

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2013-205

R-3858-2013

19 décembre 2013

PRÉSENTE :

Françoise Gagnon
Régisseur

Hydro-Québec
Demanderesse

Décision partielle

*Demande du Transporteur et du Distributeur relative au
poste Fleury*

1. DEMANDE

[1] Le 8 août 2013, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) et Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur) (collectivement « les Demandeurs ») déposent auprès de la Régie de l'énergie (la Régie) une demande conjointe (la Demande) en vertu des articles 31 (5) et 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 dans le cadre d'un projet conjoint relatif au nouveau poste Fleury (le Projet).

[2] Le projet du Transporteur, au coût total de 141,1 M\$, s'inscrit dans les catégories d'investissement « maintien des actifs » et « croissance des besoins de la clientèle ». Il consiste à construire le nouveau poste Fleury à 315-25 kV et à réaliser les travaux nécessaires à son raccordement au réseau de transport. Il vise à assurer la pérennité du poste, tout en répondant à la croissance de la charge de la zone nord de l'Île-de-Montréal.

[3] Le projet du Distributeur, au coût total de 36,5 M\$, consiste essentiellement à préparer l'ensemble des composantes du réseau de distribution pour supporter une tension de 25 kV et à convertir et raccorder les charges des clients au nouveau poste Fleury.

[4] Le Transporteur dépose sous pli confidentiel l'annexe 1 de la pièce B-0008, soit le schéma unifilaire du nouveau poste Fleury (le Document). Une affirmation solennelle appuie la demande de traitement confidentiel du Document. Le Transporteur demande à la Régie de reconnaître le caractère confidentiel du Document et de rendre une ordonnance en vertu de l'article 30 de la Loi afin d'en interdire la divulgation, la publication et la diffusion.

[5] Le 14 août 2013, la Régie dépose au dossier, à titre d'observations écrites, la correspondance du 30 juin 2013 reçue de monsieur Robert Beaulieu et la pétition qui l'accompagne, conformément aux informations transmises à cette même personne intéressée dans son accusé de réception du 16 juillet 2013.

¹ L.R.Q., c. R-6.01.

[6] Le 5 septembre 2013, la Régie informe les personnes intéressées, par un avis diffusé sur son site internet, qu'elle compte procéder à l'étude de la Demande sur dossier. Elle fixe au 11 octobre 2013 la date limite pour le dépôt des observations écrites et permet aux Demandeurs d'y répondre au plus tard le 18 octobre 2013.

[7] Le 10 septembre 2013, la Régie reçoit confirmation des Demandeurs que l'avis a été publié sur leur site internet respectif.

[8] Le 1^{er} octobre 2013, la Régie transmet aux Demandeurs une première demande de renseignements. Ceux-ci y répondent le 11 octobre 2013.

[9] Le 6 novembre 2013, le Transporteur soumet une preuve documentaire amendée à l'égard du suivi des coûts de son projet à inclure dans son rapport annuel.

[10] Le 12 novembre 2013, la Régie transmet aux Demandeurs une deuxième demande de renseignements. Ils y répondent le 19 novembre 2013, date à laquelle la Régie entame son délibéré.

2. CADRE RÉGLEMENTAIRE

[11] Les Demandeurs présentent la Demande en vertu de l'article 73 de la Loi et du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*² (le Règlement).

[12] Le Règlement stipule que les Demandeurs doivent obtenir une autorisation spécifique et préalable de la Régie lorsque le coût global d'un projet est égal ou supérieur à 25 M\$ pour le Transporteur et à 10 M\$ pour le Distributeur. Le Règlement prescrit les renseignements qui doivent accompagner une telle demande³.

² (2001) 133 G.O. II, 6165.

³ Articles 2 et 3 du Règlement.

3. ANALYSE

3.1 MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIFS VISÉS PAR LE PROJET

[13] L'Île-de-Montréal est actuellement alimentée par 47 postes satellites. De ce nombre, 26 postes alimentent la charge à une tension de 12 kV. La plupart de ces postes ont été mis en service dans les années 1950 et 1960 et cumulent donc plus de 50 années d'existence.

[14] En raison de leur vétusté, ces postes et leurs équipements connexes devront faire l'objet d'investissements importants au cours des prochaines années afin d'en assurer la pérennité. À cet égard, les investissements se rapportant à la pérennité des équipements du réseau de transport à 120-12 kV sont prioritaires par rapport à ceux dans les postes à 120-25 kV.

