

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2017-088

R-3995-2016

17 août 2017

PRÉSENT :

Bernard Houle
Régisseur

Hydro-Québec
Demanderesse

Décision finale

Demande d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité relative au projet de renforcement du réseau régional de transport de Sherbrooke et de construction de lignes d'alimentation

1. DEMANDE

[1] Le 22 décembre 2016, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie) une demande d'autorisation (la Demande) relative au projet de renforcement du réseau régional de transport de Sherbrooke et de construction de lignes d'alimentation (le Projet)¹. Cette Demande est présentée en vertu des articles 31(5°) et 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*² (la Loi), ainsi que des articles 1, 2 et 3 du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*³ (le Règlement).

[2] Le Transporteur dépose, sous pli confidentiel, les schémas unifilaires⁴ ainsi que les coûts annuels⁵ et détaillés⁶ relatifs au Projet. Il demande à la Régie d'en interdire la divulgation, la publication et la diffusion, sans restriction quant à leur durée pour les schémas unifilaires, et jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an à partir de la mise en service (MES) finale du Projet pour les coûts.

[3] Le Transporteur demande également l'autorisation de présenter le suivi des coûts réels du Projet sous pli confidentiel, si la Régie détermine qu'il doit être présenté selon la même forme et le même niveau de détail que ceux du tableau 1 de la pièce B-0011, et d'en interdire également la divulgation, la publication et la diffusion jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an à partir de la MES finale du Projet. Il demande également le traitement confidentiel des pièces B-0016 et B-0017, déposées en réponse à une demande de renseignements (DDR) de la Régie portant sur les coûts du Projet⁷.

[4] Le 17 janvier 2017, la Régie publie sur son site internet un avis aux personnes intéressées indiquant qu'elles peuvent soumettre des commentaires écrits à la Régie, avec copie au Transporteur, au plus tard le 21 mars 2017 et que ce dernier pourra y répondre au plus tard le 28 mars 2017⁸. Le 18 janvier 2017, le Transporteur confirme la publication de cet avis sur son site internet, tel que demandé par la Régie.

¹ Pièce [B-0002](#).

² [RLRO, c. R-6.01](#).

³ [RLRO, c. R-6.01, r. 2](#).

⁴ Pièce [B-0005](#).

⁵ Pièce [B-0012](#).

⁶ Pièce [B-0011](#).

⁷ Pièces [B-0016](#) et [B-0017](#).

⁸ Pièce [A-0003](#).

[5] Aucun commentaire n'est déposé au dossier de la Régie.

[6] Le 22 février 2017, la Régie transmet sa DDR n° 1 au Transporteur, qui y répond le 14 mars 2017⁹. Le 12 avril 2017, la Régie transmet sa DDR n° 2 au Transporteur, qui y répond le 25 avril 2017¹⁰, date à laquelle la Régie entame son délibéré.

[7] La présente décision porte sur la demande d'autorisation du Projet et sur les demandes d'ordonnance de traitement confidentiel du Transporteur.

2. MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIFS VISÉS PAR LE PROJET

[8] Dans sa Demande, le Transporteur vise à obtenir l'autorisation de la Régie afin de construire les actifs requis pour réaliser le Projet dont l'objectif est de répondre à la croissance des charges d'Hydro-Sherbrooke, qui est un client d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution (le Distributeur). Le Projet vise également à renforcer le réseau régional de transport de Sherbrooke, tout en tenant compte des besoins de pérennité des installations¹¹.

3. DESCRIPTION DU PROJET

[9] Le Projet consiste à ajouter deux nouvelles lignes biternes pour répondre à la croissance des charges d'Hydro-Sherbrooke et à renforcer le poste de Sherbrooke, tout en remplaçant les équipements ayant atteint leur fin de vie utile¹².

⁹ Pièces [B-0014](#), [B-0016](#) et [B-0017](#).

¹⁰ Pièces [B-0019](#) et [B-0021](#).

¹¹ Pièce [B-0004](#), p. 5 et 6.

¹² Pièce [B-0004](#), p. 9.

[10] Les travaux associés au Projet sont répartis en trois volets :

- les travaux requis pour renforcer le réseau régional de transport au poste de Sherbrooke;
- les travaux requis pour répondre à la croissance des charges d'Hydro-Sherbrooke;
- les travaux requis pour assurer la pérennité des équipements au poste de Sherbrooke.

Travaux requis pour renforcer le réseau régional de transport au poste de Sherbrooke

[11] Pour ce premier volet, dont la MES est prévue pour septembre et novembre 2018, le Transporteur prévoit ajouter au poste de Sherbrooke une barre bouclée à 230 kV au primaire du poste, incluant six disjoncteurs afin d'avoir une configuration normalisée répondant aux critères de conception du Transporteur. De plus, à cette barre seront raccordées trois lignes existantes à 230 kV en provenance du poste des Cantons ainsi que trois transformateurs de puissance à 230-120 kV du poste de Sherbrooke.

