

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 4 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) RELATIVE À LA
DEMANDE D'AUTORISATION RELATIVE AU POSTE PIERRE-LAPORTE ET À SA LIGNE D'ALIMENTATION

COÛTS DE L'ACCEPTABILITÉ SOCIALE

1. Référence :
- (i) Pièce [B-0005](#), p. 23;
 - (ii) Pièce [B-0005](#), p. 25;
 - (iii) Pièce [B-0007](#), Annexe 4, p. 4 et 6;
 - (iv) Dossier R-4270-2024, Pièce [B-0011](#), p. 64;
 - (v) Pièce [B-0022](#), p. 9;
 - (vi) Pièce [B-0022](#), p. 9 et 10.

Préambule :

(i) « [...] le Projet a comme principaux objectifs de répondre aux besoins de capacité sur les axes à 120 kV du sous-réseau de l'Estrie, induits par la croissance de la charge du Distributeur dans cette région, tout en répondant aux besoins de pérennité des postes de Cleveland et de Waterloo. »

(ii) « La solution 1 constitue la solution optimale et donc celle retenue par le Transporteur. »

(iii) En page 4 :

« Au printemps 2024, Hydro-Québec a présenté le projet, sa raison d'être et les variantes de tracé aux citoyens du milieu d'accueil. Initialement, trois variantes de tracé ont été soumises en consultation citoyenne. Les propriétaires concernés par le projet, ainsi que le grand public ont été invités à participer à ces consultations durant lesquelles ils pouvaient faire part de leurs commentaires et de leurs préoccupations quant au Projet. La majorité des citoyens ont proposé à Hydro-Québec d'étudier une nouvelle variante de tracé qui, selon eux, aurait moins d'impact sur le milieu d'accueil. »

« À l'automne 2024, Hydro-Québec a tenu une deuxième activité de consultation pour présenter cette quatrième variante aux citoyens concernés par le Projet. Cette quatrième variante de tracé a été choisie par Hydro-Québec, puisque c'est celle qui comporte le moins d'impacts sociaux, environnementaux et technico-économique. »

En page 6 :

« Depuis le début de la présentation du Projet par Hydro-Québec en 2023, les commentaires recueillis se résument en trois grands thèmes :

- Présence de milieu humide et déboisement sur le terrain du nouveau poste ;
- Le tracé des lignes de transport pour alimenter le nouveau poste ;
- La préservation des terres agricoles d'où l'émergence du 4e tracé.

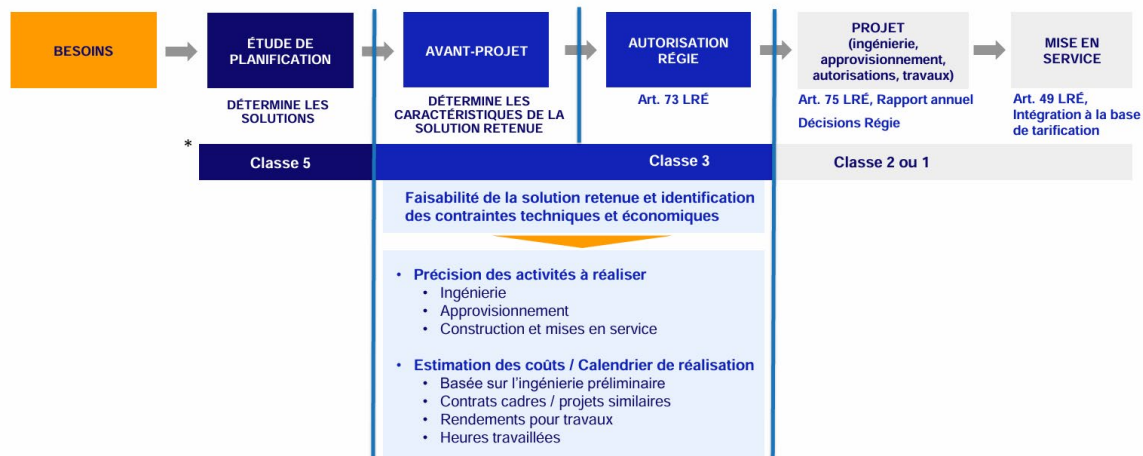
En ce qui concerne le terrain choisi pour la construction du nouveau poste, bien que le terrain appartienne déjà à Hydro-Québec, des citoyens demeureraient préoccupés par l'impact de sa construction sur l'environnement. L'entreprise en a tenu compte en limitant au minimum le déboisement et les milieux humides sur le futur site du poste. Quant au tracé des lignes, Hydro-Québec a répondu aux préoccupations des citoyens en élaborant une nouvelle variante de tracé, qui limitait l'impact autant sur le milieu résidentiel, commercial et agricole. »

(iv) Processus détaillant : Coûts et calendrier de réalisation de projet

2 DESCRIPTION, COÛTS ET CALENDRIER DE RÉALISATION DE PROJETS

Public

Coûts et calendrier de réalisation de projet



(v) « Le Transporteur précise que chaque projet de nouvelle ligne s'inscrit dans un milieu distinct, qui comporte des particularités inhérentes à ce milieu. Dans l'élaboration de ses projets, le Transporteur doit donc tenir compte de ces particularités en respect des principes de développement durable et de ses critères de conception. Le Transporteur se doit de présenter des solutions pertinentes et justifiables.

Ainsi, le Transporteur ne dispose pas de variante de tracé « normalisée », laquelle servirait de fondement à l'établissement d'un surcoût, puisque chaque projet est optimisé en fonction des besoins du Transporteur pour respecter sa mission, en considération du milieu d'accueil.

Conséquemment, les coûts à engager sont nécessaires à la réalisation du Projet. » [nous soulignons]

(vi) « À cet effet, puisque la longueur du tracé est généralement la composante ayant la plus grande incidence sur les trois pôles du développement durable, dont le coût d'une nouvelle ligne, les différents experts sont commis déterminer la solution optimale. [..] De plus, le Transporteur précise qu'un tracé plus court permet généralement de minimiser les impacts sur le milieu. »

Demandes :

1.1 La Régie comprend que les deux principaux objectifs du Projet sont (1) de répondre à la croissance de la charge dans le sous-réseau de l'Estrie et (2) de répondre aux besoins de pérennité dans les installations du Transporteur (référence (i)). Le Transporteur a retenu la solution 1, parmi trois solutions, afin de répondre à ces objectifs (référence (ii)).

La solution 1 étant le Projet déposé; c.-à-d., le nouveau poste Pierre-Laporte et sa ligne d'alimentation afin de renforcer le sous-réseau de l'Estrie par le poste de la Montérégie.

Veuillez confirmer la compréhension de la Régie, selon laquelle :

1.1.1. les trois variantes de tracé (référence (iii)), présentées lors de la consultation citoyenne, répondaient toutes les trois aux objectifs du Projet définis par le Transporteur;

1.1.2. ces trois variantes de tracé rencontraient les normes techniques du Transporteur avec des coûts raisonnables, et rendaient donc ces tracés acceptables en vue d'un dépôt auprès de la Régie, n'eut été des adaptations requises au tracé pour atteindre l'acceptabilité sociale. Veuillez élaborer.

1.1.3. le différentiel de coût, entre les trois variantes de tracé initiales, et le coût de la quatrième variante de tracé (tracé #4), peut être considéré comme des coûts liés à l'acceptabilité sociale du milieu. Veuillez élaborer.

1.1.4. la *Solution retenue*, identifiée en référence (iv) à l'étape de l'Avant-projet, représente la solution 1, c.-à-d., le nouveau poste Pierre-Laporte et sa ligne d'alimentation, avec le tracé #4 présenté par HQT aux citoyens concernés par le Projet.

- 1.2 Veuillez fournir le nombre de citoyens qui s'opposaient aux trois premiers tracés, en distinguant les propriétaires agricoles, les autres propriétaires et le public en général. Veuillez élaborer sur les raisons et l'ampleur des oppositions (référence (iii)).
- 1.3 En tenant compte de vos réponses à la question précédente, veuillez indiquer lequel des trois thèmes, représentant des préoccupations du milieu, a été le plus crucial pour le choix du quatrième tracé (référence (iii)).
- 1.4 Veuillez élaborer quant au choix du 4^{ième} tracé et son impact réduit sur les milieux résidentiel, commercial et agricole, et comparer cet impact aux trois autres tracés.
- 1.5 En référence (iv), le Transporteur présente les différentes étapes d'un projet d'investissement, débutant par l'étape des *Besoins* et se concluant par la *Mise en service*. Selon ce diagramme, à l'étape de *l'étude de planification*, le Transporteur détermine les solutions afin de répondre aux besoins identifiés. Les solutions identifiées ont des coûts associés de niveau de *Classe 5*.

Selon la compréhension de la Régie, les trois variantes de tracé, présentées au milieu, et identifiées en tant que solutions possibles avaient des coûts associés de niveau de *Classe 5*.

