

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2021-106

R-4146-2021

18 août 2021

PRÉSENT :

Nicolas Roy
Régisseur

Hydro-Québec
Demanderesse

Décision partielle

Demande d'autorisation d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité relative à la construction du nouveau poste de Saint-Michel

Demanderesse :

Hydro-Québec
représentée par M^e Yves Fréchette.

TABLE DES MATIÈRES

1. DEMANDE	5
2. CONCLUSION PRINCIPALE DE LA RÉGIE	6
3. MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIFS VISÉS PAR LE PROJET	6
4. DESCRIPTION DU PROJET	8
5. JUSTIFICATION DU PROJET.....	9
6. AUTRES SOLUTIONS ENVISAGÉES	11
7. COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET	12
8. IMPACT TARIFAIRE.....	13
9. IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU OU SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE	15
10. AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D’AUTRES LOIS	15
11. OPINION DE LA RÉGIE	16
12. DEMANDES DE TRAITEMENT CONFIDENTIEL.....	18
DISPOSITIF	20

1. DEMANDE

[1] Le 9 mars 2021, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie) une demande afin d'obtenir l'autorisation requise pour réaliser un projet de construction du nouveau poste de Saint-Michel (le Projet). Cette demande¹ est présentée en vertu de l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*² (la Loi) et du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*³ (le Règlement).

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

[3] Le 16 mars 2021, la Régie publie un avis aux personnes intéressées (l'Avis) indiquant qu'elle procédera à l'étude de la demande du Transporteur par voie de consultation. Elle fixe la date limite pour le dépôt des commentaires des personnes intéressées au 28 avril 2021 et la réponse du Transporteur à ces commentaires au 3 mai 2021. La Régie demande au Transporteur de publier l'Avis sur son site internet, ce qu'il fait le 16 mars 2021.

[4] Le 18 mars 2021, à la suite d'une demande de la Régie, le Transporteur dépose, sous pli confidentiel, le *Plan d'évolution du réseau de l'île de Montréal - révision 2016* (le Plan).

[5] Le 8 avril 2021, la Régie transmet sa demande de renseignements (DDR) n° 1 au Transporteur, qui y répond le 22 avril 2021.

[6] La Régie n'a reçu aucun commentaire de personnes intéressées en date du 28 avril 2021.

[7] Le 12 mai 2021, la Régie transmet sa DDR n° 2 au Transporteur, qui y répond le 20 mai 2021.

¹ Pièce [B-0002](#).

² [RLRQ, c. R-6.01](#).

³ [RLRQ, c. R-6.01, r. 2](#).

[8] Le 6 juillet 2021, le Transporteur dépose une version caviardée du Plan.

[9] La présente décision porte sur la demande d'autorisation du Projet et sur les demandes d'ordonnance de traitement confidentiel de certains documents et renseignements relatifs aux schémas de liaison et unifilaires ainsi qu'aux coûts. La Régie se prononcera ultérieurement sur la demande de traitement confidentiel relative au Plan.

2. CONCLUSION PRINCIPALE DE LA RÉGIE

[10] Pour les motifs énoncés ci-après, la Régie autorise le Projet, tel que soumis.

3. MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIFS VISÉS PAR LE PROJET

[11] Le Projet consiste en la construction du nouveau poste de Saint-Michel, situé sur l'île de Montréal, à 315-25 kV et le démantèlement du poste de Montréal-Nord à 120-12 kV, devenu vétuste. Le coût du Projet s'élève à 127,8 M\$ et s'inscrit dans les catégories d'investissement « Maintien des actifs » (Maintien) et « Croissance des besoins de la clientèle » (Croissance).

[12] Le Transporteur mentionne que l'objectif principal du Projet est de répondre aux besoins de pérennité du poste de Montréal-Nord à 120-12 kV et que son remplacement permettra de respecter tous les critères de conception requis pour assurer à long terme la fiabilité et la qualité de service de transport de l'installation.

