

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2021-119

R-4144-2021

16 septembre 2021

PRÉSENT :

François Émond
Régisseur

Hydro-Québec
Demanderesse

et

Association Hôtellerie Québec et Association Restauration Québec
Intervenant

Décision sur le fond, sur les demandes d'ordonnances de traitement confidentiel et sur la demande de paiement de frais

Demande du Transporteur relative au remplacement d'un automatisme de réseau

Demanderesse :

Hydro-Québec
représentée par M^e Yves Fréchette.

Intervenant :

Association Hôtellerie Québec et Association Restauration Québec (AHQ-ARQ)
représenté par M^e Steve Cadrin.

TABLE DES MATIÈRES

1. DEMANDE	6
2. CONCLUSIONS PRINCIPALES DE LA RÉGIE	7
3. MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIFS VISÉS PAR LE PROJET	8
4. DESCRIPTION DU PROJET	9
5. JUSTIFICATION DU PROJET.....	11
5.1 Durée de vie utile	12
6. SOLUTIONS ENVISAGÉES	14
7. COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET	18
7.1 Coûts du « Client ».....	20
7.2 Provision pour la contingence	22
7.3 Comparaison des coûts du Projet avec les valeurs historiques	23
8. IMPACT TARIFAIRE.....	24
9. IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU ET SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ.....	24
10. LISTE DES PRINCIPALES NORMES TECHNIQUES APPLICABLES AU PROJET	25
11. AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS	26
12. OPINION DE LA RÉGIE	26
12.1 Demande d'autorisation	26
12.2 Suivi des coûts du Projet.....	27

13. DEMANDES D'ORDONNANCE DE TRAITEMENT CONFIDENTIEL	29
14. DEMANDE DE PAIEMENT DE FRAIS	32
DISPOSITIF	32
ANNEXE 1.....	35

1. DEMANDE

[1] Le 25 février 2021, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie) une demande relative au remplacement d'un automatisme de réseau assurant le rejet de production et le télédélestage de charge (automatisme RPTC) essentiellement dans 20 postes du réseau de transport, ainsi que la réalisation des travaux connexes (la Demande ou le Projet)¹.

[2] La Demande est présentée en vertu des articles 31 (5^o) et 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*² (la Loi) ainsi qu'en vertu des articles 1, 2 et 3 du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*³.

[3] Le coût du Projet à être autorisé dans le cadre de la Demande s'élève à 245,4 M\$. Son coût total est de 257,0 M\$ et s'inscrit dans la catégorie d'investissement « Maintien des actifs ».

[4] Le Transporteur demande aussi le traitement confidentiel de certains documents et renseignements.

[5] Le 4 mars 2021, la Régie diffuse un avis aux personnes intéressées sur son site internet. Elle demande également au Transporteur d'afficher cet avis sur son site internet, dans les meilleurs délais⁴.

[6] Le 9 mars 2021, le Transporteur confirme que l'avis aux personnes intéressées est diffusé sur son site internet depuis le 4 mars 2021⁵.

[7] Le 13 avril 2021, la Régie rend sa décision D-2021-045⁶, par laquelle elle accorde le statut d'intervenant à l'AHQ-ARQ. Elle fixe également le calendrier de traitement du dossier.

¹ Pièce [B-0002](#).

² [RLRQ, c. R-6.01](#).

³ [RLRQ, c. R-6.01, r. 2](#).

⁴ Pièces [A-0002](#) et [A-0003](#).

⁵ Pièce [B-0011](#).

⁶ Décision [D-2021-045](#).

[8] Les 21 et 28 avril 2021, la Régie et l'AHQ-ARQ transmettent leur demande de renseignements (DDR) n° 1 au Transporteur, qui y répond le 14 mai 2021.

[9] Les 26 mai et 8 juin 2021, la Régie transmet ses DDR n^{os} 2 et 3 au Transporteur, qui y répond les 3 et 17 juin 2021.

[10] Le 2 juin 2021, l'AHQ-ARQ dépose sa preuve⁷.

[11] Le 30 juin 2021, le Transporteur dépose son argumentation⁸.

[12] Le 8 juillet 2021, l'AHQ-ARQ dépose son argumentation⁹.

[13] Le Transporteur dépose sa réplique le 15 juillet 2021¹⁰.

[14] Le 4 août 2021, l'AHQ-ARQ dépose une demande de remboursement de frais que le Transporteur commente le 6 août 2021.

[15] La présente décision porte sur la demande d'autorisation du Projet et sur les demandes de traitement confidentiel du Transporteur. Elle porte également sur la demande de paiement de frais de l'AHQ-ARQ.

2. CONCLUSIONS PRINCIPALES DE LA RÉGIE

[16] Pour les motifs énoncés dans la présente décision, la Régie autorise la réalisation du Projet du Transporteur.

[17] Par ailleurs, la Régie traite, dans la section 13, des demandes de traitement confidentiel du Transporteur de certains documents et renseignements.

⁷ Pièce [C-AHQ-ARQ-0012](#).

⁸ Pièce [B-0036](#).

⁹ Pièce [C-AHQ-ARQ-0014](#).

¹⁰ Pièce [B-0039](#).

3. MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIFS VISÉS PAR LE PROJET

[18] Le Transporteur souligne que le réseau de transport possède des caractéristiques particulières, dont sa vaste étendue géographique et l'éloignement entre la plus grande partie des sources de production et la charge. Le transport à 735 kV sur de grandes distances et le nombre relativement limité de lignes regroupées en deux grands axes, ainsi que l'absence de liens synchrones avec les réseaux voisins, font de la stabilité et du contrôle de la tension des enjeux majeurs dans sa conception et son exploitation¹¹.

[19] La fiabilité du réseau repose presque exclusivement sur la mise en œuvre de moyens automatiques organisés selon un principe de lignes de défense successives, en raison de la grande diversité, de la complexité et de la rapidité des phénomènes susceptibles de survenir après un événement.

[20] Le Transporteur explique que pour limiter la fréquence et l'étendue des pannes pouvant être engendrées par des événements de plus en plus rares, mais de plus en plus sévères, dont les conséquences sont importantes, les automatismes de réseau sont utilisés. Parmi eux, l'automatisme RPTC constitue la principale ligne de défense face aux événements exceptionnels qui pourraient engendrer de l'instabilité au réseau¹².

[21] Le rôle principal de l'automatisme RPTC est de préserver la stabilité du réseau à la suite d'un événement entraînant l'ouverture d'une ou de plusieurs lignes de transport à 735 kV et le contournement de la compensation série. Les actions initiées par l'automatisme RPTC sont le rejet de production, le télédélestage de charge (TC) et le déclenchement d'inductances shunt. Une dégradation de sa fiabilité d'opération peut imposer des limites d'exploitation qui se traduisent par des réductions de transit de puissance dans certaines configurations du réseau dégradées¹³.

¹¹ Pièce [B-0004](#), p. 5.

¹² Pièce [B-0004](#), p. 6.

¹³ *Ibid.*

[22] Le Projet a donc pour objectif de maintenir la fiabilité et la performance du réseau de transport par le remplacement de l'automatisme RPTC. Les technologies désuètes des années 1990 sur lesquelles repose cet automatisme constituent un enjeu supplémentaire important, puisque l'expertise se fait rare et les manufacturiers n'offrent plus de soutien, ni de pièces de remplacement.