[12] Le Transporteur prévoit également le réaménagement et le décroisement de lignes à 120 kV à la sortie du poste de Sherbrooke, ainsi que la construction d'un nouveau bâtiment de commande et protection, incluant une nouvelle commande ALCID (automatismes locaux et conduite par intelligence distribuée) et de nouvelles protections de lignes¹³.

Travaux requis pour répondre à la croissance des charges d'Hydro-Sherbrooke

[13] Pour ce second volet, dont la MES est également prévue pour septembre et novembre 2018, le Transporteur prévoit la construction d'une nouvelle ligne biterne à 120 kV de 1,7 km afin d'alimenter distinctement le poste d'Orford d'Hydro-Sherbrooke à partir du poste de Sherbrooke.

[14] Par ailleurs, le Transporteur prévoit la construction de 7,3 km de nouvelle ligne biterne à 120 kV entre le poste de Sherbrooke et le quatrième poste d'Hydro-Sherbrooke. Le tracé de cette nouvelle ligne a été optimisé afin d'éviter le croisement de lignes et de

¹³ Pièce [B-0004](#), p. 10.

faciliter la traversée de l'autoroute 10. Il se juxtapose aux lignes existantes sur la plus grande partie de son parcours et limite l'empiétement sur le territoire.

[15] Enfin, le Transporteur prévoit l'ajout de quatre départs à 120 kV au poste de Sherbrooke¹⁴.

Travaux requis pour assurer la pérennité des équipements au poste de Sherbrooke

[16] Pour ce dernier volet, dont la MES est prévue pour juillet 2019, le Transporteur prévoit au poste de Sherbrooke le remplacement d'un certain nombre de transformateurs, batteries de condensateurs, disjoncteurs et autres, en plus de travaux de télécommunications¹⁵.

[17] Le Transporteur précise le calendrier de réalisation de l'ensemble des travaux du Projet, reproduit au tableau 1.

TABLEAU 1
CALENDRIER DE RÉALISATION DES TRAVAUX

Activité	Début	Fin
Avant-projet	Février 2014	Octobre 2016
Autorisation de la Régie de l'énergie	Décembre 2016	Avril 2017
Projet et mise en service	Novembre 2016	Juillet 2019

Source : Pièce [B-0004](#), p. 14.

[18] Le Transporteur spécifie avoir dû entamer certains travaux, notamment des travaux préparatoires pour l'agrandissement de la cour du poste source de Sherbrooke du Transporteur, pour tenir compte de la demande d'Hydro-Sherbrooke concernant la MES de son quatrième poste à l'automne 2018. Le Transporteur a également dû réaliser des activités liées à l'approvisionnement de matériel nécessaire à la réalisation du Projet¹⁶.

¹⁴ Pièce [B-0004](#), p. 10 à 12.

¹⁵ Pièce [B-0004](#), p. 12.

¹⁶ Pièce [B-0004](#), p. 14.

4. JUSTIFICATION DU PROJET

[19] Le Transporteur justifie le Projet par la croissance de la charge, notamment celle d'Hydro-Sherbrooke, et par les besoins de pérennité des équipements du poste de Sherbrooke.

[20] En ce qui a trait aux travaux de renforcement du réseau de transport justifié par la croissance de la charge, le Transporteur fait également valoir que le poste de Sherbrooke n'est actuellement pas muni d'une barre bouclée au primaire. Cette configuration, non normalisée, peut affecter la fiabilité dans certains cas. Il précise qu'« [e]n outre, l'ajout de la barre bouclée pourra dorénavant soutenir la qualité du service rendu par le Transporteur en ce qui a trait à l'exploitation et la fiabilité du poste source de Sherbrooke et par conséquent l'alimentation fiable des postes satellites et des clients à 120 kV »¹⁷. Il ajoute que les lignes 1189, 1191 et 1175, qui alimentent les trois postes existants d'Hydro-Sherbrooke (Orford, Saint-François et Galt), ont dépassé leur capacité en contingence en raison de la croissance des charges de ces postes satellites. Selon le Transporteur, la construction de deux lignes biternes permettra de régler les dépassements des lignes d'alimentation des trois postes actuels et d'alimenter le quatrième poste, à venir.

[21] Outre les besoins de croissance de la demande dans la région, le Transporteur souligne, en ce qui a trait au maintien des actifs, que des équipements ayant dépassé leur durée de vie utile doivent être remplacés au poste de Sherbrooke. Ces équipements sont considérés à risque élevé, selon la grille d'analyse du risque des équipements qui permet au Transporteur d'identifier ceux devant faire l'objet d'interventions, suivant sa Stratégie de gestion de la pérennité des actifs¹⁸.

[22] Après analyse de la preuve déposée par le Transporteur, la Régie considère que le Projet est nécessaire et devrait répondre aux besoins de croissance de la demande dans la région de Sherbrooke, aux enjeux de fiabilité du réseau et de pérennité des équipements.

[23] Elle considère également que le Projet est conçu et sera réalisé selon les pratiques usuelles adoptées par le Transporteur.