[13] Le Projet permet également de répondre aux besoins de croissance de la zone desservie par l'installation. En effet, il adopte une architecture ayant une capacité d'expansion offrant la flexibilité nécessaire pour répondre à la croissance de la charge pendant toute la durée de vie du nouveau poste.

[14] Le Transporteur souligne que bien que la tension normalisée des réseaux d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur) soit de

25 kV, un peu plus du tiers de la charge locale sur l'île de Montréal demeure alimentée à 12 kV. Le Projet permet, entre autres, au Distributeur de convertir la tension des clients de 12 kV à 25 kV.

[15] La mise en service du nouveau poste de Saint-Michel à 315-25 kV est prévue pour le mois d'octobre 2023. Les travaux de démantèlement des infrastructures désaffectées du poste de Montréal-Nord seront réalisés en 2030, ce qui permettra la mise en service de quatre départs additionnels sur la dernière barre principale à 25 kV en 2031, afin de répondre aux besoins de croissance de la charge locale.

[16] Le Transporteur précise que le Projet est en lien avec le Plan, qu'il dépose au dossier⁴. Ce dernier vise à déterminer les solutions optimales afin de répondre aux besoins du réseau de l'île de Montréal, tout en considérant les préoccupations du Transporteur et du Distributeur. L'orientation principale du Plan consiste à favoriser le développement de l'architecture du réseau à 315-25 kV, en implantant de nouveaux postes satellites à 315-25 kV en remplacement des postes à 120-12 kV.

[17] Le Plan, dont la dernière révision date de décembre 2016, indique que le poste de Montréal-Nord est l'un des premiers postes ciblés au regard de ses besoins de pérennité⁵.

[18] Le Plan montre aussi que les sept projets qui auront été mis en service entre 2010 et 2019 sur l'île de Montréal, ont tous une solution à 315 kV. Dans la majorité des cas, il a en effet été démontré qu'il était plus rentable de convertir la charge de 120 kV à une tension de 315 kV, tout en offrant une capacité accrue. Pour certains projets, la différence de coûts était plus marquée que d'autres, mais les études ont confirmé que, globalement, l'orientation proposée d'un réseau converti à 315 kV était techniquement et économiquement meilleure que le fait de reconduire une architecture à 120 kV⁶.

⁴ Pièce B-0013, déposée sous pli confidentiel. Une version caviardée est déposée à la pièce [B-0024](#).

⁵ Pièce [B-0024](#), p. 26.

⁶ Pièce [B-0024](#), p. 12.

4. DESCRIPTION DU PROJET

[19] Le Transporteur indique que les travaux associés au Projet seront réalisés en deux temps. La première étape du Projet, dont la mise en service est prévue en octobre 2023, comprend les travaux suivants :

- la construction du nouveau poste de Saint-Michel à 315-25 kV;
- le raccordement du nouveau poste en double dérivation sur les lignes 3017-3050 existantes, adjacentes au poste;
- la modification des protections de ligne au poste du Bout-de-l'Île;
- la réalisation de travaux au réseau de télécommunications afin d'intégrer le nouveau poste de Saint-Michel au réseau de transport.

[20] Le Transporteur souligne que le Distributeur procédera ensuite à ses travaux de conversion et de transfert de charges, de 12 kV à 25 kV, du poste de Montréal-Nord vers le poste de Saint-Michel.

[21] À la suite des travaux décrits précédemment, le Transporteur procédera aux travaux de la deuxième étape comprenant :

- le démantèlement du poste de Montréal-Nord à 120-12 kV et de ses lignes d'alimentation en 2030;
- l'addition d'une barre à 25 kV et de quatre départs d'artères au poste de Saint-Michel, dont la mise en service est prévue pour octobre 2031.

[22] Le nouveau poste de Saint-Michel à 315 kV sera construit sur le même site que le présent poste de Montréal-Nord. Le Transporteur explique que l'utilisation du site actuel facilite la conversion graduelle par le Distributeur des charges de 12 kV à 25 kV et leur transfert vers le nouveau poste, lui permettant de conserver cette source d'alimentation durant toute la période de conversion jusqu'en 2029. Pour le Transporteur, le maintien du site actuel permet de se raccorder aux circuits à 315 kV dont le parcours passe déjà devant le poste.

