

Réplique du Transporteur et du Distributeur

CANADA

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

NO : R-3915-2014

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

Demanderesse

**DEMANDE DU TRANSPORTEUR ET DU DISTRIBUTEUR
RELATIVE À LA CONSTRUCTION DU NOUVEAU POSTE JUDITH-JASMIN
À 735-120-25 KV**

Articles 31(5°) et 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (L.R.Q. c. R-6.01) et articles 1, 2 et 3 du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie* (2001) 133 G.O. II, 6165 (n° 36, 05/09/02)]

RÉPLIQUE DU TRANSPORTEUR ET DU DISTRIBUTEUR

INTRODUCTION

Hydro-Québec, dans ses activités de transport (le « Transporteur ») et de distribution (le « Distributeur ») d'électricité a pris connaissance des observations écrites déposées de la seule personne intéressée qui se soit manifestée au présent dossier, soit Citoyens Sous Haute Tension (« CSHT »).

En conformité avec l'*Avis aux personnes intéressées*, le Transporteur et le Distributeur souhaitent répondre à ces observations. Dans un premier temps, le Transporteur et le Distributeur rappellent les grands objectifs visés par la présente demande d'autorisation et le cadre réglementaire applicable.

Par la suite, le Transporteur et le Distributeur présentent leur réplique aux observations reçues de CSHT.

1. Demande relative à la construction du nouveau poste Judith-Jasmin à 735-120-25 kV et à son alimentation

1.1 Projets du Transporteur et du Distributeur

Chronologie

Le 25 avril 2014, le Transporteur demande à la Régie de l'énergie (« Régie ») l'autorisation de construire une ligne de transport à 735 kV reliant le poste de la Chamouchouane au poste de Duvernay ainsi qu'un nouveau tronçon de ligne à 735 kV afin de dévier la ligne existante en provenance du poste de la Jacques-Cartier vers le poste du Bout-de-l'Île (dossier R-3887-2014).

En juillet 2014, des études complémentaires étaient complétées en vue d'assurer une cohérence des diverses interventions prévues dans le secteur de la municipalité de Terrebonne. Au terme de ces études, la construction d'un nouveau poste à 735 kV s'est avéré une solution optimale axée sur le long terme.

Le 25 juillet 2014, le Transporteur amende sa demande présentée dans le dossier R-3887-2014 afin d'en retirer les éléments et les coûts qui concernent le tronçon de la ligne à 735 kV à partir de l'autoroute 640 et son raccordement au poste de Duvernay. Le raccordement de la ligne à 735 kV de la Chamouchouane se fera donc au nouveau poste Judith-Jasmin, sous réserve des décisions à venir.

Le 15 décembre 2014, le Transporteur et le Distributeur déposent à la Régie une demande d'autorisation conjointe relative à la construction du nouveau poste Judith-Jasmin à 735-120-25 kV d'où le présent dossier.

Le 22 décembre 2014, la Régie publie son *Avis aux personnes intéressées* qui comporte les instructions suivantes :

Objet de la demande [...]

Cette demande est soumise en vertu des articles 31 (5o) et 73 de la Loi sur la Régie de l'énergie (la Loi), ainsi qu'en vertu des articles 1, 2 et 3 du Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie.

Procédure d'examen de la demande

La Régie traitera cette demande sur dossier.

Les personnes intéressées peuvent soumettre des observations écrites à la Régie ainsi qu'aux Demandeurs au plus tard le 9 février 2015 à 12 h. Les Demandeurs pourront répondre à ces observations au plus tard le 16 février 2015 à 12 h.

Les observations écrites doivent être conformes aux dispositions de l'article 10 du Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie.

Le 6 février 2015, la Régie dépose sa demande de renseignements numéro 1 aux demandeurs.

Le 9 février 2015, des observations écrites sont déposées au dossier de la Régie par CSHT.

Le 13 février 2015, le Transporteur et le Distributeur déposent à la Régie leurs réponses à la demande de renseignements numéro 1 de la Régie.

Projets du Transporteur et du Distributeur - Survol

La demande conjointe du nouveau poste Judith-Jasmin vise à répondre à court et long termes aux besoins de croissance dans la région Mille-Îles Est et à raccorder la nouvelle ligne de transport à 735 kV en provenance du poste de la Chamouchouane.

De façon plus précise, le **Projet du Transporteur** consiste à :

- Construire un nouveau poste à 735-120-25 kV ;
- Raccorder à ce poste la ligne à 735 kV en provenance du poste de la Chamouchouane ;
- Sectionner la ligne existante à 735 kV (ligne no 7046) entre les postes de Chénier et de Duvernay pour y raccorder le nouveau poste ;
- Sectionner la ligne existante à 120 kV (ligne nos 1414-1415) pour alimenter les postes Groulx et de Sainte-Anne-des-Plaines à partir du nouveau poste.

