

Argumentation du Transporteur

Table des matières

1. INTRODUCTION	5
2. CADRE RÉGLEMENTAIRE	8
3. OBJECTIFS.....	11
4. DESCRIPTION ET JUSTIFICATION DU PROJET DU TRANSPORTEUR EN RELATION AVEC LES OBJECTIFS.....	13
5. SOLUTIONS ENVISAGÉES.....	15
6. COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET DU TRANSPORTEUR	20
7. IMPACT TARIFAIRE	21
8. IMPACT SUR LA FIABILITÉ ET SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ	22
9. CONCLUSION.....	23

1. INTRODUCTION

1 Le 19 janvier 2016, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le
2 « Transporteur ») demande l'autorisation de la Régie de l'énergie (la « Régie ») afin de
3 construire une ligne à 120 kV reliant le poste du Grand-Brûlé à une ligne existante entre les
4 postes de Saint-Sauveur et de Sainte-Agathe, d'installer des départs de ligne au poste du
5 Grand-Brûlé (le « Projet »).

6 Le Transporteur demande également que les schémas unifilaire et de liaison, ainsi que le
7 coût des projets contenus aux pièces HQT-1, Document 1, Annexe 1, HQT-1, Document 2
8 et HQT-1, Document 2, Annexe 1 fassent l'objet d'une ordonnance de traitement
9 confidentiel en vertu de l'article 30 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « Loi »). Le
10 Transporteur dépose des affirmations solennelles à l'appui de cette demande.

11 Le 28 janvier 2016, la Régie a diffusé l'avis aux personnes intéressées dans ce dossier.

12 Le 2 février 2016, le Transporteur a reçu les demandes d'interventions de Municipalité de
13 Saint-Adolphe-d'Howard et la Municipalité régionale de comté des Pays-d'en-Haut (ci-après
14 « la MSAH » et « la MRCPDH »).

15 Le 11 février 2016, le Transporteur a reçu la demande d'intervention de l'Association
16 québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique et de Stratégies Énergétiques
17 (ci-après « SÉ-AQLPA »).

18 Le 16 février 2016, le Transporteur a commenté les demandes d'interventions de la MSAH
19 et la MRCPDH et SÉ-AQLPA.

20 Le 17 février 2016, le Transporteur a reçu la demande d'intervention de la ville de
21 Mont-Tremblant, de la Municipalité de Saint-Faustin-Lac-Carré et de la MRC des
22 Laurentides (ci-après « MRC Laurentides et als »).

23 Le 24 février 2016, le Transporteur a commenté la demande d'intervention de la MRC
24 Laurentides et als.

25 Le 22 mars 2016, la Régie rend sa décision procédurale D-2016-043 et accueille les
26 demandes d'interventions de la MSAH et la MRCPDH, la MRC Laurentides et als et
27 SÉ-AQLPA.

28 La Régie a soumis deux (2) demandes de renseignements au Transporteur, qui y a répondu
29 en date du 8 avril 2016 et 5 mai 2016, ainsi qu'un complément de réponse le 13 mai 2016.

30 Les 22 et 27 avril 2016, les intervenants MSAH et la MRCPDH et SÉ-AQLPA, ont déposé
31 des demandes de renseignements au Transporteur.

1 Le 5 mai 2016, le Transporteur a déposé ses réponses aux demandes de renseignements
2 des intervenants MSAH et la MRCPDH et SÉ-AQLPA.

3 Les 9 et 10 mai 2016, les intervenants MSAH et la MRCPDH et SÉ-AQLPA contestent
4 certaines réponses du Transporteur à leur demande de renseignements.

5 Le 20 mai 2016, la Régie, dans sa décision D-2016-080, accueille certaines contestations
6 des intervenants MSAH, MRCPDH et SÉ-AQLPA.

7 Le 25 mai 2016, le Transporteur dépose un complément de réponses suite à la décision
8 D-2016-080.

9 Le 2 juin 2016, la Régie rend sa décision D-2016-088 concernant les objections du
10 Transporteur à répondre à certaines questions des intervenants. Le Transporteur s'est
11 conformé à cette décision et a déposé au dossier l'information requise par la Régie.

12 Le 7 juin 2016, la Régie rend sa décision D-2016-091 et accueille la demande de traitement
13 confidentiel du Transporteur.