[23] Le Transporteur explique que les équipements dont la mise en service est prévue en 2031 auraient normalement été mis en service au même moment que le nouveau poste de

Saint-Michel en 2023, mais l'espace requis est insuffisant avant le démantèlement des installations du poste de Montréal-Nord. Un raccordement temporaire entre les jeux de barres a donc été prévu pour permettre le bon fonctionnement du poste jusqu'en 2031⁷.

[24] Entre 2023 et 2031, la croissance de la charge sera ainsi concentrée sur trois barres au lieu de quatre. Lorsque l'espace deviendra disponible pour remplacer le raccordement temporaire par le jeu de barres final, il sera alors possible de répartir adéquatement la charge dans l'installation et d'accueillir la croissance supplémentaire⁸.

[25] Le Transporteur dépose la liste des principales normes techniques appliquées au Projet⁹ et détaille ses composantes¹⁰.

5. JUSTIFICATION DU PROJET

[26] Le Transporteur indique que le poste de Montréal-Nord a été mis en service en 1952. Ce poste ayant près de 70 ans, la grande majorité des équipements 120-12 kV qui s'y trouvent sont ciblés par les critères de pérennité. Le poste de Montréal-Nord est vétuste et a atteint sa fin de durée de vie utile.

[27] Le Transporteur mentionne que la vétusté du poste de Montréal-Nord est l'élément déclencheur du Projet. Il s'est appuyé à ces fins sur la grille d'analyse du risque des équipements lui permettant de déterminer les équipements devant faire l'objet d'interventions d'après la *Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur*.

[28] Le Transporteur soumet les prévisions de la charge de la zone d'étude (tableau 1) ainsi que celles incluant les transferts au nouveau poste de Saint-Michel (tableau 2) :

⁷ Pièce [B-0018](#), R2.1, p. 6 et 7.

⁸ Pièce [B-0021](#), R1.2, p. 7 et 8.

⁹ Pièce [B-0006](#), annexe 2.

¹⁰ Pièce [B-0022](#), p. 15 à 19.

TABLEAU 1
PRÉVISIONS DE CHARGE DE LA ZONE D'ÉTUDE

Installations	CLT	Prévision de la demande septembre 2020 (MVA)															
	(MVA)	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24	24-25	25-26	26-27	27-28	28-29	29-30	30-31	31-32	32-33	33-34	34-35
Montréal-Nord 12 kV	184	182	183	184	184	185	186	186	187	188	189	190	191	192	192	193	194
Langelier 25 kV	500	479	499	501	503	505	507	508	510	512	514	516	518	520	522	524	526
Bélanger 12 kV	220	20	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bélanger 25 kV	275	214	240	241	264	265	266	267	268	269	270	271	273	274	275	277	278
Charland 12 kV	90	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Charland 25 kV	540	402	405	407	408	410	411	413	415	417	419	422	424	427	429	432	435
Total de la zone		1290	1323	1328	1355	1360	1365	1370	1376	1382	1388	1394	1401	1407	1414	1421	1429

Cellule en ombré rouge : année pour laquelle la CLT est dépassée

Sources : Pièces [B-0021](#), p. 10, tableau 2b et [B-0022](#), p. 12.

TABLEAU 2
PRÉVISIONS DE CHARGE DE LA ZONE VISÉE, INCLUANT LE POSTE DE SAINT-MICHEL

Installations	CLT	Prévision de la demande septembre 2020 (MVA)															
	(MVA)	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24	24-25	25-26	26-27	27-28	28-29	29-30	30-31	31-32	32-33	33-34	34-35
Montréal-Nord 12 kV	184	182	183	184	184	185	157	121	85	65	0	0	-	-	-	-	-
Saint-Michel 25 kV	280	-	-	-	-	15	44	83	126	158	204	205	206	220	221	222	223
Langelier 25 kV	500	479	499	501	503	490	491	493	495	497	498	500	502	491	493	495	497
Bélanger 12 kV	220	20	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bélanger 25 kV	275	214	240	241	264	265	266	267	268	269	270	271	273	274	275	277	278
Charland 12 kV	90	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Charland 25 kV	540	402	405	407	408	410	411	413	415	417	419	422	424	427	429	432	435
Total de la zone		1290	1323	1328	1355	1359	1364	1368	1373	1378	1388	1394	1401	1407	1414	1421	1428

Cellules en ombré rouge : année pour laquelle la CLT du poste est dépassée

Sources : Pièces [B-0021](#), p. 10, tableau 6b et [B-0022](#), p. 27.