Le Projet du Transporteur, dont le coût total s'élève à 260,4 M\$, s'inscrit dans les catégories d'investissement « croissance des besoins de la clientèle » et « maintien et amélioration de la qualité du service ».

Le Projet du Transporteur découle notamment du Plan d'évolution – zone Mille-Îles Est de 2013. La construction d'un nouveau poste permettra de régler le dépassement de capacité des postes de Terrebonne et de Mascouche ainsi que de soulager les postes avoisinants. L'emplacement choisi pour le nouveau poste se trouve près de la clientèle à alimenter ainsi que des secteurs en croissance. Le nouveau poste permet de faire face efficacement à la croissance prévue dans la région Mille-Îles Est.

La future ligne à 735 kV sera raccordée au nouveau poste Judith-Jasmin qui fait l'objet de la présente demande. Le Transporteur rappelle que l'objectif principal du projet de la ligne de la Chamouchouane consiste à maintenir la fiabilité et la performance du réseau de transport principal en vue d'assurer la qualité d'alimentation de l'ensemble de la clientèle dans le contexte d'évolution du réseau.

Le Transporteur et le Distributeur ont examiné diverses solutions pour combler le manque de capacité de transformation nécessaire afin de répondre à la croissance de la demande dans la zone visée par les Projets, en tenant compte de la nécessité de raccorder la ligne de la Chamouchouane – Bout-de-l'Île à la boucle métropolitaine de Montréal.

La solution 1, soit la construction d'un nouveau poste Judith-Jasmin à 735-120-25 kV pouvant accueillir la nouvelle ligne à 735 kV provenant du poste de la Chamouchouane, constitue la solution optimale, durable et la plus économique, le tout tel que démontré à la

preuve documentaire produite au dossier¹. Il s'agit, tel que démontré de façon prépondérante et non-contredite, d'un Projet structurant qui présente des avantages importants pour le réseau.

Le Transporteur rappelle que les déclencheurs du Projet sont le besoin d'un poste satellite pour l'alimentation de la charge locale ainsi que le besoin de raccorder la nouvelle ligne de transport en provenance du poste de la Chamouchouane à la boucle métropolitaine de Montréal.

Soulignons que les besoins en croissance constituent un enjeu important puisque la capacité limite de transformation (« CLT ») des postes de Terrebonne et de Mascouche sera en dépassement à court et moyen termes². Comme mentionné à la preuve documentaire³ :

« Au cours des dernières années, cette situation a été gérée efficacement par les transferts de charges effectués par le Distributeur vers les postes voisins de ces postes et par la venue du poste de Lachenaie qui a été mis en service en 2013. Cependant, même si ces transferts ont permis d'optimiser la répartition de la charge dans ce secteur, le réseau de transport alimentant celui-ci est maintenant près d'atteindre la limite de sa capacité. »

L'impact positif du Projet du Transporteur sur la fiabilité et sur la qualité de prestation du service de transport d'électricité est aussi bien démontré. Le Projet permet d'alimenter la croissance de la zone Mille-Îles Est tout en ayant des répercussions positives sur la fiabilité du réseau de transport et la continuité de service aux clients. Comme mentionné à la preuve documentaire⁴ :

« Ce nouveau poste, inséré dans la boucle métropolitaine, permet de répartir la charge de la boucle métropolitaine (la moitié de la charge québécoise) sur une installation additionnelle, diminuant le risque associé à une perte totale d'un des postes de la boucle. À terme, le poste Judith-Jasmin permettra de diminuer le poids stratégique du poste de Duvernay qui est présentement le poste d'alimentation le plus important de la région métropolitaine. Le poste Judith-Jasmin contiendra également une inductance de 330 Mvar, comme évoqué dans la partie commune (HQTD-1, Document 1). Elle favorisera le maintien de lignes à 735 kV en service durant les périodes de faible charge, diminuant de ce fait les pertes électriques et le nombre de manœuvres associées aux retraits de lignes. Cette inductance supplémentaire offrira également une redondance fonctionnelle qui permettra de diminuer la sensibilité par rapport à ce type d'équipement des limites de transit sur le réseau, en particulier de la limite sud.

La construction d'un nouveau poste à 735-120-25 kV à Terrebonne permettra de résoudre les enjeux reliés au dépassement de capacité des postes de Terrebonne et Mascouche. De plus, l'installation d'une nouvelle source à 120 kV sur la Rive-Nord de l'île de Laval permettra d'augmenter la capacité limite de transformation sur la Rive-Nord et de réduire les portions de lignes existantes à reconstruire entre les postes de Duvernay et ceux de la Rive-Nord. »

Enfin, l'impact tarifaire annuel moyen du Projet du Transporteur représente un faible impact à la marge de 0,4 % (période de 20 ans) et de 0,3 % (période de 40 ans) par rapport aux revenus requis approuvés par la Régie pour l'année 2014⁵.

