

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2009-140

R-3705-2009

23 octobre 2009

PRÉSENT :

Richard Lassonde

Régisseur

Hydro-Québec

Demanderesse

et

**Regroupement national des conseils régionaux de
l'environnement du Québec**

Intéressé

Décision finale

*Demande du Transporteur relative au projet
d'augmentation de capacité et de remplacement
d'équipements du poste Chomedey à 315-120 kV*

1. DEMANDE

[1] Le 23 juillet 2009, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose auprès de la Régie de l'énergie (la Régie) une demande basée sur l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹ (la Loi), en vue d'obtenir l'autorisation pour l'acquisition et la construction d'immeubles ou d'actifs requis pour l'augmentation de capacité et le remplacement d'équipements du poste Chomedey à 315-120 kV (le Projet).

[2] Le Transporteur dépose sous pli séparé et confidentiel les schémas unifilaires du Projet² (les Documents). Une affirmation solennelle appuie la demande de traitement confidentiel des Documents.

[3] Le Transporteur demande à la Régie de lui permettre de se prévaloir des dispositions de l'article 30 de la Loi et de reconnaître le caractère confidentiel des Documents et d'en interdire la divulgation, la publication ou la diffusion.

[4] Le 30 juillet 2009, la Régie informe les intéressés par avis sur Internet qu'elle compte procéder à l'étude de cette demande sur dossier. Elle fixe au 21 août 2009 la date du dépôt des commentaires des intéressés et permet au Transporteur d'y répondre pour le 4 septembre 2009.

[5] Le 21 août 2009, la Régie reçoit les observations du Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) et la réponse du Transporteur le 4 septembre 2009.

[6] Le 16 septembre 2009, la Régie tient une rencontre technique avec le Transporteur.

¹ L.R.Q., c. R-6.01.

² Pièce B-1, HQT-3, document 1, annexes 1 et 2.

2. CADRE RÉGLEMENTAIRE ET ANALYSE

[7] Aux termes de l'article 73 de la Loi, le Transporteur doit obtenir l'autorisation de la Régie, aux conditions et dans les cas qu'elle fixe par règlement, pour acquérir et construire des immeubles ou des actifs destinés au transport d'électricité ainsi que pour étendre ou modifier son réseau de transport d'électricité.

[8] Le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*³ (le Règlement) stipule 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\$. Le Règlement prescrit les renseignements qui doivent accompagner une telle demande⁴.

2.1 MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIF VISÉ PAR LE PROJET

[9] Le Projet vise à augmenter la capacité du poste Chomedey à 315-120 kV et à renouveler ses équipements par l'ajout d'un quatrième transformateur de puissance 315-120 kV, la remise en service d'un circuit à 315 kV entre le poste de Chénier à 735-315 kV et le poste de Chomedey à 315-120 kV et le remplacement des disjoncteurs, condensateurs et équipements connexes. Enfin, l'installation d'un départ de ligne à 315 kV au poste Chénier est nécessaire pour brancher le circuit Chénier-Chomedey.

[10] Selon le Transporteur, le Projet s'inscrit dans les catégories « *Croissance des besoins de la clientèle* » et « *Maintien des actifs* ».

[11] Exceptionnellement et par mesure préventive urgente, le Transporteur a dû procéder à l'installation, dès la fin de l'année 2008, d'un quatrième transformateur 315-120 kV au poste Chomedey.

[12] Le Projet a permis au Transporteur d'améliorer, à moindre coût, la fiabilité de ce poste source qui dessert plus de 230 000 abonnés.

³ (2001) 133 G.O. II, 6165.

⁴ Articles 2 et 3 du Règlement.

[13] Le coût total du Projet s'élève à 75,8 M\$, incluant 1,8 M\$ pour les télécommunications. Les mises en service des différentes étapes du Projet s'échelonnent de 2009 à 2013.

2.2 DESCRIPTION DU PROJET ET AUTRES SOLUTIONS ENVISAGÉES

[14] Le Projet implique des travaux dans deux postes du Transporteur et des modifications aux lignes les reliant.