[29] Ainsi, selon les prévisions de la charge de la zone d'étude, le Transporteur prévoit l'atteinte de la capacité limite de transformation au poste de Montréal-Nord en 2023, au poste Langelier en 2022 et au poste Bélanger en 2033.

[30] Le poste de Saint-Michel solutionnera ainsi le problème de dépassement de capacité actuel du poste de Montréal-Nord et accueillera des transferts en provenance du poste Langelier¹¹.

¹¹ Pièce [B-0018](#), R1.1, p. 6 et 7.

[31] Le Transporteur souligne que depuis la conversion des postes Bélanger et Henri-Bourassa de 120-12 kV à 315-25 kV, le poste de Montréal-Nord est le dernier poste satellite à être alimenté par les lignes aériennes à 120 kV en provenance du poste du Bout-de-l'Île¹².

[32] Ainsi, la construction du nouveau poste de Saint-Michel, en remplacement du poste de Montréal-Nord, permet d'assurer la pérennité du réseau de transport et de répondre adéquatement à la croissance de la charge. Le Projet vise également la poursuite du développement de l'architecture retenue à 315 kV.

6. AUTRES SOLUTIONS ENVISAGÉES

[33] Selon les analyses du Transporteur, le Projet serait la seule option envisageable pour solutionner le problème du poste de Montréal-Nord et assurer la pérennité ainsi que la fiabilité du réseau à long terme.

[34] Le Transporteur mentionne avoir écarté les scénarios de reconstruction à 120 kV qui iraient à l'encontre de l'objectif du Plan de déployer un seul niveau de tension à 315 kV, qui permet d'occuper moins d'espace tout en augmentant la capacité des lignes de transport.

[35] Contrairement au Projet¹³, les autres scénarios ne permettraient pas la construction d'un nouveau poste à 120 kV sur le terrain existant. L'utilisation du site actuel permet des économies de coûts, en évitant l'acquisition d'un terrain, les travaux liés au transfert de charges vers un autre site et la construction de nouveaux massifs.

[36] Par ailleurs, la capacité des lignes à 315 kV est environ six fois supérieure à celle des lignes à 120 kV, tout en générant moins de pertes électriques. Considérant qu'aucune autre solution n'a été envisagée, le Transporteur n'a pas analysé la valeur associée à ces pertes moindres d'une solution à 315 kV¹⁴.

¹² Pièce [B-0022](#), p. 13.

¹³ Pièce [B-0018](#), R3.1, p. 9.

¹⁴ Pièce [B-0018](#), R3.3, p. 10.

7. COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET

[37] Le coût total des divers travaux associés au Projet s'élève à 127,8 M\$, incluant 1,6 M\$ pour l'installation d'équipements de télécommunications, qui se répartissent de la manière suivante :

TABLEAU 3
COÛTS DES TRAVAUX AVANT-PROJET ET PROJET
(EN MILLIERS DE DOLLARS DE RÉALISATION)

		Total lignes, poste et télécommunications
Coûts de l'avant-projet		
Sous-total		3 966,5
Coûts du projet		
Ingenierie, approvisionnement et construction		105 888,3
Client		9 711,1
Frais financiers		8 266,4
Sous-total		123 865,8
TOTAL		127 832,3

Source : Pièce [B-0022](#), tableau 4, p. 22.

[38] Les coûts annuels et les coûts détaillés sont déposés sous pli confidentiel¹⁵ et le Transporteur produit une version caviardée des coûts détaillés¹⁶. Le Transporteur fournit aussi les informations relatives aux taux d'inflation utilisés.