¹ HQDT-1, Document 1, page 24.

² Voir généralement pour le Projet du Transporteur la pièce HQTD-2, Document 1.

³ HQTD-2, Document 1, page 9.

⁴ HQTD-2, Document 1, pages 22 et 23.

⁵ HQTD-2, Document 1, page 22.

Le **Projet du Distributeur**, consiste à préparer l'ensemble des composantes du réseau de distribution pour raccorder les charges actuellement alimentées par les postes de Terrebonne, de Mascouche et de Sainte-Anne-des-Plaines sur la section à 120-25 kV du nouveau poste Judith-Jasmin.

Le coût du Projet du Distributeur s'élève à 66,9 M\$ et sa mise en service est prévue pour 2019.

L'objectif du Projet du Distributeur permettra d'alimenter fera en sorte qu'à la pointe hivernale 2019 2020, treize lignes du nouveau poste Judith-Jasmin alimenteront près de 123 MVA de charge à la pointe hivernale 2019 2020 à travers treize lignes du nouveau poste Judith-Jasmin. Comme mentionné dans la preuve documentaire⁶, ce Projet est justifié notamment en raison de la croissance des besoins de la couronne nord de l'île de Laval qui connaît depuis quelques années un développement important : « La zone Mille-Îles représente pour le Distributeur la croissance la plus élevée de la région des Laurentides et une des plus élevées du Québec. »⁷

La réalisation du Projet du Distributeur fera en sorte qu'à la pointe hivernale 2019-2020, treize lignes du nouveau poste Judith-Jasmin alimenteront près de 123 MVA de charge. Le Projet permet donc de sécuriser l'alimentation des charges actuelles des postes précités et le nouveau poste permettra d'absorber la croissance des charges du secteur notamment celle d'un nouveau quartier résidentiel (soit environ 17 000 unités d'habitation selon les prévisions actuelles).

Le Projet du Distributeur aura un impact très positif sur la qualité de service en distribution et comme mentionné en preuve⁸ :

« La réalisation du projet améliorera la qualité de service d'alimentation de distribution. Notamment, les lignes du nouveau poste Judith-Jasmin seront nombreuses pour alimenter la charge de la zone, permettant ainsi de réduire la longueur et la charge des lignes existantes des postes de Mascouche, de Terrebonne et de Sainte-Anne-des-Plaines. Ces nouvelles lignes permettront également plus de flexibilité lors de pannes. »

Comme mentionné dans leur preuve, le Transporteur et le Distributeur assureront une gestion rigoureuse des Projets. Il demeure toutefois que ces Projets d'envergure comportent des défis de réalisation importants⁹. Advenant la survenance d'un écart, entre le coût autorisé par la Régie et les coûts engagés, de 15 % ou plus ou 25 M\$ pour le Transporteur et de 15 % ou plus pour le Distributeur, les demandeurs devront obtenir l'autorisation du conseil d'administration d'Hydro-Québec et ils en aviseront la Régie selon les indications contenues dans la décision à rendre.

1.2 Cadre réglementaire

Le Transporteur et le Distributeur présentent la demande d'autorisation selon l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (« Loi ») et le *Règlement sur les conditions et les cas*

⁶ Voir généralement pour le Projet du Distributeur la pièce HQT-D-3, Document 1.

⁷ HQT-D-1, Document 1, page 8.

⁸ HQT-D-3, Document 1, page 12.

⁹ Voir notamment HQT-D-3, Document 1, rubrique 2.2.

requérant une autorisation de la Régie de l'énergie (« Règlement »). Selon les articles 2 et 3 du règlement précité, la demande d'autorisation doit contenir les renseignements suivants :

1° les objectifs visés par le projet;

2° la description du projet;

3° la justification du projet en relation avec les objectifs visés;

4° les coûts associés au projet;

5° l'étude de faisabilité économique du projet;

6° la liste des autorisations exigées en vertu d'autres lois;

7° l'impact sur les tarifs incluant une analyse de sensibilité;

8° l'impact sur la fiabilité du réseau de transport d'électricité et sur la qualité de prestation du service de transport d'électricité ou de distribution d'électricité ou de gaz naturel;

9° le cas échéant, les autres solutions envisagées, accompagnées des renseignements visés aux paragraphes précédents;

10° selon la nature du projet, la liste des principales normes techniques qui y seront appliquées.

La demande d'autorisation produite par le Transporteur et le Distributeur dans ce dossier est complète et en adéquation avec le règlement précité, le tout tel qu'il appert notamment du tableau 1 de la pièce HQTD-1, Document 1 (page 7).