14 Le 8 juin 2016, la Régie rend sa décision concernant les moyens préliminaires du
15 Transporteur dans le dossier¹.

16 Le 9 juin 2016, la Régie émet sa décision concernant la demande de reconnaissance de
17 statuts d'experts présentée par MSAH et MRCPDH².

18 Les 8, 9 et 10 juin 2016, la Régie a tenu une audience à l'égard de la demande du
19 Transporteur. Pour les fins des présentes, des références aux notes sténographiques de
20 cette audience sont insérées³. À l'audience, les représentants du Transporteur rendent leurs
21 témoignages en réponse aux questions des intervenants, de la Régie et en appui à la
22 demande du Transporteur.

23 Tel que la preuve documentaire produite dans ce dossier ainsi que les témoignages des
24 représentants du Transporteur l'ont démontré lors de l'audience précitée, le Transporteur
25 soumet à l'autorisation de la Régie un projet nécessaire à l'accomplissement de sa mission
26 et de son mandat, soit le maintien d'un service de transport fiable au bénéfice de sa
27 clientèle desservie par le réseau de transport. Le Projet du Transporteur est conçu et sera
28 réalisé selon les pratiques usuelles qu'il a adoptées. La planification du Projet est conforme
29 à ce qui est appliqué aux projets de l'ensemble du réseau. À cet égard, la solution retenue
30 par le Transporteur au présent dossier a été étudiée selon les règles de l'art et elle a franchi

¹ Voir le procès-verbal d'audience, page 2.

² Voir le procès-verbal d'audience, page 3.

³ Notes sténographiques, dossier R-3960-2016, ci-après « N.S. ».

1 les étapes de planification et d'avant-projet. D'importants efforts ont dû être déployés dans
2 la réalisation de la phase avant-projet en réponse aux préoccupations du milieu en ce qui
3 concerne les impacts visuels de la ligne, ce qui a eu comme résultat de prolonger sur 3 ans
4 la réalisation de l'avant-projet. Une nouvelle famille de pylônes compacts a été développée,
5 plusieurs scénarios ont été étudiés en collaboration avec les acteurs du milieu, plusieurs
6 variantes de tracé et leur impact environnementaux ont été évalués, plusieurs simulations
7 visuelles ont été produites et finalement, les rencontres avec les acteurs du milieu ont été
8 tenues sur une plus longue période pour présenter l'avancement de l'avant-projet, discuter
9 et coordonner les efforts pour la poursuite des activités. Le Transporteur souligne que ces
10 efforts particuliers ont été consentis dans une volonté de favoriser l'acceptabilité du Projet.

11 Les sections qui suivent reprennent les principaux éléments du Projet ainsi que certains
12 aspects d'intérêt plus particulier pour la Régie.

2. CADRE RÉGLEMENTAIRE

1 Le Transporteur présente sa demande selon l'article 73 de la Loi et du *Règlement sur les*
2 *conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie* (le « Règlement »).

3 Selon le sous-paragraphe 1° a) du premier alinéa de l'article 1 du Règlement, le
4 Transporteur doit obtenir une autorisation spécifique de la Régie pour acquérir et construire
5 des immeubles ou des actifs destinés au transport d'électricité et dont le coût est de
6 25 millions de dollars et plus, ce qui est le cas du Projet en cause.

7 La demande d'autorisation du Transporteur est accompagnée des renseignements, requis
8 par le Règlement, suivants :

9 *« 1° les objectifs visés par le projet;*

10 *2° la description du projet;*

11 *3° la justification du projet en relation avec les objectifs visés;*

12 *4° les coûts associés au projet;*

13 *5° l'étude de faisabilité économique du projet;*

14 *6° la liste des autorisations exigées en vertu d'autres lois;*

15 *7° l'impact sur les tarifs incluant une analyse de sensibilité;*

16 *8° l'impact sur la fiabilité du réseau de transport d'électricité et sur la qualité de*
17 *prestation du service de transport d'électricité ou de distribution d'électricité ou de*
18 *gaz naturel;*

19 *9° le cas échéant, les autres solutions envisagées, accompagnées des*
20 *renseignements visés aux paragraphes précédents;*

21 *10° selon la nature du projet, la liste des principales normes techniques qui y seront*
22 *appliquées. »*

23 Le tout tel qu'il appert de la preuve produite par le Transporteur (voir le tableau 1, HQT-1,
24 Document 1).

25 Par ailleurs, en février 2007, suite à une période de consultation auprès des personnes
26 intéressées, la Régie a mis en place le *Guide de dépôt pour Hydro-Québec dans ses*
27 *activités de transport d'électricité* (le « Guide »). Ce Guide s'applique notamment aux
28 demandes d'autorisation de projets d'investissements (Chapitre 2) et a pour objet de
29 standardiser l'information documentaire requise afin, entre autres, d'améliorer l'efficacité de

1 traitement des demandes du Transporteur. Le Transporteur a produit dans ce dossier toute
2 l'information disponible identifiée au Guide dans le cadre de sa présente demande.

