1 et 2 ;
- raccordement d'un nouveau poste client qui alimentera une nouvelle série de cuves d'électrolyse (phase 3) représentant une charge de 430 MW.

[19] Suite au décret gouvernemental 352-2012 du 4 avril 2012 qui détermine notamment les conditions auxquelles ces 500 MW additionnels sont fournis, le Transporteur reçoit une demande officielle du Distributeur pour la réalisation des activités d'avant-projet et de projet associées aux charges décrites au paragraphe précédent.

[20] L'accroissement du premier bloc de 70 MW d'Alouette, d'ici septembre 2015, vise à répondre aux besoins en électricité liés à la « *modernisation et la mise à niveau des équipements actuels dans le cadre du déploiement d'une nouvelle technologie* ». Cette

charge additionnelle est requise pour alimenter des cuves d'électrolyse existantes mais non utilisées. Alouette a cessé l'utilisation de ces cuves afin de respecter la puissance disponible autorisée par le Distributeur.

[21] Quant au deuxième bloc de 430 MW rattaché à son projet d'expansion, Alouette dispose jusqu'au 31 décembre 2017 pour confirmer la réalisation de la phase 3. Toutefois, selon l'entente interne de raccordement entre le Transporteur et le Distributeur, celui-ci doit confirmer au Transporteur, avant le 1^{er} juin 2014, si Alouette s'engage à réaliser la phase 3 et veut être raccordé pour le 31 décembre 2015⁵. Dans la négative, le Transporteur retranchera les travaux de sectionnement et de prolongement de la ligne 1650-1651 évalués à 2,6 M\$.

[22] Le Projet vise également à satisfaire deux options demandées par Alouette afin de sécuriser l'alimentation électrique de ses installations d'électrolyse :

1. l'attribution d'une deuxième alimentation distincte pour l'ensemble de ses charges afin de couvrir la perte d'une ligne biterne advenant l'effondrement d'un pylône;
2. la sécurité accrue face au verglas par le prolongement des chaînes d'isolateurs de la ligne. Cette surisolation permettra de diminuer le risque d'un contournement électrique des isolateurs advenant l'accumulation de givre sur les pylônes.

[23] Alouette est prête à défrayer, via le Distributeur, les coûts supplémentaires du Projet, en lien avec ces options⁶.

3.2 DESCRIPTION DU PROJET

[24] La solution retenue par le Transporteur doit être réalisée en deux étapes.

[25] Dans un premier temps, afin de répondre à un premier bloc d'augmentation de 70 MW aux installations existantes d'Alouette, le Transporteur ajoutera deux nouveaux départs de ligne à 161 kV au poste Arnaud. Il construira à partir de ce poste, une ligne

⁵ Pièce B-0011, p. 6.

⁶ Pièce B-0004, p. 9.

biterne de 14,9 km afin de rejoindre les installations existantes de ce client. La mise en service de la nouvelle ligne biterne est prévue pour le mois de septembre 2015. Ces travaux permettront de donner suite aux deux options de sécurisation demandées par le client.

[26] Alouette consomme déjà une partie du bloc de 70 MW à ses installations existantes. Le Transporteur a convenu avec le Distributeur que, dans les conditions de transport actuelles, cette charge est alimentée de façon non ferme et délestable au moyen d'un mécanisme de gestion de la surcharge⁷. La mise en service du Projet permettra d'alimenter de façon ferme la charge de 70 MW⁸.

[27] Dans un second temps, le raccordement d'une charge additionnelle de 430 MW entraînera le sectionnement de l'actuelle ligne biterne 1650-1651 et son prolongement sur une distance de 400 mètres jusqu'au nouveau poste client. Ces travaux font partie du Projet, sauf si Alouette informe le Distributeur qu'il annule ou reporte la phase 3. La mise en service de ce segment du Projet est prévue pour décembre 2015.

[28] Le raccordement du bloc de 430 MW concerne la phase 3. Il est convenu entre le Transporteur, le Distributeur et Alouette que l'alimentation de ces 430 MW additionnels fera l'objet de mesures spécifiques d'exploitation jusqu'à la mise en service des équipements permettant l'augmentation de la capacité de transformation du poste Arnaud.