Au fil des ans et des dossiers présentés pour autorisation, de nombreuses décisions ont contribué à incarner la juridiction de la Régie, à préciser le cadre de l'étude d'une demande ainsi que le fardeau de preuve attendu du Transporteur et du Distributeur.

La Régie a déjà déterminé qu'une demande d'autorisation introduite en vertu de l'article 73 de la Loi et du règlement précité constitue un exercice d'analyse technico-économique en adéquation avec le cadre réglementaire, qui doit porter sur la justification du projet en regard de ses objectifs et de l'impact du projet sur les tarifs et la fiabilité du réseau de transport d'électricité, conformément aux exigences prescrites par le cadre réglementaire. À ce sujet, la Régie s'est exprimée comme suit :

« La Régie est d'avis qu'il incombe au Transporteur de faire ses choix technologiques lorsqu'il élabore un projet et de justifier devant la Régie que son projet va lui permettre de rencontrer ses objectifs. » (Décision D-2004-175, page 14) ;

« Sous l'article 73 de la Loi, l'examen de la Régie porte sur la question de savoir si le Projet du Distributeur satisfait aux exigences citées plus haut du Règlement. Ces exigences sont essentiellement de nature technico-économique et portent 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 distribution. [...] » (Décision D-2007-20, page 4) ;

« [...] c'est le Projet du Transporteur qu'elle examine, et non un projet alternatif que l'intéressée pourrait vouloir lui soumettre. » (Décision D-2009-068, page 7) ;

« [...] dans le cadre réglementaire actuel, le choix de la solution et le choix de l'alternative ou des alternatives présentées au dossier sont les prérogatives du demandeur. » (Décision D-2009-109, page 16) ;

« [89] La Régie rappelle que le Règlement limite l'analyse au projet soumis et indique au demandeur quelles sont les informations qu'il doit soumettre en appui à sa demande. Sans porter de jugement sur leur pertinence ou leur bien fondé, les considérations faisant appel à une lecture différente des Tarifs et conditions ou remettant en cause la méthodologie utilisée pour, par exemple, calculer l'impact tarifaire, débordent le cadre prévu par le Règlement et des articles 31(5^e) et 73 de la Loi » (Décision D-2010-084, page 21).

« [26] La Régie précise que dans le cadre de l'examen d'une demande d'investissement, c'est l'aspect technico-économique du projet du Transporteur qu'elle examine, et non celui d'un projet alternatif ou hypothétique. » (Décision D-2010-036, page 8).

« 2.3.2.1 Cadre d'analyse d'une demande sous l'article 73 de la Loi

[27] Cette demande intéresse plusieurs intervenants à différents points de vue. La Régie juge donc utile de rappeler le cadre réglementaire d'analyse d'une telle demande, et ce, afin que les débats ne dérapent pas vers des domaines qui, par exemple, relèvent plus des relations de travail ou autres que de ce qui est pertinent à l'analyse que doit faire la Régie.

[28] Les demandes de renseignements des intervenants doivent d'abord tirer leur pertinence des allégués de la demande du Distributeur. Quant à la preuve des intervenants, elle doit être pertinente au Projet sous étude. Ce n'est pas la première fois que la Régie doit rappeler qu'elle étudie le projet du Distributeur et non un projet hypothétique ou alternatif souhaité par un intervenant. » (Décision D-2011-124, page 9)

L'analyse de la demande d'autorisation en cause doit se faire en respectant le cadre réglementaire et les décisions précitées qui en délimitent le cadre d'étude.

Soulignons que l'observateur CSHT a participé, à titre d'intervenant, au dossier concernant l'autorisation de construire une ligne de transport à 735 kV reliant le poste de la Chamouchouane au nouveau poste Judith-Jasmin (dossier R-3887-2014).

La Régie, dans sa décision concernant la demande d'intervention de CSHT, mentionne ce qui suit¹⁰ :

« [31] Dans sa demande d'intervention, CSHT/MRCMTWN relate les questions qu'il a soumises au Transporteur lors d'étapes antérieures relatives au Projet. Bien qu'il ne mentionne pas directement vouloir traiter de ces questions, la Régie souligne tout de même que les questions spécifiques au tracé devront être traitées devant le bon forum. Par ailleurs, la Régie note l'affirmation de l'intervenant selon laquelle il respectera le cadre réglementaire en l'espèce, à savoir la justification économique et technique du Projet.

[32] Par ailleurs, CSHT/MRCMTWN fait un lien entre le Projet et la situation de surplus énergétique. À cet égard, la Régie est en accord avec les commentaires suivants du Transporteur et demande aux intervenants d'adapter leur intervention en conséquence :

« [...] avec égard, la notion de « surplus énergétiques » n'est pas pertinente pour l'étude de la présente Demande. Les surplus auxquels fait référence l'intéressé concernent Hydro-Québec Distribution et non le Transporteur [...] » »

¹⁰ Décision D-2014-118, page 8.