[15] Les clients de l'Île-de-Montréal sont alimentés à deux niveaux de tension différents, soit à 12 kV et à 25 kV. Les zones de charges à 12 kV et à 25 kV sont entremêlées sur l'ensemble de ce territoire, de sorte que certaines zones de charges sont entourées par des zones d'une autre tension que la leur. Cette situation rend difficile la relève entre les postes satellites du réseau de transport par le réseau de distribution.

[16] Dans une requête antérieure⁴, le Transporteur a déposé sous pli confidentiel le plan d'évolution du réseau de l'Île-de-Montréal. L'orientation principale de ce plan est de favoriser le développement de l'architecture du réseau à 315-25 kV, en implantant de nouveaux postes satellites à 315-25 kV en remplacement des postes à 120-12 kV.

[17] La capacité des lignes à 315 kV sur l'Île-de-Montréal, environ six fois supérieure à celle des lignes à 120 kV, et le nombre réduit d'équipements dans un poste dont l'alimentation primaire est à 315 kV rendent avantageux, selon les Demandeurs, le choix d'une architecture de réseau à 315 kV pour une zone de densité urbaine comparable à celle de l'Île-de-Montréal. Ce choix de réseau permet une meilleure intégration en milieu urbain car les terrains pouvant accueillir des postes satellites se raréfient et les impacts environnementaux lors du passage de nouvelles lignes de transport sont très grands.

⁴ Dossier R-3750-2010.

[18] De son côté, le Distributeur s'est donné pour objectif de convertir progressivement à 25 kV ses charges qui sont actuellement alimentées à 12 kV. Il prévoit ainsi la conversion de 50 % de la charge à 12 kV d'ici une quinzaine d'années. Pour une charge donnée, l'alimentation à 12 kV résulte en un plus grand nombre d'équipements dans le réseau de distribution souterrain, ce qui le rend plus difficile à exploiter et à entretenir. Cette conversion, en plus de faciliter les transferts de charge et de simplifier les interventions d'entretien, aura également l'avantage de réduire les coûts récurrents engendrés par les pertes électriques, évaluées à plus de 7 M\$ par année, sur le réseau de distribution alimentant l'Île-de-Montréal.

[19] Le Projet soumis par les Demandeurs poursuit le développement de l'architecture du réseau à 315-25 kV amorcé par les travaux aux postes Bélanger et Henri-Bourassa. Il permet d'affecter les nouveaux investissements à des actifs répondant mieux, selon eux, aux préoccupations techniques, économiques et environnementales actuelles.

3.2 SOLUTIONS ENVISAGÉES

[20] Après avoir examiné diverses solutions pour pallier la vétusté de l'actuel poste Fleury, les Demandeurs ont retenu les deux solutions suivantes qu'ils ont évaluées et comparées :

- solution 1 : construction d'un nouveau poste à 315-25 kV;
- solution 2 : construction d'un nouveau poste à 120-25 kV.

[21] Dans les deux cas, les travaux du Distributeur, visant essentiellement la conversion des clients alimentés à 12 kV vers le niveau de tension de 25 kV, sont les mêmes.

[22] Le tableau suivant présente la comparaison économique de ces deux solutions :

Comparaison économique des solutions (M\$ actualisés 2012)

	Solution 1 Nouveau poste à 315-25 kV	Solution 2 Nouveau poste à 120-25 kV
HQT		
• Investissements	130,5	129,0
• Valeurs résiduelles	- 0,9	- 7,5
• Charges d'exploitation	0	0
• Taxes	7,6	7,4
• Pertes électriques	-	35,5
Coûts globaux actualisés HQT	137,1	164,4
HQD		
• Investissements	29,1	29,1
• Réinvestissements	7,6	7,6
• Valeurs résiduelles	- 6,1	- 6,1
• Taxes	2,0	2,0
Coûts globaux actualisés HQD	32,6	32,6
Total Coûts globaux actualisés	169,7	197,0

Source : Pièce B-0003, p. 15, tableau 3.

[23] Bien que les investissements pour chacune des solutions soient similaires, la solution 1 représente un net avantage quant aux pertes électriques.