3 Au fil des ans et des dossiers, de nombreuses décisions ont contribué à préciser la
4 juridiction de la Régie ainsi que le fardeau de preuve attendu du Transporteur. La Régie a
5 déjà déterminé qu'une demande d'autorisation introduite en vertu de l'article 73 de la Loi et
6 du Règlement constitue un exercice d'analyse technico-économique, en adéquation avec le
7 cadre réglementaire, qui doit porter sur la justification du projet en regard de ses objectifs et
8 de l'impact du projet sur les tarifs et la fiabilité du réseau de transport d'électricité. À ce
9 sujet, la Régie s'est exprimée comme suit :

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

14 « Sous l'article 73 de la Loi, l'examen de la Régie porte sur la question de savoir si le
15 Projet du Distributeur satisfait aux exigences citées plus haut du Règlement. Ces
16 exigences sont essentiellement de nature technico-économique et portent sur la
17 justification du Projet en regard de ses objectifs, de l'impact des coûts sur les tarifs et
18 de l'impact du Projet sur la fiabilité du réseau de distribution. [...] »
19 (Décision D-2007-20, page 4) ;

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

22 « [26] La Régie précise que dans le cadre de l'examen d'une demande
23 d'investissement, c'est l'aspect technico-économique du projet du Transporteur
24 qu'elle examine, et non celui d'un projet alternatif ou hypothétique. »
25 (Décision D-2010-036, page 8).

26 L'analyse de la demande d'autorisation du Transporteur doit se faire en respectant le cadre
27 réglementaire précité.

28 La décision procédurale D-2016-043 a confirmé le cadre d'examen de la demande auquel le
29 Transporteur s'est conformé⁴.

⁴ Voir également : N.S., le 8 juin 2016, pp. 28 et 29.

- 1 Dans ce dossier, le Transporteur a couvert tous les aspects requis par le cadre
- 2 réglementaire et les décisions précitées de la Régie, notamment quant aux objectifs du
- 3 Projet, sa justification, sa faisabilité économique, l'impact sur la fiabilité du réseau et la
- 4 qualité du service ainsi que l'impact tarifaire à la marge du Projet. La preuve du
- 5 Transporteur à cet égard est complète et probante.

3. OBJECTIFS

1 Le Projet a pour objectif de répondre à la croissance de la demande dans les Laurentides
2 en éliminant les dépassements de capacité des lignes à 120 kV et à 315 kV qui se
3 retrouvent sur ce territoire.

4 Le réseau des Laurentides, qui s'étend de Mirabel à Tremblant, a d'abord été conçu pour
5 acheminer l'électricité du sud vers le nord.

6 Dans le cadre du développement de la Baie James au début des années 1980, le poste
7 source du Grand-Brûlé à 735-120 kV a été construit et a modifié ainsi le réseau de transport
8 des Laurentides en alimentant les postes à 120 kV depuis le nord. Au fil du temps, les lignes
9 à 315 kV et à 120 kV alimentant les Laurentides depuis le sud ont atteint leurs capacités
10 respectives, l'alimentation de plusieurs postes a été transférée du poste source de
11 Lafontaine au poste du Grand-Brûlé.

12 Ces dernières années, le territoire des Laurentides a connu une forte croissance de la
13 demande en électricité, principalement en raison notamment de l'arrivée de nouveaux
14 clients et de la conversion des résidences secondaires en résidences principales.

15 Le poste source de Lafontaine à 315-120 kV est alimenté par le poste Chénier à
16 735-315 kV. La capacité de ce poste sera dépassée à l'hiver 2022-2023, comme le
17 présente le tableau 2 (voir pièce HQT-1, Document 1, page 9).

18 Le tableau 3 (voir pièce HQT-1, Document 1, page 9) présente l'évolution de la charge
19 prévue sur la ligne 1127-1128 à 120 kV provenant du poste Lafontaine. La capacité de la
20 ligne 1127-1128 sera en dépassement dès l'hiver 2015-2016 alors que celle de la ligne
21 3058-3059, provenant du poste Chénier, le sera dès l'hiver 2020-2021.

