D É C I S I O N

QUÉBEC **RÉGIE DE L'ÉNERGIE**

D-2015-008	**R-3913-2014**	**6 février 2015**

PRÉSENTE :

Lise Duquette
Régisseur

Hydro-Québec
Demanderesse

Décision finale

Demande d'Hydro-Québec dans ses activités de transport et de distribution d'électricité relative à la construction du nouveau poste de Saint-Jérôme à 120-25 kV et à son alimentation

1. DEMANDE

[1] Le 6 novembre 2014, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) et de distribution d'électricité (le Distributeur), collectivement, « les Demandeurs », demandent à la Régie de l'énergie (la Régie) l'autorisation de réaliser les travaux relatifs à la construction du nouveau poste de Saint-Jérôme à 120-25 kV et à son alimentation, ainsi que les travaux pour l'ajout d'équipements au poste du Grand-Brûlé à 735-120 kV (le Projet).

[2] Plus précisément, lors de ce dépôt, le projet du Transporteur consiste à :

- construire un nouveau poste à 120-25 kV à Saint-Jérôme;
- construire une courte dérivation souterraine à 120 kV pour alimenter le nouveau poste;
- ajouter un troisième transformateur de puissance à 735-120 kV au poste du Grand Brûlé ainsi qu'une troisième batterie de condensateurs à 120 kV;
- ajouter deux départs de ligne à 120 kV au poste du Grand-Brûlé.

[3] Le projet du Distributeur consiste essentiellement à préparer l'ensemble des composantes du réseau de distribution requises pour raccorder au nouveau poste de Saint-Jérôme à 120-25 kV, les charges des clients présentement alimentés par les postes Arthur-Buies, de Rolland, de Mirabel, de Saint-Sauveur et de Lachute.

[4] Le coût des travaux à réaliser pour le Distributeur s'élève à 36,8 M$. Les travaux devraient se terminer en 2016.

[5] Le 11 novembre 2014, la Régie informe les personnes intéressées, par un avis diffusé sur son site internet, qu'elle compte procéder à l'étude de cette demande sur dossier. Elle fixe au 19 décembre 2014 la date limite pour le dépôt des observations écrites et permet au Transporteur d'y répondre au plus tard le 9 janvier 2015.

[6] Ce même jour, la Régie transmet sa demande de renseignements n° 1 aux Demandeurs. Le Transporteur fait parvenir ses réponses le 13 novembre suivant.

[7] Le 21 novembre 2014, la Régie convoque le Transporteur à une séance de travail prévue le 25 novembre 2014, à 13 h, à ses bureaux.

[8] Le 25 novembre 2014, la Municipalité de Saint-Adolphe d'Howard (la Municipalité) manifeste son désir de participer à cette séance de travail, trois heures avant le début de celle-ci. Or, les éléments discutés lors de cette séance incluaient, notamment, des informations pour lesquelles une demande de traitement confidentiel avait été formulée. Puisque la demande a été soumise tardivement à la Régie, cette dernière n'a pu prendre des dispositions afin que cette séance de travail comprenne une partie à huis clos (pour les éléments confidentiels) et une partie publique à laquelle le consultant de la Municipalité aurait pu assister. Dans les circonstances, cette demande est refusée. Toutefois, devant l'intérêt manifesté par la Municipalité, la Régie l'invite à déposer, conformément à la procédure prévue au *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*[1], une demande d'intervention ou à soumettre ses observations suivant le calendrier établi par la Régie dans l'avis aux personnes intéressées.

[9] Le 2 décembre 2014, le Transporteur dépose sa réponse aux engagements pris lors de la séance de travail et confirmés par la Régie dans sa correspondance du 26 novembre 2014.

[10] Le 10 décembre 2014, la Régie produit une demande de renseignements n° 2 au Transporteur.

[11] Le 18 décembre 2014, le Transporteur transmet ses réponses et mentionne qu'il propose de retirer les départs de lignes à 120 kV du Projet. Ces derniers seront intégrés au futur projet de ligne à 120 kV entre le poste du Grand-Brûlé et la dérivation Saint-Sauveur, qui fera l'objet d'une demande d'autorisation spécifique déposée ultérieurement à la Régie.

[12] En conséquence, le 19 décembre 2014, les Demandeurs amendent leur projet afin de retirer les éléments et les coûts qui concernent les deux départs de ligne au poste du Grand-Brûlé.

[13] Le Transporteur demande également à la Régie de rendre une ordonnance interdisant la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements contenus aux pièces B-0007, B-0020 et B-0030, annexe 1. Le contenu de cette dernière pièce reproduit la pièce B-0007 pour laquelle le Transporteur demandait, dans son dépôt initial, un

---

[1] RLRQ, c. R-6.01, r. 4.

traitement confidentiel. Des affirmations solennelles de monsieur Stéphane Talbot sont déposées à cet égard[2].

[14] Ce même jour, des membres et représentants du Comité aviseur de Saint-Adolphe-d'Howard (le Comité), messieurs Guy St-Jacques et Nicholas Bebnowski-Roy, déposent leurs observations sur le Projet. Ces observations concernent principalement l'ajout d'un transformateur et de départs de ligne au poste du Grand-Brûlé, que le Comité juge prématuré.