[24] Les Demandeurs retiennent la solution 1 permettant de construire le nouveau poste Fleury à 315-25 kV, lequel est constitué, initialement, de deux transformateurs de puissance de 140 MVA sur le site actuel. Lors de la mise en service prévue pour 2017, le nouveau poste offrira une capacité de transformation initiale de 190 MVA. Le poste inclura également un bâtiment pour la salle de manœuvre pour les équipements à 25 kV et sera conçu pour alimenter 24 départs de ligne.

[25] L'alimentation du nouveau poste proviendra du poste du Bout-de-l'Île via le prolongement de la ligne biterne (circuits 3017-3050) dorénavant raccordée à ce poste plutôt qu'au poste Duvernay. Cet arrangement nécessite la construction d'une nouvelle ligne biterne à 315 kV d'environ trois kilomètres entre le poste Charland et le nouveau poste Fleury, dans l'emprise des circuits 1271-1272 qui seront préalablement démantelées.

[26] Les travaux du Distributeur consistent à préparer l'ensemble des composantes de son réseau pour supporter une tension de 25 kV et à convertir 123 MVA de charges pour les raccorder au nouveau poste Fleury. La conversion implique notamment des travaux de démantèlement de câbles. En effet, les départs de lignes à 12 kV du poste Fleury sont constitués de deux câbles. La tension de 25 kV n'en nécessitant qu'un seul, le démantèlement du deuxième câble existant est requis. Le projet du Distributeur amènera aussi la conversion à 25 kV de 20 clients de moyenne tension d'ici 2017.

[27] Le Distributeur a fixé une séquence des travaux visant à maintenir la qualité de service et la flexibilité d'exploitation du réseau au cours des travaux. Il a divisé la charge alimentée par le poste Fleury en quatre zones distinctes et indépendantes. Ce zonage permettra, durant les hivers qui chevaucheront les années de conversion, d'assurer une relève pour toutes les lignes du poste Fleury.

[28] L'étape de préparation des travaux consiste à remplacer tous les équipements des réseaux aérien et souterrain ne supportant pas la tension de 25 kV. Lors de l'étape de la conversion, le Distributeur modifiera la configuration des équipements des réseaux aérien et souterrain et raccordera les départs de lignes au nouveau poste. Lorsque requis, il effectuera également le remplacement des équipements vétustes de son réseau de distribution.

3.3 JUSTIFICATION DU PROJET

[29] La solution retenue, résultat d'une planification intégrée avec le Distributeur, remédie à la vétusté de la section à 120-12 kV du poste Fleury. Elle s'inscrit dans les orientations du plan d'évolution du réseau de l'Île-de-Montréal, qui vise le développement de l'architecture à 315 kV afin d'assurer la pérennité du réseau du Transporteur, tout en répondant aux besoins de croissance à court et long termes de l'Île-de-Montréal.

[30] La vétusté des équipements à 120-12 kV du poste Fleury, mis en service en 1955, constitue l'élément déclencheur du projet du Transporteur. Ce dernier s'appuie sur la grille d'analyse du risque des équipements dont il dispose. Cette grille lui permet de déterminer les équipements devant faire l'objet d'interventions, selon la stratégie de gestion de la pérennité des actifs. En outre, le bâtiment de commande du poste actuel ne respecte pas les normes sismiques en vigueur.

[31] Par ailleurs, le site actuel permet au Distributeur de réutiliser une partie des canalisations souterraines et permet au Transporteur de se raccorder aux circuits 3017-3050 à 315 kV en prolongeant la ligne biterne actuelle sur une courte distance dans une emprise existante. L'utilisation de ce site pour la réalisation du Projet nécessite cependant l'acquisition d'un édifice et d'un terrain vague.

[32] Le remplacement du poste Fleury à 120-25/12 kV par un nouveau poste à 315-25 kV ayant une grande capacité d'expansion, permet d'assurer l'alimentation de la charge croissante à moyen et à long termes. L'architecture proposée est mieux adaptée, selon le Transporteur, aux réalités urbaines actuelles et futures de l'Île-de-Montréal, notamment, en matière de densité de charge et de contraintes d'espace. Le poste Fleury, initialement établi en marge des zones urbaines, est aujourd'hui situé en plein cœur de ces zones. L'architecture proposée tient compte de ce nouvel environnement, notamment en matière de densité et de dynamisme du développement urbain.