22 Le poste du Grand-Brûlé à 735-120 kV alimente actuellement plusieurs postes à 120 kV
23 dans les Hautes-Laurentides ainsi que des postes de la partie nord de la région de
24 l'Outaouais. L'ajout du troisième transformateur à 735-120 kV au poste du Grand-Brûlé en
25 2016 permet de répondre à la croissance des besoins dans ces secteurs.

26 Lors de son témoignage, le représentant du Transporteur confirme ce qui suit :

- 27 • La région des Laurentides, depuis une dizaine d'années, connaît une croissance de
28 sa population plus forte que le reste du Québec, c'est-à-dire presque le double ;
- 29 • Le réseau de transport dans l'axe St-Jérôme – Mont-Tremblant a été construit
30 historiquement du sud vers le nord, puisque l'énergie électrique transitait via le

- 1 réseau métropolitain qui lui-même tirait son alimentation électrique des Centrales de
2 la Côte-Nord ;
- 3 • Le poste du Grand-Brûlé a été construit à la suite du développement de la Baie
4 James pour permettre d'alimenter le réseau des Laurentides par le nord plutôt que
5 par le sud via le poste Lafontaine ;
- 6 • Des équipements majeurs du réseau des Laurentides seront bientôt en
7 dépassement de capacité et justifient le Projet du Transporteur⁵.
- 8 Le Projet est arrimé à ses objectifs et le Transporteur souligne que les intervenants
9 reconnaissent le besoin de la nouvelle ligne dans la région Laurentides⁶.

⁵ Voir la pièce HQT-6, Document 1, pp.1 à 5 et N.S. du 8 juin 2016, pp.38 à 44.

⁶ Voir notamment N.S., le 8 juin 2016, p. 249, ligne 11 à 20 et N.S., le 9 juin 2016, p. 250, lignes 14 à 17.

4. DESCRIPTION ET JUSTIFICATION DU PROJET DU TRANSPORTEUR EN RELATION AVEC LES OBJECTIFS

1 Le Projet consiste à construire une ligne biterne (à deux circuits) à 120 kV de 42,5 km
2 depuis le poste du Grand-Brûlé vers la dérivation Saint-Sauveur. La nouvelle ligne aura une
3 capacité suffisante pour alimenter les postes de Saint-Sauveur et Doc-Grignon existants et
4 le futur poste de Chertsey (voir la pièce HQT-1, Document 1, page 11).

5 Les travaux associés au Projet sont les suivants :

6 • Construction d'une nouvelle ligne à 120 kV de 42,5 km entre le poste du Grand-
7 Brûlé et la dérivation Saint-Sauveur ;

8 ◦ Une ligne biterne de 42,5 km sera construite, soit la construction de 30,5 km
9 d'une nouvelle ligne dans une nouvelle emprise à partir du poste du Grand-
10 Brûlé et la reconstruction de 12 km jusqu'à la dérivation Saint-Sauveur de la
11 ligne 1128-1357. La ligne utilise des corridors de transport existants sur plus de
12 55 % de sa longueur ;

13 ◦ La ligne sera dotée de deux conducteurs par phase (type Bersfort) pour une
14 capacité de transit de 600 MVA. Cette ligne sera supportée par des pylônes à
15 treillis en acier. La hauteur et le nombre de pylônes varieront selon la distance
16 entre les supports et le profil du terrain. Le Transporteur souligne qu'il a conçu
17 une nouvelle catégorie de pylônes, plus compacts et moins hauts, a réduit la
18 largeur des nouveaux corridors, minimisant ainsi le déboisement, et a ajusté le
19 positionnement des pylônes pour atténuer l'impact visuel de la ligne ;

20 • Ajout de deux départs de ligne à 120 kV au poste du Grand-Brûlé.

21 Le Projet consiste à répondre à la forte croissance de la demande d'électricité des
22 Laurentides. La croissance de la charge provoque des dépassements de capacité sur la
23 ligne 1127-1128 à 120 kV et sur la ligne 3058-3059 à 315 kV.

24 Ces dépassements nécessiteront le transfert de l'alimentation des postes de Saint-Sauveur
25 et Doc-Grignon du poste de Lafontaine vers le poste du Grand-Brûlé au moyen d'une
26 nouvelle ligne à 120 kV.