[23] Le Projet vise à remplacer les composantes de l'automatisme RPTC, maintenant en fin de vie utile, dans 20 postes du réseau de transport à 735 kV, ainsi que dans les centres de contrôle principal et de relève du réseau. De plus, le développement du délesteur compatible avec l'automatisme, qui exécute les ordres de TC émis par le système TC, est inclus dans le Projet¹⁴.

4. DESCRIPTION DU PROJET

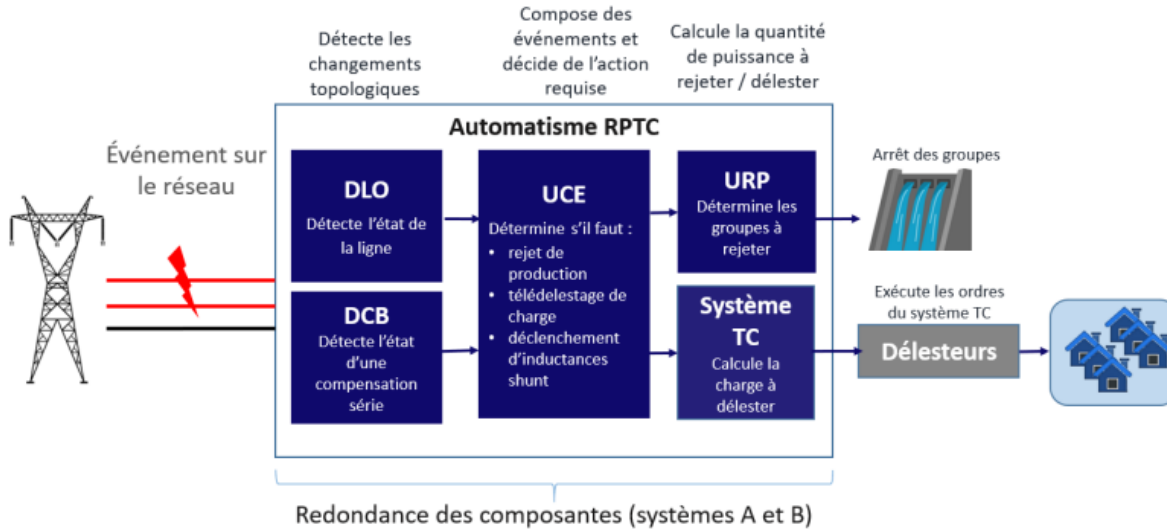
[24] L'automatisme RPTC comprend deux systèmes indépendants et redondants (A et B) qui assurent la fiabilité de fonctionnement de l'automatisme. Les principales composantes de l'automatisme RPTC sont les suivantes :

- les unités de composition d'événements (UCE);
- les unités de rejet de production (URP);
- les détections de ligne ouverte (DLO);
- les détections de contournement de batterie de compensation série (DCB);
- le système de télédelestage de charge (système TC).

[25] Le Transporteur fournit à la figure 1 un schéma simplifié des composantes de l'automatisme RPTC et les interactions entre elles. Le système qui fournit les consignes de puissance à l'URP est absent de cette figure.

¹⁴ Pièce [B-0004](#), p. 9.

FIGURE 1
SCHÉMA SIMPLIFIÉ DES COMPOSANTES DE L'AUTOMATISME RPTC



Source : Pièce [B-0004](#), p. 9.

[26] Le Projet comprend les travaux suivants :

- le remplacement de composantes de l'automatisme RPTC, soit les UCE, les URP, les DLO et les DCB;
- l'installation d'un réseau local de communication pour les systèmes de commande et de protection ainsi que pour la gestion, dans les postes, des divers équipements propres au Projet, en tenant compte, notamment, des normes et des équipements nécessaires pour la cybersécurité requise pour les fonctions d'automatismes;
- le remplacement du système TC;
- le développement et la fourniture d'une plateforme pour le délesteur, qui exécute les ordres de TC émis par le système TC¹⁵.

[27] Le remplacement de l'automatisme RPTC vise 20 postes du réseau de transport à 735 kV, soit Abitibi, Albanel, Arnaud, Aux Outardes, Chamouchouane, Chénier, Chibougamau, Grand-Brûlé, Jacques-Cartier, La Grande-2, La Grande-4, Laurentides,

¹⁵ Pièce [B-0004](#), p. 9 et 10.

La Vérendrye, Lévis, Manicouagan, Micoua, Montagnais, Nemiscau, Radisson et Saguenay¹⁶.

[28] Le Transporteur présente au tableau suivant le calendrier de réalisation des travaux reliés au Projet.

TABLEAU 1
CALENDRIER DE RÉALISATION

Activité	Début	Fin
Avant-projet	Octobre 2018 ⁶	Septembre 2020
Demande d'autorisation à la Régie	Février 2021	Août 2021
Projet et mises en service	Novembre 2021	Novembre 2025

Source : Pièce [B-0004](#), p. 13.

5. JUSTIFICATION DU PROJET

[29] L'automatisme RPTC a été mis en service entre la fin des années 1990 et le début des années 2000, dans le cadre d'une revue de la fiabilité du réseau de transport¹⁷.

[30] Le Transporteur mentionne que l'automatisme RPTC est désuet. Notamment, les composantes de cet automatisme ont atteint leur fin de vie utile et certaines font l'objet de nombreuses défaillances. En outre, leurs pièces de remplacement ne sont plus disponibles. Conséquemment, l'automatisme RPTC doit être remplacé pour répondre adéquatement aux exigences de fiabilité¹⁸.

¹⁶ Pièce [B-0004](#), p. 10, tableau 2.

¹⁷ Pièce [B-0004](#), p. 6.

¹⁸ Pièce [B-0004](#), p. 12.

[31] Le Transporteur souligne que le remplacement de l'automatisme RPTC est requis eu égard aux critères de remplacement des automatismes inclus dans la *Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur* (la Stratégie)¹⁹, en particulier la désuétude (ou obsolescence) et l'indisponibilité de pièces de rechange²⁰.

[32] Le Transporteur indique que le maintien de l'automatisme RPTC est essentiel pour la fiabilité et la sécurité du réseau et estime que son remplacement est donc nécessaire à brève échéance²¹.

5.1 DURÉE DE VIE UTILE

[33] En réponse à une DDR de la Régie, le Transporteur présente au tableau suivant les données sur les composantes actuelles, dont la durée de vie et leur année d'origine.

TABLEAU 2
DONNÉES HISTORIQUES DES COMPOSANTES ACTUELLES

Automatisme RPTC Systèmes actuels	Année origine	Durée de vie utile	Coût historique	Amortissement cumulé	Valeur nette
RPTC	1998-2015	15 ans	79 500 000 \$	(79 114 207) \$	385 793 \$
Système TC	2001-2003	15 ans	3 052 827 \$	(3 052 827) \$	- \$
Délesteur	n/a	15 ans			- \$
Total			82 552 827 \$	(82 167 034) \$	385 793 \$

Source : Pièce [B-0023](#), p. 4.

[34] Le Transporteur souligne que les composantes qui sont remplacées dans le cadre du Projet ont été mises en service entre la fin des années 1990 et le début des années 2000, à l'exception des DLO de trois lignes, installées en 2015 pour répondre aux besoins d'exploitation du réseau. Leur remplacement engendre une radiation de l'ordre de 0,4 M\$ sur l'ensemble des coûts du Projet. La faible importance relative des composantes installées en 2015 ne peut permettre de conclure que le remplacement de l'automatisme RPTC est prématuré²².

¹⁹ Dossier R-3670-2008, pièce [HQT-2, document 1](#), p. 37 à 40.

²⁰ Pièce [B-0004](#), p. 13.

²¹ Pièce [B-0004](#), p. 7.

²² Pièce [B-0036](#), p. 8 et 9.

[35] En réponse à une DDR de la Régie, le Transporteur précise que les radiations comptables d'environ 0,4 M\$ seront effectuées à la mise en service du Projet. Il indique que les principaux actifs radiés sont les UCE et les URP²³.

[36] D'autre part, le Transporteur mentionne qu'aucun nouvel automate, UCE et URP, n'a été rajouté à l'automatisme RPTC durant la période de 2000 à 2019. Quant aux DLO, seulement six nouvelles ont été installées après 2014, à la suite d'ajouts au réseau²⁴.

[37] La Régie constate que les mises en service des composantes actuelles de l'automatisme RPTC datent de plus de 20 ans, à l'exception de certains actifs installés en 2015. Elle reconnaît que les composantes actuelles de l'automatisme RPTC sont presque amorties en totalité, à l'exception d'une radiation non significative de 0,4 M\$ par rapport aux coûts historiques totalisant 82,6 M\$.

[38] La Régie constate également qu'à la fin de la mise en service du Projet, prévue en novembre 2025, l'automatisme RPTC actuel aurait environ 25 ans.

[39] Par ailleurs, le Transporteur indique que la durée de vie utile moyenne des immobilisations visées par le Projet est de 25 ans. Questionné à ce sujet, il explique que la durée de vie moyenne pondérée des différentes immobilisations amortissables prévues être mises en service dans le cadre du Projet est de 24,1 ans, donnant lieu à une durée de vie moyenne arrondie de 25 ans²⁵.

[40] Le Transporteur présente au tableau suivant la durée de vie moyenne des composantes du Projet.

²³ Pièce [B-0023](#), p. 5, R1.2.

²⁴ Pièce [B-0034](#), p. 18, R7.1.

²⁵ Pièce [B-0028](#), p. 3 et 4, R1.1.

TABLEAU 3
DURÉE DE VIE UTILE MOYENNE DES PRINCIPAUX ÉQUIPEMENTS DU PROJET

Automatisme RPTC	Durée de vie utile moyenne (année)	Montant (M\$)
RPTC ¹	26,6	████
Système TC	14,9	████
Délesteur	19,2	████
Total		256,9

Source : Pièces [B-0028](#), p. 4, (version caviardée), et B-0027 (version confidentielle).

Note 1 : Les principales composantes du RPTC sont notamment les câbles de commande (40 ans, █████\$), la superstructure (50 ans, █████\$) et les câbles en fibre optique (40 ans, █████\$).

[41] À partir des données fournies par le Transporteur, la Régie a reconstitué le calcul de la durée de vie utile moyenne de 24,1 ans des immobilisations visées par le Projet.

6. SOLUTIONS ENVISAGÉES

[42] Le Transporteur indique qu'il a étudié deux solutions afin de remplacer l'automatisme RPTC dans le respect des critères de conception :

- solution 1 : déploiement de l'architecture en une étape;
- solution 2 : déploiement de l'architecture par étapes.

[43] Le Transporteur précise que les deux solutions reposent sur la norme CEI 61850 et tiennent également compte de la compatibilité avec son réseau de télécommunications.

[44] La solution 1 consiste à réaliser l'ensemble des travaux relatifs au déploiement de l'architecture en une étape, à chacun des 20 postes visés par le Projet, afin de remplacer les composantes UCE, URP, DLO et DCB de l'automatisme RPTC actuel. Cette architecture consiste à déployer un réseau local de communication pour les systèmes de commande et de protection pour l'acquisition de signaux numériques dans le poste en provenance des diverses composantes de l'automatisme RPTC. Selon le Transporteur, cette solution offre

des avantages pour l'exploitation du réseau de transport. En effet, ce réseau local offre l'accès à un grand nombre d'informations, permettant la gestion des équipements de cet automate, dont la maintenance à distance. En outre, cette architecture facilite la supervision à distance des équipements, ce qui avantage l'exploitabilité et la maintenabilité de l'automatisme RPTC²⁶.

[45] La solution 2 correspond à la réalisation de l'ensemble des travaux relatifs au déploiement de l'architecture en plusieurs étapes. Cette solution vise à prioriser les composantes jugées les plus problématiques de l'automatisme RPTC, en regroupant les composantes à remplacer en trois étapes :

1. Remplacement de la composante UCE, qui est considérée la plus critique du point de vue matériel et fonctionnel. Cela exige le déploiement d'une solution technique minimale qui permet les communications entre les composantes actuelles et nouvelles, y compris le développement des interfaces requises.
2. Déploiement du réseau local de communication. Ceci permet de modifier les DLO et les DCB et de les rattacher aux composantes UCE remplacées à la première étape.
3. Remplacement de toutes les composantes de l'automatisme RPTC qui n'ont pas été remplacées précédemment, essentiellement les URP²⁷.

[46] En réponse à une DDR de la Régie, le Transporteur indique qu'il a envisagé aussi une solution de remplacement des composantes, en maintenant l'architecture actuelle²⁸.

[47] Le Transporteur explique que toutes les composantes de l'automatisme RPTC ne peuvent toutefois être simplement remplacées, car plusieurs d'entre elles requièrent une fabrication ainsi qu'un développement logiciel spécifiques pour les besoins du réseau. En ajoutant à ces raisons la difficulté de maintenir certains protocoles de communication propriétaires entre les systèmes d'automatismes, le choix d'équipements disponibles diminuait considérablement. Le Transporteur n'a donc pas retenu la solution reposant sur l'architecture actuelle et a privilégié le développement d'une solution dont l'architecture offre les avantages d'interopérabilité et de maintenabilité. De plus, la solution retenue, reposant sur une nouvelle architecture, permet également d'éviter des travaux de rétrocompatibilité.

²⁶ Pièce [B-0004](#), p. 14.

²⁷ Pièce [B-0004](#), p. 14 et 15.

²⁸ Pièce [B-0023](#), p. 11, R3.2.

[48] La Régie a également demandé au Transporteur si l'option de concevoir le réseau sans la présence de l'automatisme a été envisagée. Le Transporteur soumet que cette option ne pourrait être envisagée sans considérer des investissements majeurs, afin de maintenir un niveau de fiabilité du réseau de transport adéquat. Il souligne que la mitigation d'un risque d'événements exceptionnels par un moyen autre que l'automatisme RPTC lui demanderait d'envisager l'ajout massif d'équipements (lignes et postes) représentant des investissements supérieurs à ceux requis pour assurer la pérennité de l'automatisme²⁹.

[49] Le Transporteur retient la solution 1, soit le déploiement complet de l'architecture en une étape.

[50] Le Transporteur souligne que les deux solutions sont essentiellement équivalentes d'un point de vue technique. Il indique que la solution 1 est la plus avantageuse du point de vue économique, comme l'illustre le tableau 4. Le Transporteur considère que le risque associé à la mise en œuvre de la solution 1, qui bénéficie d'une architecture complète, est moindre que celui associé à la solution 2³⁰.

[51] Par ailleurs, le Transporteur présente au tableau suivant une comparaison des coûts globaux actualisés (CGA) des deux solutions qu'il a envisagées.

TABLEAU 4
COMPARAISON ÉCONOMIQUE DES SOLUTIONS
(EN MILLIERS DE DOLLARS ACTUALISÉS 2021)

	Solution 1 Déploiement complet de l'architecture en une étape	Solution 2 Déploiement de l'architecture par étapes
Investissements	189 209	205 633
Valeurs résiduelles	- 24 670	-27 525
Coûts d'exploitation et d'entretien	12 409	11 758
Taxe sur les services publics	5 603	6 251
Coûts globaux actualisés (CGA)	182 551	196 115

Source : Pièce [B-0004](#), p. 16.

²⁹ Pièce [B-0023](#), p. 10 et 11, R3.1.

³⁰ Pièce [B-0004](#), p. 14.

[52] Les CGA tiennent compte, entre autres, des investissements requis pour la construction, des valeurs résiduelles des investissements, des coûts d'exploitation et d'entretien, de la taxe sur les services publics et du coût du capital.

[53] La Régie note que le Transporteur a réalisé l'analyse économique sur une période de 16 ans, soit 15 ans après la première mise en service visée par le Projet³¹. Elle note également que la durée de vie utile moyenne des immobilisations est de 25 ans.

[54] Questionné à ce sujet, le Transporteur explique que l'analyse économique permet de déterminer les CGA, en dollars actualisés de l'année de référence, pour chacune des solutions et de les comparer économiquement. L'analyse économique, réalisée dans le présent dossier sur une période de 15 ans, tient compte des durées de vie des principaux éléments d'actifs de façon distincte et non par l'entremise d'une moyenne, comme dans le cas de l'analyse de l'impact tarifaire. Afin d'éviter des réinvestissements complets, le choix de la durée de l'analyse économique est basé sur la plus courte durée de vie commune aux diverses solutions. Quant à l'impact tarifaire, il permet de démontrer l'impact annuel moyen d'un projet sur les revenus requis sur la période la plus représentative, conformément à la décision D-2003-68³², soit en tenant compte de la durée de vie utile moyenne des immobilisations visées par la solution retenue³³.

[55] L'AHQ-ARQ recommande, lorsque le besoin du Projet sera démontré par le Transporteur, de retenir la solution 1 proposée par ce dernier comme solution optimale³⁴.

[56] La Régie reconnaît que la comparaison économique des solutions penche en faveur de la solution 1, avec des CGA de 182,6 M\$, soit 6,9 % de moins que la solution 2.

³¹ Pièce [B-0004](#), p. 15.

³² Dossier R-3497-2002, décision [D-2003-68](#), p. 27.

³³ Pièce [B-0023](#), p. 36, R14.2.

³⁴ Pièce [C-AHQ-ARQ-0012](#), p. 10.

7. COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET

[57] Le Projet s'inscrit dans la catégorie d'investissements « Maintien des actifs » et son coût total s'élève à 257,0 M\$. Les mises en service du Projet sont prévues de novembre 2021 à novembre 2025.

[58] Le Transporteur souligne que le coût du Projet à être autorisé dans le cadre de la Demande est de 245,4 M\$. Il indique qu'un montant de 11,6 M\$ a été consacré aux travaux amorcés sur le système TC, par le biais des budgets annuels des investissements pour ses projets dont le coût est inférieur à 25 M\$ (ou 65 M\$ à compter du budget 2020)³⁵.

[59] Le Transporteur explique que la désuétude et le risque de bris du système TC ont justifié le démarrage hâtif, dès 2017, des travaux ayant pour but d'en assurer la pérennité. À ce moment, l'avant-projet en vue du remplacement de l'automatisme RPTC n'était pas encore démarré, puisque les travaux d'analyse préliminaire, requis préalablement à la réalisation de cet avant-projet, demeuraient en cours³⁶.

[60] Le Transporteur présente au tableau suivant la ventilation du coût total du Projet.

TABLEAU 5
COÛTS DES TRAVAUX AVANT-PROJET ET PROJET
(EN MILLIERS DE DOLLARS DE RÉALISATION)

		Total postes
Coûts de l'avant-projet		
Sous-total		19 810,3
Coûts du projet		
Ingénierie, approvisionnement et construction		164 968,1
Client		47 764,7
Frais financiers		24 451,3
Sous-total		237 184,1
TOTAL		256 994,4

Source : Pièce [B-0004](#), p. 17.

³⁵ Pièce [B-0004](#), p. 16, note de bas de page 9.

³⁶ Pièce [B-0023](#), p. 41, R16.1.3.

[61] Les coûts détaillés ainsi que les coûts annuels sont déposés par le Transporteur sous pli confidentiel. Il dépose également une version caviardée de la pièce relative aux coûts détaillés³⁷.

[62] Le Transporteur indique que chaque rubrique de coût de projet est indexée suivant le taux d'inflation applicable de l'année de sa réalisation. Les taux d'inflation utilisés pour l'établissement du coût du Projet proviennent des prévisions d'Hydro-Québec TransÉnergie et Équipement en date du 6 avril 2020. Il fournit également les informations pertinentes à l'appui des taux d'inflation utilisés à ces fins³⁸.

[63] Le Transporteur souligne que c'est à la direction principale Projets de transport et construction (DPPTC) du groupe TransÉnergie et Équipement que revient la responsabilité de mener à bien les projets de construction de lignes et de postes du réseau de transport. La DPPTC s'assure de la réalisation de l'ingénierie de détail et de la production des plans et devis. Par la suite, les travaux de construction sont réalisés par des entrepreneurs externes retenus conformément aux directives corporatives d'acquisition de biens meubles et de services. Le Transporteur mentionne que le respect des directives en place en cette matière garantit à la DPPTC une gestion efficace, équitable et transparente de ses relations avec l'ensemble de ses fournisseurs, au bénéfice des clients du Transporteur. Par ailleurs, il indique que l'approvisionnement réalisé par la direction principale Approvisionnement stratégique se fait généralement par le biais d'appels d'offres et de soumissions³⁹.

[64] Le Transporteur mentionne que le coût total du Projet ne doit pas dépasser le montant autorisé de plus de 15 %, auquel cas il doit obtenir une nouvelle autorisation du conseil d'administration. Le cas échéant, le Transporteur s'engage à en informer la Régie en temps opportun. Le Transporteur souligne qu'il continuera de s'efforcer de contenir les coûts du Projet à l'intérieur du montant autorisé par la Régie⁴⁰.

³⁷ Pièces B-0008 (ne peut être consulté sur le site internet de la Régie), [B-0017](#), p. 5 (version caviardée), et B-0016 (version confidentielle).

³⁸ Pièce [B-0004](#), p. 17 et 18.

³⁹ Pièce [B-0004](#), p. 18 et 19.

⁴⁰ Pièce [B-0004](#), p. 19.

7.1 COÛTS DU « CLIENT »

[65] Le coût total du Projet inclut un montant de 47,8 M\$ imputé à la rubrique « Client », soit 18,6 % du coût de 257,0 M\$. Cette rubrique est constituée de coûts relatifs à l'inspection finale et mise en route (28,1 M\$) et à l'expertise technique (19,7 M\$)⁴¹.

[66] L'AHQ-ARQ recommande de baisser à 14 % le montant pour les coûts du « Client », soit le même taux que pour le projet Micoua-Saguenay. Cette recommandation correspond à une baisse à 36 M\$, pour une réduction de 12 M\$ par rapport au montant demandé de 48 M\$⁴².

[67] Par ailleurs, l'intervenant souligne l'affirmation du Transporteur à l'effet que les coûts moyens par effectif à équivalent temps complet (ETC) se comparent aux coûts imputés dans d'autres projets d'investissements, sans toutefois les nommer, sauf pour ce qui est du dossier R-4147-2021. Selon l'AHQ-ARQ, il apparaît pour le moins étonnant que le Transporteur considère comparables les coûts du « Client » du dossier actuel, qui représentent 18,6 % du coût total du Projet, alors que dans le dossier R-4147-2021, les coûts du « Client » ne représentent que 3,7 % du coût total du projet, ce qui constitue un ordre de grandeur totalement différent⁴³.

[68] La Régie constate que les pourcentages reliés aux coûts du « Client » par rapport au coût total varient entre 3 et 8 % pour des projets d'investissement⁴⁴ et de 14 % pour le projet Micoua-Saguenay.

[69] En réponse à une DDR de la Régie, le Transporteur explique de façon détaillée l'ampleur des coûts relatifs à l'inspection finale et mise en route et à l'expertise technique⁴⁵.

[70] Pour l'inspection finale et mise en route, le Transporteur indique que le Projet couvre un nombre plus important de postes (20) par rapport aux autres projets. Il mentionne que plusieurs postes se trouvent par ailleurs en régions éloignées. Étant donné l'impact que l'automatisme RPTC peut avoir sur le réseau, un déploiement du nouvel automatisme en

⁴¹ Pièce [B-0017](#), p. 8, tableau 2.

⁴² Pièce [C-AHQ-ARQ-0014](#), p. 8.

⁴³ Pièce [C-AHQ-ARQ-0014](#), p. 9 et 10.

⁴⁴ Pièce [B-0034](#), p. 27. Les projets d'investissement relatifs aux postes suivants : Chamouchouane, Montagnais, St-Michel, La Vérendrye, Irlandais et Appalaches.

⁴⁵ Pièce [B-0034](#), p. 28, R11.1.

parallèle avec l'ancien doit être réalisé sur l'ensemble des postes du Projet. De plus, une période de rodage est prévue pour cinq postes du Projet. Les procédures d'essais et de mise en route doivent être adaptées à ces besoins, tout en exigeant un retour dans les postes pour faire une mise en service finale.

[71] Pour l'expertise technique, le Transporteur indique que les principales activités sont rattachées au développement de la solution. Le développement et l'implantation de la solution doivent être réalisés par des ressources internes. De plus, pour chacun des postes visés par le Projet, il faut développer un programme unique tenant compte des équipements, de l'architecture ainsi que de la communication avec les équipements externes propres à chacun des 20 postes. Cette complexité logicielle amène des essais complexes unitaires et intégrés, spécifiques au Projet, qui doivent être réalisés préalablement en laboratoire. De plus, la conception des encadrements, des procédures et des modules de formation est nécessaire pour la préparation des équipes afin d'effectuer la mise en route et la mise en service. Toutes ces activités sont réalisées par les équipes internes.

[72] Quant aux coûts moyens par ETC reflétés aux rubriques « Inspection finale et mise en route » et « Expertise technique » des coûts du « Client », le Transporteur précise qu'ils se comparent en termes de taux d'imputation moyens par ETC imputés dans d'autres projets d'investissement. Cependant, en ce qui a trait à l'ensemble des coûts du « Client », ces derniers sont difficilement comparables, car ils tiennent compte des particularités du Projet, dont le nombre de postes visés (20) et les activités de développement et d'implantation de la solution réalisées par des ressources internes. Le Transporteur indique que dans le Projet, il doit fournir un effort beaucoup plus important en termes de ressources expertes internes, pour le développement et les essais de la solution, par rapport au coût d'approvisionnement et d'expertise externe que l'on retrouve généralement dans les projets tels que le dossier R-4147-2021⁴⁶.

[73] La Régie est généralement satisfaite des renseignements additionnels fournis par le Transporteur en lien avec les coûts du « Client ». Par conséquent, elle ne retient pas la proposition de l'AHQ-ARQ.

⁴⁶ Pièce [B-0039](#), p. 9 et 10.

7.2 PROVISION POUR LA CONTINGENCE

[74] Le coût total du Projet inclut un montant de ██████ imputé à la rubrique « Provision », soit ██████ du coût de 257,0 M\$. La provision s'élève à ██████ lorsqu'on retranche du coût du Projet les autres coûts et les frais financiers⁴⁷.

[75] En réponse à une DDR de la Régie, le Transporteur indique que la provision pour contingence du Projet résulte de l'expérience de l'entreprise pour certains éléments et d'une analyse statistique Monte-Carlo pour les éléments de coûts contenus pour le volet RPTC du Projet. Elle tient compte des hypothèses suivantes :

- la provision tient compte de l'ensemble des risques du Projet, par exemple, le risque de manque de main-d'œuvre avec les compétences que requiert la technologie;
- la mise en place d'une solution répondant aux exigences de cybersécurité;
- la grande dépendance sur un nombre restreint de fournisseurs connaissant cette nouvelle technologie;
- la complexité d'exécution par une multitudes d'entrepreneurs;
- le risque de retard dans l'échéancier⁴⁸.

[76] Le Transporteur précise que l'analyse Monte-Carlo a été exécutée sur la partie la plus importante du Projet, soit le volet RPTC, en août 2020. Les risques ont alors été quantifiés en termes de valeurs optimistes et pessimistes de chacun des éléments (composantes) de l'estimation. Pour chacune des composantes de risques du Projet, les valeurs minimales et maximales sont associées à quatre sources d'incertitude, soit l'évaluation d'une variation de contenu, de prix, de sécurité et de planification. Le Transporteur a par la suite calculé une provision pour les volets délesteur et système TC, permettant d'atteindre une provision pour la contingence totale de ██████⁴⁹.

[77] La Régie prend acte du fait que le Transporteur a réalisé l'estimation de la provision pour la contingence avec rigueur et selon les meilleures pratiques de l'industrie⁵⁰.

⁴⁷ Pièces [B-0017](#), p. 9 (version caviardée), et B-0016 (version confidentielle).

⁴⁸ Pièce [B-0023](#), p. 50, R19.2.

⁴⁹ Pièces [B-0032](#), p. 14 à 16, R6.1 (version caviardée), et B-0031 (version confidentielle).

⁵⁰ Pièce [B-0032](#), p. 16, R6.1.

7.3 COMPARAISON DES COÛTS DU PROJET AVEC LES VALEURS HISTORIQUES

[78] La Régie souligne que les coûts du Projet, au montant total de 257,0 M\$, représentent un investissement important qui ne génère pas de revenus.

[79] En réponse à une DDR de la Régie, le Transporteur indique qu'il ne peut identifier de projets similaires au présent projet, puisque le remplacement de l'automatisme RPTC est unique⁵¹.

[80] Le Transporteur ajoute qu'il ne connaît pas d'automatismes comparables dans les réseaux électriques nord-américains⁵².

[81] À la demande de la Régie, le Transporteur présente les coûts du Projet de 257,0 M\$ ventilés par les principales composantes (automatisme RPTC, système TC et délesteur). Il présente également le coût historique des systèmes actuels totalisant 82,6 M\$⁵³ et la valeur nette s'y afférent de 0,4 M\$⁵⁴. Il soumet que le coût total, ou par système, ne peut être comparé aux coûts historiques indexés, notamment parce que les travaux ne sont pas les mêmes. Il soumet également que les informations relatives à l'inscription de certains actifs contenus dans les systèmes comptables sont limitées⁵⁵.

[82] En complément de réponse⁵⁶, le Transporteur éclaire la Régie sur les travaux du Projet qui diffèrent de ceux de l'automatisme RPTC et du système TC actuels.

⁵¹ Pièce [B-0023](#), p. 39, R15.3.

⁵² Pièce [B-0023](#), p. 12, R3.3.

⁵³ Pièce [B-0023](#), p. 4, R1.1.

⁵⁴ Le Transporteur indique que les radiations comptables d'environ 0,4 M\$ seront effectuées à la mise en service du Projet. Les principaux actifs radiés sont les UCE et les URP.

⁵⁵ Pièces [B-0023](#), p. 38 et 39, R15.1 et R15.2 (version caviardée), et B-0018 (version confidentielle)

⁵⁶ Pièce [B-0028](#), p. 8 et 9, R2.1 et R2.2.

8. IMPACT TARIFAIRE

[83] Le Transporteur indique que l'impact sur les revenus requis, à la suite de la mise en service du Projet, prend en compte les coûts du Projet, soit les coûts associés à l'amortissement, au financement et à la taxe sur les services publics.

[84] Le Transporteur présente les résultats sur une période de 20 ans et de 25 ans, conformément à la décision D-2003-68⁵⁷ de la Régie. Il estime que les résultats pour une période de 25 ans sont plus représentatifs de l'impact sur les revenus requis puisqu'ils sont plus comparables à la durée de vie utile moyenne des immobilisations visées par le Projet⁵⁸.

[85] L'impact annuel moyen du Projet sur les revenus requis du Transporteur est de 15,6 M\$ sur une période de 20 ans et de 14,1 M\$ sur une période de 25 ans, ce qui représente un impact à la marge de 0,5 % sur une période de 20 ans et de 0,4 % sur une période de 25 ans, par rapport aux revenus requis approuvés par la Régie pour l'année 2020⁵⁹.

[86] Une analyse de sensibilité porte l'impact tarifaire moyen à 18,8 M\$ sur une période de 20 ans et à 17,1 M\$ sur une période de 25 ans, selon l'hypothèse d'une variation à la hausse de 15 % des coûts du Projet et du coût du capital prospectif. Ceci représente un impact à la marge de 0,6 % sur une période de 20 ans et de 0,5 % sur une période de 25 ans, par rapport aux revenus requis approuvés par la Régie pour l'année 2020⁶⁰.

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

[87] Le rôle principal de l'automatisme RPTC est de préserver la stabilité du réseau à la suite d'un événement entraînant l'ouverture d'une ou de plusieurs lignes de transport à 735 kV et le contournement de la compensation série⁶¹. L'automatisme RPTC représente

⁵⁷ Dossier R-3497-2002, décision [D-2003-68](#), p. 27.

⁵⁸ Pièce [B-0004](#), p. 20.

⁵⁹ Pièce [B-0005](#), annexe 3, p. 3 et 5.

⁶⁰ Pièce [B-0005](#), annexe 3, p. 4 et 6.

⁶¹ Pièce [B-0004](#), p. 6.

la principale ligne de défense contre des événements qui pourraient engendrer une panne générale⁶².

[88] Selon le Transporteur, le Projet constitue la solution optimale qui permet de maintenir la fiabilité du réseau de transport et d'en garantir l'exploitabilité au bénéfice de l'ensemble de la clientèle, tout en respectant les critères de conception et de planification en vigueur⁶³.

[89] Le Transporteur mentionne que l'automatisme RPTC se trouve présentement dans un état critique, puisque toutes ses composantes ont dépassé leur fin de vie utile. Les technologies désuètes des années 1990 sur lesquelles repose cet automatisme constituent un enjeu supplémentaire important puisque l'expertise se fait rare et les manufacturiers n'offrent plus de soutien, ni de pièces de remplacement⁶⁴.

[90] Une dégradation de sa fiabilité d'opération peut imposer des limites d'exploitation qui se traduisent par des réductions de transit de puissance dans certaines configurations du réseau dégradées⁶⁵.

[91] Le Transporteur conclut que le Projet aura un impact positif sur la fiabilité et la qualité de prestation du service de transport d'électricité qu'il est tenu de fournir à l'ensemble de sa clientèle⁶⁶.

10. LISTE DES PRINCIPALES NORMES TECHNIQUES APPLICABLES AU PROJET

[92] Le Transporteur dépose la liste des principales normes techniques applicables au Projet⁶⁷.

⁶² Pièce [B-0004](#), p. 20.

⁶³ *Ibid.*

⁶⁴ Pièce [B-0004](#), p. 7.

⁶⁵ Pièce [B-0004](#), p. 6.

⁶⁶ Pièce [B-0004](#), p. 21.

⁶⁷ Pièce [B-0015](#), annexe 1, p. 3 et 4.

11. AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS

[93] Le Transporteur indique que, dans le contexte du Projet, aucune autorisation à l'égard de ce dernier n'est exigée en vertu d'autres lois⁶⁸.

12. OPINION DE LA RÉGIE

12.1 DEMANDE D'AUTORISATION

[94] La Régie note que le coût du Projet à être autorisé dans le cadre de la présente Demande s'élève à 245,4 M\$. Son coût total est de 257,0 M\$ et s'inscrit dans la catégorie d'investissement « Maintien des actifs ».

[95] La Régie a pris connaissance des renseignements fournis par le Transporteur et considère que, de façon générale, le Projet s'inscrit dans la continuité de l'automatisme existant, auquel le Transporteur apporte des améliorations technologiques, dans le but de le moderniser.

[96] La Régie constate que l'AHQ-ARQ est d'avis que le Transporteur n'a pas démontré le besoin d'un remplacement immédiat pour le Projet, notamment en ce qui a trait aux taux de défaillance des composantes actuelles, à l'état de la réserve de pièces et aux critères de remplacement des automatismes inclus dans la Stratégie⁶⁹.

[97] Considérant les enjeux évoqués par le Transporteur quant à l'expertise qui se fait rare et aux manufacturiers qui n'offrent plus de soutien ni de pièces de remplacement, la Régie considère que le fait de reporter la réalisation du Projet contribuerait à accroître, avec le temps, les risques de défaillance de l'automatisme et mettrait à risque la fiabilité du réseau de transport.

⁶⁸ Pièce [B-0004](#), p. 5, tableau 1 et p. 13.

⁶⁹ Pièce [C-AHQ-ARQ-0012](#), p. 13.

[98] La Régie juge prudent d'autoriser le Projet. Elle considère en effet que le Projet est nécessaire à la satisfaction de l'objectif visé, soit de maintenir la fiabilité et la performance du réseau de transport par le remplacement de l'automatisme RPTC. Comme le souligne le Transporteur, le Projet vise à assurer la stabilité du réseau de transport, dans le respect des critères de conception, afin de maintenir un service fiable à l'ensemble de la clientèle.

[99] La Régie reconnaît également que les composantes de l'automatisme RPTC sont maintenant en fin de vie utile. Elle retient aussi l'affirmation du Transporteur selon laquelle la réserve de pièces tire à sa fin et qu'il est impossible de trouver des pièces de rechange.

[100] La Régie demeure toutefois préoccupée par l'ampleur des coûts du Projet, qui n'offre aucune comparaison possible et invite le Transporteur à faire preuve d'un maximum d'efficience.

[101] Pour ces motifs, la Régie autorise la réalisation du Projet. Le Transporteur ne pourra cependant lui apporter, sans son autorisation préalable, aucune modification qui aurait pour effet d'en modifier de façon appréciable la nature ou les coûts.

[102] La Régie tient toutefois à souligner qu'il aurait été souhaitable que la preuve initiale du Transporteur soit plus étoffée et empreinte de cohérence, compte tenu de l'ampleur du Projet.

[103] Par ailleurs, la Régie prend acte du fait que le Transporteur s'engage à l'informer, en temps opportun, si le coût total du Projet devait dépasser de plus de 15 % le montant autorisé et s'il obtient une nouvelle autorisation du conseil d'administration d'Hydro-Québec à cet égard. Dans un tel cas, elle souhaite en être informée sans délai.

12.2 SUIVI DES COÛTS DU PROJET

[104] Dans un souci constant de contrôler les coûts liés à la réalisation de ses projets d'investissement, le Transporteur mentionne qu'il assurera un suivi étroit des coûts du Projet. Enfin, suivant la pratique établie depuis la réglementation des activités du Transporteur, ce dernier fera état de leur évolution lors du dépôt de son rapport annuel à la Régie, si elle le requiert. Selon les indications de la Régie, le Transporteur présentera :

- le suivi des coûts réels du Projet, sous la même forme et le même niveau de détail que ceux du tableau 5 de la pièce B-0004;
- le suivi des coûts réels détaillés du Projet, sous pli confidentiel jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de sa mise en service finale, selon le niveau de détail des coûts présentés au tableau 1 de la pièce B-0007 et de la pièce révisée B-0017⁷⁰.

[105] Le Transporteur indique que dans les deux cas, il présentera également un suivi de l'échéancier du Projet et fournira, le cas échéant, l'explication des écarts majeurs entre les coûts projetés et réels et des écarts d'échéance⁷¹.

[106] La Régie ordonne au Transporteur de déposer publiquement, lors du dépôt de son rapport annuel, le suivi des coûts réels du Projet, sous la même forme et le même niveau de détail que ceux du tableau 5 de la pièce B-0004⁷².

[107] La Régie ordonne également au Transporteur de présenter, lors du dépôt de son rapport annuel, le suivi de l'échéancier et des écarts d'échéance du Projet, notamment en ce qui a trait aux dates de mises en service, ainsi que, le cas échéant, l'explication des écarts majeurs entre les coûts projetés et réels détaillés du Projet, sous la même forme et avec le même niveau de détail que ceux du tableau 1 de la pièce B-0007 et de la pièce révisée B-0017⁷³. Pour chacun de ces suivis, la Régie demande au Transporteur d'expliquer les écarts.

[108] Par ailleurs, la Régie disposera, dans la section 13, de la demande d'ordonnance de traitement confidentiel du Transporteur à l'égard d'un tel suivi.

⁷⁰ Pièce [B-0004](#), p. 19.

⁷¹ *Ibid.*

⁷² Pièce [B-0004](#), p. 17.

⁷³ Pièce [B-0017](#), p. 5.

13. DEMANDES D'ORDONNANCE DE TRAITEMENT CONFIDENTIEL

Coûts annuels et détaillés

[109] 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 relatifs aux coûts annuels et détaillés du Projet, tel qu'indiqué plus amplement dans le tableau 6 ci-après, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de mise en service finale du Projet.

[110] Le Transporteur demande qu'une telle ordonnance soit également rendue, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de mise en service finale du Projet, à l'égard des renseignements relatifs au suivi des coûts réels du Projet qui seraient déposés, le cas échéant, selon les exigences de la Régie, telles que celles prévues au paragraphe 107 de la présente décision.

Renseignements relatifs au RPTC

[111] Le Transporteur demande également à la Régie de rendre, en vertu de l'article 30 de la Loi, une ordonnance de traitement confidentiel à l'égard des renseignements relatifs aux caractéristiques, à la localisation et aux interactions de l'automatisme RPTC avec les autres composantes du réseau de transport, tel que plus amplement indiqué au tableau 6 ci-après.

[112] La Régie dresse ci-dessous la liste des renseignements visés par les demandes d'ordonnance de traitement confidentiel du Transporteur et réfère aux déclarations sous serment visées et à la durée demandée pour le traitement confidentiel.

TABLEAU 6
LISTE DES PIÈCES ET RENSEIGNEMENTS FAISANT L'OBJET
DE DEMANDES DE TRAITEMENT CONFIDENTIEL

Renseignements faisant l'objet d'une demande de traitement confidentiel	Déclaration sous serment	Durée demandée pour le traitement confidentiel
<ul style="list-style-type: none"> • Renseignements relatifs aux coûts détaillés du Projet contenus à la pièce B-0006 (déposée sous pli confidentiel) (révisée B-0016) et caviardés à la pièce B-0007 (révisée B-0017) • Renseignements relatifs aux coûts annuels du Projet à la pièce B-0008 (déposée sous pli confidentiel) • Renseignements contenus aux questions ou réponses 15, 17, 19 et 20 déposés à la pièce B-0018 (sous pli confidentiel) et caviardés à la pièce B-0023 • Renseignements contenus à la pièce B-0027 (déposée sous pli confidentiel) (révisée B-0031) et caviardés à la pièce B-0028 (révisée B-0032) • Renseignements contenus à la pièce A-0007 (déposée sous pli confidentiel) et caviardés à la pièce A-0006 • Renseignements contenus à la pièce A-0010 (déposée sous pli confidentiel) et caviardés à la pièce A-0011 • Renseignements contenus à la question 10 des pièces B-0033 (déposée sous pli confidentiel) et B-0034 (caviardée) • Renseignements contenus à la question 10 de la pièce A-0013 (déposée sous pli confidentiel) et caviardés à la pièce A-0014 	Pièce B-0002	Jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la mise en service finale du Projet

<ul style="list-style-type: none"> • Renseignements contenus dans la présente décision (déposée sous pli confidentiel) et caviardés 		
<ul style="list-style-type: none"> • Renseignements contenus aux réponses 2, 4, 7, 8, 9, 11 et 12 déposés sous pli confidentiel à la pièce B-0018 et caviardés à la pièce B-0023 • Renseignements contenus aux questions ou réponses 2, 3, 4, 5, 7 et 9 de la pièce B-0033 (déposée sous pli confidentiel) et caviardés à la pièce B-0034 • Renseignements contenus aux questions 2, 3, 4, 5 et 9 de la pièce A-0013 (déposée sous pli confidentiel) et caviardés à la pièce A-0014 	Pièce B-0024	Sans restriction quant à la durée

[113] **Après examen des motifs énoncés aux déclarations sous serment du tableau 6, la Régie juge que les motifs invoqués par le Transporteur justifient l'émission des ordonnances demandées à l'égard des renseignements identifiés à ce même tableau.**

[114] **La Régie accueille les demandes d'ordonnances de traitement confidentiel du Transporteur relatives à ces renseignements, pour les périodes précisées au tableau 6.**

[115] **La Régie demande au Transporteur de l'informer, par voie administrative, de la date de mise en service finale du Projet. Elle verra alors à ce qu'une version non caviardée des renseignements visés par l'ordonnance de traitement confidentiel énoncée au tableau 6 de la présente décision, sauf ceux dont l'interdiction de divulgation, publication et diffusion est pour une durée indéterminée, soit versée au dossier public, dans le délai prévu à la présente décision.**

14. DEMANDE DE PAIEMENT DE FRAIS

[116] Le *Guide de paiement des frais 2020*⁷⁴ (le Guide) ainsi que le *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*⁷⁵ encadrent les demandes de paiement de frais que la Régie peut payer ou ordonner de payer, sans limiter son pouvoir discrétionnaire de juger de l'utilité de la participation des intervenants à ses délibérations et du caractère nécessaire et raisonnable des frais encourus.

[117] La Régie évalue le caractère nécessaire et raisonnable des frais réclamés en tenant compte des critères prévus à l'article 11 du Guide. Elle évalue également l'utilité de la participation des intervenants en tenant compte des critères prévus à l'article 12 du Guide.

[118] La Régie a reçu la demande de paiement de frais de l'AHQ-ARQ. L'intervenant réclame un montant total de 15 573,60 \$ (60 heures)⁷⁶ dans le cadre du dossier, comparativement à un budget de participation de 21 630,00 \$ (82 heures)⁷⁷.

[119] Le Transporteur s'en remet à la Régie quant à la détermination de l'utilité et de la pertinence de la participation de l'intervenant, ainsi que du caractère nécessaire et raisonnable des frais qu'il réclame⁷⁸.

[120] **La Régie juge que la participation de l'AHQ-ARQ a été utile à ses délibérations dans le cadre du présent dossier. En conséquence, elle lui accorde la totalité des frais réclamés et jugés admissibles, soit un montant de 15 573,60 \$.**

[121] **Considérant ce qui précède,**

La Régie de l'énergie :

ACCUEILLE la présente demande;

⁷⁴ [Guide de paiement des frais 2020](#).

⁷⁵ [RLRQ, c. R-6.01, r. 4.1.](#)

⁷⁶ Pièce C-AHQ-ARQ-0016.

⁷⁷ Pièce C-AHQ-ARQ-0004.

⁷⁸ Pièce [B-0040](#).

AUTORISE le Transporteur à réaliser le projet relatif au remplacement d'un automatisme de réseau, tel que décrit par le Transporteur, ce dernier ne pouvant apporter, sans autorisation préalable de la Régie, quelque modification que ce soit au projet qui aurait pour effet d'en modifier de façon appréciable la nature et les coûts;

ORDONNE au Transporteur de présenter dans son rapport annuel, conformément à l'article 75 (5°) de la Loi :

- un suivi des coûts du Projet, selon les exigences formulées aux paragraphes 106 et 107 de la présente décision,
- un suivi de l'échéancier et des écarts d'échéance du Projet, notamment en ce qui a trait aux dates de mises en service, ainsi que, le cas échéant, l'explication des écarts majeurs entre les coûts projetés et réels détaillés du Projet, tel que précisé au paragraphe 107 de la présente décision;

DEMANDE au Transporteur d'informer la Régie, par voie administrative, de la date de mise en service finale du Projet;

ACCUEILLE les demandes d'ordonnance de traitement confidentiel du Transporteur;

INTERDIT la divulgation, la publication et la diffusion :

- des pièces A-0007, A-0010, B-0006, B-0008 et B-0016 et des renseignements qu'elles contiennent, ainsi que des renseignements caviardés aux pièces A-0006, A-0011, B-0007 et B-0017, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de mise en service finale du Projet,
- des renseignements confidentiels contenus aux questions ou réponses 15, 17, 19 et 20 des pièces B-0018 (sous pli confidentiel) et B-0023 (caviardée), jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de mise en service finale du Projet,
- des pièces B-0027 et B-0031 et des renseignements qu'elles contiennent ainsi que des renseignements caviardés aux pièces B-0028 et B-0032, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de mise en service finale du Projet,
- des renseignements confidentiels contenus à la question 10 des pièces B-0033 (déposée sous pli confidentiel) et B-0034 (caviardée), jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de mise en service finale du Projet,

- des renseignements confidentiels contenus à la question 10 de la pièce A-0013 et de la pièce caviardée A-0014, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de mise en service finale du Projet,
- des renseignements confidentiels contenus dans la présente décision et dans sa version caviardée, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de mise en service finale du Projet,
- des renseignements confidentiels contenus aux réponses 2, 4, 7, 8, 9, 11 et 12 de la pièce B-0018 (déposée sous pli confidentiel) et de la pièce caviardée B-0023, sans restriction quant à la durée,
- des renseignements confidentiels contenus aux questions ou réponses 2, 3, 4, 5, 7 et 9 des pièces B-0033 (déposée sous pli confidentiel) et B-0034 (caviardée), sans restriction quant à la durée,
- des renseignements confidentiels contenus aux questions 2, 3, 4, 5 et 9 de la pièce A-0013 (déposée sous pli confidentiel) et de la pièce caviardée A-0014, sans restriction quant à la durée;

INTERDIT la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements qui seront fournis par le Transporteur dans le cadre du suivi des coûts réels du Projet, selon les exigences énoncées au paragraphe 107 de la présente décision, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de mise en service finale du Projet;

OCTROIE à l'AHQ-ARQ des frais de 15 573,60 \$ pour sa participation au dossier et **ORDONNE** au Transporteur de lui payer ce montant, dans un délai de 30 jours;

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

François Émond
Régisseur

ANNEXE 1

Annexe 1 (1 page)

F. É.

LISTE DES ACRONYMES

CGA	coûts globaux actualisés
DCB	détections de contournement de batterie de compensation série
DLO	détections de ligne ouverte
DPPTC	direction principale Projets de transport et construction
ETC	effectif à équivalent temps complet
RPTC	rejet de production et le télédélestage de charge
TC	télédélestage de charge
UCE	unités de composition d'événements
URP	unités de rejet de production