D É C I S I O N

QUÉBEC **RÉGIE DE L'ÉNERGIE**

D-2015-032	R-3917-2014	23 mars 2015

PRÉSENTE :

Françoise Gagnon

Régisseur

Hydro-Québec
Demanderesse

Décision finale

Demande du Transporteur relative au déplacement d'un tronçon de la ligne à 315 kV entre les postes Hertel et Viger

1. DEMANDE

[1] Le 19 décembre 2014, 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 son autorisation pour déplacer un tronçon de la ligne à 315 kV du réseau de transport, reliant les postes Hertel et Viger, situés sur la rive sud de Montréal, et pour réaliser les travaux connexes, dans le cadre de la construction d'un nouveau pont sur le Saint-Laurent (le Projet).

[2] Le Projet répond à la demande d'Infrastructure Canada (INFC) de déplacer un tronçon de la ligne à 315 kV reliant les postes Hertel et Viger, de façon à libérer l'espace pour le nouveau pont pour le Saint-Laurent (NPSL) à compter de juillet 2015, tout en maintenant la fiabilité et la capacité du réseau de transport ainsi que la qualité et la continuité de service.

[3] Le Projet s'inscrit dans la catégorie d'investissement « respect des exigences ». Le coût total du Projet s'élève à 25,2 M$.

[4] Le 13 janvier 2015, la Régie informe les personnes intéressées, par avis sur son site internet, qu'elle compte procéder à l'étude de la demande du Transporteur sur dossier. Elle fixe au 6 février 2015 le dépôt des commentaires des personnes intéressées et permet au Transporteur d'y répondre au plus tard le 13 février 2015. La Régie demande également au Transporteur de publier cet avis sur son site internet. L'avis est publié par le Transporteur le jour même.

[5] Le 3 février 2015, la Régie adresse une demande de renseignements au Transporteur et prolonge jusqu'au 12 février 2015 le délai pour la transmission des observations des personnes intéressées. Elle permet au Transporteur d'y répondre au plus tard le 19 février 2015. La Régie demande également au Transporteur de publier sur son site internet la correspondance de la Régie à cet égard. La correspondance est publiée par le Transporteur le 4 février 2015.

---

[1] RLRQ, c. R-6.01.

[6] Les 11 et 12 février 2015, le Transporteur répond à la demande de renseignements de la Régie et dépose une révision de certaines informations relatives à l'impact tarifaire du Projet.

[7] Le 19 février 2015, aucun commentaire n'ayant été déposé au dossier, la Régie entame son délibéré.

2. CADRE RÉGLEMENTAIRE

[8] 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).

[9] 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 demande[4].

3. ANALYSE

3.1 MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIFS DU PROJET

[10] À la suite des recommandations présentées par Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée[5] (LPJCCI), dans le cadre du programme de surveillance et de maintenance du pont Champlain, la mise en service du NPSL, d'abord prévue pour

---

2 RLRQ, c. R-6.01, r. 2.
3 Article 1 (1°) (a) du Règlement.
4 Articles 2 et 3 du Règlement.
5 Une société d'État faisant partie du portefeuille d'Infrastructure Canada.

2021-2022, a été devancée en 2018. Ce devancement entraîne la réalisation des travaux visés par le Projet de manière à en permettre la mise en service dès juillet 2015.

[11] Selon les représentations d'INFC, le NPSL projeté se trouvera à quelques mètres au nord du pont Champlain et sera construit à l'endroit où se trouve un tronçon d'environ 1,9 km de la ligne à 315 kV reliant les postes Hertel et Viger. Ce tronçon doit, par conséquent, être déplacé et modifié afin de satisfaire la demande et les exigences d'INFC.

[12] Le 9 mai 2014, LPJCCI transmet au Transporteur un avis de résiliation d'un permis accordé à Hydro-Québec pour une ligne de transport d'énergie électrique. Cette ligne inclut deux pylônes (les pylônes 36 et 37) érigés sur des lots faisant partie des approches sud du pont Champlain et se trouvant dans l'emprise du NPSL[6]. Ces deux pylônes font partie intégrante du tronçon visé par le Projet.

[13] Le Transporteur doit ainsi enlever et déplacer les pylônes actuels 36 et 37, à ses frais, comme le prévoit ce permis, et remplacer les pylônes actuels 35 et 38 adjacents, en lien avec cet enlèvement.

[14] INFC fournira au Transporteur une contribution de l'ordre de 12,6 M$[7]. Ce montant est réparti comme suit :

- une somme de 1,6 M$ est associée au rehaussement des nouveaux pylônes N35 à N38 inclusivement, pour satisfaire les exigences particulières d'INFC;
- une somme de 11 M$ est associée aux nouveaux pylônes N34, N39, N40 et N41, établie selon la valeur actualisée de l'impact annuel sur les revenus requis du Transporteur[8].