[15] Toujours le 19 décembre 2014, la Municipalité dépose une demande d'intervention au dossier. Le 23 décembre 2014, en raison des lacunes de cette demande, la Régie refuse la demande d'intervention. Toutefois, elle autorise la Municipalité à déposer ses observations écrites au plus tard le 16 janvier 2015. La Municipalité ne dépose aucun commentaire dans le délai prescrit.

[16] Le 9 janvier 2015, les Demandeurs commentent les observations déposées au dossier par les membres du Comité. Le même jour, les membres du Comité répliquent à ces commentaires.

[17] La présente décision porte sur le Projet, tel qu'amendé en date du 18 décembre 2014, et sur les demandes de traitement confidentiel du Transporteur.

2. CADRE RÉGLEMENTAIRE ET OBJECTIFS DU PROJET

[18] Les Demandeurs requièrent l'autorisation de la Régie en vertu des articles 31 (5°) et 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*[3] (la Loi) et du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*[4] (le Règlement).

[19] Le Règlement prévoit que le Transporteur et le Distributeur doivent obtenir une autorisation spécifique et préalable de la Régie lorsque le coût global d'un projet est égal

---

2 Pièces B-0002, B-0025 et B-0019.
3 RLRQ, c. R-6.01.
4 RLRQ, c. R-6.01, r. 2.

ou supérieur à, respectivement, 25 M$ et à 10 M$[5]. Le Règlement prescrit les renseignements devant accompagner une telle demande.

[20] Le Projet a comme objectif de répondre aux besoins de croissance de la région de Saint-Jérôme. La construction d'un nouveau poste situé à Saint-Jérôme permettra de régler le dépassement de capacité des postes Arthur-Buies et de Rolland ainsi que de soulager les postes avoisinants. L'emplacement choisi pour le nouveau poste a été bien accueilli par le milieu : il se situe près de la clientèle à alimenter et des secteurs en croissance et ne nécessite qu'un court raccordement aux réseaux de transport et de distribution. De plus, ce nouveau poste permet de faire face à la croissance prévue dans la région de Saint-Jérôme.

[21] Par ailleurs, cette capacité additionnelle au poste du Grand-Brûlé permettra de répondre dans les meilleurs délais à la croissance des besoins dans les Hautes-Laurentides et dans le nord de l'Outaouais et de pallier le dépassement de capacité prévu à ce poste à court terme. Une charge de 607 MVA est prévue à l'hiver 2016-2017, dépassant ainsi la capacité de transformation de 603 MVA de ce poste.

[22] La construction d'un nouveau poste à Saint-Jérôme répond à la croissance de la charge dans la région de Saint-Jérôme et ses alentours, alors que l'ajout d'un troisième transformateur au poste du Grand-Brûlé répond à la croissance des besoins dans la région des Hautes-Laurentides et du nord de l'Outaouais.

[23] Le projet du Distributeur consiste à transférer vers le nouveau poste de Saint-Jérôme des charges alimentées actuellement par les postes de Rolland et Arthur-Buies, ainsi qu'une partie de la charge des postes de Lachute, de Mirabel et de Saint-Sauveur.

[24] Le coût des travaux à réaliser pour le Transporteur s'élève à 77,3 M$. Ces travaux s'inscrivent dans la catégorie d'investissement « croissance des besoins de la clientèle ». La mise en service du poste est prévue en novembre 2016. Les travaux au poste du Grand-Brûlé seront également complétés en 2016.

[25] Le coût des travaux à réaliser pour le Distributeur s'élève à 36,8 M$. Les travaux devraient se terminer en 2016.

---

5 Article 1 du Règlement.

3. ANALYSE

3.1 CONTEXTE

[26] La région des Laurentides connaît depuis quelques années un développement important, principalement dans la région de Saint-Jérôme et ses alentours. Les deux postes qui alimentent majoritairement les besoins électriques de la ville de Saint-Jérôme sont les postes Arthur-Buies et de Rolland à 120-25 kV, mis en service dans les années 1970.

[27] En regard des critères de conception du réseau de transport, les capacités limites de transformation des postes Arthur-Buies et de Rolland sont dépassées depuis la pointe de 2013-2014. Ces postes, constitués chacun de quatre transformateurs de puissance de 47 MVA, correspondant à leur configuration ultime, alimentent respectivement 27 700 et 30 100 clients.

[28] La prévision des charges pour les postes actuels de la région de Saint-Jérôme, sur l'horizon 2013-2028, indiquent que les postes Arthur-Buies et de Rolland sont déjà en dépassement de leur capacité maximale depuis l'hiver 2013-2014. Ces deux postes n'ont ainsi plus de capacité pour desservir de nouveaux clients à 25 kV de la ville de Saint-Jérôme. En raison de leurs configurations et de leurs superficies, ces postes ne peuvent être modifiés sans nécessiter leur reconstruction.

[29] Quant aux postes satellites avoisinants, qui alimentent actuellement certains clients de Saint-Jérôme, des dépassements de capacité limite de transformation sont prévus au poste de Mirabel en 2017 et au poste de Lachute en 2019, alors que le poste de Saint-Sauveur est en dépassement depuis l'hiver 2013-2014.