¹⁷ Pièce [B-0021](#), p. 7.

¹⁸ Pièce [B-0004](#), p. 13.

5. SOLUTIONS ENVISAGÉES

[24] Les solutions envisagées par le Transporteur ne visent qu'une partie du Projet, soit les travaux à effectuer pour régler la croissance des charges d'Hydro-Sherbrooke.

[25] En effet, pour régler les dépassements de capacité en contingence des lignes 120 kV alimentant les trois postes actuels d'Hydro-Sherbrooke, le Transporteur a identifié, après analyses, deux solutions possibles.

[26] Ces deux solutions incluent les travaux afin d'assurer la pérennité des équipements au poste de Sherbrooke, les travaux pour ajouter une barre bouclée à 230 kV au primaire du poste, ainsi que ceux afin d'alimenter le quatrième poste d'Hydro-Sherbrooke.

[27] Les solutions envisagées par le Transporteur sont les suivantes :

- Solution 1 – Nouvelle ligne d'alimentation du poste d'Orford;
- Solution 2 – Transfert du poste d'Orford sur une autre ligne d'alimentation.

Solution 1 – Nouvelle ligne d'alimentation du poste d'Orford

[28] Cette solution consiste à construire une ligne biterne d'environ 1,6 km pour alimenter distinctement le poste d'Orford. Cette nouvelle ligne est raccordée, à son extrémité, à la dérivation existante vers le poste d'Orford. La nouvelle ligne de 1,6 km, ainsi que la ligne d'alimentation du quatrième poste de 7,3 km devraient permettre de régler les dépassements de capacité en contingence des lignes alimentant les trois postes actuels d'Hydro-Sherbrooke. De plus, cette nouvelle ligne de 1,6 km offre la possibilité d'alimenter d'éventuelles charges à son extrémité.

Solution 2 – Transfert du poste d'Orford sur une autre ligne d'alimentation

[29] La solution 2 consiste à transférer l'alimentation du poste d'Orford de la ligne 1189 à la ligne 1183. Ce transfert d'alimentation nécessite toutefois le bouclage de la ligne 1183 par la construction d'un poste de sectionnement au poste actuel de Bromptonville, afin de protéger adéquatement cette ligne. Le Transporteur est d'avis que cette solution est désavantageuse par rapport à la solution 1 en raison de ses coûts, dus

essentiellement aux pertes électriques plus élevées et en raison de son manque de flexibilité. En effet, le poste de Weedon ne peut relever les charges d'Hydro-Sherbrooke, compte tenu de la capacité réduite de la ligne 1183 (744 A) entre les postes de Bromptonville et de Weedon. Enfin, le Transporteur souligne que la capacité de la solution 2, sur la ligne 1183 monoterne, est moindre que celle de la nouvelle ligne biterne de la solution 1.

[30] Le Transporteur compare les coûts des solutions envisagées en tenant compte des investissements requis pour la construction, des valeurs résiduelles des investissements, de la taxe sur les services publics, du coût du capital et des pertes électriques.

[31] L'analyse économique est réalisée sur une période de 44 ans, à partir du taux d'actualisation de long terme du Transporteur (5,021 %), du taux d'inflation générale de 2,0 % et du taux de taxe sur les services publics de 0,55 %. Le Transporteur souligne que, conformément aux décisions D-2012-152¹⁹ et D-2012-160²⁰, les informations relatives à l'évaluation de la valeur des pertes électriques sont intégrées à ses analyses. Le Transporteur confirme également que, conformément à la décision D-2012-160, l'analyse économique ne tient compte des pertes électriques différentielles qu'à partir de la MES.

[32] Le Transporteur présente, en millions de dollars actualisés de l'année 2016, la comparaison économique des solutions envisagées, qui est reproduite au tableau 2.

¹⁹ Dossier R-3819-2012, décision [D-2012-152](#).

²⁰ Dossier R-3816-2012, décision [D-2012-160](#).

TABLEAU 2
COMPARAISON ÉCONOMIQUE DES SOLUTIONS (K\$ ACTUALISÉS 2016)

	Solution 1 Nouvelle ligne d'alimentation du poste d'Orford	Solution 2 Transfert du poste d'Orford sur ligne existante
HQT		
Investissements	68 472	63 768
Valeurs résiduelles	(1 287)	(1 572)
Taxes	4 456	4 323
Pertes électriques	-	5 886
Coûts globaux actualisés	69 641	72 406

Note : Les totaux ont été calculés à partir de données non arrondies.

Source : Pièce [B-0004](#), p. 17.

[33] Considérant les résultats de l'analyse économique, ainsi que les autres avantages techniques relevés précédemment, le Transporteur considère que la solution 2 doit être rejetée au profit de la solution 1²¹.

[34] La Régie a pris connaissance des solutions alternatives envisagées par le Transporteur et se déclare satisfaite de la solution finale retenue par le Transporteur pour la réalisation du Projet.

6. COÛTS DU PROJET

[35] Le coût total du Projet est évalué à 76,1 M\$ et est lié aux catégories d'investissement « *croissance des besoins de la clientèle* » et « *maintien des actifs* ». La ventilation du coût des divers travaux pour l'avant-projet, ainsi que pour le Projet, est reproduite au tableau 3. Les coûts détaillés sont, pour leur part, déposés sous pli confidentiel²².

²¹ Pièce [B-0004](#), p. 14 à 16.

²² Pièces [B-0011](#) et [B-0012](#).

TABLEAU 3
COÛTS DES TRAVAUX (K\$ DE RÉALISATION)

		Total lignes, postes et télécommunications
Coûts de l'avant-projet		
Sous-total		2 332,3
Coûts du projet		
Ingénierie, approvisionnement et construction		61 420,1
Client		7 131,9
Frais financiers		5 176,1
Sous-total		73 728,1
TOTAL		76 060,4

Source : Pièce [B-0004](#), p. 18.

[36] Chaque rubrique de coût de projet est indexée suivant le taux d'inflation applicable de l'année de sa réalisation. Conformément à la décision D-2012-161²³, le Transporteur fournit les informations pertinentes à l'appui des taux d'inflation utilisés²⁴.

[37] Le Transporteur spécifie que le coût total du Projet ne doit pas dépasser le montant autorisé par le Conseil d'administration de plus de 15 %, auquel cas le Transporteur doit obtenir une nouvelle autorisation de ce dernier. Le cas échéant, le Transporteur s'engage à en informer la Régie en temps opportun²⁵.

[38] Les coûts attribués à la catégorie d'investissement « *croissance des besoins de la clientèle* » sont de l'ordre de 70,5 M\$, soit 92,7 % du coût total du Projet. Ils sont répartis comme suit :

- 43,0 M\$ destinés aux travaux requis pour renforcer le réseau régional de transport au poste de Sherbrooke;
- 27,5 M\$ destinés aux travaux requis pour répondre aux besoins de croissance des charges d'Hydro-Sherbrooke²⁶.

²³ Dossier R-3812-2012, décision [D-2012-161](#).

²⁴ Pièce [B-0004](#), p. 19 et 20.

²⁵ Pièce [B-0004](#), p. 20.

²⁶ Pièce [B-0016](#), p. 10.

[39] Les coûts attribués à la catégorie d'investissement « *maintien des actifs* » sont, quant à eux, de l'ordre de 5,5 M\$, soit 7,3 % du coût total du Projet²⁷.

[40] La répartition des coûts associés au renforcement du réseau régional de transport au poste de Sherbrooke est établie comme suit :

- 14,3 M\$ associés à l'ajout d'une barre bouclée à 230 kV au primaire du poste, comprenant six disjoncteurs;
- 4,4 M\$ associés au réaménagement et au décroisement de lignes à 120 kV à la sortie du poste de Sherbrooke;
- 23,1 M\$ associés à la construction d'un nouveau bâtiment de commande et protection, d'une nouvelle commande ALCID, de nouvelles protections de lignes;
- 1,2 M\$ associés aux travaux de télécommunication²⁸.

[41] Le Transporteur justifie, de façon générale, la catégorisation des coûts des travaux associés au renforcement du réseau régional de transport au poste de Sherbrooke par la réponse aux besoins liés à l'alimentation de la charge locale. Il précise que les travaux de cette catégorie répondent spécifiquement à l'objectif de croissance et plus précisément visent à soutenir la croissance de l'ensemble du réseau régional ou à alimenter la croissance d'Hydro-Sherbrooke.

[42] En ce qui a trait aux travaux liés à l'ajout de la barre bouclée au poste de Sherbrooke, il précise : « *Si le poste de Sherbrooke avait été doté d'une barre bouclée à 230 kV au moment de sa construction, les travaux liés à cette barre auraient été associés à la croissance de la charge selon le mode de catégorisation actuellement en vigueur* »²⁹.

[43] Les investissements visant à assurer la pérennité des équipements du poste de Sherbrooke justifient, quant à eux, l'attribution de certains coûts à la catégorie « *maintien des actifs* ».

²⁷ Pièce [B-0004](#), p. 21.

²⁸ Pièce [B-0021](#), p. 8.

²⁹ Pièce [B-0021](#), p. 6, réponse R1.2.

[44] Le Transporteur soutient également que les coûts du Projet sont nécessaires à sa réalisation et qu'ils sont raisonnables³⁰.

[45] Le Transporteur propose de faire état de l'évolution du coût du Projet lors du dépôt de son rapport annuel à la Régie. À cet égard, il suggère de présenter le suivi des coûts réels du Projet selon le niveau de détail des coûts présentés au tableau 5 de la pièce B-0004, ainsi que le suivi des coûts totaux, par équipement et pour chacune des catégories d'investissement. Le Transporteur propose également de présenter le suivi des coûts réels détaillés du Projet, sous pli confidentiel, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la MES finale du Projet, suivant le niveau de détail des coûts présentés au tableau 1 de la pièce B-0011. Dans les deux cas, le Transporteur propose également un suivi de l'échéancier du Projet, ainsi que, le cas échéant, l'explication des écarts majeurs entre les coûts projetés et réels et des échéances³¹.

Opinion de la Régie

[46] L'analyse du Projet démontre que son investissement d'un coût total de 76,1 M\$ est nécessaire. Il répond notamment aux enjeux liés à la croissance de la charge d'Hydro-Sherbrooke. La Régie est d'avis que le Projet est nécessaire et juge bien fondée la demande d'investissement formulée par le Transporteur à l'égard de ce Projet.

[47] Toutefois, tenant compte des éléments de justification relatifs à l'attribution des catégories d'investissement à certains coûts de travaux du Projet, la Régie se questionne sur la catégorisation des coûts des travaux liés à l'ajout de la barre bouclée répondant au besoin de renforcement du réseau de transport au poste de Sherbrooke.

[48] En effet, la Régie souligne les propos du Transporteur selon lesquels l'ajout de la barre bouclée au poste source de Sherbrooke est liée au respect des critères de conception des schémas unifilaires datant de 1984³² et permet d'éviter des défaillances d'alimentation causées par l'entretien ou le défaut d'un élément du poste. Elle retient que le poste de Sherbrooke a été construit à une date antérieure à l'établissement de ces critères de conception du Transporteur.

³⁰ Pièce [B-0004](#), p. 21.

³¹ Pièce [B-0004](#), p. 21.

³² Pièce [B-0021](#), p. 5 et 6, réponse R-1.1.

[49] De plus, elle comprend des réponses aux DDR que, quelle que soit la configuration des postes satellites d'Hydro-Sherbrooke et de la croissance de la clientèle connectée à ces postes, l'absence de la barre bouclée au poste de Sherbrooke est un enjeu de fiabilité pour le réseau régional de transport à ce poste³³.

[50] Aussi, bien que le poste de Sherbrooke, mis en service en 1973, ait été initialement construit pour répondre aux besoins de croissance de la charge du réseau régional, la Régie retient de la preuve et des réponses aux DDR que le renforcement actuel du réseau régional du poste de Sherbrooke, notamment par l'ajout de la barre bouclée, est lié à l'enjeu de respect des critères de conception du Transporteur. À cet égard et conformément à la définition³⁴ des coûts compris dans la catégorie « *maintien et amélioration de la qualité du service* », la Régie considère que les coûts associés à la barre bouclée au primaire du poste de Sherbrooke doivent être attribués à la catégorie « *maintien et amélioration de la qualité de service* » plutôt qu'à la catégorie « *croissance de la clientèle* », tel qu'initialement soumis par le Transporteur dans sa demande.

[51] Pour ces motifs, la Régie demande au Transporteur de modifier la catégorisation des coûts des travaux relatifs à l'ajout de la barre bouclée à 230 kV qui s'élèvent à 14,3 M\$.

[52] En conséquence, elle retient que la nouvelle répartition des coûts du Projet d'un montant total de 76,1 M\$ est établie de la façon suivante :

- **Les coûts des travaux associés au renforcement du réseau de transport au poste de Sherbrooke et s'élevant à 43,0 M\$ sont attribués pour 28,7 M\$³⁵ à la catégorie « *croissance des besoins de la clientèle* » et pour 14,3 M\$ à la catégorie « *maintien et amélioration de la qualité du service* »;**

³³ Pièce [B-0016](#), p. 12 et 13, réponses R-5.2 et R-5.3.

³⁴ Dossier R-3982-2016, pièce [B-0005](#), p. 6 et 7.

³⁵ Les travaux inclus dans cet investissement sont : le réaménagement et le décroisement de lignes à 120 kV à la sortie du poste de Sherbrooke, la construction d'un nouveau bâtiment de commande et protection, de la nouvelle commande ALCID et des nouvelles protections de lignes et les travaux de télécommunication.

- Les coûts des travaux requis pour répondre aux besoins de croissance des charges d'Hydro-Sherbrooke³⁶ et s'élevant à 27,5 M\$ demeurent attribués à la catégorie « *croissance des besoins de la clientèle* »;
- Les coûts des travaux visant à assurer la pérennité des équipements du poste de Sherbrooke et s'élevant à 5,5 M\$ demeurent attribués à la catégorie « *maintien des actifs* ».

[53] En conclusion, la Régie autorise la réalisation du Projet selon le montant total des coûts soumis par le Transporteur, mais demande au Transporteur d'imputer les coûts associés à l'ajout de la barre bouclée à la catégorie « *maintien et amélioration de la qualité du service* » plutôt qu'à celle de « *croissance des besoins de la clientèle* ».

[54] Par ailleurs, la Régie prend acte du fait que le Transporteur s'engage à l'informer en temps opportun si le coût total du Projet devait dépasser le montant autorisé de plus de 15 %.

[55] Elle demande au Transporteur de se conformer aux exigences qu'elle a mentionnées aux paragraphes 508 à 511 de sa décision D-2014-035³⁷, dans le cas de modifications au Projet, dont un dépassement des coûts ou une modification de sa rentabilité.

[56] La Régie demande au Transporteur de déposer, lors du dépôt de son rapport annuel, le suivi des coûts présentés au tableau 5 de la pièce B-0004 et des coûts totaux par type d'équipement indiqués à la ligne « TOTAL » du tableau 1 de la pièce B-0007³⁸.

[57] La Régie demande également au Transporteur de présenter, au même moment, le suivi des coûts réels détaillés du Projet, sous la même forme et le même niveau de détails que ceux du tableau 1 de la pièce B-0007. Par ailleurs, elle dispose de la demande d'ordonnance de traitement confidentiel du Transporteur à l'égard d'un tel suivi dans la section 10 de la présente décision.

³⁶ Les coûts relatifs à la croissance des charges d'Hydro-Sherbrooke incluent ceux liés à la construction de la ligne biterne pour alimenter distinctement le poste d'Orford, la construction de la ligne biterne pour alimenter le quatrième poste de Sherbrooke et l'ajout des départs de ligne au poste de Sherbrooke.

³⁷ Dossier R-3823-2012, décision [D-2014-035](#).

³⁸ Pièce [B-0007](#).

[58] Enfin, dans l'un et l'autre cas, la Régie demande au Transporteur de présenter un suivi de l'échéancier du Projet et d'expliquer, le cas échéant, les écarts majeurs entre les coûts projetés et réels et les échéances.

7. IMPACT TARIFAIRE

[59] Dans sa demande, le Transporteur indique que les coûts attribués à la catégorie d'investissement « *croissance des besoins de la clientèle* » sont de l'ordre de 70,5 M\$, ne donnant lieu à aucune contribution estimée du Distributeur. La croissance des charges considérée aux fins de calcul du montant maximal du Transporteur est celle des charges d'Hydro-Sherbrooke, estimée à 146,0 MW sur 20 ans. En tenant compte de l'allocation maximale de 597 \$/kW, le montant maximal est d'environ 87,2 M\$. À la suite de la MES du Projet, le calcul sera mis à jour afin de déterminer si une contribution est applicable, conformément aux modalités des *Tarifs et conditions des tarifs de transport d'Hydro-Québec*³⁹.

[60] Les coûts attribués à la catégorie d'investissement « *maintien des actifs* » sont, quant à eux, de l'ordre de 5,5 M\$.

[61] L'impact sur les revenus requis à la suite de la MES du Projet prend en compte les coûts associés à l'amortissement, au financement, à la taxe sur les services publics et aux frais d'entretien et d'exploitation. Selon le Transporteur, l'impact annuel moyen du Projet sur les revenus requis est de 6,4 M\$ sur une période de 20 ans et de 4,1 M\$ sur une période de 50 ans, ce qui représente un impact à la marge de 0,2 % sur une période de 20 ans et de 0,1 % sur une période de 50 ans, en tenant compte des revenus requis approuvés par la Régie pour l'année 2016⁴⁰.

³⁹ Appendice J, section C13. Cette référence vise les *Tarifs et conditions* en vigueur. Le Transporteur mentionne qu'en ce qui a trait aux ajouts requis pour la croissance de la charge locale, des modifications pourraient être apportées au texte des *Tarifs et conditions*, dans le cadre de la demande du Transporteur relative à la politique d'ajouts au réseau de transport (dossier R-3888-2014 – Phase 2, que la Régie a suspendu *sine die* par la décision D-2016-055).

⁴⁰ Pièce [B-0004](#), p. 22 et 23.

Opinion de la Régie

[62] La Régie rappelle qu'elle a demandé au Transporteur de modifier l'attribution des coûts des travaux liés à l'ajout la barre bouclée inclus dans les travaux de renforcement du réseau régional, de manière à les transférer de la catégorie « *croissance des besoins de la clientèle* » à la catégorie « *maintien et amélioration de la qualité du service* ». À cet égard, après analyse de la réponse R-1.6 et des tableaux R1.6-5 à R1.6-8 de la pièce B-0021, elle retient que l'impact annuel du Projet sur les revenus requis, en tenant compte de la nouvelle catégorisation, demeure inchangé comparativement à l'impact annuel du Projet soumis initialement par le Transporteur, étant donné l'absence d'une contribution estimée du Distributeur⁴¹.

[63] Elle comprend que la contribution estimée du Distributeur demeure nulle, malgré les modifications apportées à la catégorisation des coûts du Projet, puisque les coûts attribués à la catégorie d'investissement « *croissance des besoins de la clientèle* » sont maintenant inférieurs à 70,5 M\$ à la suite de l'ordonnance de la Régie et demeurent, par conséquent, inférieurs à l'allocation maximale de 597 \$/kW dont le montant maximal est d'environ 87,2 M\$.

[64] Elle rappelle également que, compte tenu de sa décision relative à la catégorisation des coûts, les coûts attribués à la catégorie d'investissement « *croissance des besoins de la clientèle* » sont dorénavant de l'ordre de 56,2 M\$⁴², tandis que les coûts attribués à la catégorie « *maintien et amélioration de la qualité de service* » sont de 14,3 M\$ et ceux attribués à la catégorie « *maintien des actifs* » demeurent de l'ordre de 5,5 M\$.

8. AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS

[65] Outre l'autorisation de la Régie, le Projet requiert un certificat d'autorisation du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC), en vertu de la *Loi sur la qualité de*

⁴¹ Pièce [B-0021](#), p. 14 à 17.

⁴² Les coûts associés à la catégorie d'investissement « *croissance des besoins de la clientèle* » incluent 27,5 M\$ de coûts relatifs à la croissance des charges d'Hydro-Sherbrooke et 28,7 M\$ de coûts relatifs au renforcement du réseau de transport régional au poste de Sherbrooke.

*l'environnement*⁴³ pour la construction, les travaux et ouvrages ou l'exercice d'une activité dans un étang, un marais, un marécage ou une tourbière. Le Projet requiert également un avis de conformité (résolution) de la municipalité régionale de comté (MRC) où sera implantée la future ligne, le tout en vertu des articles 149 et suivants de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*⁴⁴. Enfin, une autorisation est requise de la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) pour l'implantation de la ligne dont une partie est implantée en zone verte protégée.

[66] Aucune autorisation n'est requise du gouvernement du Canada⁴⁵.

9. IMPACT SUR LA FIABILITE ET SUR LA QUALITE DE PRESTATION DU SERVICE

[67] Le Transporteur rappelle que le Projet répond aux besoins découlant de la croissance de la charge du réseau régional de transport de Sherbrooke et qu'il a pour objectif de régler les dépassements de capacité des lignes liées à la croissance des charges d'Hydro-Sherbrooke, tout en considérant la pérennité des équipements du poste de Sherbrooke.

[68] Le Transporteur précise, en effet, que l'ajout d'une barre bouclée à 230 kV permet de doter le poste source de Sherbrooke d'une configuration normalisée, lui permettant d'accueillir la croissance de la charge du réseau régional de façon fiable. De plus, la construction de deux lignes biternes permettra de régler les dépassements des lignes d'alimentation des trois postes actuels et d'alimenter le quatrième poste d'Hydro-Sherbrooke.

[69] Le Transporteur présente, à cet égard, les prévisions de charge pour les lignes desservant les postes satellites d'Hydro-Sherbrooke, en y incluant les nouvelles lignes biternes. Il en conclut que le Projet aura un impact positif sur la fiabilité du réseau régional de transport de Sherbrooke et qu'il en assurera la continuité et la qualité de service, dans le respect des critères de conception de son réseau de transport.

⁴³ [RLRQ, c. O-2.](#)

⁴⁴ [RLRQ, c. A-19.1.](#)

⁴⁵ Pièce [B-0006](#), p. 3, annexe 3.

[70] Après analyse des renseignements fournis par le Transporteur, la Régie se déclare satisfaite de ces derniers et considère que les investissements qu'il a demandés sont nécessaires à la fiabilité du réseau et qu'ils contribueront à l'amélioration et à la qualité de la prestation du service.

10. DEMANDE DE TRAITEMENT CONFIDENTIEL

[71] Le Transporteur demande à la Régie de rendre une ordonnance de traitement confidentiel, en vertu de l'article 30 de la Loi, et d'interdire la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements contenus à la pièce B-0005, soit les schémas unifilaires relatifs au Projet, sans restriction quant à leur durée⁴⁶.

[72] Au soutien de sa demande, le Transporteur invoque les décisions D-2016-086⁴⁷ et D-2016-091⁴⁸ de la Régie. Il dépose également une affirmation solennelle de M. Patrick Bujold, chef Planification des réseaux régionaux pour la division Hydro-Québec TransÉnergie⁴⁹. Monsieur Bujold allègue, notamment, que la pièce B-0005 contient des renseignements d'ordre stratégique relatifs aux installations du Transporteur et que leur divulgation publique faciliterait la localisation de ces installations, permettrait d'identifier leurs caractéristiques et pourrait ainsi compromettre la sécurité du réseau de transport. Il soumet que le caractère confidentiel de cette pièce et l'intérêt public requièrent l'émission de l'ordonnance demandée, sans restriction quant à sa durée.

[73] Pour les motifs invoqués à l'affirmation solennelle de M. Patrick Bujold et ceux énoncés dans sa décision D-2016-106⁵⁰, la Régie accueille la demande d'ordonnance de traitement confidentiel du Transporteur et interdit la divulgation, la publication et la diffusion de la pièce B-0005 et des renseignements qu'elle contient, sans restriction quant à leur durée.

⁴⁶ Pièce [B-0002](#), par. 8, et conclusions de la demande d'autorisation.

⁴⁷ Dossier R-3956-2015, décision [D-2016-086](#).

⁴⁸ Dossier R-3960-2016, décision [D-2016-091](#).

⁴⁹ Pièce [B-0002](#), p. 5.