Ces indications transmises à CSHT antérieurement par la Régie pour sa participation sont pertinentes au présent dossier.

Dans son *Avis aux personnes intéressées*, du 22 décembre 2014, la Régie mentionne :

« *Les observations écrites doivent être conformes aux dispositions de l'article 10 du Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie.* »¹¹

L'article 10 précité a été remplacé par la Section V, du Chapitre II du nouveau *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*. L'article 10 précité mentionnait que les observations devaient concerner « une question débattue devant la Régie ». Le nouvel article 21 du nouveau règlement précité mentionne que les commentaires écrits doivent être « relatifs à une question examinée par la Régie ».

L'ancien article 10 précité et le nouvel article 21 précité captent la même réalité, à savoir que pour être valablement reçus et considérés par la Régie, les observations et commentaires des intéressés doivent être « relatifs à une question examinée par la Régie » et donc correspondre à la juridiction de la Régie selon le cadre réglementaire applicable à la demande qui lui est présentée pour adjudication.

Dans ce cas-ci, la juridiction de la Régie s'exercera à l'égard du projet pour la réalisation du nouveau poste Judith-Jasmin et non du projet de ligne examiné dans le cadre du dossier R-3887-2014 par une formation distincte de la Régie. Outre que l'éventuelle ligne à 735 kV sera raccordée à l'éventuel poste Judith-Jasmin, ces deux projets sont distincts et reposent sur des démonstrations technico-économiques séparées. De là, le cadre réglementaire applicable et mis en place par la Régie impose que les dossiers R-3887-2014 et R-3915-2014 soient étudiés et décidés de façon séparée.

Avec égard, les observations et commentaires de CSHT, qui ne concernent pas un aspect et une question débattue devant la Régie dans le cadre de la présente demande d'autorisation du Transporteur et du Distributeur, devraient être écartés par la Régie, soit notamment les aspects suivants :

- Les commentaires de l'intéressé concernant la ligne Chamouchouane qui sont examinés par la Régie dans le cadre du dossier R-3887-2014, à savoir : les objectifs, la description, la justification, les coûts, l'étude de faisabilité économique, les autorisations exigées en vertu d'autres lois que la Loi, l'impact sur les tarifs incluant une analyse de sensibilité, l'impact sur la fiabilité du réseau de transport d'électricité et sur la qualité de prestation du service de transport d'électricité, les principales normes techniques ainsi que les autres solutions envisagées de cet autre projet examiné dans un forum distinct de la Régie ;
- Les commentaires de l'intéressé à l'égard des questions environnementales ou de gestion du territoire qui sont évoquées dans sa « Lettre d'observations » et qui sont du ressort exclusif des instances chargées de l'application des lois et des règlements

¹¹ Cet article n'est plus applicable à l'étude de cette demande selon l'article suivant du nouveau *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie* : 61. Les demandes en cours de traitement au 7 janvier 2015 (date d'entrée en vigueur du présent règlement) sont continuées conformément au présent règlement.

environnementaux ou d'aménagement du territoire. Avec égard, il n'est pas du rôle de la Régie de se substituer à ces instances ;

- Les commentaires de l'intéressé à l'égard de l'application de la *Loi sur le développement durable* à la présente demande d'autorisation. Soulignons que la Régie s'est déjà prononcée quant à l'inapplicabilité de cette loi lors de l'exercice de sa juridiction dans le cadre d'une demande selon l'article 73 de la Loi comme en l'instance (voir la décision D-2010-061).

Subsidiairement et sans restreindre la portée de ce qui précède, advenant que la formation de la Régie saisie du présent dossier souhaite être renseignée quant au contenu du dossier R-3887-2014, nous prions la Régie de se manifester auprès du Transporteur qui déposera au présent dossier les renseignements ou informations qui seront demandés par la Régie.

Par ailleurs, le Transporteur et le Distributeur déplorent le ton et les propos employés par l'intéressé dans sa « Lettre d'observations » envers Hydro-Québec et ses représentants, tels que le démontre cette courte nomenclature :

- « une ruse qui frôle la désinformation » (page 2);
- « tentative d'abus de faiblesse de la part d'Hydro-Québec vis-à-vis d'un processus d'examen atomisé » (page 4);
- « l'invention d'un besoin factice » (page 4);
- « de vraies questions d'éthique monopolistique quant au rôle que le Distributeur joue ici en s'associant avec le Transporteur » (page 5)¹²;
- « considérer avec la plus grande prudence les liens entre Hydro-Québec et les promoteurs immobiliers et industriels » (page 11).

Avec égard, des tels propos réduisent fortement et irrémédiablement la crédibilité des commentaires et observations de l'intéressé contenus dans sa « Lettre d'observations » déposée auprès de la Régie.