[15] Il s'agit d'abord d'ajouter un transformateur 315-120 kV de 450 MVA au poste Chomedey afin de raffermir la source 120 kV du poste. Le Transporteur évalue la capacité limite de transit de cette section à 1 201 MVA. Cette capacité sera rehaussée de 639 MVA pour satisfaire des besoins prévus de 1 518 MW à l'horizon 2020.

[16] Pour raffermir la source 315 kV, le Transporteur remet en service et en parallèle deux circuits existants entre les postes Chomedey et Chénier et ajoute un départ de ligne à 315 kV au poste Chénier et Chomedey. Le Transporteur évalue la capacité ferme de cette section à 1 922 MVA. Avec la mise en service de cette nouvelle ligne, la capacité ferme disponible au poste Chomedey 315 kV atteindra 3 844 MVA de façon à pouvoir satisfaire des besoins de l'ordre de 2 000 MW à l'horizon 2020.

[17] L'ajout d'un transformateur et d'une ligne résulte en un dépassement des pouvoirs de coupures des disjoncteurs 120 kV au poste Chomedey.

[18] Le Transporteur profite aussi de ces interventions au poste Chomedey pour réaliser des travaux prévus à sa stratégie de pérennité en remplaçant, entre autres, des disjoncteurs 300 kV du système de commande, des systèmes de protection et autres systèmes auxiliaires devenus désuets. Le Transporteur réalisera aussi les travaux requis liés aux systèmes de télécommunication.

[19] Le Transporteur a présenté une solution avec deux variantes. Il souligne le peu de possibilités dont il dispose pour satisfaire à la croissance de la demande envisagée au poste Chomedey et fait état de l'absence de marge de manœuvre aux postes voisins de Duvernay et de Carillon. La variante déposée consiste essentiellement en un raccordement différent du nouveau circuit au poste de Chomedey.

[20] La solution retenue par le Transporteur a un coût supérieur de 3,4 % à l'autre variante. Le Transporteur estime toutefois que la solution retenue représente la solution optimale en raison, notamment, de ses avantages techniques qui assurent une meilleure fiabilité et une robustesse accrue du poste Chomedey.

2.3 JUSTIFICATION DU PROJET

[21] Le Projet se justifie par la nécessité de répondre à l'accroissement de la charge d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur) et de renouveler les équipements en fonction des critères de la stratégie de pérennité du Transporteur.

[22] Le Transporteur soumet que le Projet offre la meilleure solution pour s'assurer que son réseau de transport ait une capacité suffisante pour alimenter les besoins du Distributeur, et pour renouveler ses équipements sur le point d'atteindre la limite de leurs durées de vie utile, tout en renforçant la robustesse de son installation.

[23] Le Transporteur rappelle que sa mission de base est notamment de maintenir un service de transport qui répond aux besoins des clients, tout en respectant ses critères de conception du réseau de transport.

2.4 COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET

[24] Le tableau suivant ventile les coûts des grandes composantes du Projet :

Coûts du Projet	
Éléments	Investissements (M\$ de réalisation)
Poste Chomedey	63,7 M\$
Poste Chénier	7,9 M\$
Lignes	2,3 M\$
Télécommunications	1,8 M\$
Total	75,8 M\$

[25] Le tableau suivant ventile ces coûts par catégories d'investissements :

**Coût par finalité des divers travaux associés au poste Chomedey
Chénier et travaux connexes⁵
(en milliers de dollars de réalisation)**

		Avant	2009	2010	2011	2012	2013	Total
Poste Chomedey	Croissance	2 067,7	6 477,5	5 782,9	8 788,7	6 123,6	3 936,8	33 177,2
	Pérennité	323,8	2 137,9	7 057,8	10 274,7	6 077,1	4 658,4	30 529,7
	Total	2 391,5	8 615,4	12 840,7	19 063,4	12 200,7	8 595,2	63 706,9
Poste Chénier	Croissance	32,7	308,2	1 924,8	5 680,4			7 946,0
Ligne L3040- L3041	Croissance	32,9	125,4	176,8	1 971,7	2,3		2 309,0

[26] La Régie prend acte de l'affirmation du Transporteur à l'effet que le coût total du Projet ne doit en aucun cas dépasser de plus de 15 % le montant autorisé par le conseil d'administration, auquel cas le Transporteur doit obtenir une nouvelle autorisation de ce dernier et que, le cas échéant, il s'engage à en informer la Régie en temps opportun. La Régie note également l'engagement du Transporteur à déployer tous les efforts afin de contenir les coûts du Projet à l'intérieur du montant autorisé par la Régie⁶.

⁵ Pièce B-1, HQT-4, document 1, page 7.

⁶ Pièce B-1, HQT-4, document 1, page 10.

2.5 FAISABILITÉ ÉCONOMIQUE ET IMPACT TARIFAIRE DU PROJET

[27] Le Projet s'inscrit dans les catégories « *Maintien des actifs* » et « *Croissance des besoins* ». Les investissements en pérennité ne génèrent pas de revenus additionnels et les investissements reliés à la croissance sont recouverts par une contribution de 43,4 M\$ du Distributeur. Les mises en service du Projet de 75,8 M\$ sont prévues au cours des mois de novembre 2009, 2010, 2011, 2012 et 2013.

[28] La mission du Transporteur est d'assurer à tous ses clients un service de transport fiable et sécuritaire. Ses investissements en maintien des actifs vont dans ce sens. Les coûts du Projet reliés à cette catégorie d'investissements sont d'environ 32,3 M\$.

[29] Le Transporteur fournit un tableau intitulé *Impact tarifaire du projet sur 20 ans*. L'impact annuel moyen des coûts du Projet sur les revenus requis du Transporteur est de 2,3 M\$, ce qui représente un impact à la marge sur les revenus requis approuvés par la Régie de l'année 2009, de 0,1 %. (0,08 %).

[30] Un autre tableau intitulé *Impact tarifaire du projet sur 40 ans* indique que l'impact annuel moyen du Projet sur les revenus requis est de 1,8 M\$, ce qui représente un impact à la marge sur les revenus requis approuvés par la Régie de l'année 2009 de 0,1 % (0,07%).

[31] Pour établir l'impact sur le tarif de transport, les besoins de transport demeurent fixes à 38 072 MW correspondant à la base du tarif de transport de 72,00 \$/kW applicable depuis le 1^{er} janvier 2009.

[32] La Régie est satisfaite de la preuve du Transporteur sur la faisabilité économique du Projet et l'estimation de son impact tarifaire.

2.6 AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS

[33] Le Transporteur ne mentionne pas devoir obtenir d'autres autorisations en vertu d'autres lois pour réaliser le Projet.

2.7 IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU ET SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ

[34] L'objectif du Projet est d'augmenter la capacité du poste Chomedey pour répondre à la croissance de la demande du Distributeur et de remplacer des équipements majeurs qui ont atteint ou dépassé leur durée de vie utile.

[35] Le Projet augmentera de 639 MVA la capacité du poste Chomedey (315-120 kV) et de 1 922 MVA celle des circuits alimentant ce poste. Cela assurera une alimentation adéquate des postes satellites du réseau Chomedey pour une période d'au moins 15 ans.

[36] Le poste Chomedey (315-120 kV) a été construit en 1967. Il comporte plusieurs équipements dont la durée de vie utile est atteinte, ou est sur le point de l'être. Certains autres équipements n'offrent plus les performances auxquelles le Transporteur s'attend. Le Projet permettra de renouveler presque tous les disjoncteurs du poste ainsi que deux batteries de condensateurs à 120 kV, ce qui permettra aussi d'assurer la pérennité des équipements de ce poste.

[37] Le remplacement des disjoncteurs à 120 kV aura un double impact positif : permettre au Transporteur de renouveler ces équipements et d'augmenter leur pouvoir de coupure en fonction de la puissance accrue du poste.

2.8 OBSERVATIONS DU RNCREQ

[38] La Régie a reçu des observations d'un seul intéressé, le RNCREQ. L'intéressé déplore le fait que le délai très court (trois mois) à l'intérieur duquel la Régie doit procéder à l'analyse du dossier ne lui permette pas de participer pleinement au processus. L'intéressé déplore également ne pas avoir eu accès à des données détaillées des plans du Projet. Il soumet également que le dossier est incomplet et remet en question, tant les

critères de conception du Transporteur que la pertinence de certains ajouts au réseau proposés par le Transporteur.

3. OPINION DE LA RÉGIE

[39] La présente formation croit nécessaire de répondre à certains commentaires du RNCREQ. Les observations de l'intéressé indiquent qu'il veut amener la Régie à un niveau d'intervention dans ce type de dossiers où la Régie n'a pas jugé bon d'aller dans le passé. Cette approche tient d'une mauvaise compréhension du rôle de la Régie en matière d'autorisation de projets sous l'article 73 de la Loi.

[40] D'abord, il serait irréaliste et fort laborieux de discuter en audience publique des choix du Transporteur sur les différentes façons d'améliorer ou d'entretenir ses installations aux quatre coins de la province. Cela n'en finirait plus. La réglementation doit être intelligente et l'idée n'est pas nouvelle⁷.

[41] Le législateur l'a d'ailleurs reconnu en n'imposant pas l'obligation de tenir une audience publique pour traiter les demandes d'autorisation de projets de construction en vertu de l'article 73 de la Loi.

[42] La Régie n'est pas là pour approuver les plans et devis du Transporteur ni pour faire le design du réseau de transport à sa place. Ces responsabilités incombent au Transporteur.

[43] Essentiellement, la Régie doit s'assurer que les projets qui lui sont soumis pour approbation rencontrent des objectifs d'intérêt public et que les coûts du projet sont raisonnables. La Régie considère que tel est le cas du Projet.

7

[44] La présente formation se serait attendue à ce que le RNCREQ, un organisme intéressé aux questions environnementales, dirige ses observations sur de telles préoccupations, le cas échéant. Or, tel n'est pas le cas. De plus, l'analyse du Projet ne révèle pas de problèmes au niveau de l'environnement. Au contraire, le Projet vise à assurer une meilleure fiabilité au réseau de transport, dans le contexte de l'augmentation de la charge à desservir en milieu urbain à forte densité d'occupation.

[45] À cet égard, la Régie a noté que le Transporteur est allé au-delà de ses critères habituels en s'assurant d'une alimentation ferme en double contingence pour le poste Chomedey. Cette dérogation à la règle se justifie par l'importance du poste, sa position stratégique dans la région et par les hypothèses nécessaires quant à la production disponible en pointe à la centrale de Carillon.

[46] Quant à la demande du Transporteur de reconnaître le caractère confidentiel des Documents, la Régie a rendu plusieurs décisions à cet égard⁸ sur la base de l'affirmation solennelle des représentants du Transporteur. Cet aspect de la demande du Transporteur ne pose pas de problème particulier dans ce dossier. La Régie accueille donc la demande de traitement confidentiel des Documents.

[47] À la suite de l'examen du dossier, la Régie conclut que le Projet est techniquement justifié pour satisfaire à la demande croissante du Distributeur dans ce secteur et pour assurer la pérennité du réseau de transport.

[48] Elle est donc d'avis que le Projet est d'intérêt public et qu'il y a lieu d'en autoriser la réalisation.

[49] **Pour ces motifs,**

La Régie de l'énergie :

AUTORISE le Transporteur à réaliser le Projet visant l'augmentation de capacité et le remplacement de plusieurs équipements du poste Chomedey à 315-120 kV;

⁸ Voir notamment les décisions D-2007-125, D-2007-136, D-2008-043, D-2008-129 et D-2008-149.

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 des tableaux de la pièce B-1-HQT-4, document 1, pages 6 et 7;
- le suivi de l'échéancier du Projet;
- le cas échéant, l'explication des écarts majeurs des coûts projetés et réels et des échéances;

INTERDIT la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements contenus aux pièces B-1, HQT-3, document 1, annexes 1 et 2.

Richard Lassonde

Régisseur

Hydro-Québec représentée par M^e Yves Fréchette;

Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) représenté par M^e Annie Gariépy.