27 Cette nouvelle ligne permettra d'alimenter de façon fiable le nouveau poste de Saint-Jérôme
28 par la ligne 1127-1128 à partir du poste Lafontaine ainsi que les postes de Saint-Sauveur,
29 Doc-Grignon et le futur poste de Chertsey à partir du poste du Grand-Brûlé dans le respect
30 des critères de conception et de planification du Transporteur.

1 À l'audience, les témoins du Transporteur ont réitéré⁷ que le Projet a été précédé de trois
2 (3) années d'études diverses avec la participation de divers acteurs du milieu.

3 Soulignons que le tracé retenu par le Transporteur est de moindre impact notamment en ce
4 qu'il évite le milieu bâti et les déplacements de résidences⁸ pour la réalisation du Projet.

5 Également, le Projet a été conçu pour renforcer le réseau de transport des Laurentides de
6 façon à rencontrer les besoins à long terme de la région, tout en minimisant les impacts à
7 court et long termes sur le milieu⁹.

8 Le Transporteur est d'avis que la nouvelle ligne est nécessaire pour répondre à la
9 croissance du territoire des Laurentides et régler les dépassements de capacité des lignes
10 de transport à 120 kV et à 315 kV de la région.

11 Le Projet est réalisable tant sur le plan technique que du point de vue de l'échéancier. Les
12 avant-projets réalisés ont permis d'en confirmer la faisabilité.

⁷ Voir la pièce HQT-6, document 1, p.7.

⁸ Voir la pièce HQT-2, Document 1.1, réponse 1.1.

⁹ Voir la pièce HQT-2, document 1.1, réponse 3.1.

5. SOLUTIONS ENVISAGÉES

1 Les analyses du Transporteur, effectuées sur des bases communes, ont permis d'identifier
2 différentes solutions pour répondre aux besoins de croissance du territoire des Laurentides,
3 tout en assurant la fiabilité d'alimentation des charges du réseau de transport, et ce dans le
4 respect des critères de conception de ce réseau.

5 Solution 1 (Grand-Brûlé – dérivation Saint-Sauveur)¹⁰

6 La solution 1 constitue la solution optimale retenue par le Transporteur, soit le Projet. Cette
7 solution est plus amplement détaillée à la section 3.2 de la preuve (voir la pièce HQT-1,
8 Document 1, page 12).

9 Cette nouvelle ligne permettra le transfert de l'alimentation des postes de Saint-Sauveur et
10 Doc-Grignon du poste de Lafontaine vers le poste du Grand-Brûlé à 735-120 kV.

11 Cette solution permet ainsi de régler les dépassements de capacité des lignes 1127-1128 à
12 120 kV et des lignes 3058-3059 à 315 kV du territoire des Laurentides. De plus, cette
13 solution permet de diminuer les pertes électriques sur le réseau du Transporteur puisque les
14 postes de Saint-Sauveur et Doc-Grignon seront dorénavant alimentés par le poste du
15 Grand-Brûlé.

16 Comme présenté au tableau 5 (voir la pièce HQT-1, Document 1, page 17), le Projet s'avère
17 la solution dont les coûts globaux actualisés sont les plus bas, en raison des considérations
18 techniques et économiques.

19 Tel que souligné en audience¹¹, le Projet (Solution 1) comporte les avantages et les
20 optimisations suivants :

- 21 • Utilisation des corridors de transport existants sur plus de 55 % de sa longueur ;
- 22 • Conception d'une nouvelle famille de pylônes plus compacts et moins hauts,
23 spécifique au besoin particulier du Projet, favorisant une intégration plus
24 harmonieuse au paysage¹² ;
- 25 • Réduction de la largeur d'emprise¹³, minimisant ainsi le déboisement ;
- 26 • Ajustement du positionnement des pylônes pour atténuer l'impact visuel de la ligne
27 sur le paysage ;

¹⁰ Voir la pièce HQT-6, Document 1, p. 8 et ss.

¹¹ N.S., le 8 juin 2016, p.44 à 61.

¹² Voir la pièce HQT-2, Document 2, réponses 3.1, 3.3.

¹³ Voir la pièce HQT-2, Document 3, réponse R1.10g).