[29] Conformément aux *Tarifs et conditions* des services de transport d'Hydro-Québec, les coûts supplémentaires relatifs aux options demandées par Alouette seront défrayés par ce dernier via le Distributeur. Ainsi, advenant le report ou la non-réalisation de la phase 3, Alouette paiera les coûts inhérents à ses exigences pour une alimentation de relève et pour une sécurisation accrue face au verglas.

[30] Le Transporteur informera la Régie en temps opportun quant à la décision d'Alouette de réaliser ou non la phase 3.

⁷ Pièce B-0004, p. 10.

⁸ Pièce B-0004, p. 11.

3.3 ÉTABLISSEMENT DE L'OFFRE DE RÉFÉRENCE

[31] Selon les termes de l'entente intervenue avec le Distributeur, Alouette confirmera entre décembre 2013 et décembre 2017, la réalisation ou non de la phase 3 de son projet d'expansion. Face à cette situation, le Transporteur a établi, pour chacune des deux possibilités, une offre de référence.

[32] Advenant la confirmation de la phase 3, l'offre de référence du Transporteur porte sur l'alimentation d'une charge additionnelle de 500 MW. Cette offre comprend l'ajout de deux nouveaux départs à 161 kV au poste Arnaud, la construction d'une nouvelle ligne biterne à 161 kV de 12,6 km pour l'ensemble des installations du client, la construction d'une nouvelle ligne monoterne à 161 kV de 2,3 km pour rejoindre les installations existantes du client et enfin, la construction d'une nouvelle section de ligne monoterne à 161 kV de 0,5 km pour rejoindre le nouveau poste client de la phase 3.

[33] Le Transporteur évalue les coûts de cette offre de référence à 36,3 M\$, sur un coût total du Projet de 40,5 M\$. Dans ce cas, la contribution du Distributeur s'élève à 4,2 M\$ afin de couvrir les options de sécurisation requises par son client, qui s'est engagé à la lui rembourser.

[34] Advenant qu'Alouette décide au 1^{er} juin 2014 de ne pas réaliser sa phase 3, l'offre de référence du Transporteur porte alors sur une charge additionnelle de 70 MW aux installations existantes du client. L'offre comprend, dans ce cas, l'ajout d'un nouveau départ à 161 kV au poste Arnaud et la construction d'une nouvelle ligne monoterne à 161 kV de 14,9 km pour rejoindre le poste actuel d'Alouette.

[35] Le Transporteur évalue les coûts de cette offre de référence à 24,0 M\$, sur un coût total du Projet revu à 38,0 M\$. La contribution du Distributeur sera alors portée à 14,0 M\$. Ce montant, qu'Alouette s'est engagé à rembourser, correspond au coût des deux demandes spécifiques visant à sécuriser l'alimentation électrique de ses installations.

3.4 AUTRES SOLUTIONS ENVISAGÉES

[36] Le Transporteur étudie trois solutions pour répondre à la croissance des besoins d'Alouette :

Solution 1 : attribution d'un nouveau circuit à 161 kV;

Solution 2 : attribution de deux nouveaux circuits à 161 kV;

Solution 3 : attribution de deux nouveaux circuits à 161 kV et bouclage des installations d'Alouette avec le réseau de transport à 161 kV (le Projet).

[37] La solution 1 consiste à attribuer un seul circuit aux nouvelles installations de la phase 3 et de conserver le raccordement actuel des installations existantes. Cette solution est rejetée car elle n'apporte aucune flexibilité d'exploitation du réseau à 161 kV, elle occasionne des pertes électriques importantes et elle ne permet pas d'intégrer les options demandées par Alouette.

[38] La solution 2, qui attribue un nouveau circuit aux installations existantes et un autre pour les nouvelles installations de la phase 3, correspond à l'offre de référence du Transporteur pour l'alimentation d'une capacité additionnelle de 500 MW. Toutefois, ce raccordement ne répond pas à la demande d'Alouette d'assurer une deuxième alimentation à l'ensemble de ses installations (phases 1, 2 et 3).

[39] La solution 3 constitue techniquement et économiquement la meilleure solution. Elle comprend le bouclage des deux installations électriques d'Alouette (poste client existant et nouveau poste client de la phase 3) avec le réseau de transport. Cette solution comprend la construction d'une ligne de 14,9 km ainsi que deux sections biternes de 0,4 km chacune.