3.4 COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET

[33] Le coût total du projet du Transporteur, incluant 1,9 M\$ pour des installations de télécommunication, s'élève à 141,1 M\$. De ce coût total, un montant de 109,9 M\$ est alloué à la catégorie « maintien des actifs » et une somme de 31,2 M\$ s'inscrit dans la catégorie « croissance des besoins de la clientèle ». Le tableau suivant montre, par élément, la répartition des coûts d'avant-projet et de projet du Transporteur.

Coûts des travaux avant-projet et projet par élément
(en milliers de dollars de réalisation)

	Total Lignes	Total Postes	Total Transport (lignes et postes)	Télécommunication	Total lignes, postes et télécomm.
Coûts de l'avant-projet					
Études d'avant-projet	1 393,8	1 610,2	3 004,0	203,1	3 207,1
Autres coûts	90,5	2,1	92,6		92,6
Frais financiers	71,9	62,8	134,7	8,7	143,4
Sous-total	1 556,2	1 675,1	3 231,3	211,8	3 443,1
Coûts du projet					
Ingénierie interne	1 095,8	1 898,6	2 994,4	97,5	3 091,9
Ingénierie externe	372,8	2 666,8	3 039,6	159,6	3 199,2
Client	5 893,8	11 414,3	17 308,1	130,6	17 438,7
Approvisionnement	7 547,7	20 774,4	28 322,1	349,1	28 671,2
Construction	10 252,2	37 951,9	48 204,1	439,1	48 643,2
Gérance interne	1 820,4	6 571,9	8 392,3	223,1	8 615,4
Gérance externe	425,6	643,1	1 068,7		1 068,7
Provision	3 343,9	8 841,1	12 185,0	160,1	12 345,1
Autres coûts	547,2	1 700,2	2 247,4		2 247,4
Frais financiers	3 057,7	9 170,6	12 228,3	100,5	12 328,8
Sous-total	34 357,1	101 632,9	135 990,0	1 659,6	137 649,6
TOTAL	35 913,3	103 308,0	139 221,3	1 871,4	141 092,7

Source : Pièce B-0006, p. 12, tableau 2.

[34] Le Transporteur inclut, dans son coût, une provision qui s'élève à 12,3 M\$, soit 8,7 % du coût de son projet. Cette provision s'élève à 9,8 % lorsque l'on retranche les autres coûts et les frais financiers.

[35] Le coût total du projet du Distributeur s'élève à 36,5 M\$ et est détaillé au tableau suivant :

COÛTS ANNUELS DES TRAVAUX DE DISTRIBUTION (EN K\$ COURANTS)

Détail des coûts en k\$	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL
Ingénierie	685	1 056	739	729	574	326	339	0	4 448
Travaux civils	0	0	0	1 159	0	0	0	0	1 159
Travaux électriques aériens	0	2 057	551	1 701	1 724	202	259	370	6 864
Travaux électriques souterrains	0	2 012	5 784	1 655	2 654	3 240	1 695	1 658	18 698
Compensations financières	0	130	272	183	121	0	0	0	706
Sous-total (\$ courant)	685	5 255	7 346	5 427	5 073	3 768	2 293	2 027	31 875
Réserve pour imprévus (10 %)	69	526	735	543	507	377	229	203	3 189
Sous-total des coûts (\$ courant)	754	5 781	8 081	5 970	5 580	4 145	2 522	2 231	35 064
Frais d'emprunt à capitaliser (6,38 %)	24	230	324	238	227	174	105	96	1 419
Total (\$ net)	778	6 011	8 405	6 208	5 807	4 319	2 627	2 327	36 482

Source : Pièce B-0006, p. 12, tableau 2.

[36] Ce tableau montre que le Distributeur utilise un taux de réserve pour imprévus de 10 % appliqué au coût des travaux, excluant les frais financiers à capitaliser.

[37] La Régie prend acte de l'affirmation du Transporteur et du Distributeur selon laquelle le coût total de leur projet respectif ne doit pas dépasser de plus de 15 % le montant autorisé par le conseil d'administration d'Hydro-Québec, auquel cas chacun devra obtenir une nouvelle autorisation de ce dernier et en informera la Régie en temps opportun. La Régie note également l'engagement des Demandeurs à s'efforcer de contenir les coûts de leur projet à l'intérieur du montant autorisé par la Régie.