- 1 • Le Projet favorise le seul des tracés étudiés qui évite le milieu bâti et les
2 déplacements de résidences ;
- 3 • Le Projet réduit l'impact des interventions futures en dotant le réseau d'une ligne qui
4 pourra répondre à la croissance de la demande de la région pour les prochaines
5 décennies ;
- 6 • Le tracé du Projet fait l'objet d'un consensus dans 5 des 6 municipalités
7 environnantes ;
- 8 • Le Projet présente une diversité géographique de parcours des lignes pour une
9 fiabilité accrue par rapport à toute autre solution ;
- 10 • Le Projet permettra d'alimenter le futur poste de Chertsey par Grand-Brûlé à sa mise
11 en service (tandis que la solution 3 propose une architecture minimale qui obligerait
12 l'alimentation du poste de Chertsey par Lafontaine dès sa mise en service).

13 Le Projet du Transporteur s'avère ainsi clairement le plus avantageux de toutes les
14 alternatives présentées à la Régie.

15 **Solution 3 (Grand-Brûlé – dérivation Saint-Donat) (voir pièce HQT-1, Document 1,**
16 **page 15)**

17 La solution 3 consiste à construire plus au nord une nouvelle ligne à 120 kV d'environ
18 16,3 km du poste du Grand-Brûlé à la dérivation Saint-Donat.

19 Cette solution est désavantageuse par rapport au Projet pour les raisons suivantes :

- 20 • Solution plus coûteuse ;
- 21 • Nouvelle ligne à 120 kV (Grand-Brûlé - dérivation Saint-Donat) en milieu résidentiel,
22 nécessitant l'acquisition et la démolition de plusieurs résidences ;
- 23 • Réseau de transport plus vulnérable et plus complexe vu l'augmentation du nombre
24 d'équipements requis au poste de Sainte-Agathe et au nouveau poste de
25 sectionnement ;
- 26 • Capacité à répondre aux besoins de croissance et perspectives de développement
27 du réseau de transport plus limitées¹⁴.

¹⁴ Voir également la pièce HQT-2, Document 1.1, réponses 1.2, 3.1 et 3.2.

1 **Solution 3 modifiée - Proposition MSAH / MRCPDH**

2 La MSAH et la MRCPDH ont proposé à la Régie de retenir un scénario modifié, dérivé de la
3 solution 3 du Transporteur, selon les paramètres proposés par M. Paul Paquin dont ils ont
4 retenus les services.

5 De façon générale, le Transporteur, ne valide pas les solutions mises de l'avant par les
6 intervenants car le cadre décisionnel de la Régie est clair. Ce sont les solutions proposées
7 par le Transporteur que la Régie examine.

8 Exceptionnellement, dans le présent dossier, puisque le Transporteur souhaitait offrir une
9 preuve la plus complète possible à l'examen et au délibéré de la Régie¹⁵, il a offert à la
10 Régie une preuve testimoniale et une contre-preuve¹⁶ à l'égard de la solution 3 modifiée et
11 de ses paramètres économiques et techniques présentés par M. Paquin pour le compte de
12 MSAH et MRCPDH.

13 Après revue des paramètres économiques de la solution 3 modifiée par M. Paquin, le
14 Transporteur conclut ce qui suit :

- 15 • La solution 1 s'avère nettement plus avantageuse économiquement que la solution 3
16 modifiée avec un écart favorable de 17,5 M\$ pour le Projet du Transporteur ;
- 17 • Cet écart favorable envers le Projet est minimal (ou conservateur) puisque :
 - 18 ○ Le Transporteur a inclus des réinvestissements dans la solution 1, tels que
19 suggérés par M. Paquin, qui ne se concrétiseront pas à hauteur des coûts
20 considérés ;
 - 21 ○ Les investissements de la solution 3 modifiée seront nécessaires quant à eux
22 plus tôt que prévu dans les simulations de M. Paquin ;
 - 23 ○ Si la croissance de la demande s'avérait plus rapide que prévue, l'écart
24 augmenterait parce que la construction d'une nouvelle ligne Grand-Brûlé -
25 Saint-Sauveur serait devancée.