[40] Le Transporteur présente au tableau 1 la comparaison économique des trois solutions. Les résultats de l'analyse économique démontrent que les coûts globaux actualisés du scénario 2 sont inférieurs à ceux des deux autres solutions. Pour cette raison, le Transporteur retient ce scénario en tant que raccordement de référence pour répondre à la croissance des charges du Distributeur.

[41] Toutefois, cette solution ne donne pas suite aux options demandées par Alouette. Par conséquent, le Transporteur projette de réaliser le scénario 3, lequel répond à ces exigences. La différence de coûts de réalisation entre l'offre de référence (scénario 2) et le scénario 3 constitue l'option réalisée à la demande d'Alouette pour l'attribution d'une alimentation supplémentaire. De plus, Alouette demande également une surisolation de la ligne, ce qui occasionne des coûts supplémentaires.

Tableau 1
Comparaison économique des solutions
(M\$ actualisés 2013)

	<u>Scénario 1</u>	<u>Scénario 2</u>	<u>Scénario 3</u>
	Ajout d'un circuit	Ajout de deux circuits (Offre de référence)	Ajout de deux circuits et bouclage des installations (Solution retenue)
Investissements	22,7	31,9	35,6
Valeurs résiduelles	-0,9	-1,2	-1,4
Taxes	1,4	2,0	2,2
Pertes électriques différentielles	43,8	10,6	9,1
Coûts globaux actualisés	67,0	43,3	45,5

Source : pièce B-0004, p. 16, tableau 3.

[42] À la demande de la Régie, le Transporteur refait cette comparaison économique sur la base d'une analyse économique réalisée sur une période de 30 ans, correspondant à l'échéance de 2041 inscrite au contrat intervenu entre les parties. Les résultats obtenus⁹ confirment le scénario 2 en tant qu'offre de référence retenue et le Transporteur demeure engagé à la réalisation du scénario 3 afin de répondre aux exigences d'Alouette.

3.5 JUSTIFICATION DU PROJET

[43] Le Projet permet de répondre à la fois à la croissance de la charge d'Alouette et de donner suite aux options qu'il a demandées.

⁹ Pièce B-0011, p. 12.

[44] Il permet de maintenir un service de transport permettant de répondre aux besoins d'Alouette, en assurant la continuité et la qualité de ce service, tout en respectant les critères de conception du réseau de transport.

3.6 COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET

[45] Le tableau 2 présente les coûts associés aux divers travaux du Projet. Ces coûts s'élèvent à 40,5 M\$, dont 0,2 M\$ pour les installations de télécommunication. Une provision pour couvrir les incertitudes imputables aux risques et aux imprécisions est incluse. Elle s'élève à 8,0 % des coûts du Projet, après soustraction des « *autres coûts* » et des « *frais financiers* »¹⁰.

Tableau 2
Coûts des travaux avant-projet et projet par élément
(en milliers de dollars de réalisation)

	Total Lignes	Total Postes	Total Transport (lignes et postes)	Télécommunication	Total lignes, postes et télécomm.
Coûts de l'avant-projet					
Études d'avant-projet	394,0	554,3	948,3	20,8	969,1
Autres coûts	3,0		3,0		3,0
Frais financiers	20,0	24,2	44,2	1,2	45,4
Sous-total	417,0	578,5	995,5	22,0	1 017,5
Coûts du projet					
Ingénierie interne	739,1	399,5	1 138,6	12,0	1 150,6
Ingénierie externe	302,3	295,4	597,7	24,0	621,7
Client	2 414,9	1 024,6	3 439,5	18,2	3 457,7
Approvisionnement	9 295,6	2 457,1	11 752,7	20,0	11 772,7
Construction	11 645,8	2 426,2	14 072,0	30,0	14 102,0
Gérance interne	1 388,0	924,4	2 312,4	43,8	2 356,2
Gérance externe	694,2		694,2		694,2
Provision	2 272,4	773,9	3 046,3	20,0	3 066,3
Autres coûts	543,1	106,9	650,0		650,0
Frais financiers	1 170,6	443,5	1 614,1	10,0	1 624,1
Sous-total	30 466,0	8 851,5	39 317,5	178,0	39 495,5
TOTAL	30 883,0	9 430,0	40 313,0	200,0	40 513,0

Source : pièce B-0004, p. 17.