3.5 FAISABILITÉ ÉCONOMIQUE ET IMPACT TARIFAIRE DU PROJET

[38] Les mises en service du projet du Transporteur s'étaleront d'avril 2014 à mars 2017. Chez le Distributeur, les travaux de préparation s'échelonnent en gros sur la même période, tandis que les travaux de conversion et des mises en service partielles se dérouleront de 2017 à 2020.

3.5.1 IMPACT TARIFAIRE DU PROJET DU TRANSPORTEUR

[39] Le Transporteur mentionne que les investissements dans la catégorie « maintien des actifs » permettent de maintenir le bon fonctionnement du réseau et d'assurer le transport d'électricité de façon sécuritaire et fiable. Donc, il est équitable que tous les clients contribuent au paiement de ces ajouts au réseau. Les coûts de cette catégorie sont de l'ordre de 109,9 M\$.

[40] Les investissements de la catégorie « croissance des besoins de la clientèle », qui correspondent à ceux requis pour la nouvelle ligne à 315 kV et pour le réseau de télécommunications, sont de 31,2 M\$. Ils donnent lieu à une contribution estimée du Distributeur pour le total de ces coûts, puisque le Transporteur ne considère pas de besoins de transport pour ces investissements réalisés en amont des postes satellites.

[41] L'impact sur les revenus requis à la suite de la mise en service du projet du Transporteur prend en compte les coûts du projet du Transporteur nets de la contribution estimée, soit les coûts associés à l'amortissement, au financement et à la taxe sur les services publics.

[42] L'impact annuel moyen du projet du Transporteur sur les revenus requis est de 8,1 M\$ sur une période de 20 ans, soit un impact à la marge de 0,3 % sur les revenus requis de l'année 2012 approuvés par la Régie. De même, l'impact annuel moyen sur les revenus requis est de 5,9 M\$ sur une période de 40 ans, soit un impact à la marge de 0,2 % sur les revenus requis de l'année 2012 approuvés par la Régie.

3.5.2 IMPACT TARIFAIRE ET TRAITEMENT RÉGLEMENTAIRE DES COÛTS POUR LE PROJET DU DISTRIBUTEUR

[43] Pour établir l'impact tarifaire de ses investissements, le Distributeur prend en considération les coûts du projet, soit les coûts associés à l'amortissement des actifs, au financement, à la taxe sur les services publics, de même qu'à l'entretien et à l'exploitation.

[44] Le Distributeur précise que « *ces coûts incluent une contribution de 35,9 M\$ à verser au Transporteur en 2017 pour l'ajout d'un poste au réseau de transport, conformément à l'appendice J des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* »⁵. Cette contribution est composée d'un montant de 31,2 M\$ pour les investissements et d'un montant de 4,7 M\$ pour les charges d'exploitation et d'entretien du Transporteur. Elle sera versée dans un compte de frais reportés amorti sur la durée de vie du poste, soit 40 ans.

[45] L'impact sur les revenus requis du Distributeur est présenté au tableau 5 de la pièce B-0009. L'analyse permet d'évaluer l'impact maximal à 5,0 M\$ à l'horizon 2021. L'impact sur les revenus requis du Distributeur ne tient pas compte des revenus générés par la croissance de la clientèle.

3.6 AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS

[46] Le Transporteur indique que le Projet devra obtenir, en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement*⁶, un certificat d'autorisation émis par le gouvernement du Québec et un autre par le ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs (MDDEFP). Le Projet devra obtenir également divers certificats d'attestation et avis de conformité des autorités municipales. Aucune autorisation fédérale n'est requise pour la réalisation du projet du Transporteur.

[47] Aucune autorisation n'est requise en vertu d'autres lois dans le cadre du projet du Distributeur.

⁵ Pièce B-0009, p. 15.

⁶ L.R.Q., c. Q-2.

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

[48] En assurant le maintien des actifs du Transporteur et leur capacité à répondre à la demande croissante de la charge, l'avènement du nouveau poste Fleury aura un impact positif sur la fiabilité du réseau de transport et la continuité de service aux clients, le tout dans le respect des critères de conception du réseau de transport. L'augmentation de la fiabilité du réseau de transport aura également un impact positif sur la fiabilité du réseau de distribution.