2. Réplique aux observations de CSHT

En sus des éléments et arguments décrits à la section 1 de la présente réplique, le Transporteur et le Distributeur répliquent ci-après aux allégations et conclusions de l'intéressé contenu à sa Lettre d'observations.

À la page 37 de sa Lettre d'observations, CSHT mentionne :

¹² Le Transporteur et le Distributeur soulignent que le commentaire relatif aux « vraies questions d'éthique monopolistique » démontre une grande méconnaissance du fait que cette procédure d'examen des dossiers pour lesquels le Transporteur et le Distributeur ont un intérêt commun est pratique courante, comme il appert des nombreux dossiers conjoints déposés par ces deux divisions au cours des dernières années auprès de la Régie.

« l'inutilité d'une 4e ligne à 735 kV pour alimenter la zone nord-est de Montréal, dont les installations de transport et de distribution d'électricité ont tout récemment été réaménagées et reconfigurées pour répondre aux besoins pour au moins les quarante prochaines années; »

En réplique le Transporteur mentionne que ce sujet est sous étude par la Régie dans le cadre du dossier R-3887-2014 et que le cadre législatif et réglementaire applicable ne permet pas à la présente formation de se substituer à la formation qui examine ce dernier dossier.

Avec égard, les commentaires de l'intéressé CSHT à cet égard doivent être rejetés par la Régie.

À la page 37 de sa Lettre d'observations, CSHT mentionne :

« l'inutilité d'un nouveau poste à 735 kV dans la boucle métropolitaine de Montréal, l'ajout d'un tel poste n'étant pas justifié par des données chiffrées et des arguments probants témoignant d'un réel besoin pour un poste de cette envergure;

« le fait que, de l'aveu même du Transporteur et du Distributeur, un poste à 315 kV dans la Côte-de-Terrebonne permettrait de répondre à la demande jusqu'après 2028 tout en offrant la possibilité d'ajouter de la capacité pour répondre à la croissance locale éventuelle; »

En réplique, le Transporteur s'objecte à pareille conclusion non fondée.

Tout d'abord, le Transporteur mentionne qu'à la pièce HQTD-1, Document 1 de sa preuve, il a présenté à la figure 1 ainsi qu'aux tableaux 2 et 3, des données chiffrées qui illustrent les enjeux actuels de capacité des installations du Transporteur.

Le poste source principal alimentant la Rive-Nord est le poste de Duvernay, situé à Laval. Il constitue aussi un poste source à 315 kV important pour l'île de Montréal et il jouera un rôle essentiel, avec le poste du Bout-de-l'Île, comme mentionné dans la preuve. L'arrivée du poste Pierre-Le Gardeur contribue à soulager le poste de Duvernay, et sa venue viendra répondre à la demande pour la portion « est » de la Rive-Nord. Pour le territoire situé plus au centre de la région des Mille-Îles, il y a plusieurs lignes à 120 kV qui limitent la croissance du réseau sur la Rive-Nord à partir du poste de Duvernay (tableau 3 de la pièce HQTD-1, Document 1). Dans l'hypothèse où le Transporteur souhaiterait utiliser le nouveau poste Pierre-Le Gardeur pour alimenter les postes à 120-25 kV situés plus à l'ouest, de nouveaux corridors de lignes à 120 kV de plusieurs kilomètres devraient être construits.

L'arrivée d'une nouvelle source située tout près des lignes à 120 kV de la Rive-Nord permet de répondre à cet enjeu en plus d'alimenter la charge locale avec sa section à 120-25 kV et de permettre d'accueillir la ligne à 735 kV en provenance du poste de la Chamouchouane, ce qui lui confère une utilisation multiple.

La solution 2 est loin d'offrir les mêmes avantages pour solutionner l'alimentation à 120 kV des postes existants par des lignes dont la capacité ne le permet plus. Le choix d'un poste de cette envergure est basé sur le fait que plusieurs lignes à 120 kV partant de Laval constituent des goulots d'étranglement pour alimenter la Rive-Nord. L'utilité de la nouvelle source est démontrée dès sa mise en service. En effet, celle-ci viendra alimenter les postes Groulx et de Sainte-Anne-des-Plaines, installations pour lesquelles l'augmentation de la capacité d'alimentation de la charge était restreinte depuis plusieurs années déjà par la capacité des circuits à 120 kV qui les alimentent.

À la page 37 de sa « Lettre d'observations », CSHT mentionne :

« le fait que, de l'aveu même du Transporteur et du Distributeur, un poste à 315 kV dans la Côte-de-Terrebonne permettrait de répondre à la demande jusqu'après 2028 tout en offrant la possibilité d'ajouter de la capacité pour répondre à la croissance locale éventuelle; »

Comme mentionné en preuve, le poste de la Côte-de-Terrebonne répondrait localement à la charge du nouveau développement, mais il répondrait seulement à ce besoin. L'enjeu relié au goulot d'étranglement existant avec les lignes à 120 kV entre le poste de Duvernay et la Rive-Nord, demeurerait entier.