¹⁰ Dossier R-3497-2002, décision D-2003-68, p. 18.

[46] Selon l'entente interne de raccordement entre le Transporteur et le Distributeur, le coût global du Projet de 40,5 M\$ inclut les éléments suivants :

- a) Offre de référence du Transporteur : 36,3 M\$
- b) Les deux options exigées par Alouette, d'une valeur totale de 4,2 M\$, soit :
 - l'attribution d'une seconde alimentation distincte pour l'ensemble des charges : 3,2 M\$;
 - la sécurisation accrue de la ligne face au verglas : 1,0 M\$.

[47] Advenant le report ou l'annulation de la phase 3 d'Alouette, le Transporteur construira tout de même la nouvelle ligne biterne prévue par le Projet afin de répondre à l'augmentation de la charge de 70 MW des installations existantes du client et au maintien de sa demande de sécurisation de ses installations. Cependant, les travaux de bouclage de l'actuelle ligne 1650-1651 seront reportés (ou annulés).

[48] Dans ce cas, le coût total du Projet passera de 40,5 M\$ à 38,0 M\$, après soustraction de 2,6 M\$ correspondant aux travaux de bouclage prévus vers le nouveau poste client devant desservir la phase 3. Le calcul du coût à défrayer par Alouette sera révisé de la façon suivante : le coût des options de sécurisation demandées par le client s'élèvera à 14,0 M\$, soit 13,0 M\$ pour la construction du deuxième circuit de la ligne biterne et d'un départ de ligne au poste Arnaud ainsi que 1,0 M\$ pour la sécurisation accrue face au verglas. Le coût assumé par le Transporteur sera alors de 24,0 M\$.

3.7 IMPACT TARIFAIRE DU PROJET

[49] Le Projet s'inscrit dans la catégorie d'investissement « *croissance des besoins de la clientèle* ». Les mises en service sont prévues pour septembre et décembre 2015.

[50] Afin de déterminer l'impact sur les revenus requis à la suite de la mise en service du Projet, le Transporteur prend en compte, sur la base de besoins de transport de 70 MW, les coûts du Projet, associés à l'amortissement, au financement, à la taxe sur les services publics et aux frais d'entretien et d'exploitation, nets de la contribution d'Alouette pour les travaux effectués à sa demande.

[51] L'impact annuel moyen du Projet sur les revenus requis du Transporteur est de 3,3 M\$ sur une période de 20 ans et de 2,3 M\$ sur une période de 40 ans. Ceci représente, pour les mêmes périodes, un impact à la marge de 0,1 % sur les revenus requis approuvés par la Régie pour l'année 2012.

3.8 AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS

[52] Le Transporteur indique, à l'annexe 8 de sa demande, les principales autorisations requises pour réaliser le Projet, soit un certificat d'autorisation du ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs de même que, sur les territoires où se situe le Projet, une certification d'attestation de la municipalité locale et un avis de conformité de la municipalité régionale de comté.

3.9 IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU ET SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE

[53] Le Projet permet de répondre aux besoins d'Alouette, tout en assurant la continuité et la qualité du service de transport, dans le respect des critères de conception du réseau de transport. De l'avis du Transporteur, ce Projet est conforme à sa mission et aura un impact positif sur la fiabilité et la capacité du réseau de transport.

4. OBSERVATIONS ÉCRITES

[54] Le 18 septembre 2013, la Régie reçoit les observations écrites de NML sur la demande du Transporteur. NML explique qu'elle est en voie de compléter l'étude de faisabilité d'un projet impliquant des investissements de plusieurs milliards de dollars portant sur des gisements de minerai de fer (Projet Taconite).

[55] NML constate que le tracé proposé par le Transporteur empiète sur les terres publiques convoitées pour l'usine de bouletage du Projet Taconite et les infrastructures y associées pour le stockage de concentré prévu par d'autres compagnies minières. De plus, le tracé retenu ne semble pas respecter les intentions du sous-ministre des Ressources

naturelles, dans sa lettre du 13 juin 2012, qui rassurait NML quant au fait que ses besoins relatifs à l'accès aux terres publiques à Pointe-Noire pour le Projet Taconite seraient comblés.