[30] Deux postes sources, le poste du Grand-Brûlé à 735-120 kV et le poste de Lafontaine à 315-120 kV, alimentent le territoire des Laurentides. Le réseau électrique de ce territoire est constitué de plusieurs postes à 120-25 kV, ainsi que du poste source Paquin à 120-69 kV qui alimente à 69 kV tous les postes à 69-25 kV de ce territoire. Le taux d'accroissement moyen de la demande de l'ensemble du territoire est de 2,8 % annuellement depuis 2004, soit environ deux fois plus que la croissance moyenne du Québec pour la même période.

[31] Le poste de Lafontaine à 315-120 kV alimente actuellement les postes satellites à 120-25 kV de Rolland, Arthur-Buies, de Saint-Sauveur, Doc-Grignon et de Saint-Lin, ainsi que le poste source Paquin à 120-69 kV. L'alimentation à 315 kV du poste de Lafontaine provient du poste Chénier à 735-315 kV.

[32] Le poste du Grand-Brûlé à 735-120 kV alimente actuellement plusieurs postes à 120 kV dans les Hautes-Laurentides ainsi que des postes de la partie nord de la région de l'Outaouais. La capacité de transformation du poste du Grand-Brûlé est présentement évaluée à 603 MVA. Cette capacité est définie en considérant la capacité nominale des transformateurs de 450 MVA et en tenant compte d'un facteur de surcharge de 134 % en hiver. La croissance soutenue de la charge dans ces régions implique que cette capacité sera dépassée à l'hiver 2016-2017, car la prévision de charge au poste du Grand-Brûlé atteint 607 MVA.

3.2 DESCRIPTION DU PROJET

Projet du Transporteur

[33] Le projet consiste à construire un nouveau poste à 120-25 kV à Saint-Jérôme. Ce nouveau poste extérieur sera constitué de quatre transformateurs de puissance de 47 MVA pour une capacité limite de transformation de 192 MVA en hiver. Il sera doté de 24 départs de ligne à 25 kV.

[34] Le nouveau poste sera raccordé directement à une ligne existante à 120 kV en provenance du poste Lafontaine, soit la ligne 1127-1128 qui alimente actuellement les postes de Saint-Sauveur et Doc-Grignon, au moyen d'une courte dérivation souterraine à 120 kV de 50 mètres.

[35] Le projet comprend l'ajout d'un troisième transformateur à 735-120 kV au poste du Grand-Brûlé en 2016. Ce transformateur est un élément de la nouvelle configuration à mettre en place et pour permettre les transferts de charge envisagés, et est nécessaire pour répondre à l'augmentation de la charge à court terme dans le territoire des Hautes-Laurentides et dans le nord de la région de l'Outaouais.

[36] Par ailleurs, des dépassements de capacité sont à prévoir, notamment la capacité de la ligne 1127-1128 en 2015 et celle de la ligne 3058-3059 à 315 kV reliant les postes Chénier à 735-315 kV et de Lafontaine à 315-120 kV en 2020. Ces dépassements nécessiteront le transfert de l'alimentation des postes de Saint-Sauveur et Doc-Grignon du poste de Lafontaine vers le poste du Grand-Brûlé à 735-120 kV au moyen d'une nouvelle ligne à 120 kV. Ainsi l'ajout, en 2016, d'un troisième transformateur à 735-120 kV au poste du Grand-Brûlé, prévu dans le présent Projet permet le transfert de l'alimentation des postes de Saint-Sauveur et Doc-Grignon dès la mise en service de la future ligne Grand-Brûlé – dérivation Saint-Sauveur.

[37] Selon le Transporteur, cette solution, en plus de permettre de répondre aux besoins de croissance de la région de Saint-Jérôme et du territoire des Laurentides, permet de diminuer les pertes électriques sur son réseau.

Projet du Distributeur

[38] Le nouveau poste de Saint-Jérôme sera situé à la limite ouest de la ville de Saint-Jérôme et à l'ouest de l'autoroute des Laurentides. Le projet du Distributeur consiste à transférer au nouveau poste de Saint-Jérôme des charges existantes à l'ouest de l'autoroute des Laurentides, desservies majoritairement par les postes Arthur-Buies et de Rolland, ainsi que quelques charges des postes de Mirabel, de Saint-Sauveur et de Lachute. À la pointe hivernale 2016-2017, 13 lignes du nouveau poste de Saint-Jérôme alimenteront près de 116 MVA de charge.

[39] Cette solution permettra de sécuriser l'alimentation des charges actuelles des postes de Rolland, Arthur-Buies, de Saint-Sauveur, de Lachute et de Mirabel, notamment celles des municipalités des MRC Rivière-du-Nord, des Pays-d'en-Haut et de Mirabel-Nord. Le nouveau poste permettra d'accueillir plus facilement la croissance des charges de ces dernières.

[40] Le nouveau poste de Saint-Jérôme prendra 29 MVA de charge du poste Arthur-Buies et 56 MVA du poste de Rolland à l'ouest de l'autoroute des Laurentides. De plus, il prendra 21 MVA du poste de Saint-Sauveur, 7 MVA du poste de Lachute et 2,6 MVA du poste de Mirabel. Pour ce faire, le Distributeur construira, en 2015, trois canalisations multitubulaires d'une longueur totale de 13 km, nécessitant possiblement deux forages sous des cours d'eau. Pour la pointe hivernale 2016-2017, il installera 15 câbles, dont deux de relève, pour alimenter les charges actuelles de la zone d'influence.