[39] Le Transporteur indique 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 de son conseil d'administration. Le cas échéant, il s'engage à en informer la Régie en temps opportun et souligne qu'il s'efforcera à contenir les coûts du Projet à l'intérieur du montant autorisé par la Régie.

¹⁵ Pièces B-0007 et B-0008 (déposées sous pli confidentiel).

¹⁶ Pièce [B-0009](#).

Suivi des coûts du Projet

[40] Suivant la pratique établie, le Transporteur propose de faire état de l'évolution des coûts du Projet lors du dépôt du rapport annuel en 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-0022¹⁷;
- le suivi des coûts réels du Projet, sous pli confidentiel jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an après la mise en service finale du Projet, selon le niveau de détails des coûts présentés au tableau 1 de la pièce B-0007¹⁸.

[41] Le Transporteur précise que dans ces deux cas, il présentera également un suivi de l'échéancier du Projet et fournira, le cas échéant, l'explication des écarts majeurs.

8. IMPACT TARIFAIRE

[42] Le Projet s'inscrit dans les catégories d'investissement Maintien et Croissance, pour des montants respectifs de 123,4 M\$ et 4,4 M\$. Les mises en service sont prévues au mois d'août 2022 ainsi qu'en octobre 2023, 2030, et 2031.

[43] Les travaux liés à la catégorie Maintien permettent de maintenir le bon fonctionnement du réseau et d'assurer le transport d'électricité de façon sécuritaire et fiable, au bénéfice de tous les clients du réseau de transport. Le Transporteur rappelle que la Régie a indiqué dans sa décision D-2002-95¹⁹ qu'il est équitable que tous les clients contribuent au paiement de ce type de travaux.

¹⁷ Pièce [B-0022](#), tableau 4, p. 22.

¹⁸ Tableau intitulé Coûts des travaux avant-projet et projet par élément.

¹⁹ Décision [D-2002-95](#), p. 297.

[44] Le Transporteur souligne que les investissements en Croissance ne donnent lieu à aucun excédent du montant maximal qu'il peut assumer pour les ajouts au réseau de 671 \$/kW. Il rappelle que le montant final de la contribution sera déterminé, en fonction des coûts réels, après la mise en service du Projet.

[45] Bien que le Projet permette de répondre aux besoins de la clientèle dès 2023, le tableau présentant l'impact tarifaire²⁰ n'indique un accroissement des besoins qu'à partir de 2031, soit lors de la mise en service visant les équipements de la catégorie Croissance²¹. Ces besoins demeurent à 43 374 MW de 2020 à 2030, pour ensuite augmenter de manière graduelle et s'établir à 43 428 MW en 2051, soit un accroissement de 54 MW sur l'horizon de 20 ans²².

[46] Le Transporteur précise, tel que demandé par la décision D-2020-146²³, que la prévision fournie par le Distributeur couvre la période 2020-2045 et qu'aux fins de l'analyse de l'impact tarifaire, la prévision des années 2046-2051 a été obtenue par extrapolation à l'aide d'un taux de croissance moyen des cinq dernières années de la prévision du Distributeur²⁴.

[47] L'impact tarifaire est présenté sur une période de 20 ans et une période de 40 ans suivant la mise en service du Projet. Le Transporteur soumet que l'impact sur cette dernière période est davantage comparable à la durée de vie utile moyenne des immobilisations visées par le Projet.

[48] L'impact annuel moyen du Projet sur les revenus requis est de 6,5 M\$²⁵ sur une période de 20 ans et de 5,2 M\$²⁶ sur une période de 40 ans, ce qui représente un impact à la marge de 0,2 %, tant sur une période de 20 ans que sur 40 ans, par rapport aux revenus requis approuvés pour l'année 2020.

²⁰ Pièce [B-0006](#), annexe 5, p. 3, tableau 1.

²¹ Pièce [B-0021](#), R1.3, p. 8.

²² Pièce [B-0006](#), annexe 5, p. 3, tableau 1.