[49] Selon le Transporteur, la construction d'une nouvelle source à 25 kV améliorera la fiabilité du réseau de transport en réduisant le nombre d'équipements requis, ce qui facilitera l'exploitation et l'entretien, et offrira une plus grande capacité de transformation. L'architecture du nouveau poste Fleury assurera l'alimentation de la charge croissante à ce poste.

[50] La conversion et l'uniformisation du réseau à 25 kV permettront, à terme, des transferts de charge entre le poste Fleury et ses postes avoisinants, amenant une flexibilité dans les opérations du Distributeur.

4. OPINION DE LA RÉGIE

[51] L'analyse du dossier a amené la Régie à transmettre deux demandes de renseignements aux Demandeurs pour bien comprendre la justification et le contenu du Projet.

[52] Le Transporteur a ainsi justifié l'inscription de la totalité du coût du nouveau poste dans la catégorie « maintien des actifs » par la vétusté des équipements à 120-12 kV du poste Fleury et par le fait qu'aucun dépassement de capacité n'est prévu dans la section à 120-12 kV, selon la prévision des charges de la zone nord de l'Île-de-Montréal sur une période de 15 ans. Les transformateurs à 315-25 kV du nouveau poste Fleury, de plus grande capacité, sont des transformateurs normalisés et optimisés dans le cadre de la réingénierie de la chaîne d'approvisionnement du Transporteur⁷.

⁷ Pièce B-0025, p. 5.

[53] Le Transporteur a également précisé que la section à 120-12 kV ne sera démantelée qu'en 2024, bien que l'ensemble des charges à 12 kV auront été converties et raccordées par le Distributeur au nouveau poste Fleury en 2020. Cet écart de quatre ans vise à faire coordonner le démantèlement de cette section avec celui de la section à 120-25 kV, dont la majorité des équipements auront atteint, d'ici 2024, la fin de leur durée d'utilité. Le Transporteur a jugé préférable de réaliser une seule intervention de démantèlement pour des raisons économiques⁸.

[54] Enfin, en ce qui a trait à la nouvelle ligne aérienne biterne à 315 kV, le Transporteur a démontré ses avantages par rapport à deux lignes souterraines⁹ :

	Ligne aérienne biterne	Deux lignes souterraines
Durée d'utilité	70 ans	40 ans
Capacité ferme	1 920 MVA	980 MVA
Coût annuel total moyen (construction, exploitation et entretien)	0,4 M\$	1,2 M\$
Localisation de bris	Facile	Difficile
Délais de réparation	1 à 7 jours	5 à 20 jours
Modifications futures de la ligne	Plus grande flexibilité	Moins grande flexibilité
Visibilité des équipements	Négligeable	Présente

Source : Pièce B-0009, p. 12, tableau 2.

[55] Le Transporteur a indiqué que plusieurs facteurs ont contribué à hausser le coût de réalisation de la ligne dont, plus particulièrement, des études techniques pour la conception de pylônes à géométrie compacte, des normes de conception supérieures et l'implantation de plusieurs pylônes tubulaires à base réduite¹⁰. La Régie demeure tout de même préoccupée par le coût unitaire élevé de cette ligne.

[56] En ce qui a trait au projet du Distributeur, la Régie remarque que le taux de réserve pour imprévus a été maintenu à 10 % du coût des travaux, malgré la révision, par ce dernier, de l'impact potentiel des principaux risques associés à son projet, ce qui l'aurait

⁸ Pièce B-0025, p. 3.

⁹ Pièce B-0017, p. 9 et 10.

¹⁰ Pièce B-0025, p.7.

normalement abaissé à 7 %¹¹. Malgré la correction apportée, le Distributeur soutient qu'il n'y a pas lieu de modifier le budget présenté dans la preuve, puisque la réserve pour imprévus de 10 % reflète une pratique prudente et usuelle en matière de gestion des risques et que cette pratique a déjà été reconnue par la Régie au fil des ans¹².

[57] Or, la Régie tient à souligner que le taux de réserve pour imprévus dépend de chaque projet et pourrait être fixé à un taux inférieur à 10 % selon les circonstances.

[58] Par ailleurs, la Régie est d'avis que l'impact associé au risque de formation additionnelle du personnel externe à l'étape de réalisation des travaux électriques aériens devrait être réduit du tiers pour tenir compte du fait qu'un formateur accompagne trois travailleurs¹³.