---

6 Pièce B-0005, annexe 1.

7 Pièce B-0012, p. 4 et 5.

8 Pièce B-0012, p. 4, R1.1 : en tenant compte d'une période d'actualisation restante de 18 ans, correspondant à la durée d'utilité moyenne restante d'actifs visés par le Projet.

[15] Dans une lettre adressée à INFC en date du 14 novembre 2014, le Transporteur mentionne que la part financière assumée par INFC sera précisée et ajustée lors de l'émission de la facture finale, selon le coût réel du Projet[9]. En réponse à cette lettre, INFC confirme, le 5 décembre 2014, qu'elle assumera cette part des coûts de réalisation du Projet[10].

[16] En outre, INFC accordera à Hydro-Québec les droits immobiliers requis aux fins du Projet et de son exploitation, à court et à long terme, sous réserve des approbations nécessaires à cet égard de la part du Conseil du Trésor du Canada[11].

3.2 DESCRIPTION DU PROJET

[17] La ligne biterne à 315 kV entre les postes Hertel à 735-315 kV et Viger à 315 kV est d'une longueur de 15,3 km. Mise en service en 1976, elle constitue la principale source d'alimentation à 315 kV du centre-ville de Montréal.

[18] Le tronçon de cette ligne visé par le Projet est d'une longueur de 1,9 km et comprend les six pylônes actuels numérotés 35 à 40 inclusivement.

[19] Le déplacement, de quelque 75 mètres vers le nord, de ce tronçon de ligne nécessite la construction de huit nouveaux supports, dont plusieurs seront conçus afin de respecter certaines exigences particulières de rehaussement imposées par INFC[12].

[20] Ainsi, au croisement de l'autoroute 10 et du nouveau pont, la ligne de transport d'électricité doit comporter un dégagement suffisant pour permettre le passage d'un éventuel système de transport en commun au milieu des voies de circulation, entre les pylônes N34 et N35.

---

9 Pièce B-0013, p. 2.
10 Pièce B-0017, annexe 2.
11 Pièce B-0018, p. 9 et 10 et pièce B-0017, annexe 2.
12 Pièce B-0018, p. 10 et 11.

[21] De plus, entre les nouveaux pylônes N35 et N38, la ligne de transport doit permettre la libre circulation d'équipements, pouvant atteindre une hauteur de 17 mètres, dans l'aire de travail du NPSL. De même, entre les nouveaux pylônes N36 et N37, elle doit permettre à un équipement roulant, pouvant atteindre une hauteur de 16 mètres, de circuler sur un chemin d'accès temporaire d'une élévation maximale de 20 mètres.

[22] Compte tenu de ces exigences de rehaussement, les huit nouveaux pylônes mesureront entre 50 et 78 mètres de hauteur.

[23] Le Transporteur prévoit débuter la mise en service du Projet dès juillet 2015. Le Projet sera complété en septembre 2015 par le démantèlement des pylônes actuels 35 à 40 inclusivement.

3.3 JUSTIFICATION DU PROJET ET DE LA SOLUTION APPLIQUÉE

[24] Le Transporteur justifie le Projet par le besoin de satisfaire à la demande d'INFC, tout en maintenant la fiabilité et la capacité du réseau de transport, notamment au centre-ville de Montréal, ainsi que la qualité et la continuité du service.

[25] Le Transporteur a envisagé une solution alternative souterraine, qui a été rapidement écartée dès le stade de l'étude préliminaire, pour des motifs techniques et économiques. En effet, cette solution aurait nécessité, entres autres, des investissements importants, de même qu'un espace étendu qui n'est pas disponible.

3.4 COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET

[26] Le coût total des travaux associés au Projet s'élève à 25,2 M$.

[27] Le tableau suivant présente la ventilation des coûts des travaux de la phase projet.

TABLEAU 1
COÛTS DES TRAVAUX DE LA PHASE PROJET PAR ÉLÉMENT
(EN MILLIERS DE DOLLARS DE RÉALISATION)

Coûts du Projet

Ingénierie interne	433,0
Ingénierie externe	431,6
Client	479,4
Approvisionnement	7 577,4
Construction	11 130,6
Gérance interne	1 439,9
Gérance externe	610,9
Provision	2 412,0
Autres coûts	306,5
Frais financiers	373,5
Sous-total	**25 194,8**
TOTAL	**25 194,8**

Source : Pièce B-0018, p. 13, tableau 3.

[28] Le Transporteur précise que le coût total du Projet ne doit pas dépasser de plus de 15 % le montant autorisé par le conseil d'administration d'Hydro-Québec. Le cas échéant, il doit obtenir une nouvelle autorisation de son conseil d'administration et s'engage à en informer la Régie en temps opportun. Le Transporteur souligne qu'il s'efforcera de contenir les coûts du Projet à l'intérieur du montant autorisé par la Régie.