[56] En conséquence, NML demande que le tracé pour le projet de raccordement soit légèrement reconfiguré de façon à ne pas interférer avec le schéma d'aménagement provisoire pour les infrastructures projetées à Pointe-Noire dans le cadre du Projet Taconite.

[57] Le 27 septembre 2013, le Transporteur réplique à ces observations.

[58] Le Transporteur soumet que dans le cadre d'une demande d'autorisation en vertu de l'article 73 de la Loi, la Régie doit effectuer un exercice d'analyse de nature technico-économique. Cette analyse porte notamment sur la justification du projet en regard de ses objectifs, de l'impact des coûts sur les tarifs et de l'impact du projet sur la fiabilité du réseau de transport d'électricité, conformément aux exigences prescrites par la Loi et le Règlement.

[59] Selon le Transporteur, la Régie ne dispose pas du mandat législatif et réglementaire afin de se prononcer sur le tracé de la ligne qui sera éventuellement construite dans le cadre du Projet, si la Régie l'autorise.

[60] Par ailleurs, le Transporteur souligne qu'un programme de communication adapté au projet de ligne à 161 kV Arnaud-Alouette a été mis en œuvre en septembre 2012 afin d'informer et de consulter l'ensemble des publics concernés par le Projet ou ayant des intérêts dans le secteur visé par le tracé de la nouvelle ligne de transport. Suite aux rencontres publiques, le tracé Sud a été retenu comme tracé préférentiel car il permettait, entre autres, de maximiser le contournement de la zone possédant un potentiel de développement industriel élevé.

[61] Le Transporteur précise que le tracé retenu n'interfère pas avec les zones prévues pour l'implantation d'une usine de bouletage et un centre de gestion de l'eau. La ligne projetée interfère cependant avec la zone où une aire d'entreposage et de manutention est projetée par NML. Toutefois, le Transporteur prévoit dans ce secteur de la Pointe-Noire un dégagement maximal des conducteurs de la nouvelle ligne biterne afin de faciliter la cohabitation avec un éventuel développement industriel dans cette zone.

[62] Advenant la réalisation du projet de NML et une impossible cohabitation de la ligne avec les installations de NML, le Transporteur indique qu'il pourra déplacer la ligne biterne à la demande de NML, qui devra défrayer les coûts selon les pratiques en vigueur à ce moment.

[63] En conséquence, le Transporteur soumet que les observations de NML devraient être rejetées par la Régie.

5. OPINION DE LA RÉGIE

5.1 CONCLUSIONS SUR LE PROJET

[64] La Régie constate que, bien qu'Alouette ait jusqu'au 31 décembre 2017 pour confirmer s'il va de l'avant avec la phase 3 d'expansion de ses installations, le Transporteur procède, pour l'instant, avec la réalisation du Projet comme si la phase 3 se réalisait. Le Transporteur entend ainsi construire la nouvelle ligne biterne prévue par le Projet, afin de satisfaire aux besoins en électricité additionnels d'Alouette, qui prévoit augmenter sa charge de 500 MW, ainsi qu'à ses exigences visant à sécuriser l'alimentation électrique de ses installations¹¹.

[65] Le 1^{er} juin 2014 est la date limite où le Distributeur doit confirmer si Alouette s'engage auprès de lui à réaliser la phase 3 et s'il veut être raccordé pour la fin de 2015. Advenant qu'Alouette ne confirme pas, d'ici le 1^{er} juin 2014, la réalisation de la phase 3, les travaux de bouclage de la ligne 1650-1651 seront retranchés du Projet et les coûts associés aux travaux de raccordement du nouveau poste client seront révisés¹².

[66] À cet égard, la Régie prend acte de l'intention du Transporteur de l'informer dans les meilleurs délais¹³ de la décision d'Alouette de réaliser ou non la phase 3.

¹¹ Pièce B-0004, p. 9.

¹² Pièce B-0011, p. 6.

¹³ Pièce B-0004, p. 10.

[67] Si la phase 3 d'Alouette se réalise, la charge supplémentaire requise par le client ne pourra toutefois pas être alimentée de manière ferme par le Transporteur tant que le poste Arnaud ne disposera pas d'une capacité de transformation suffisante. Des mesures spécifiques d'exploitation devraient alors être déployées par le Transporteur jusqu'à la mise en service des équipements adéquats au poste Arnaud¹⁴. Les investissements associés à ce projet au poste Arnaud devront alors faire l'objet d'une demande d'autorisation spécifique auprès de la Régie.

[68] La Régie est d'avis que le Projet, tel que défini, permet d'augmenter les capacités du réseau de transport de manière adéquate pour répondre aux besoins électriques des projets d'expansion de l'aluminerie Alouette et de sécuriser l'alimentation de ses installations.

[69] La Régie porte une attention particulière à l'offre de référence du Transporteur, selon que la phase 3 d'Alouette se réalise ou non, car cette offre détermine le seuil à partir duquel est calculée la contribution du client. La Régie s'assure ainsi que les scénarios de référence du Transporteur soient vraiment optimaux et respectent les termes des *Tarifs et conditions* du Transporteur.

[70] L'appendice J des *Tarifs et conditions* des services de transport d'Hydro-Québec précise ce qui suit relativement pour les ajouts au réseau de transport :

« Les ajouts au réseau effectués par le Transporteur pour le raccordement d'une nouvelle charge, ou pour l'augmentation d'une charge existante, qui sont directement raccordées au réseau du Transporteur, peuvent inclure l'ajout ou la modification d'équipements de ligne, de transformation, de compensation shunt, d'automatismes, de protection, ainsi que des liens et autres équipements de télécommunication. Le raccordement au réseau consiste généralement en un seul circuit aérien, sauf si celui-ci n'a pas la capacité adéquate pour desservir à lui seul toute la charge à raccorder ou lorsque des besoins d'exploitation appuyés sur des considérations techniques et économiques justifient une autre solution ».

[nous soulignons]

¹⁴ Pièce B-0011, p. 5 et 6.

[71] Le Transporteur confirme que, de façon générale, l'attribution d'un circuit est suffisante pour le raccordement d'un client, mais qu'il peut retenir un raccordement de référence à plus d'un circuit aérien pour des raisons d'exploitation si des considérations techniques et économiques le justifient.

[72] En ce qui a trait à l'offre de référence de 500 MW, advenant que la phase 3 se réalise, le Transporteur démontre que l'utilisation unique de la ligne biterne actuelle 1650-1651 ne permet pas d'alimenter la totalité de la charge du client, malgré le morcellement de ses charges, pour des raisons d'exploitation et de stabilité du réseau de transport.

[73] Le Transporteur analyse trois solutions et retient la solution présentant les coûts globaux actualisés les moins élevés comme offre de référence. La Régie est satisfaite des explications fournies par le Transporteur.

[74] Quant à l'offre de référence de 70 MW, dans le cas où la phase 3 d'Alouette ne se réalise pas, la situation a soulevé certaines interrogations puisque la ligne biterne actuelle 1650-1651 permet de répondre à l'accroissement des besoins du client.

[75] Le Transporteur soumet deux solutions dans ce cas. La première propose de rééquilibrer les charges sur la barre à 161 kV du poste Arnaud, par le déplacement du circuit 1650 en position L18 à ce poste, afin d'y corriger une problématique de surcharge d'un transformateur de puissance, sans ajouter de nouveau circuit vers les installations existantes d'Alouette. L'autre solution considère l'ajout d'un nouveau circuit entre le poste Arnaud et les installations existantes du client et son raccordement en position L18 du poste Arnaud, afin d'optimiser également la répartition des charges à ce poste.

[76] Le Transporteur démontre que la seconde solution, malgré les investissements plus importants, s'avère la plus économique en raison de la forte diminution des pertes, comparativement à la stricte utilisation de l'actuelle ligne biterne 1650-1651 lorsqu'il considère les besoins d'exploitation. Cette démarche est conforme à l'appendice J des *Tarifs et conditions* puisque des besoins d'exploitation appuyés sur des considérations techniques et économiques justifient la solution retenue¹⁵. La Régie est satisfaite des explications fournies par le Transporteur.

¹⁵ Pièce B-0017, p. 6.

[77] En conclusion, la Régie est d'avis que les offres de référence de 70 MW et de 500 MW représentent bien des solutions optimales pour le Transporteur.