Concernant le besoin d'un nouveau poste satellite, le Transporteur précise que l'arrivée d'une nouvelle source située tout près des lignes à 120 kV de la Rive-Nord permet de répondre aussi à l'enjeu relié au dépassement des lignes à 120 kV entre le poste de Duvernay et la Rive-Nord, ce que le poste à 315 kV ne permet pas.

Il est mentionné à la « Lettre d'observations » de CSHT, au chapitre 3, page 16, 2^{ème} paragraphe que : « Hydro-Québec Distribution affirme avoir besoin d'un sous-poste de distribution à 315 kV dans la région de la Côte-de-Terrebonne... ». Du côté du Distributeur, le niveau de tension primaire du sous-poste est sans importance. En effet, les critères importants sont l'emplacement géographique et la capacité en MVA que le sous-poste est en mesure de livrer. Du point de vue du déploiement des lignes à 25 kV, l'emplacement résultant de la solution 2 n'est pas idéal pour le développement futur du poste, pour les raisons invoquées à la pièce HQT-D-1-Documents 1¹³. Or, la venue du nouveau poste Judith-Jasmin à l'emplacement géographique favorable pour le Distributeur, soit au nord de l'autoroute 640, vient satisfaire autant les besoins du Transporteur que ceux du Distributeur. En effet, le poste Judith-Jasmin est localisé stratégiquement près de la charge ainsi que d'un parc industriel et commercial facilitant son déploiement futur pour le Distributeur. De plus, il offre une utilisation multiple pour le Transporteur.

Il est aussi mentionné à la « Lettre d'observations » de CSHT, chapitre 3, page 17, dernier paragraphe que le Transporteur a affirmé que « Les nouveaux postes de Lachenaie à 315-120 et à 315-25 kV permettront de répondre aux besoins grandissants de la région ». Le Transporteur tient à rappeler que ces postes sont issus d'études qui ont été réalisées en 2008 pour la zone Mille-Îles Est. Ces deux installations, soient le poste source Pierre-Le Gardeur et le poste satellite de Lachenaie à 315-25 kV, répondent très bien aux objectifs sur la base desquels ils ont été justifiés initialement. Le plan d'évolution réalisé en 2013 pour cette même zone a démontré que l'accroissement de charge est supérieur à ce qui était considéré en 2008. Les conclusions de cette nouvelle étude ont mené le Transporteur à ajouter de la capacité au poste de Lachenaie en 2016 et construire un nouveau poste pour répondre aux besoins plus à l'ouest. Par conséquent, le poste de Lachenaie répond à ses objectifs initiaux soit alimenter la charge du secteur est de Terrebonne tout en soulageant les installations existantes. Or, le Transporteur ne peut compter sur le poste de Lachenaie pour alimenter la charge dans le secteur d'un développement résidentiel. En effet, cela n'est ni optimal, ni souhaitable puisqu'il est localisé à plus de 13 km à l'est de ce secteur.

Concernant le poste Pierre-Le Gardeur, il répond lui aussi aux objectifs pour lesquels il a été construit, soient de soulager le poste source de Duvernay ainsi que des lignes à 120 kV qui alimentaient les poste de Terrebonne et Repentigny à partir du poste de Duvernay. Le poste

¹³ Section 4.1.2, page 22, lignes 27 à 33.

Pierre-Le Gardeur viendra même soulager le poste source de Lanaudière en alimentant le poste de Saint-Sulpice à partir de 2015. Cependant, ce poste source est situé à plus de 15 km à l'est de la zone visée, qui est le centre de la zone Mille-Îles. Aussi, aucun corridor de ligne à 120 kV ne relie ces deux zones, tandis que le poste Judith-Jasmin sera localisé à côté des lignes existantes permettant ainsi l'utilisation de ces corridors pour faciliter son déploiement.

À la page 37 de sa « Lettre d'observations », CSHT mentionne :

« le fait que la construction du poste projeté à 735 kV (ou de tout autre poste futur) en zone agricole entraînerait la perte à tout jamais de terres pour des fins agricoles et contreviendrait au Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), dans un contexte où la zone agricole réellement disponible pour l'agriculture constitue seulement environ 40 % du territoire de la CMM et diminue de jour en jour; »

« il y a de nombreuses façons, et des façons bien plus rentables, de réduire les pertes électriques, notamment par les mesures d'efficacité énergétique et la rationalisation d'installations existantes désuètes; »

En réplique, le Transporteur mentionne que ce sujet d'utilisation du territoire relève de questions environnementales et d'aménagement du territoire qui sont du ressort exclusif des instances chargées de l'application des lois et des règlements environnementaux. Avec égard, il n'est pas du rôle de la Régie de se substituer à ces instances.