- 1.5.1. Veuillez déposer ces coûts pour les trois variantes. Si certains coûts ne sont pas disponibles, veuillez en expliquer les raisons. Veuillez également, à tout le moins, fournir un ordre de grandeur de ces coûts afin que la Régie puisse apprécier le coût supplémentaire estimé pour le tracé 4 au moment où il a été retenu.
 - 1.5.2. Veuillez déposer les données techniques sous forme de tableau pour chacune des quatre (4) variantes de tracé (tracés # 1 à #4), pour fins de comparaison, telles que : la longueur de la ligne, les types de pylônes, la capacité de la ligne, etc.
 - 1.5.3. Veuillez expliquer pour quelles raisons le tracé #4 n'a pas été présenté, au milieu, au même moment que les trois autres variantes de tracé. Veuillez tenir compte de la référence (vi) dans votre réponse, c.-à-d., l'impact de la longueur du tracé sur le coût ainsi que sur le milieu avec les longueurs des trois autres variantes de tracé présentées au milieu.
- 1.6 La Régie est préoccupée de l'équilibre à maintenir entre, d'une part, les coûts nécessaires pour obtenir l'acceptabilité sociale du milieu d'accueil concerné par le Projet, (référence (v)), et, d'autre part, les coûts acceptables pour l'ensemble de la clientèle d'Hydro-Québec qui en assumera les frais :
 - 1.6.1. Veuillez indiquer comment le Transporteur s'est assuré de maintenir cet équilibre.

- 1.6.2. Veuillez indiquer les raisons pour lesquelles le Transporteur considère que le montant de cette acceptabilité sociale régionale doit être supportée par l'ensemble de la clientèle.
- 1.6.3. Veuillez indiquer si le Transporteur a appliqué des principes directeurs ou des balises pour établir les limites de coûts à ne pas dépasser afin d'obtenir l'acceptabilité sociale du milieu d'accueil concerné par le Projet. Veuillez élaborer.
- 1.6.4. En l'absence de telles limites, veuillez expliquer les moyens pris par le Transporteur pour minimiser les coûts qu'il doit consacrer pour obtenir l'adhésion du milieu. Dans votre réponse, veuillez élaborer sur les alternatives qui sont étudiées pour aller chercher, par exemple, le moindre coût entre dévier un tracé de ligne, ou donner de meilleures indemnités pour obtenir un droit de passage.

TROIS PÔLES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

2. **Références :** (i) Pièce [B-0022](#), p.5 et 9.;

Préambule :

- (i) En page 5 :

« Tout d'abord, le Transporteur précise que dans le cadre de l'élaboration de ses projets, il met en application une démarche environnementale qui analyse les impacts du projet sur plus d'une centaine d'éléments sensibles pouvant être présents dans le milieu d'accueil, incluant les impacts visuels et autres éléments d'intégration au paysage.

En page 9 :

« Ensuite, le Transporteur analyse les différentes variantes de tracé qui lui permettraient de concrétiser la solution requise, en tenant compte des trois pôles du développement durable, soit le pôle technico-économique, environnemental et social. »

Demandes :

- 2.1 Veuillez commenter la possibilité d'inclure, lors des prochains dépôts de projet d'investissement devant la Régie :

2.1.1. un résumé de la démarche environnementale, analysant les impacts du projet sur plus d'une centaine d'éléments sensibles ;

2.1.2. un résumé des conclusions des analyses, tenant compte des trois pôles du développement durable, pour toutes variantes de tracés, de postes ou autres variantes considérées lors de l'Étape d'étude de planification.

JUSTIFICATION DES COÛTS DU PROJET

3. **Références :**
- (i) Dossier R-4277-2024, Pièce [B-0017](#), p. 11;
 - (ii) Dossier R-4270-2024, Pièce [B-0011](#), p. 64;
 - (iii) Pièce [B-0022](#), p.12;
 - (iv) Pièce [B-0027](#), p.10.

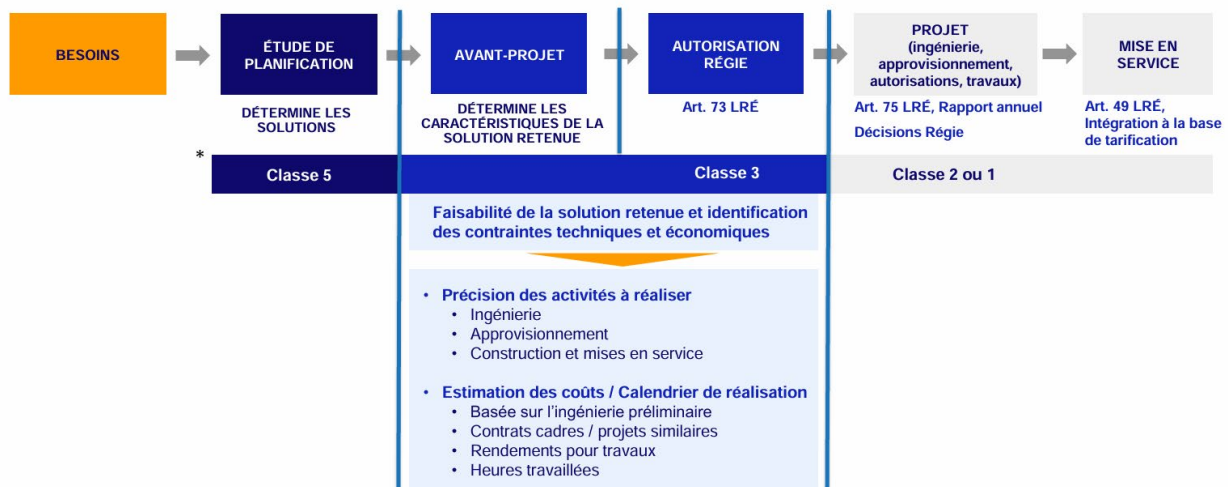
Préambule :

(i) Le Transporteur présente les classes de coûts aux différentes étapes de réalisation de ses projets. Le Transporteur précise, dans la diapo ci-dessous, que l'estimation des coûts de classe 3 se fait au moyen de « Contrats cadres/projets similaires » [nous soulignons].

Public

2 DESCRIPTION, COÛTS ET CALENDRIER DE RÉALISATION DE PROJETS

Coûts et calendrier de réalisation de projet



(ii) Le Transporteur présente, en suivi de la décision D-2023-063, son processus d'établissement des estimations paramétriques des coûts d'investissement.

« À chacune de ces étapes, le Transporteur se base sur des référentiels pertinents provenant de projets complétés ou en cours pour produire les estimations paramétriques. Parmi ces référentiels se trouvent des coûts d'ingénierie, d'équipements et de travaux de nature similaire. Le Transporteur prend aussi en considération les taux d'inflation les plus récents. »

(iii) *« Ainsi, au regard des différents paramètres à prendre en considération et faisant l'unicité de chaque projet, le Transporteur est d'avis que la recherche d'un coût unitaire pour les lignes mène sur une fausse piste, puisqu'elle néglige de prendre en considération plusieurs paramètres relatifs au contenu technique et à la nature des travaux à réaliser, comme le Transporteur l'a déjà exposé². »* (nous soulignons)

(iv) *« Le Transporteur est d'avis que la comparaison de la proportion de coûts de la rubrique « Postes » entre les projets n'est pas pertinente, puisqu'elle dépend non seulement de l'unicité de chaque projet, mais aussi des coûts des rubriques « Lignes » et « Télécommunications ». »* (nous soulignons)

Demandes :

- 3.1 Veuillez préciser et expliquer la notion de *Contrats-cadres/Projets similaires* mentionnée en référence (i) à propos de l'estimation des coûts de *Classe 3*.
- 3.2 En tenant compte des références (i) et (ii), mentionnant l'utilisation de projets similaires, de projets complétés ou bien en cours dans l'estimation des coûts et dans la production d'estimations paramétriques, veuillez expliquer vos positions présentées aux références (iii) et (iv) selon lesquelles la recherche d'un coût unitaire pour les lignes mène à une fausse piste et que comparer des coûts de Postes entre projets n'est pas pertinente.
- 3.3 Veuillez préciser à quelle étape sont déterminés, dans la diapositive en référence (i), les éventuels droits de passage ou coûts d'expropriation permettant la réalisation d'un projet de ligne. Veuillez élaborer.
- 3.4 Veuillez confirmer que « *les paramètres relatifs au contenu technique* » du Projet (référence (ii)) doivent être déterminés avant l'*étude de planification* (référence (i)) et lors de laquelle sont déterminés les coûts de *Classe 5* des différentes options du projet afin de pouvoir retenir l'option optimale avant d'aller en *Avant-Projet* et la demande d'autorisation à la Régie basée sur des coûts de *Classe 3*.

- 3.5 Dans un objectif d'optimisation de l'analyse des projets d'investissement par la Régie, veuillez élaborer sur les outils que pourrait proposer le Transporteur à la Régie afin d'optimiser l'évaluation de la raisonnable des coûts d'un projet, notamment en permettant de le comparer à des projets similaires, à travers une fourchette de coûts, une échelle comparative, etc. et en permettant de positionner le projet dans son unicité dans un groupe référentiel.