[78] **En conséquence, la Régie autorise le Projet du Transporteur, tel que soumis.**

[79] Par ailleurs, la Régie prend acte de l'engagement du Transporteur de ne pas dépasser de plus de 15 % le montant autorisé par le conseil d'administration d'Hydro-Québec (le CA). Le cas échéant, il devra obtenir une nouvelle autorisation du CA et en informer la Régie en temps opportun. La Régie note également l'engagement du Transporteur à déployer tous les efforts afin de contenir les coûts du Projet à l'intérieur des montants précités.

[80] De plus, considérant les incertitudes relatives à la réalisation de la phase 3 du projet d'expansion d'Alouette, la Régie s'attend à ce que le Transporteur lui fasse part de la décision de ce client quant à la poursuite de son projet, et de l'impact financier de cette décision sur le coût global du Projet pour le Transporteur.

5.2 CONFIDENTIALITÉ DES DOCUMENTS

[81] Le Transporteur demande à la Régie de rendre une ordonnance interdisant la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements contenus aux Documents, pour des motifs d'intérêt public. Au soutien de cette demande, le Transporteur dépose l'affirmation solennelle du directeur Planification de la direction principale Planification, expertise et affaires réglementaires. Ce dernier mentionne que les Documents contiennent des renseignements d'ordre stratégique relatifs aux installations du Transporteur et que la divulgation publique de ces renseignements faciliterait la localisation des diverses installations (lignes et postes), permettrait d'identifier leurs caractéristiques et pourrait ainsi compromettre la sécurité du réseau de transport. Il fait valoir que, pour cette raison, le caractère confidentiel de ces renseignements doit être reconnu par la Régie.

[82] **La Régie accueille la demande de traitement confidentiel du Transporteur à l'égard des Documents, sans restriction quant à la durée de ce traitement confidentiel.**

5.3 SUIVI DU PROJET AU RAPPORT ANNUEL

[83] La Régie prend acte du dépôt de la demande amendée portant sur le suivi du projet dans le cadre du rapport annuel. Le Régie se prononcera sur ce suivi dans le cadre de la décision finale sur le Projet.

5.4 OBSERVATIONS ÉCRITES DE NML

[84] NML demande à ce que le tracé du Projet soit reconfiguré de façon à ne pas interférer avec le schéma d'aménagement provisoire pour les infrastructures projetées à Pointe-Noire dans le cadre du Projet Taconite.

[85] La Régie comprend que NML appuie essentiellement sa demande sur une lettre datée du 13 juin 2012 dans laquelle le sous-ministre des Ressources naturelles formule certains engagements à son égard quant à l'accessibilité à des terres publiques pour réaliser le Projet Taconite. Selon NML, le tracé retenu par le Transporteur irait à l'encontre des engagements pris par le ministère quant à l'accès aux terres du domaine de l'État.

[86] La Régie constate que les observations écrites de NML soulèvent des questions relatives à son droit d'utiliser des terres du domaine de l'État pour les fins de son projet. La responsabilité de la gestion de ces terres publiques revient au ministre des Ressources naturelles, conformément à la *Loi sur le ministère des ressources naturelles et de la faune*¹⁶ et à la *Loi sur les terres du domaine de l'État*¹⁷.

[87] La Régie estime qu'elle n'est donc pas habilitée par sa loi constitutive à se prononcer sur de telles questions dans le cadre de l'examen d'un projet d'investissement en vertu de l'article 73 de la Loi.

¹⁶ L.R.Q., c. M-25.2.

¹⁷ L.R.Q., c. T-8.1.

[88] **Pour ces motifs,**

La Régie de l'énergie :

AUTORISE le Transporteur à réaliser le projet de construction d'actifs requis pour le raccordement à 161 kV des charges additionnelles d'Alouette à Sept-Îles, le tout conformément à la preuve soumise à l'appui de la présente demande, le Transporteur ne pouvant apporter sans autorisation préalable de la Régie aucune modification au projet qui aurait pour effet d'en modifier de façon appréciable les coûts ou la rentabilité;

RÉSERVE sa décision sur le suivi du projet au rapport annuel; et

ACCUEILLE la demande de traitement confidentiel du Transporteur relativement à l'annexe 1 de la pièce B-0005 et des renseignements qu'elle contient et en **INTERDIT** la divulgation, la publication et la diffusion, sans restriction quant à la durée de ce traitement confidentiel.

Bernard Houle

Régisseur

Hydro-Québec représentée par M^{es} Yves Fréchette et Jean-Olivier Tremblay.