26 À la suite d'un examen technique de la solution 3, telle que modifiée par M. Paquin, lequel a
27 soutenu devant la Régie que sa solution 3 modifiée « *permet de respecter les critères*
28 *habituels de conception du réseau de Transport* »¹⁷, le représentant du Transporteur conclut
29 ce qui suit :

15 N.S., le 10 juin 2016, p.155 et ss.

16 Voir la pièce HQT-6, Document 2.

17 Voir la présentation du M. Paul Paquin, le 9 juin 2016, p.26.

- 1 ○ Solution techniquement inacceptable, notamment pour les raisons suivantes :
 - 2 ▪ Variation de tension au-delà des plages permises ;
 - 3 ▪ Affaissement de la tension à la suite de la perte d'un circuit ;
 - 4 ▪ Solution n'alimentant pas la demande prévue sur la période d'étude
 - 5 sans un nouveau projet de ligne Grand-Brûlé – Dérivation entre
 - 6 Sainte-Agathe et Saint-Sauveur reprenant la majeure partie du
 - 7 présent projet ;
- 8 ○ Solution bloquant tout développement du réseau et limitant tout ajout de
- 9 croissance entre Saint-Sauveur et Mont-Tremblant ;
 - 10 ▪ Impossibilité de raccorder le futur poste Chertsey au nord de Saint-
 - 11 Sauveur car la nouvelle ligne alimente déjà 4 postes dès sa mise en
 - 12 service ;
 - 13 ▪ Toute charge additionnelle ou augmentation de la charge expose le
 - 14 Transporteur à une situation de dépassement de capacité et donc un
 - 15 second projet d'envergure à court terme
- 16 ○ Solution nécessitant de la compensation shunt additionnelle au poste
- 17 Sainte-Agathe d'au moins 85 Mvar, et présentant un risque d'opération
- 18 inacceptable ;
 - 19 ▪ Réseau très sensible en tension, lors des montées et descentes de
 - 20 charge, requérant plusieurs manœuvres de condensateurs par jour ;
 - 21 ▪ Consommation de puissance réactive trop importante poussant le
 - 22 réseau vers un état instable en tension ;
- 23 ○ Solution ignorant les obligations de sécurisation de l'alimentation mise de
- 24 l'avant par les Comité Warren et la commission Nicolet¹⁸.

¹⁸ Cette énumération représente un condensé du témoignage du représentant du Transporteur qui se retrouve au N.S., le 10 juin 2016, pp. 163 à 175.

1 **Solution 3 modifiée - Proposition SÉ-AQLPA**

2 Le Transporteur a également examiné les suggestions de l'intervenant SÉ-AQLPA (rapport
3 de M. Jean-Claude Deslauriers). Les suggestions ont été écartées par le Transporteur pour
4 les motifs décrits à l'audience¹⁹ notamment :

- 5 • Le tracé proposé n'est pas acceptable ;
- 6 • Cette proposition ne génère pas de gains significatifs en puissance par rapport au
7 Projet du Transporteur ;
- 8 • Cette proposition oblige à construire des départs de lignes supplémentaires à
9 Sainte-Agathe ;
- 10 • Cette proposition est plus coûteuse que la solution 3 du Transporteur qui elle-même
11 est déjà plus coûteuse que le Projet retenu (solution 1).

12 En conclusion, le Projet du Transporteur est techniquement supérieur à toutes les autres
13 solutions, y incluant les variantes proposées par les intervenants.

14 Le Projet du Transporteur constitue clairement la meilleure solution pour rencontrer les
15 besoins de croissance de la zone au meilleur coût.

16 Pour toutes ces raisons, le Transporteur considère que les alternatives par les intervenants
17 doivent être rejetées.

¹⁹ Voir la pièce HQT-6, Document 1, page 15 et N.S., le 8 juin 2016, pp. 59 à 61.

6. COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET DU TRANSPORTEUR

1 Le coût total des divers travaux associés au Projet s'élève à 98,0 M\$, et sont associés à la
2 catégorie d'investissement « croissance des besoins de la clientèle ».

3 Le tableau 6 (voir la pièce HQT-1, Document 1, page 18) présente une ventilation des coûts
4 pour les phases avant-projet et projet.

5 Le Transporteur souligne que c'est à la division HQÉSP que revient la responsabilité de
6 mener à bien, sans marge bénéficiaire, la réalisation du Projet.

7 Les démonstrations faites et les témoignages rendus à l'audience²⁰ favorisent clairement le
8 Projet du Transporteur qui est le moins coûteux de tous en plus de procurer des avantages
9 indéniables en termes de fiabilité de service pour la clientèle desservie.

10 Le coût total du Projet ne doit pas dépasser le montant autorisé du Projet par le Conseil
11 d'administration de plus de 15 %, auquel cas le Transporteur doit obtenir une nouvelle
12 autorisation de ce dernier. Le cas échéant, il s'engage à en informer la Régie en temps
13 opportun. Le Transporteur souligne qu'il continuera de s'efforcer de contenir les coûts du
14 Projet à l'intérieur du montant autorisé par la Régie.