²³ Décision [D-2020-146](#), p. 71 et 72.

²⁴ Pièce [B-0021](#), R1.4, p. 8.

²⁵ Pièce [B-0006](#), annexe 5, p. 3, tableau 1.

²⁶ Pièce [B-0006](#), annexe 5, p. 5, tableau 3.

9. IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU OU SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE

[49] Selon le Transporteur, le Projet assure la pérennité des équipements du réseau de transport de l'est de l'île de Montréal. Les travaux prévus 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.

[50] Le Transporteur mentionne notamment que le Projet permet de faciliter la conversion du réseau de distribution de 12 kV à 25 kV, rendant ainsi plus facile la relève des charges par les autres postes satellites qui ont déjà été convertis.

[51] Par ailleurs, le Projet permet de poursuivre la conversion du réseau à 315 kV dans l'est de l'île de Montréal, ce qui aura un impact positif sur la capacité du réseau de transport à répondre à la croissance, le tout dans le respect des critères de conception du réseau de transport.

10. AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS

[52] Le Transporteur présente la liste des autorisations pouvant être exigées en vertu d'autres lois pour la réalisation du Projet, conformément au paragraphe 6, alinéa 1 de l'article 2 du Règlement.

[53] Le Transporteur mentionne que la nécessité d'obtenir les principales autorisations dont il fait état dépendra, notamment, des caractéristiques, de la nature et de l'emplacement des interventions à effectuer, ainsi que de la présence de contraintes environnementales. Un diagnostic sera fait de façon spécifique et au moment opportun pour chacune des interventions retenues²⁷.

²⁷ Pièce [B-0006](#), annexe 3, p. 3.

11. OPINION DE LA RÉGIE

[54] La Régie retient que le Projet s'inscrit principalement dans la catégorie Maintien, qui en est l'élément déclencheur, et qu'il permet aussi de répondre adéquatement à la croissance des besoins de la charge locale, pour laquelle le Transporteur a déposé les prévisions de la zone d'étude²⁸.

[55] La Régie constate que le poste de Montréal-Nord a atteint sa durée de vie utile et que le Transporteur s'est appuyé sur la grille d'analyse du risque des équipements²⁹.

[56] La Régie note les avantages de la solution retenue, seule envisagée au présent dossier. Ces avantages sont notamment liés à l'utilisation du site existant et à la poursuite du Plan, qui vise à déployer un seul niveau de tension à 315 kV permettant d'occuper moins d'espace tout en augmentant la capacité des lignes de transport³⁰.

[57] La Régie est aussi satisfaite des explications du Transporteur concernant l'étalement des travaux jusqu'en 2031³¹.

[58] Enfin, la Régie constate que le Projet aura un impact à la baisse sur le tarif de transport au terme des horizons considérés, soit de 20 ans et 40 ans après la mise en service finale³². Il aura aussi un impact positif sur la fiabilité du réseau de transport.

[59] Ainsi, la Régie est satisfaite des renseignements fournis au soutien du Projet et en autorise la réalisation. Le Transporteur ne pourra cependant 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.

²⁸ Pièces [B-0021](#), p. 10. R1.6.2 et [B-0022](#), p. 12.

²⁹ Pièce [B-0022](#), p. 19.

³⁰ Pièces [B-0022](#), p. 21 et [B-0018](#), R3.1, p. 9.

³¹ Pièces [B-0018](#), R2.1, p. 6 et 7, et [B-0021](#), R1.2, p. 7 et 8.

³² Pièce [B-0006](#), annexe 5, p. 3, tableau 1 et p. 5, tableau 3.

[60] 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, auquel cas il devra obtenir une nouvelle autorisation du conseil d'administration d'Hydro-Québec à cet égard. Dans un tel cas, la Régie souhaite en être informée sans délai.

[61] La Régie demande au Transporteur de se conformer aux exigences qu'elle a mentionnées aux paragraphes 508 à 511 de sa décision D-2014-035³³ et aux paragraphes 364 à 366 de sa décision D-2017-021³⁴, dans le cas de modifications au Projet, incluant la mise en place d'une solution technique alternative ou d'un dépassement des coûts.

[62] En ce qui a trait au suivi des coûts proposé par le Transporteur, la Régie constate que le tableau 4 de la pièce B-0022³⁵ ne fournit que le total « lignes, poste et télécommunications », tandis que le tableau 1 de la pièce B-0009³⁶ fournit publiquement le total pour chacune des colonnes « Total lignes », « Total postes » et « Total télécommunications ».

[63] La Régie demande au Transporteur de déposer publiquement, dans le cadre du rapport annuel, le suivi des coûts présentés au tableau 4 de la pièce B-0022, en y ajoutant le suivi des totaux « Total lignes », « Total postes » et « Total télécommunications ».

[64] La Régie demande également au Transporteur de présenter, au même moment, le suivi des coûts réels détaillés du Projet, sous la même forme et le même niveau de détails que ceux du tableau 1 de la pièce B-0007. Par ailleurs, elle dispose de la demande d'ordonnance de traitement confidentiel à l'égard d'un tel suivi dans la section suivante.

[65] Enfin, dans l'un et l'autre cas, la Régie demande au Transporteur de présenter un suivi de l'échéancier du Projet et, le cas échéant, de fournir l'explication des écarts majeurs entre les coûts projetés et réels et des écarts d'échéance, notamment sur les dates de mises en service.

³³ Dossier R-3823-2012, décision [D-2014-035](#), p. 109 et 110.

³⁴ Dossier R-3981-2016, décision [D-2017-021](#), p. 91.

³⁵ Pièce [B-0022](#), tableau 4, p. 22.

³⁶ Pièce [B-0009](#), tableau 1, p. 5.

12. DEMANDES DE TRAITEMENT CONFIDENTIEL

Schémas de liaison et unifilaires

[66] 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 à la pièce B-0005 relatifs aux schémas de liaison et unifilaires du poste de Saint-Michel³⁷. Le Transporteur demande que cette ordonnance soit rendue pour une période sans restriction quant à sa durée.

[67] Au soutien de cette demande, le Transporteur dépose une affirmation solennelle de M. Patrick Bujold, chef Planification Réseaux régionaux, direction principale Planification, expertise et soutien opérationnel, pour le groupe TransÉnergie et équipement³⁸. Il y est notamment mentionné que la pièce B-0005 contient des renseignements d'ordre stratégique relatifs aux installations du Transporteur et que leur divulgation en faciliterait la localisation, permettrait d'identifier leurs caractéristiques et pourrait ainsi compromettre la sécurité du réseau de transport. Il est également mentionné que le caractère confidentiel de cette pièce et l'intérêt public requièrent l'émission de l'ordonnance demandée, sans restriction de durée.

[68] La Régie est d'avis que les motifs invoqués par M. Bujold dans son affirmation solennelle justifient l'octroi de l'ordonnance de confidentialité demandée.

[69] La Régie accueille la demande d'ordonnance de traitement confidentiel du Transporteur et interdit la divulgation, la publication et la diffusion de la pièce B-0005 et des renseignements qu'elle contient, sans restriction de durée.

³⁷ Pièce B-0005 (déposée sous pli confidentiel).

³⁸ Pièce [B-0002](#), p. 6.

Coûts annuels et détaillés

[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 à la pièce B-0007³⁹ (coûts détaillés), et caviardés à la pièce B-0009⁴⁰, ainsi que des renseignements relatifs aux coûts annuels du projet à la pièce B-0008⁴¹, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de mise en service finale du Projet.

[71] Le Transporteur demande qu'une telle ordonnance soit également rendue, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an à compter 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 Régie⁴².

[72] Au soutien de ces demandes, le Transporteur dépose une déclaration sous serment de M. Mario Albert, directeur principal Approvisionnement stratégique, pour Hydro-Québec⁴³. M. Albert allègue que les pièces faisant l'objet de cette demande de traitement confidentiel contiennent des renseignements détaillés sur les coûts du Projet qui, s'ils étaient publics, pourraient influencer l'évolution des appels de propositions. Pour la réalisation du Projet, Hydro-Québec sollicite les fournisseurs par appels d'offres ou de propositions afin d'obtenir les produits et services nécessaires au meilleur prix. M. Albert soumet que si les coûts détaillés du Projet étaient divulgués, les fournisseurs sollicités pourraient préparer leurs soumissions en fonction des coûts présentés à la Régie plutôt que de faire preuve de créativité, ce qui limiterait le potentiel de création de valeur pour Hydro-Québec, notamment en ne lui permettant pas d'obtenir les biens et services requis au meilleur coût possible. Selon lui, afin d'assurer une saine concurrence et un niveau de compétitivité optimal, il serait justifié que la Régie ordonne le traitement confidentiel de ces renseignements.

[73] Le Transporteur a également répondu à certaines questions en lien avec la durée du traitement confidentiel⁴⁴.

³⁹ Pièce B-0007 (déposée sous pli confidentiel).

⁴⁰ Pièce [B-0009](#), p. 5 à 10.

⁴¹ Pièce B-0008 (déposée sous pli confidentiel).

⁴² Pièce [B-0002](#), p. 2 et 11.

⁴³ Pièce [B-0002](#), p. 7 à 11.

⁴⁴ Pièce [B-0018](#), p. 15 et 16.

[74] Pour les motifs invoqués par le Transporteur, la Régie accueille les demandes de traitement confidentiel relatives aux coûts.

[75] **La Régie interdit, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de mise en service finale du Projet, la divulgation, la publication et la diffusion de la pièce B-0007 et des renseignements qu'elle contient, ainsi que des renseignements caviardés à la pièce B-0009⁴⁵.**

[76] **La Régie interdit également, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de mise en service finale du Projet, la divulgation, la publication et la diffusion de la pièce B-0008 et des renseignements qu'elle contient, ainsi que des renseignements relatifs aux coûts réels du Projet qui seront déposés dans le cadre du suivi de ces coûts, selon les exigences énoncées à la section 11 de la présente décision.**

[77] **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 pièces visées par l'ordonnance de traitement confidentiel soit versée au dossier public, dans le délai prévu à la présente décision.**

Plan d'évolution du réseau de l'île de Montréal

[78] La Régie se prononcera ultérieurement sur la demande de traitement confidentiel relative au Plan⁴⁶.

[79] **Considérant ce qui précède,**

La Régie de l'énergie :

AUTORISE le Transporteur à réaliser le Projet relatif à la construction du nouveau poste de Saint-Michel;

⁴⁵ Pièce [B-0009](#), p. 5 à 10.

⁴⁶ Pièces A-0006, B-0013 et B-0017 (déposées sous pli confidentiel) et les renseignements caviardés aux pièces [A-0005](#), [B-0018](#) et [B-0024](#).

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 visant les schémas de liaison et unifilaires et les coûts annuels et détaillés du Projet;

INTERDIT la divulgation, la publication et la diffusion :

- de la pièce B-0005 et des renseignements qu'elle contient, sans restriction quant à sa durée,
- de la pièce B-0007 et des renseignements qu'elle contient, ainsi que des renseignements caviardés à la pièce B-0009, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de mise en service finale du Projet,
- de la pièce B-0008 et des renseignements qu'elle contient, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de mise en service finale du Projet;

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 à la section 11 de la présente décision, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de mise en service finale du Projet;

RÉSERVE sa décision sur la demande d'ordonnance de traitement confidentiel du Transporteur à l'égard des pièces A-0006, B-0013 et B-0017 et des renseignements qu'elles contiennent, ainsi que des renseignements caviardés aux pièces A-0005, B-0018 et B-0024;

DEMANDE 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 à la section 11 de la présente décision,
- un suivi de l'échéancier du Projet et, le cas échéant, l'explication des écarts majeurs entre les coûts projetés et réels et des écarts d'échéance, notamment en ce qui a trait aux dates de mises en service, tel que précisé à la section 11 de la présente décision;

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

Nicolas Roy
Régisseur