3.5 SUIVI DES COÛTS DU PROJET

[29] Le Transporteur propose de faire état de l'évolution des coûts du Projet lors du dépôt de son rapport annuel à la Régie. Il présentera le suivi des coûts réels du Projet, sous la même forme et le même niveau de détails que ceux présentés au tableau 1

ci-dessus. Il présentera également un suivi de l'échéancier du Projet et fournira, le cas échéant, l'explication des écarts majeurs des coûts projetés et réels et des échéances.

3.6 IMPACT TARIFAIRE DU PROJET

[30] Le coût total du Projet, au montant de 25,2 M$, s'inscrit dans la catégorie d'investissement « respect des exigences ». Afin de déterminer l'impact sur les revenus requis, à la suite de la mise en service du Projet prévue pour le mois de juillet 2015, le Transporteur prend en compte les coûts du Projet, soit ceux associés à l'amortissement, au financement et à la taxe sur les services publics.

[31] À l'égard des coûts du Projet, la contribution exigée d'INFC est estimée à 12,6 M$. Cette contribution est calculée conformément aux décisions D-2006-76 et D-2006-76R[13] portant sur les méthodes comptables et financières applicables aux demandes de déplacements et de modifications d'actifs du réseau de transport par des tiers.

[32] Le Transporteur présente l'impact tarifaire du Projet sur une période de 20 ans et de 50 ans. Il souligne que les résultats de cette dernière sont plus représentatifs de l'impact sur les revenus requis, compte tenu de la durée d'utilité moyenne des immobilisations du Projet.

[33] L'impact annuel moyen du Projet sur les revenus requis est de 1,0 M$ sur une période de 20 ans et de 0,6 M$ sur une période de 50 ans, ce qui représente un impact à la marge de 0,03 % et de 0,02 % respectivement sur ces périodes, par rapport aux revenus requis approuvés par la Régie pour l'année 2014.

3.7 AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS

[34] Le Transporteur fait état des principales autorisations exigées en vertu d'autres lois, tant au niveau provincial qu'au niveau fédéral, pour la réalisation du Projet[14]. Il

---

13 Dossier R-3594-2005.
14 Pièce B-0017, annexe 5.

souligne que d'autres autorisations de nature sectorielle pourraient être requises au fil de l'avancement du Projet.

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

[35] Le Transporteur mentionne que le Projet représente la solution optimale pour répondre à la demande d'INFC, tout en maintenant la fiabilité et la capacité du réseau de transport, de même que la qualité et la continuité du service durant la réalisation du Projet et par la suite.

[36] Par ailleurs, le Transporteur souligne que les travaux seront exécutés de manière à ce qu'au moins un des deux circuits de la ligne biterne à 315 kV visée par le Projet demeure sous tension pour assurer, pendant la réalisation des travaux, le maintien de l'alimentation électrique du centre-ville de Montréal.

4. OPINION DE LA RÉGIE

[37] À la suite de l'examen de l'ensemble de la preuve présentée par le Transporteur, la Régie est d'avis que le Projet est conçu et sera réalisé selon les pratiques usuelles adoptées par le Transporteur, de même que selon certaines exigences particulières de conception donnant suite à la demande d'INFC.

[38] L'analyse de la preuve relative au Projet montre que cet investissement est nécessaire afin de satisfaire la demande d'INFC et de respecter les termes convenus avec cette dernière, dans le cadre de la construction du NPSL. Elle montre également que les travaux permettent de maintenir la fiabilité et la capacité du réseau de transport, de même que la qualité et la continuité du service au cours de la réalisation du Projet et par la suite.

[39] En conséquence, la Régie est d'avis qu'il y a lieu d'autoriser le Transporteur à réaliser le Projet.

[40] **Par ailleurs, la Régie demande au Transporteur de se conformer aux exigences qu'elle a mentionnées aux paragraphes 508 à 511 de sa décision D-2014-035**[15]**, dans le cas de modifications au Projet, dont un dépassement des coûts de ce dernier ou une modification de sa rentabilité.**

[41] **Pour ces motifs**,

La Régie de l'énergie :

AUTORISE le Transporteur à réaliser le Projet, tel que décrit dans le présent dossier;

DEMANDE au Transporteur de présenter dans son rapport annuel, conformément à l'article 75 (5°) de la Loi :

- un tableau présentant le suivi des coûts réels du Projet, sous la même forme et le même niveau de détails que ceux du tableau 3 de la pièce B-0018,
- un suivi de l'échéancier du Projet,
- le cas échéant, l'explication des écarts majeurs des coûts projetés et réels et des échéances;

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

Françoise Gagnon
Régisseur

Hydro-Québec représentée par Me Yves Fréchette.

[15] Dossier R-3823-2012.