[41] Ce réseau sera exploité en relève intégrée et en relève mixte. L'étendue de certaines charges en milieu rural se prête mal à une relève intégrée. Les travaux requis pour le raccordement du nouveau poste au réseau de distribution, qui s'échelonneront de 2014 à 2016, consistent à :

- construire 3 canalisations souterraines d'une longueur totale de 13 km;
- installer 54 km de câbles souterrains;
- ajouter 4,4 km de nouveau réseau aérien;
- modifier 17 km de réseau aérien existant.

3.3 AUTRE SOLUTION ENVISAGÉE

[42] Le Transporteur décrit une solution alternative au Projet. Cette seconde solution inclut toujours l'ajout d'un troisième transformateur à 735-120 kV au poste du Grand-Brûlé en 2016, pour les mêmes motifs, soit permettre les transferts de charges et répondre à l'augmentation de charge à court terme dans le territoire des Hautes-Laurentides et le nord de la région de l'Outaouais.

[43] Le nouveau poste de Saint-Jérôme serait également identique à celui décrit dans le Projet retenu. Ce nouveau poste serait raccordé directement à une ligne existante à 120 kV en provenance du poste de Lafontaine, soit la ligne 1127-1128 qui alimente actuellement les postes de Saint-Sauveur et Doc-Grignon, au moyen d'une liaison souterraine. Cette solution nécessite, cependant, la construction d'une nouvelle ligne d'environ 36 km entre le poste de Lafontaine et la dérivation Saint-Sauveur, pour assurer l'alimentation des postes de Saint-Sauveur et Doc-Grignon.

[44] Par ailleurs, des dépassements de capacité des installations exploitées à 315 kV sont à prévoir pour cette solution. En effet, le dépassement de la capacité de la ligne 3058-3059 prévu en 2020 serait réglé par la construction d'une nouvelle ligne d'environ 24 km à 315 kV entre les postes Chénier et de Lafontaine. De plus, le dépassement de capacité des transformateurs à 315-120 kV du poste de Lafontaine prévu vers 2022-2023 sera réglé par l'ajout d'un quatrième transformateur à 315-120 kV.

[45] Les travaux du Distributeur, pour cette autre solution, sont identiques à ceux du Projet retenu.

[46] Le Transporteur n'a pas retenu cette solution car elle comprend la construction de plusieurs kilomètres de lignes à haute tension en milieu urbain, présente des pertes électriques plus importantes. Enfin, le coût actualisé de cette deuxième solution est plus élevé que celui du Projet retenu, comme le démontre le tableau 1.

TABLEAU 1
COMPARAISON ÉCONOMIQUE DES SOLUTIONS
(EN MILLIERS DE DOLLARS ACTUALISÉS 2014)[6]

	Projet	Autre solution
HQT		
Investissement	141 359	203 835
Valeurs résiduelles	(5 276)	(9 972)
Taxes	9 014	12 962
Pertes électriques	s/o	21 144
Coûts globaux actualisés HQT	**145 097**	**227 969**
HQD		
Investissement	31 581	31 581
Valeurs résiduelles	1 699	1 699
Taxes	(1 891)	(1 891)
Pertes électriques	1 798	1 798
Coûts globaux actualisés HQD	**33 187**	**33 187**
TOTAL coûts globaux actualisés	**178 284**	**261 156**

Source : Pièce B-0027, p. 15, tableau 5.

3.4 COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET

Projet du Transporteur

[47] Le coût total des divers travaux associés au projet du Transporteur s'élève à 77,3 M$. Cette somme inclut un montant de 1,4 M$ pour les actifs de télécommunication. Le tableau 2 présente une ventilation des coûts pour les phases avant-projet et projet.

[6] Pièce B-0027, p. 15, tableau 5.

TABLEAU 2
COÛTS DES TRAVAUX AVANT-PROJET ET PROJET DU TRANSPORTEUR PAR ÉLÉMENT (EN MILLIERS DE DOLLARS DE RÉALISATION)

	Total Lignes	Total Postes	Total Transport (lignes et postes)	Télécom-munications	Total lignes, postes et télécomm.
Coûts de l'avant-projet					
Études d'avant-projet	177,6	1 459,0	1 636,6	121,6	**1 758,2**
Autres coûts	2,0	2,6	4,6		**4,6**
Frais financiers	19,8	104,9	124,7	7,0	**131,7**
Sous-total	**199,4**	**1 566,5**	**1 765,9**	**128,6**	**1 894,5**
Coûts du projet					
Ingénierie interne	270,8	1 608,6	1 879,4	100,8	**1 980,2**
Ingénierie externe	91,1	1 422,0	1 513,1	130,5	**1 643,6**
Client	104,4	5 302,9	5 407,3	355,5	**5 762,8**
Approvisionnement	219,5	31 514,6	31 734,1	231,7	**31 965,8**
Construction	795,7	17 938,0	18 733,7	98,5	**18 832,2**
Gérance interne	379,5	3 567,4	3 946,9	195,0	**4 141,9**
Gérance externe	83,2	806,7	889,9		**889,9**
Provision	189,1	4 274,1	4 463,2	105,2	**4 568,4**
Autres coûts	12,1	1 227,4	1 239,5		**1 239,5**
Frais financiers	129,7	4 209,3	4 339,0	54,2	**4 393,2**
Sous-total	**2 275,1**	**71 871,0**	**74 146,1**	**1 271,4**	**75 417,5**
TOTAL	**2 474,5**	**73 437,5**	**75 912,0**	**1 400,0**	**77 312,0**

Source : Pièce B-0029, p. 12, tableau 2.

[48] Le Transporteur inclut, dans le coût de son projet, une provision de 4,5 M$, soit 5,9 %. Cette provision s'élève à 6,4 % lorsque l'on retranche les « Autres coûts » et les « Frais financiers ».

[49] Les coûts du projet du Transporteur se divisent globalement comme suit : 37,0 M$ associé au poste de Saint-Jérôme 120-25 kV; 36,4 M$ associé au poste du Grand-Brûlé 735-120 kV[7]; 2,5 M$ pour la dérivation au nouveau poste de Saint-Jérôme et 1,4 M$ pour le réseau de télécommunications.

[7] Pièce B-0030, annexe 4.

[50] Le Transporteur souligne que si le coût total du Projet dépasse de 15 % le montant autorisé, il devra de nouveau obtenir l'autorisation du Conseil d'administration d'Hydro-Québec et en informera la Régie en temps opportun.

Projet du Distributeur

[51] Les coûts prévus du projet du Distributeur sont de 36,8 M$. Les investissements les plus importants sont reliés aux coûts des travaux civils (32 %) et des travaux aériens (24 %).

TABLEAU 3
COÛTS ANNUELS DU PROJET
(EN MILLIERS DE DOLLARS)

Prévision annuelle des investissements	2014	2015	2016	Total	Part du coût total
Ingénierie	3 636	736	0	4 372	**12 %**
Travaux civils	0	11 893	0	11 893	**32 %**
Travaux électriques aériens	0	0	8 842	8 842	**24 %**
Travaux électriques souterrains	0	0	5 883	5 883	**16 %**
Sous-total	**3 636**	**12 629**	**14 725**	**30 990**	**84 %**
Réserve pour imprévus	363	1 263	1 473	3 099	**9 %**
Sous-total du projet	**3 999**	**13 892**	**16 198**	**34 089**	**93 %**
Frais d'emprunt capitalisés	143	791	1 756	2 690	**7 %**
TOTAL	**4 142**	**14 683**	**17 954**	**36 779**	**100 %**

Source : Pièce B-0031, p. 9, tableau 4.

[52] Le Distributeur inclut, dans le coût de son projet, une réserve pour imprévus qui s'élève à 3,1 M$, soit 10 % avant les frais d'emprunt capitalisés. Ceci correspond à environ 9 % du coût total du projet.

[53] Le Distributeur souligne que si le coût total du Projet dépasse de 15 % le montant autorisé, il devra de nouveau obtenir l'autorisation du Conseil d'administration d'Hydro-Québec et en informera la Régie en temps opportun.

3.4.1 IMPACT TARIFAIRE

Projet du Transporteur

[54] Le projet s'inscrit dans la catégorie d'investissement « croissance des besoins de la clientèle ». Les mises en service sont prévues en novembre 2016.

[55] Les coûts du projet pour le Transporteur sont de l'ordre de 77,3 M$, donnant lieu à une contribution estimée du Distributeur de l'ordre de 12,1 M$, correspondant à l'excédent du montant maximal que peut assumer le Transporteur pour les ajouts au réseau de 598 $/kW, ainsi que les charges d'entretien et d'exploitation. Le montant final de la contribution sera déterminé, en fonction des coûts réels, après la mise en service du projet du Transporteur, conformément aux modalités des *Tarifs et conditions des tarifs de transport d'Hydro-Québec* (Tarifs et Conditions), appendice J, section C, quant aux ajouts pour répondre aux besoins de croissance de la charge locale.

[56] L'impact sur les revenus requis, à la suite de la mise en service du projet du Transporteur prend en compte les coûts de ce dernier, nets de la contribution estimée, soit les coûts associés à l'amortissement, au financement, à la taxe sur les services publics et aux frais d'entretien et d'exploitation, ainsi qu'aux besoins de croissance de la charge locale, qui augmenteront graduellement à partir de la mise en service, jusqu'à atteindre 111,7 MW en 2036.

[57] En ce qui a trait à l'impact tarifaire sur une période de 20 ans, la Régie note une hausse jusqu'en 2017. Le tarif annuel passerait de 74,65 $/kW en 2014 à 74,78 $/kW en 2017. Une baisse graduelle s'ensuivrait par la suite et le tarif atteindrait 74,55 $/kWh en 2036. Sur l'ensemble de la période 2014 à 2036, le tarif moyen se maintiendrait au tarif actuellement en vigueur.

[58] En considérant une période de 40 ans, le tarif annuel atteindrait un maximum de 74,74 $/kW dès 2017 et retrouverait son niveau initial de 74,65 $/kW en 2024. L'impact à la baisse des tarifs se poursuivrait jusqu'en 2056 où un tarif de 74,51 $/kW serait observé. Sur l'ensemble de la période 2014 à 2056, le tarif moyen serait inférieur au tarif en vigueur, soit 74,59 $/kW.

[59] La Régie constate que l'impact annuel moyen du projet du Transporteur sur les revenus requis est de 6,0 M$ sur une période de 20 ans et de 4,3 M$ sur une période de 40 ans[8]. Ceci constitue un impact de 0,2 % par rapport au revenu requis de 2014 sur une période de 20 ans, et de 0,1 % sur 40 ans.

Projet du Distributeur

[60] Afin de déterminer l'impact relatif à ses investissements, le Distributeur prend en considération les coûts du projet, soit ceux associés à l'amortissement des actifs, au coût du capital et à la taxe sur les services publics.

[61] Ces coûts incluent une contribution du Distributeur, estimée à 12,1 M$, qu'il devra verser au Transporteur en 2016, pour l'ajout d'un poste au réseau de transport, conformément à l'appendice J des Tarifs et Conditions. Selon les hypothèses utilisées, cette contribution est versée dans un compte de frais reportés amorti sur la durée d'utilité du poste, soit 40 ans. La contribution est composée des investissements de 10,5 M$ et des charges d'exploitation et d'entretien de 1,6 M$ du Transporteur.

[62] L'impact maximal net sur les revenus requis du Distributeur s'élève à 4,3 M$ à l'horizon 2017 mais ne tient pas compte des revenus générés par la croissance de la clientèle[9].

3.4.2 IMPACT DU PROJET SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU ET SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE

Projet du Transporteur

[63] Selon le Transporteur, le projet a pour objectif de répondre aux besoins concernant la croissance de la charge de la région de Saint-Jérôme et du territoire des Laurentides, tout en ayant des répercussions positives sur la fiabilité du réseau de transport et la continuité de service aux clients.

---

8 Pièce B-0030, p. 3 et 5.
9 Pièce B-0031, p. 12.

[64] Ainsi, la construction d'un nouveau poste à 120-25 kV à Saint-Jérôme lui permettra de résoudre les enjeux reliés au dépassement de capacité des postes de Rolland et Arthur-Buies et de soulager les postes avoisinants de Lachute, de Mirabel et de Saint-Sauveur, possédant une faible marge de manœuvre. De plus, ce nouveau poste à 120-25 kV sera en mesure d'absorber la croissance de la charge prévue dans cette région.

[65] Enfin, l'ajout d'un troisième transformateur au poste du Grand-Brûlé à 735-120 kV permettra de pallier les surcharges éventuelles en cas de perte d'un transformateur de puissance à ce poste, ce qui améliorera la fiabilité du réseau de transport. Le projet aura donc un impact positif tant sur la fiabilité du réseau de transport que sur sa capacité à répondre aux besoins de croissance, le tout dans le respect des critères de conception du réseau de transport.

Projet du Distributeur

[66] La réalisation du projet améliorera la qualité de service d'alimentation de distribution. Notamment, les lignes du nouveau poste de Saint-Jérôme seront plus nombreuses pour alimenter la même charge offrant plus de flexibilité en cas de panne. La construction du nouveau réseau de distribution sera réalisée en minimisant les impacts sur la continuité de service pendant la réalisation des travaux.

4. OBSERVATIONS

[67] Dans ses observations, le Comité remet en cause l'ajout d'un transformateur au poste du Grand-Brûlé[10]. Selon le Comité, la preuve du Transporteur dans son dossier tarifaire[11] démontre plutôt que la capacité ferme en hiver du poste du Grand-Brûlé est de 630 MVA, donc supérieure à la capacité de transformation de 603 MVA retenue par le Transporteur dans le présent dossier[12].

---

10 Le Comité remettait également en cause l'ajout des deux départs de ligne.

11 Dossier R-3903-2014.

12 Dossier R-3913-2014, B-0027, p. 10, tableau 4.

[68] Le Comité appuie ses observations sur les données présentées au tableau 1 de la pièce B-0024 de la demande tarifaire du Transporteur[13]. Outre la capacité ferme d'hiver du poste du Grand-Brûlé, ce tableau présente le transit simulé à la pointe de charge 2013-2014. Le Comité note que le transit après événement est de 494 MVA à ce tableau, alors que la prévision de charge utilisée dans le présent dossier au poste du Grand-Brulé est de 582 MVA à l'hiver 2013-2014.

[69] Le Comité soutient que le deuxième motif allégué par le Transporteur pour l'ajout d'un troisième transformateur au poste du Grand-Brûlé, soit que ce transformateur pourra permettre le transfert de l'alimentation des postes de Saint-Sauveur et Doc-Grignon dès la mise en service de la future ligne Grand-Brûlé – dérivation Saint-Sauveur, n'est pas recevable puisqu'il n'y a pas de date déterminée pour cette future ligne.

[70] Le Comité en conclut que l'ajout d'un troisième transformateur au poste du Grand-Brûlé n'est pas requis immédiatement et que cet investissement est prématuré.

[71] Le Comité fait valoir également que le Distributeur devra verser prématurément une contribution sur ces équipements que le Comité juge inutiles jusqu'à la mise en service de la future ligne Grand-Brûlé – dérivation Saint-Sauveur.

[72] En conséquence, le Comité demande à la Régie de ne pas autoriser les investissements relatifs à l'ajout d'un troisième transformateur au poste du Grand-Brûlé[14].

[73] Dans ses commentaires sur les observations du Comité, le Transporteur précise que la valeur de 630 MVA présentée aux dossiers R-3903-2014 et R-3823-2012 correspond à la capacité ferme du poste du Grand-Brûlé à -20 °C, laquelle tient compte d'une surcharge temporaire des transformateurs permise en exploitation pour la période de pointe.

[74] Le Transporteur ajoute que la valeur de 603 MVA correspond à la capacité de transformation du poste du Grand-Brûlé sur une base continue et que c'est cette valeur qui a été considérée dans le cadre de la planification et la conception du réseau de transport afin d'en assurer la fiabilité, ainsi que la continuité de service aux clients.

---

13 Dossier R-3903-2014.

14 Le Comité demandait également de ne pas autoriser l'ajout des deux départs de ligne.

[75] Le Transporteur rappelle que l'ajout du transformateur au poste du Grand-Brûlé est requis en 2016 et que cet ajout de capacité permettra de répondre dans les meilleurs délais à la croissance des besoins dans les Hautes-Laurentides et dans le nord de l'Outaouais et de pallier le dépassement de capacité prévu à ce poste à court terme. Il indique qu'une charge de 607 MVA est prévue à l'hiver 2016-2017 et que cette charge dépasse la capacité de transformation de 603 MVA de ce poste. Selon lui, la Régie doit rejeter les observations du Comité.

[76] En réplique, le Comité ajoute que la charge prévue de 607 MVA à l'hiver 2016-2017 est une charge de pointe et non une charge continue. Il conclut qu'il faut appliquer la capacité ferme en période de pointe, soit 630 MVA et que l'augmentation de capacité sera requise uniquement lorsque la charge prévue sera plus élevée que 630 MVA. Il est d'avis qu'en supposant une augmentation de 2 % par année, soit environ 12 MVA, la capacité actuelle est suffisante jusqu'en 2019-2020.

5. OPINION DE LA RÉGIE

[77] En ce qui a trait à l'ajout d'un troisième transformateur au poste du Grand-Brûlé, la Régie constate que le calcul de la capacité de transformation des installations du Transporteur diffère selon que l'objectif visé est l'exploitation ou la planification du réseau de transport.

[78] La Régie note que, dans le dossier R-3903-2014, la capacité ferme d'hiver du poste du Grand-Brûlé correspond à la capacité ferme du poste à -20 °C, laquelle tient compte d'une capacité de surcharge temporaire permise en exploitation pour la période de la pointe de charge. La Régie remarque que ce facteur de surcharge est de 140 %[15].

[79] La Régie note également qu'en planification, le Transporteur considère la capacité de transformation sur une base continue et que, dans le présent dossier, pour le poste du Grand-Brûlé, le facteur de surcharge appliqué est de 134 % en hiver. La Régie comprend que ce dernier diffère de celui autorisé en exploitation, ce qui explique la valeur différente considérée dans le dossier tarifaire R-3903-2014, quant à la capacité du poste du Grand-Brûlé.

---

15 Dossier R-3903-2014, pièce B-0024, p. 5.

[80] La Régie est convaincue par les affirmations du Transporteur selon lesquelles les valeurs utilisées pour évaluer la capacité de transformation d'un poste diffèrent selon que cette évaluation se déroule dans un cadre de planification et conception du réseau ou dans le cadre de l'exploitation de ce dernier. Dans le présent dossier, le Transporteur applique, dans sa planification pour le poste du Grand-Brûlé, un facteur de surcharge de 134 %, ce qui donne une capacité de transformation, sur une base continue, de 603 MVA au poste du Grand-Brûlé.

[81] La Régie rejette donc la conclusion du Comité selon laquelle l'ajout de transformation au poste du Grand-Brûlé n'est pas requis immédiatement et que cet investissement est prématuré.

[82] La Régie est d'avis, suivant l'analyse du Projet, que cet investissement est nécessaire afin de répondre aux enjeux de croissance dans les Hautes-Laurentides et dans la partie nord de la région de l'Outaouais.

[83] Par ailleurs, l'analyse de la preuve démontre que cet investissement pour la construction d'un nouveau poste à Saint-Jérôme est nécessaire afin de répondre aux enjeux de croissance de la région de Saint-Jérôme.

[84] À la suite de l'examen de l'ensemble de la preuve présentée par le Transporteur et le Distributeur, la Régie considère que le Projet est conçu et sera réalisé selon les pratiques usuelles adoptées par les Demandeurs.

[85] Toutefois, la Régie retient que l'ajout d'un troisième transformateur de puissance à 735-120 kV au poste du Grand Brûlé, ainsi que d'une troisième batterie de condensateurs à 120 kV répond à un objectif différent de celui pour la construction d'un nouveau poste à Saint-Jérôme. De plus, le coût associé au poste du Grand-Brûlé, évalué à 36,4 M$, représente une part importante du montant total du projet du Transporteur. La Régie juge donc adéquat et pertinent de distinguer ces deux composantes. C'est pourquoi elle demande au Transporteur de présenter le suivi des coûts réels du Projet, sous le format et le niveau de détails du tableau 2 de la pièce B-0029, en ventilant, cependant, la colonne « Postes » de ce tableau, de façon à distinguer les composantes « Postes Saint-Jérôme » et « Poste du Grand-Brûlé ».