15 Le Transporteur fera le suivi des coûts du Projet lors du dépôt de son rapport annuel selon
16 les indications de la Régie.

²⁰ Voir la pièce HQT-6, document 1, pp. 16-19 et N.S., le 8 juin 2016, pp.61 à 66.

7. IMPACT TARIFAIRE

1 Le Projet visé par la présente demande s'inscrit dans la catégorie d'investissement
2 « croissance des besoins de la clientèle ». La mise en service du Projet est prévue pour
3 septembre 2018.

4 Les coûts de la catégorie d'investissement « croissance des besoins de la clientèle » sont
5 de l'ordre de 98,0 M\$, donnant lieu à une contribution estimée du Distributeur pour
6 l'ensemble de ces coûts. Le montant final de la contribution sera déterminé après la mise en
7 service du Projet, conformément aux modalités des *Tarifs et conditions des services de*
8 *transport d'Hydro-Québec (« Tarifs et conditions »)*, appendice J, section C²¹, quant aux
9 ajouts pour répondre aux besoins de croissance de la charge locale.

10 L'impact sur les revenus requis présenté par le Transporteur prend en compte les coûts du
11 Projet nets de la contribution estimée. Dans ce cas-ci, les coûts nets de la contribution sont
12 nuls. De là, le projet ne cause aucun impact sur les revenus requis (voir la pièce HQT-1,
13 Document 1, Tableau 8, page 22).

²¹ Cette référence vise les *Tarifs et conditions* en vigueur en date des présentes.

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

1 Le Projet a pour objectif premier de répondre aux besoins concernant la croissance de la
2 charge du territoire des Laurentides, tout en ayant des répercussions positives sur la fiabilité
3 du réseau de transport et la continuité de service aux clients.

4 La ligne à 120 kV du Grand-Brûlé – dérivation Saint-Sauveur permet :

- 5 • De régler les dépassements de capacité des lignes 3058-3059 et 1127-1128 ;
- 6 • D'alimenter les postes de Saint-Sauveur et Doc-Grignon ainsi que le futur poste
7 Chertsey à partir du poste Grand-Brûlé ;
- 8 • D'assurer une alimentation fiable du poste de Saint-Jérôme par la ligne 1127-1128
9 en provenance du poste de Lafontaine ;
- 10 • De réduire les pertes électriques sur le réseau de transport ;
- 11 • De développer le réseau de transport des Laurentides à long terme.

12 Le Projet du Transporteur aura donc un impact positif tant sur la fiabilité du réseau de
13 transport que sur sa capacité à répondre aux besoins de croissance actuelle et pour les
14 années à venir²².

²² Voir la pièce HQT-6, Document 1, p. 20 et N.S., le 8 juin 2016, pp.65 à 67.

9. CONCLUSION

1 Le Transporteur, pour la desserte de sa clientèle, a développé et souhaite mettre en œuvre
2 le Projet visant à rencontrer les besoins identifiés et à maintenir la fiabilité du réseau de
3 Transport. Ce faisant, il a élaboré le Projet sur la base de son expertise, dans le respect de
4 ses critères de conception, ainsi que dans une perspective d'optimisation de ses
5 interventions et de minimisation des coûts.

6 La preuve documentaire et testimoniale offerte par le Transporteur à la Régie démontre, de
7 façon prépondérante, le bien-fondé et la valeur du Projet. Le Transporteur réitère que la
8 solution mise de l'avant est optimale et que les investissements découlant de ce Projet
9 seront, une fois réalisés, utiles à l'exploitation fiable du réseau de transport. De ce qui
10 précède et de ce qui fut produit au dossier, le Transporteur soutient que le Projet est requis
11 afin de maintenir la qualité du service pour les clients du service de transport et d'assurer
12 tout à la fois la croissance et le développement du réseau de transport d'électricité.

13 Le dossier produit par le Transporteur est conforme à l'article 73 de la Loi, au Règlement
14 ainsi qu'au Guide. Le Transporteur a produit auprès de la Régie tous les renseignements
15 requis et pertinents à l'étude de sa demande.

16 En raison de ce qui précède et du caractère probant du dossier du Transporteur, celui-ci
17 prie la Régie d'accueillir sa demande selon ses conclusions.