⁵⁰ Dossier R-3966-2016, décision [D-2016-106](#), p. 23 à 25.

[74] Le Transporteur demande également à la Régie de rendre une ordonnance de traitement confidentiel, en vertu de l'article 30 de la Loi, et d'interdire, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de MES finale du Projet, la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements relatifs aux coûts détaillés du Projet contenus à la pièce B-0011 et caviardés à la pièce B-0007 et des renseignements relatifs aux coûts annuels du Projet contenus à la pièce B-0012⁵¹.

[75] Il demande qu'une telle ordonnance soit également rendue, pour une durée similaire, à l'égard des renseignements relatifs au suivi des coûts réels du Projet qui seraient déposés, le cas échéant, selon les exigences de la Régie, telles que celles prévues au paragraphe 57 de la présente décision⁵².

[76] Au soutien de ces demandes, le Transporteur dépose une affirmation solennelle de M. Mario Albert, directeur principal Approvisionnement stratégique pour Hydro-Québec. Monsieur Albert allègue que, afin d'assurer une saine concurrence et un niveau de compétitivité optimal et afin d'obtenir les meilleures conditions du marché, Hydro-Québec sollicite les fournisseurs par appels d'offres ou de propositions. Dans cette optique, Hydro-Québec souhaite maintenir l'imprévisibilité dans le développement de ses stratégies d'approvisionnement. Monsieur Albert soumet que si les coûts détaillés du Projet étaient divulgués, les fournisseurs sollicités pourraient préparer leurs soumissions en fonction des coûts présentés à la Régie plutôt que de faire preuve de créativité, ce qui limiterait le potentiel de création de valeur pour le Transporteur, notamment, en ne lui permettant pas d'obtenir les biens et services requis au meilleur coût possible⁵³.

[77] Pour les motifs invoqués à l'affirmation solennelle de M. Mario Albert et ceux énoncés dans ses décisions D-2016-091⁵⁴ et D-2016-106⁵⁵, la Régie accueille la demande d'ordonnance de traitement confidentiel du Transporteur et interdit, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an à partir de la date de mise en service finale du Projet, la divulgation, la publication et la diffusion des pièces B-0011, B-0012 et B-0017 et des renseignements qu'elles contiennent, des renseignements caviardés aux pièces B-0007 et B-0016, ainsi que des renseignements relatifs aux coûts réels du Projet qui seront déposés dans le cadre du suivi de ces coûts selon les exigences énoncées au paragraphe 57 de la présente décision.

⁵¹ Pièce B-0002, p. 2, par. 9 et conclusions de la demande d'autorisation, et [B-0004](#), p. 18.

⁵² Pièces [B-0002](#), p. 2, par. 10 et conclusions de la demande d'autorisation, et [B-0004](#), p. 21.

⁵³ Pièce [B-0002](#), p. 7 à 11.

⁵⁴ Dossier R-3960-2016, décision [D-2016-091](#), p. 16 à 21.

⁵⁵ Dossier R-3966-2016, décision [D-2016-106](#), p. 17 à 22.

[78] **La Régie demande au Transporteur de l'informer, par voie administrative, de la date de mise en service finale du Projet. Elle verra alors à ce qu'une version non caviardée des pièces visées par l'ordonnance de traitement confidentiel énoncée au paragraphe 77 de la présente décision soit versée au dossier public, dans le délai prévu à la présente décision.**

[79] **Pour ces motifs,**

La Régie de l'énergie :

ACCUEILLE la demande du Transporteur;

AUTORISE le Transporteur à réaliser le Projet tel qu'il l'a décrit;

DEMANDE au Transporteur de modifier la catégorisation des coûts des travaux relatifs au renforcement du réseau régional au poste de Sherbrooke conformément aux prescriptions de la présente décision;

ACCUEILLE les demandes d'ordonnance de traitement confidentiel du Transporteur;

INTERDIT, la divulgation, la publication et la diffusion :

- de la pièce B-0005 et des renseignements qu'elle contient, sans restriction quant à sa durée,
- des pièces B-0011, B-0012 et B-0017 et des renseignements qu'elles contiennent, ainsi que des renseignements caviardés aux pièces B-0007 et B-0016, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an à partir de la date de la mise en service finale du Projet;

INTERDIT la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements qui seront fournis par le Transporteur dans le cadre du suivi des coûts réels du Projet selon les exigences énoncées au paragraphe 57 de la présente décision, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an à partir de la date de la mise en service finale du Projet;

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

- un suivi des coûts du Projet, selon les exigences formulées aux paragraphes 56 et 57 de la présente décision,
- un suivi de l'échéancier du Projet ainsi que, le cas échéant, l'explication des écarts majeurs des coûts projetés et réels et des échéances, tel que précisé au paragraphe 58 de la présente décision;

ORDONNE au Transporteur de se conformer à l'ensemble des autres éléments décisionnels contenus dans la présente décision.

Bernard Houle
Régisseur

Hydro-Québec représentée par M^e Yves Fréchette.