[59] En conséquence, la Régie note que le taux de réserve réel associé au projet du Distributeur est de 6,3 %¹⁴. Elle accepte toutefois qu'il soit fixé à 10 %, dans le cas particulier du présent dossier, compte tenu que la révision ne représenterait qu'un montant d'environ 1 M\$ et que ce montant constitue une prévision budgétaire.

4.1 CONCLUSION

[60] À la suite de l'examen de la preuve présentée par les Demandeurs et exposée à la section 3 de la présente décision, la Régie considère que le Projet est conçu et sera réalisé selon les pratiques usuelles adoptées par Hydro-Québec.

[61] L'analyse du Projet montre que cet investissement est nécessaire afin de répondre aux enjeux liés à la pérennité des équipements du réseau du Transporteur et à la croissance de la charge locale dans la zone nord de l'Île-de-Montréal. Le Projet est une étape de plus dans la mise en place du Plan d'évolution du réseau sur l'Île-de-Montréal. Ce plan vise, entre autres, à doter l'Île-de-Montréal d'une architecture à 315-25 kV et, pour la distribution, à éliminer graduellement l'alimentation à 12 kV.

¹¹ $3\,166\,000 \$ / 31\,875\,000 \$ = 9,9 \%$; $2\,307\,000 \$ / 31\,875\,000 \$ = 7,2 \%$; pièce B-0009, p. 12 à 14; pièce B-0017, p. 12 et 13; pièce B-0016, p. 14.

¹² Pièce B-0017, p. 13.

¹³ Pièce B-0017, p. 12 et pièce B-0025, p. 9 et 10.

¹⁴ $2\,307\,000 \$ - 429\,000 \$ + (429\,000 \$/3) / 31\,875\,000 \$ = 6,3 \%$; pièce B-0016, p. 14; pièce B-0009, p. 12.

[62] L'analyse montre aussi que les travaux prévus par le Distributeur sont requis pour normaliser l'architecture du réseau de distribution à 25 kV et alimenter les clients à partir du nouveau poste.

[63] **En conséquence, la Régie est d'avis qu'il y a lieu d'autoriser les Demandeurs à réaliser le Projet.**

4.2 CONFIDENTIALITÉ DES DOCUMENTS

[64] Le Transporteur a déposé sous pli confidentiel le schéma unifilaire du poste Fleury. Ce document apparaît à l'annexe 1 de la pièce B-0008.

[65] Il demande à la Régie de rendre une ordonnance en vertu de l'article 30 de la Loi et d'interdire toute divulgation des documents et des renseignements y contenus, puisque leur caractère confidentiel de même que l'intérêt public le requièrent. Une affirmation solennelle est déposée au soutien des motifs invoqués justifiant cette demande.

[66] **La Régie, pour les motifs invoqués à l'affidavit, accueille la demande de traitement confidentiel de l'annexe 1 de la pièce B-0008.**

4.3 SUIVI DU PROJET AU RAPPORT ANNUEL DU TRANSPORTEUR

[67] La Régie prend acte du dépôt de la demande amendée portant sur le suivi du projet du Transporteur dans le cadre de son rapport annuel. Elle se prononcera ultérieurement à cet égard.

[68] **Pour ces motifs,**

La Régie de l'énergie :

AUTORISE le Transporteur et le Distributeur à réaliser le Projet tel que soumis;

RÉSERVE sa décision sur le suivi du projet du Transporteur à son rapport annuel;

DEMANDE au Distributeur 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 du Distributeur, sous la même forme et avec le même niveau de détails que ceux présentés au tableau 2 de la pièce B-0009;
- le suivi de l'échéancier du projet du Distributeur;
- le cas échéant, l'explication des écarts majeurs des coûts projetés et réels ainsi que des échéances.

ACCUEILLE la demande de traitement confidentiel du Transporteur relativement à l'annexe 1 de la pièce B-0008 et des renseignements qu'elle contient et en **INTERDIT** la divulgation, la publication et la diffusion, sans restriction quant à la durée de ce traitement confidentiel.

Françoise Gagnon
Régisseur

Représentants :

Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité représentée par M^e Simon Turmel;

Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité représentée par M^e Yves Fréchette.