De plus, les notions de surplus énergétiques ou les mesures d'efficacité énergétiques ne sont pas pertinentes pour l'étude de la présente demande d'autorisation¹⁴.

Avec égard, les commentaires de l'intéressé CSHT à cet égard doivent être rejetés par la Régie.

Aux pages 37 et 38 de sa « Lettre d'observations », CSHT mentionne :

« l'ajout de compensation série au fur et à mesure des besoins et l'utilisation de grands automatismes peuvent assurer la fiabilité du réseau pendant plusieurs années en attendant de voir l'évolution future de la demande et du marché de l'énergie du nord-est du continent nord-américain; »

« le réseau de transport n'est pas engorgé, il est conçu pour les besoins sans surplus et la capacité de transport sur le réseau est largement suffisante pour faire transiter toute l'électricité dont nous avons besoin; »

En réplique, outre que ces aspects sont sans pertinence et connexion à l'égard de la présente demande d'autorisation, le Transporteur mentionne que ce sujet est sous étude par la Régie dans le cadre du dossier R-3887-2014 et que le cadre législatif et réglementaire applicable ne permet pas à la présente formation de se substituer à la formation qui examine ce dernier dossier.

Avec égard, les commentaires de l'intéressé CSHT à cet égard doivent être rejetés par la Régie.

À la page 38 de sa « Lettre d'observations », CSHT mentionne :

¹⁴ Par analogie, voir la décision D-2014-118, paragraphe 32.

« le fait que le coût global de 1,35 G\$ du projet à 735 kV de la Chamouchouane-Bout-de-l'Île/Duvernay/Judith-Jasmin est sous-évalué parce qu'il ne tient pas compte des « impacts collatéraux » du projet, par exemple, le massacre de 2 380 hectares de forêts, la perte d'un potentiel agricole de 42 hectares à proximité des grands centres, les investissements locaux perdus; »

En réplique, le Transporteur mentionne que ce sujet relève de questions environnementales et de gestions du territoire qui sont du ressort exclusif des instances chargées de l'application des lois et des règlements environnementaux et d'aménagement du territoire. Il n'est pas du rôle de la Régie de se substituer à ces instances. Le Transporteur rappelle que toutes les autorisations exigées en vertu d'autres lois sont clairement énumérées à l'annexe 3 de la pièce HQTD-3, Document 1. Soulignons que dans le présent dossier, il ne s'agit pas de statuer sur l'aspect environnemental ou de gestion du territoire des projets du Transporteur et du Distributeur mais plutôt de déterminer si la demande d'autorisation est justifiée selon le cadre réglementaire applicable qui prévoit une analyse technico-économique desdits projets.

Avec égard, les commentaires de l'intéressé CSHT à cet égard doivent être rejetés par la Régie.

À la page 38 de sa « Lettre d'observations », CSHT mentionne :

« il n'y a pas urgence d'agir puisque la production de tous les projets éoliens prévus dans l'appel d'offres 2005-03 et celle de la phase 2 de la Romaine est déjà intégrée au réseau sans que la ligne à 735 kV Chamouchouane ait été construite ou que la compensation série prévue initialement pour l'intégration de ces projets ait été intégralement installée sur le réseau. »

En réplique le Transporteur mentionne que ce sujet est sous étude par la Régie dans le cadre du dossier R-3887-2014 et que le cadre législatif et réglementaire applicable ne permet pas à la présente formation de se substituer à la formation qui examine ce dernier dossier. Soulignons également, si la Régie considère la présente demande fondée, qu'afin de respecter le calendrier de réalisation des projets sous étude, le Transporteur et le Distributeur souhaitent que la Régie puisse se prononcer à l'égard de la présente demande en mars 2015.

CONCLUSION

En conclusion, le Transporteur et le Distributeur soumettent qu'ils ont produit auprès de la Régie toute l'information requise et pertinente à l'étude de leur demande conformément à la Loi et au Règlement et que, partant, ils se sont acquittés de leur fardeau de preuve en la matière.

Avec égard, les observations de CSHT ne peuvent être reçues par la Régie et doivent être rejetées.

De ce qui précède et de ce qui a été déposé au dossier de la Régie, le Transporteur et le Distributeur soutiennent que le projet dans sa globalité est conçu et sera réalisé selon les pratiques usuelles adoptées par Hydro-Québec. Il s'agit d'investissements nécessaires afin de maintenir et améliorer la qualité du service, tout en intégrant les besoins de croissance, dans une perspective d'optimisation des investissements.

La solution préconisée par le Transporteur et le Distributeur est optimale et elle permet de répondre aux besoins locaux de la Rive-Nord en plus d'intégrer les besoins du réseau de transport de raccorder une nouvelle ligne à 735 kV dans la région métropolitaine.

LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS.