

# D É C I S I O N

Projet de construction du poste Saint-Jean  
à 315-25 kV et d'une ligne d'alimentation à 315 kV  
à Dollard-Des Ormeaux

6211-09-067

**QUÉBEC****RÉGIE DE L'ÉNERGIE**

---

**D-2016-013****R-3946-2015****29 janvier 2016**

---

**PRÉSENT :**

Simon Turmel  
Régisseur

---

**Hydro-Québec**  
Demanderesse

---

**Décision finale**

*Demande du Transporteur et du Distributeur relative à la construction du poste Saint-Jean à 315-25 kV et de sa ligne d'alimentation à 315 kV, à son raccordement au réseau de distribution de même qu'à la réalisation de travaux connexes*



## 1. DEMANDE

[1] Le 8 octobre 2015, 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) afin d'obtenir l'autorisation requise pour réaliser la construction du nouveau poste Saint-Jean à 315-25 kV et de sa ligne d'alimentation à 315 kV, le raccordement du nouveau poste au réseau de distribution de même que des travaux connexes (le Projet).

[2] Le Projet a pour objectif de répondre aux enjeux reliés à la pérennité du poste Saint-Jean et du réseau de distribution à 12 kV.

[3] Le volet transport de la Demande (le Projet du Transporteur) vise à assurer la pérennité du poste Saint-Jean, tout en répondant à la croissance future de la charge dans le secteur ouest de l'île de Montréal. Il s'inscrit dans les catégories d'investissement « maintien des actifs » et « croissance des besoins de la clientèle ». Au coût total de 114,4 M\$, il consiste à construire un nouveau poste Saint-Jean à 315-25 kV et un tronçon de ligne à 315 kV de trois kilomètres pour son raccordement au réseau de transport, ainsi qu'à réaliser le démantèlement du poste Saint-Jean à 120-12 kV actuel en 2026. La mise en service du Projet du Transporteur est prévue pour le mois de mars 2019.

[4] Le volet distribution de la Demande (le Projet du Distributeur), au coût total de 24,6 M\$, consiste 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 Saint-Jean. Les travaux s'échelonneront jusqu'en 2025.

[5] Le Transporteur dépose, sous pli confidentiel, le schéma unifilaire relatif au nouveau poste Saint-Jean<sup>1</sup>. Il 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 sur la Régie de l'énergie*<sup>2</sup> (la Loi), afin d'en interdire la divulgation, la publication et la diffusion, sans restriction quant à sa durée.

---

<sup>1</sup> Pièce B-0007.

<sup>2</sup> RLRQ, c. R-6.01.

[6] Le 15 octobre 2015, la Régie informe les personnes intéressées, par un avis diffusé sur son site internet, qu'elle ne juge pas nécessaire de solliciter d'interventions formelles au dossier et qu'elle compte traiter la Demande par voie de consultation. Elle fixe au 27 novembre 2015 la date limite pour le dépôt de commentaires de personnes intéressées et au 11 décembre 2015 celle pour la réponse des Demandeurs à ces commentaires.

[7] Le 16 octobre 2015, les Demandeurs confirment à la Régie que l'avis aux personnes intéressées a également été diffusé sur leur site respectif.

[8] Le 22 octobre 2015, la Régie adresse au Transporteur sa demande de renseignements n° 1, à laquelle ce dernier répond le 10 novembre 2015.

[9] Le 19 novembre 2015, la Régie adresse au Transporteur sa demande de renseignements n° 2, à laquelle ce dernier répond le 3 décembre 2015. Elle entame alors son délibéré, puisqu'aucun commentaire de personnes intéressées n'est déposé au dossier.

[10] La présente décision porte sur la demande d'autorisation relative au Projet et sur la demande de traitement confidentiel du Transporteur.

## 2. CADRE RÉGLEMENTAIRE

[11] Les Demandeurs présentent la Demande en vertu des articles 31 (1)(5<sup>o</sup>) et 73 de la Loi et du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*<sup>3</sup> (le Règlement).

[12] Le Règlement indique qu'une autorisation spécifique et préalable de la Régie est requise lorsque le coût global d'un projet est égal ou supérieur à 25 M\$, dans le cas du Transporteur, et à 10 M\$, dans le cas du Distributeur. Le Règlement prescrit les renseignements qui doivent accompagner une telle demande.

---

<sup>3</sup> RLRQ, c. R-6.01, r. 2.

### 3. DESCRIPTION DE LA DEMANDE

#### 3.1 MISE EN CONTEXTE, JUSTIFICATION ET OBJECTIFS VISÉS PAR LE PROJET

[13] Le poste Saint-Jean à 120-12 kV est situé dans la ville de Dollard-des-Ormeaux. Il dessert une partie de cette municipalité et de celles de Pointe-Claire, de Kirkland et de Beaconsfield, pour un total d'environ 10 000 clients.

[14] Ce poste est constitué de quatre transformateurs de puissance à 120-12 kV de 33,3 MVA chacun, qui lui confèrent une capacité limite de transformation (CLT) de 142 MVA<sup>4</sup>. Il est alimenté par une ligne biterne à 120 kV (circuits 1253 et 1254) en provenance du poste de Saraguay à 315-120 kV. Cette ligne dessert également les postes de Baie-d'Urfé, de Dorval, de l'Île-Perrot et de Salaberry.

[15] Le Transporteur mentionne que la vétusté du poste Saint-Jean constitue l'élément déclencheur de son projet. Sa justification s'appuie sur la grille d'analyse du risque des équipements qui lui permet de déterminer les équipements devant faire l'objet d'interventions, suivant la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs.

[16] Le poste Saint-Jean à 120-12 kV a été mis en service en 1957 et la majorité des équipements qui le composent a atteint ou est près d'atteindre la fin de sa durée d'utilité.

[17] Ainsi, les quatre transformateurs à 120-12 kV du poste Saint-Jean ont plus de 45 ans, alors que la durée d'utilité moyenne de ces équipements est d'environ 40 ans. Il en est de même pour les disjoncteurs et les sectionneurs, dont la majorité a plus de 50 ans et pour lesquels leur durée d'utilité est d'environ 30 ans et 40 ans respectivement. De plus, la plupart des « automatismes et protection » datent de l'origine du poste et sont de technologie analogique, comparativement à celle numérique préconisée maintenant.

[18] Par ailleurs, le Transporteur rappelle les constats essentiels mis en évidence dans le Plan d'évolution du réseau de l'île de Montréal (le Plan), déposé sous pli confidentiel dans le cadre d'une demande antérieure<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> Pièce B-0018, p. 3.

<sup>5</sup> Dossier R-3750-2010.

[19] Premièrement, les besoins en termes de pérennité dans les installations de l'île de Montréal ont trait en priorité aux postes à 120-12 kV, tel que le poste Saint-Jean actuel. Une quantité importante des équipements de ces postes est vétuste et des investissements majeurs sont à prévoir à court et à moyen termes afin d'assurer leur pérennité.

[20] Deuxièmement, la majorité des postes satellites de l'île de Montréal, qui seront en dépassement de capacité à court ou moyen terme, alimentent leur clientèle à une tension de 25 kV.

[21] Le Transporteur précise également que l'orientation principale du Plan vise le développement d'une architecture du réseau à 315-25 kV sur l'île de Montréal, en implantant de nouveaux postes satellites à 315-25 kV en remplacement des postes à 120-12 kV. Parallèlement au développement de cette architecture, le Distributeur s'est donné pour objectif de convertir progressivement à 25 kV ses charges actuellement alimentées à 12 kV. Il prévoit la conversion de la moitié de la charge à 12 kV en une quinzaine d'années.

[22] Le Projet poursuit ainsi le déploiement du Plan, à la suite des travaux déjà autorisés aux postes Bélanger<sup>6</sup>, du Bout-de-l'Île<sup>7</sup>, Henri-Bourassa<sup>8</sup>, Fleury<sup>9</sup>, De Lorimier<sup>10</sup> et, plus récemment, Saint-Patrick<sup>11</sup>. Il a fait l'objet d'une planification intégrée avec le Distributeur et vise à répondre aux enjeux reliés à la pérennité du poste Saint-Jean et du réseau de distribution à 12 kV.

[23] Dans ce contexte, le Transporteur juge préférable de construire un nouveau poste plutôt que de maintenir le poste Saint-Jean actuel. De plus, la grande capacité d'expansion de ce nouveau poste permettra de répondre à la croissance future de la charge de l'ouest de la ville de Montréal.

[24] Enfin, en assurant le maintien de ses actifs, les travaux du Transporteur auront un impact positif sur la fiabilité du réseau de transport et, par le fait même, sur la continuité du service offert aux clients du Distributeur.

---

<sup>6</sup> *Ibid.*

<sup>7</sup> Dossier R-3760-2011.

<sup>8</sup> Dossier R-3779-2011.

<sup>9</sup> Dossier R-3858-2013.

<sup>10</sup> Dossier R-3865-2013.

<sup>11</sup> Dossier R-3918-2015.

[25] En ce qui a trait au Projet du Distributeur, les travaux visent essentiellement à préparer l'ensemble des composantes de son réseau pour supporter une tension de 25 kV et à transférer les charges du poste actuel au nouveau poste. Par ailleurs, le changement de tension de 12 kV à 25 kV permettra de diminuer les pertes électriques sur le réseau de distribution.

### 3.2 SOLUTIONS ENVISAGÉES

[26] Le Transporteur et le Distributeur ont examiné conjointement diverses solutions pour remédier à la vétusté du poste Saint-Jean actuel. Après analyse, deux solutions permettent d'assurer la fiabilité de l'alimentation des charges du réseau de transport et de distribution, dans le respect des critères de conception du réseau de transport et des normes en vigueur, soit :

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

[27] Les deux solutions comportent la construction du nouveau poste sur le site actuel, lequel favorise aussi bien le Transporteur, qui peut se raccorder à proximité au réseau à 315 kV, que le Distributeur, qui peut réutiliser une partie des canalisations souterraines existantes. Les Demandeurs soulignent que les travaux du Distributeur sont les mêmes dans les deux solutions. Ils soulignent également que le poste Saint-Jean à 120-12 kV doit être maintenu en service pendant toute la durée des travaux.

[28] La solution 1, privilégiée par les Demandeurs, consiste à construire le nouveau poste Saint-Jean à 315-25 kV. Le poste sera composé, à l'étape initiale, de deux transformateurs de puissance de 140 MVA, lui conférant une CLT de 190 MVA<sup>12</sup> et permettant l'alimentation de 24 départs de ligne à 25 kV. De plus, deux autres départs seront ajoutés pour permettre l'alimentation de batteries de condensateurs et la maintenance des 24 départs de ligne.

[29] Le nouveau poste comprendrait une section à 315 kV extérieure et une section à 25 kV intérieure, cette dernière étant incluse dans le même bâtiment que la salle de commande. En vue de la construction de ce bâtiment, il sera préalablement nécessaire de

---

<sup>12</sup> CLT ultime de 540 MVA, avec quatre transformateurs.

faire l'acquisition d'un terrain adjacent et de réaliser l'enfouissement, pour octobre 2016, d'un tronçon d'environ 350 mètres de la ligne d'alimentation à 120 kV actuelle (circuits 1253 et 1254).

[30] L'alimentation du nouveau poste proviendra du poste de Duvernay via le prolongement de la ligne biterne qui alimente le poste des Sources. Elle nécessitera la construction d'une nouvelle ligne biterne à 315 kV d'environ trois kilomètres, qui sera supportée par 11 pylônes à treillis à empattement réduit. Ces nouvelles structures seront juxtaposées à celles de la ligne à 120 kV actuelles, dans la même emprise, laquelle est de largeur suffisante.

[31] Le Transporteur a étudié la possibilité d'une alimentation souterraine plutôt qu'aérienne du nouveau poste, également à partir du poste des Sources. Mais cette solution n'a pas été retenue, notamment à cause de son coût plus élevé et de ses limitations quant à la durée d'utilité et à la capacité ferme disponible.

[32] La solution 2 consiste à construire un nouveau poste à 120-25 kV, composé initialement de trois transformateurs de 66 MVA, pour une CLT de 180 MVA<sup>13</sup>, et de 24 départs de ligne à 25 kV.

[33] Cette solution présente des enjeux importants en matière d'implantation, compte tenu du peu d'espace disponible. La nécessité de confiner la nouvelle section à 25 kV dans deux bâtiments de manœuvre distincts ainsi que de remettre à neuf et agrandir la section à 120 kV actuelle ne permet pas une mise en service avant 2021. Les Demandeurs soulignent que cette solution entraîne, durant la réalisation des travaux, des contraintes d'exploitation et de maintenance du poste actuel de même que plusieurs étapes de transfert de charges et d'addition d'équipements au niveau de la distribution.

[34] Pour les Demandeurs, il s'agit de la solution la plus coûteuse et la plus contraignante, notamment en ce qui a trait au respect de la date de mise en service.

---

<sup>13</sup> CLT ultime de 450 MVA, avec six transformateurs.

[35] Le tableau 1 présente la comparaison économique des deux solutions envisagées.

**TABLEAU 1**  
**COMPARAISON ÉCONOMIQUE DES SOLUTIONS**  
**(M\$ ACTUALISÉS 2015)**

	<b>Solution 1</b> <b>Nouveau poste à</b> <b>315-25 kV</b>	<b>Solution 2</b> <b>Nouveau poste à</b> <b>120-25 kV</b>
HQT		
• Investissements	87,6	88,2
• Valeurs résiduelles	- 0,9	- 0,6
• Charges d'exploitation	0	0
• Taxes	5,3	5,5
• Pertes électriques	-	9,8
<b>Coûts globaux actualisés HQT</b>	<b>92,0</b>	<b>102,9</b>
HQD		
• Investissements	18,1	18,1
• Réinvestissements	1,1	1,1
• Valeurs résiduelles	- 1,4	- 1,4
• Taxes	1,1	1,1
<b>Coûts globaux actualisés HQD</b>	<b>18,9</b>	<b>18,9</b>
<b>Total Coûts globaux actualisés</b>	<b>110,9</b>	<b>121,8</b>

*Source : pièce B-0004, p. 14, tableau 2.*

[36] Les résultats de l'analyse économique réalisée par les Demandeurs démontrent que les coûts globaux actualisés de la solution 1 sont inférieurs à ceux de la solution 2.

[37] Pour ces raisons, les Demandeurs sont d'avis que la solution 2 doit être rejetée au profit de la solution 1.

### 3.3 COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET

#### *Projet du Transporteur*

[38] Le coût du Projet du Transporteur s'élève à 112,9 M\$, auquel s'ajoute un montant de 1,4 M\$ pour des installations de télécommunication, pour un coût total des travaux de 114,4 M\$. Le tableau 2 présente la répartition des coûts des travaux d'avant-projet et de projet, par élément :

**TABLEAU 2**  
**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.
<b>Coûts de l'avant-projet</b>					
Études d'avant-projet	1 075,6	1 181,0	2 256,6	162,3	2 418,9
Autres coûts	6,6	26,0	32,6		32,6
Frais financiers	19,5	69,6	89,1	8,0	97,1
<b>Sous-total</b>	<b>1 101,7</b>	<b>1 276,7</b>	<b>2 378,4</b>	<b>170,3</b>	<b>2 548,7</b>
<b>Coûts du projet</b>					
Ingénierie interne	845,7	3 385,1	4 230,8	111,5	4 342,3
Ingénierie externe	606,4	2 828,7	3 435,1	123,7	3 558,8
Client	612,2	4 419,4	5 031,6	159,8	5 191,4
Approvisionnement	5 008,6	24 988,4	29 997,0	262,8	30 259,8
Construction	8 994,2	28 398,5	37 392,7	186,3	37 579,0
Gérance interne	1 768,1	5 241,7	7 009,8	197,5	7 207,3
Gérance externe	424,3	944,9	1 369,2		1 369,2
Provision	2 278,2	7 493,9	9 772,1	149,8	9 921,9
Autres coûts	258,6	1 925,5	2 184,1		2 184,1
Frais financiers	2 128,6	7 996,8	10 125,4	67,1	10 192,5
<b>Sous-total</b>	<b>22 925,0</b>	<b>87 622,9</b>	<b>110 547,9</b>	<b>1 258,5</b>	<b>111 806,4</b>
<b>TOTAL</b>	<b>24 026,7</b>	<b>88 899,6</b>	<b>112 926,3</b>	<b>1 428,8</b>	<b>114 355,1</b>

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

[39] Les coûts de certains travaux du Projet du Transporteur s'échelonnent jusqu'en 2027<sup>14</sup>. Le Transporteur précise que le poste à 120-12 kV actuel doit être maintenu en service pendant toute la durée des travaux liés à la construction du nouveau poste à 315-25 kV, ce qui empêche l'installation du disjoncteur d'attache et de ses barres associées entre les deux départs de ligne à 315 kV ainsi que des bancs de condensateurs à 25 kV. Il est prévu que le poste à 120-12 kV soit démantelé en 2026, une fois les transferts de charge sur le nouveau poste complétés par le Distributeur, ce qui permettra de finaliser le projet en 2027<sup>15</sup>.

[40] Le Transporteur inclut une provision pour imprévus s'élevant à 9,8 M\$, soit 8,7 % du coût de son projet, en excluant les coûts de télécommunication. Cette provision s'élève à 9,7 % lorsque l'on retranche les autres coûts et les frais financiers.

[41] Le Transporteur indique que le coût total de son projet ne doit pas dépasser de plus de 15 % le montant autorisé par le conseil d'administration d'Hydro-Québec. Le cas échéant, il devra obtenir une nouvelle autorisation de ce dernier et s'engage à en informer la Régie en temps opportun.

[42] Le Transporteur soumet qu'il assurera un suivi étroit des coûts de son projet. Il s'engage à faire état de leur évolution lors du dépôt de son rapport annuel à la Régie, si cette dernière le requiert.

### ***Projet du Distributeur***

[43] Le coût total du Projet du Distributeur s'élève à 24,6 M\$. Le tableau 3 présente la répartition des coûts des travaux, par élément :

---

<sup>14</sup> Pièce B-0008, annexe 4, p. 3.

<sup>15</sup> Pièce B-0018, p. 5, R2.2.

**TABLEAU 3**  
**PROJET DU DISTRIBUTEUR -**  
**COÛTS DES TRAVAUX**  
**(EN MILLIERS DE DOLLARS COURANTS)**

Ingénierie	2 896
Travaux civils	1 275
Travaux électriques aériens	11 245
Travaux électriques souterrains	4 859
Compensations financières	1 132
<b>Sous-total</b>	<b>21 407</b>
Réserve pour imprévus (10 %)	2 142
Frais financiers à capitaliser (7,081 %)	1 077
<b>TOTAL</b>	<b>24 626</b>

*Source : pièce B-0009, p. 9, tableau 2.*

[44] Les coûts d'investissement les plus importants du Projet du Distributeur sont reliés aux travaux électriques aériens et souterrains, qui représentent 66 % du coût total. Le Distributeur utilise un taux de réserve pour imprévus de 10 % appliqué au coût des travaux, excluant les frais financiers à capitaliser. La réserve pour imprévus et les frais financiers à capitaliser représentent respectivement 9 % et 3 % des coûts totaux.

[45] Le Distributeur indique que le coût total de son projet ne doit pas dépasser de plus de 15 % le montant autorisé et que, le cas échéant, il devra obtenir l'autorisation du président-directeur général d'Hydro-Québec et en informera la Régie.

[46] Le Distributeur soumet qu'il assurera une gestion rigoureuse de son projet. Il propose de faire le suivi de son projet dans le cadre de son rapport annuel déposé à la Régie.

### **3.4 IMPACT TARIFAIRE DU PROJET**

#### ***Projet du Transporteur***

[47] Le Transporteur prévoit les mises en service de son projet en octobre 2016, mars 2019, octobre 2026 et novembre 2027. L'achèvement des travaux de démantèlement est prévu pour octobre 2026.

[48] Le Transporteur indique que les investissements de la catégorie « maintien des actifs » sont de l'ordre de 97,8 M\$. Il rappelle que les coûts de cette catégorie permettent d'assurer le bon fonctionnement du réseau et du transport d'électricité de façon sécuritaire et fiable et qu'il est équitable que tous les clients contribuent au paiement de ces ajouts au réseau.

[49] Les investissements de la catégorie « croissance des besoins de la clientèle » sont de l'ordre de 16,5 M\$ et sont relatifs à la nouvelle ligne d'alimentation à 315 kV. Ils donnent lieu à une contribution estimée du Distributeur de l'ordre de 16,5 M\$, puisque le Transporteur ne considère pas de besoins de transport pour cette partie de son projet située en amont des postes satellites.

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

[51] L'impact annuel moyen du Projet du Transporteur sur les revenus requis est de 6,4 M\$ sur une période de 20 ans et de 4,8 M\$ sur une période de 40 ans, soit un impact de 0,2 % sur chacune de ces périodes par rapport aux revenus requis de l'année 2015 approuvés par la Régie.

#### ***Projet du Distributeur***

[52] Pour le Distributeur, les travaux de préparation du réseau à la tension de 25 kV débuteront en 2016, pour s'achever en 2023, tandis que les travaux de conversion du réseau à la tension de 25 kV se dérouleront de 2019 à 2025.

[53] Pour établir l'impact relatif à ses investissements, le Distributeur prend en considération les coûts de son projet, soit ceux associés à l'amortissement des actifs, au coût du capital et à la taxe sur les services publics, de même que la réduction des pertes électriques.

[54] Le Distributeur précise que ces coûts incluent une contribution estimée de 19 M\$ à verser au Transporteur 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*. Cette contribution est composée d'un montant de 16,5 M\$ pour les investissements et d'un montant de 2,5 M\$ pour les charges d'exploitation et d'entretien du Transporteur. Le Distributeur prend pour hypothèse que cette contribution est versée dans un compte de frais reportés amorti sur la durée d'utilité du poste, soit 40 ans.

[55] L'impact maximal des investissements sur les revenus requis du Distributeur est évalué à 3 M\$ à l'horizon 2026. Cet impact ne tient pas compte des revenus générés par la croissance de la clientèle.

### 3.5 AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS

[56] Le Transporteur devra obtenir, en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement*<sup>16</sup>, un certificat d'autorisation émis par le gouvernement du Québec ainsi qu'un certificat d'autorisation émis par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.

[57] Il devra également obtenir un avis de conformité aux objectifs du *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* de la Communauté métropolitaine de Montréal, conformément à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*<sup>17</sup>.

[58] Aucune autorisation du gouvernement fédéral n'est requise pour la réalisation du Projet du Transporteur.

[59] Le Transporteur entend faire un diagnostic de façon spécifique et au moment opportun quant à la nécessité d'obtenir ces autorisations pour chacun des projets retenus.

---

<sup>16</sup> RLRQ, c. Q-2, articles 22 et 31.

<sup>17</sup> RLRQ, c. A-19, articles 149 et suivants.

[60] Quant au Projet du Distributeur, il ne requiert aucune autorisation particulière en vertu d'autres lois.

### **3.6 IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU ET SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE**

[61] Selon le Transporteur, la construction d'un nouveau poste à 315-25 kV assurera la pérennité du poste Saint-Jean et améliorera la fiabilité du réseau de transport, en réduisant le nombre important d'équipements requis, tout en offrant une plus grande capacité de transformation. L'exploitation et l'entretien du réseau en seront facilités.

[62] Le Transporteur estime que son projet aura ainsi un impact positif sur la fiabilité du réseau de transport et sur sa capacité de répondre aux besoins de croissance, le tout dans le respect des critères de conception du réseau de transport. Cet impact positif sur la fiabilité du réseau de transport se répercutera sur la fiabilité du réseau de distribution.

[63] Par ailleurs, la nouvelle source d'alimentation à 25 kV offrira au Distributeur une plus grande flexibilité dans ses opérations en lui permettant d'effectuer des transferts de charge avec les postes avoisinants.

## **4. CONCLUSION**

### **4.1 PROJET**

[64] La Régie est satisfaite des renseignements fournis par les Demandeurs au soutien de la réalisation du Projet.

[65] La Régie constate que le Projet est nécessaire afin d'assurer la pérennité du poste Saint-Jean à 120-12 kV et qu'il permettra également de répondre à la croissance future de la charge locale dans l'ouest de l'île de Montréal. Le Projet constitue une étape de plus dans la mise en place du Plan, lequel vise notamment, pour le Transporteur, à doter l'île de Montréal d'une architecture à 315-25 kV et, pour le Distributeur, à y éliminer graduellement la desserte à 12 kV.

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

**[67] En conséquence, la Régie autorise la réalisation du Projet tel que présenté par les Demandeurs.**

[68] De plus, la Régie prend acte du fait que les Demandeurs s'engagent à l'informer, en temps opportun, si le coût total de leur Projet respectif devait dépasser de plus de 15 % le coût total actuellement prévu (114,4 M\$ pour le Transporteur et 24,6 M\$ pour le Distributeur).

**[69] Enfin, la Régie demande au Transporteur de se conformer aux exigences qu'elle a mentionnées aux paragraphes 508 à 511 de sa décision D-2014-035<sup>18</sup>, dans le cas de modifications au Projet, dont un dépassement des coûts ou une modification de sa rentabilité.**

## **4.2 CONFIDENTIALITÉ DES DOCUMENTS**

[70] Le Transporteur demande à la Régie de rendre une ordonnance de traitement confidentiel, en vertu de l'article 30 de la Loi, et d'interdire la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements contenus au schéma unifilaire du nouveau poste Saint-Jean, déposé comme pièce B-0007, sans restriction quant à sa durée.

---

<sup>18</sup> Dossier R-3823-2012.

[71] À l'appui de sa demande, le Transporteur dépose une affirmation solennelle de monsieur Patrick Bujold, chef Planification des réseaux régionaux pour la division Hydro-Québec TransÉnergie<sup>19</sup>. Monsieur Bujold allègue notamment que la pièce B-0007 contient des renseignements d'ordre stratégique relatifs aux installations du Transporteur et que leur divulgation publique faciliterait la localisation de ces installations, permettrait d'identifier leurs caractéristiques et pourrait ainsi compromettre la sécurité du réseau de transport. Il soumet que le caractère confidentiel de cette pièce et l'intérêt public requièrent l'émission de l'ordonnance demandée, sans restriction quant à sa durée.

[72] Par ailleurs, en réponse à une question de la Régie, le Transporteur a déposé, sous pli confidentiel, comme pièce B-0019, un deuxième exemplaire du schéma unifilaire, comportant des précisions par rapport à la pièce B-0007. Il va de soi que la demande d'ordonnance vise la pièce B-0019 également.

**[73] La Régie accueille la demande d'ordonnance du Transporteur visant le traitement confidentiel des renseignements contenus aux pièces B-0007 et B-0019 relatives au schéma unifilaire du nouveau poste Saint-Jean, sans restriction quant à sa durée.**

[74] **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 de son projet, sous le format et selon le même niveau de détails que ceux présentés au tableau 2 de la pièce B-0006,
- un suivi de l'échéancier, et
- le cas échéant, l'explication des écarts majeurs des coûts projetés et réels ainsi que des échéances;

---

<sup>19</sup> Pièce B-0002, p. 7.

**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 de son projet, sous la même forme et selon le même niveau de détails que ceux du tableau 2 de la pièce B-0009,
- un suivi de l'échéancier, et
- 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 au schéma unifilaire du nouveau poste Saint-Jean, déposé comme pièces B-0007 et B-0019, sans restriction quant à sa durée;

**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.

Simon Turmel

Régisseur

**Représentants :**

**Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité représentée par M<sup>e</sup> Simon Turmel;**

**Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité représentée par M<sup>e</sup> Yves Fréchette.**