[86] **En conséquence, la Régie autorise la réalisation du Projet. Le Transporteur et le Distributeur ne pourront apporter, sans autorisation préalable de la Régie, aucune modification au Projet qui aurait pour effet d'en modifier de façon appréciable la nature, les coûts ou la rentabilité.**

[87] Par ailleurs, la Régie note que le Transporteur et le Distributeur s'engagent à l'informer, en temps opportun, si le coût total de leur projet respectif devait dépasser de plus de 15 % le montant autorisé par la présente décision.

[88] La Régie rappelle au Transporteur et au Distributeur les conclusions de la décision D-2014-035[16] quant au dépassement de coûts et à la modification de projets autorisés en vertu de l'article 73 de la Loi. **À cet égard, elle demande au Transporteur et au Distributeur de dénoncer, dans le cadre du suivi administratif du Projet, tout dépassement de plus de 15 % des coûts du projet autorisé.**

[89] **La Régie demande également au Transporteur et au Distributeur de réitérer cette dénonciation lors de la première demande d'inclusion de l'actif à la base de tarification subséquente à la date de dénonciation effectuée lors d'un suivi administratif, que la mise en exploitation correspondante soit partielle ou totale. Les dépassements de coûts, réels ou anticipés, devront être décrits et explicités.**

5.1 CONFIDENTIALITÉ DES DOCUMENTS

[90] Le Transporteur dépose sous pli confidentiel les pièces B-0007, B-0020 et B-0030, annexe 1. 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 contenus dans ces documents, puisque leur caractère confidentiel, de même que l'intérêt public, le requièrent. Des affirmations solennelles sont déposées en appui aux demandes de traitement confidentiel desdites pièces.

[91] En ce qui a trait aux pièces B-0007 et B-0030, annexe 1, le Transporteur indique qu'elles représentent des schémas unifilaires, ainsi qu'un schéma de liaison d'une partie du réseau de transport afférente au Projet soumis pour autorisation. Ces schémas contiennent des informations de la nature de celles identifiées par la *Federal Energy Regulatory Commission* (FERC) dans son ordonnance 630 du 21 février 2003, ainsi qu'à

[16] Dossier R-3823-2012, par. 508 à 511.

ses ordonnances subséquentes et à cet égard, les installations du Transporteur sont sujettes au même risque de sécurité. Le Transporteur indique que la divulgation publique de ces renseignements faciliterait la localisation des diverses installations, permettrait d'identifier leurs caractéristiques et pourrait ainsi compromettre la sécurité du réseau de transport.

[92] **La Régie accueille, pour les motifs invoqués par le Transporteur, la demande d'ordonnance de traitement confidentiel des pièces B-0007 et B-0030, annexe 1, sans restriction quant à la durée de ce traitement confidentiel.**

[93] En ce qui a trait à la pièce B-0020, le Transporteur précise qu'elle représente la *Présentation à la séance de travail du 25 novembre 2014 et ses annexes* concernant l'état de la situation du réseau de transport sur le territoire des Laurentides.

[94] Le Transporteur indique que cette pièce contient des informations sur les caractéristiques des équipements du Transporteur, ainsi que sur les perspectives et modalités de configuration du réseau de transport. Selon le Transporteur, la divulgation de ces informations est susceptible de porter atteinte à ses intérêts économiques et de sa clientèle, puisqu'elle pourrait influencer à la hausse les prix de biens, de services et de travaux qu'il se procurera dans le futur. La pièce B-0020 contient également des renseignements d'ordre stratégique concernant les installations du Transporteur.

[95] **La Régie accueille donc, pour les motifs invoqués par le Transporteur, la demande d'ordonnance de traitement confidentiel de la pièce B-0020 sans restriction quant à la durée de ce traitement confidentiel.**

[96] **Pour ces motifs,**

la Régie de l'énergie :

AUTORISE les Demandeurs à réaliser le Projet tel que soumis;

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 le format et le niveau de détails du tableau 2 de la pièce B-0029, en y ajoutant le détail des coûts associés d'une part, au poste Saint-Jérôme et d'autre part, ceux associés au poste du Grand-Brûlé;
- un suivi de l'échéancier des projets;
- le cas échéant, l'explication des écarts majeurs des coûts projetés et réels et des échéances.

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, sous la même forme et le même niveau de détails que ceux du tableau 4 de la pièce B-0031;
- un suivi de l'échéancier des projets;
- le cas échéant, l'explication des écarts majeurs des coûts projetés et réels et des échéances.

ACCUEILLE la demande de traitement confidentiel du Transporteur relativement aux pièces B-0007, B-0020 et B-0030, annexe 1, sans restriction quant à la durée du traitement confidentiel;

INTERDIT la divulgation, la publication et la diffusion de ces pièces, ainsi que des renseignements qu'elles contiennent sans restriction quant à la durée du traitement confidentiel;

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

Lise Duquette
Régisseur

Hydro-Québec représentée par Mes Simon Turmel et Nicolas Turcotte.