D É C I S I O N

QUÉBEC **RÉGIE DE L'ÉNERGIE**

D-2022-129	R-4188-2022	17 novembre 2022

PRÉSENTS :

Louise Rozon
François Émond
Nicolas Roy
Régisseurs

Hydro-Québec
Demanderesse

et

Intervenants dont les noms apparaissent ci-après

Décision sur le fond

Demande relative à l'installation d'équipements au poste Hertel et à la construction d'une ligne à 400 kV

Demanderesse :

Hydro-Québec
représentée par M^e^ Yves Fréchette.

Intervenants :

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

Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et Conseil de l'industrie forestière du Québec (AQCIE-CIFQ)
représenté par M^e^ Sylvain Lanoix;

Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (section Québec) (FCEI)
représentée par M^e^ André Turmel;

Regroupement pour la transition, l'innovation et l'efficacité énergétiques (RTIEÉ)
représenté par M^e^ Dominique Neuman.

TABLE DES MATIÈRES

1. DEMANDE 5

2. CONCLUSION PRINCIPALE DE LA RÉGIE 7

3. MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIFS VISÉS PAR LE PROJET 7

4. DESCRIPTION DU PROJET 8

5. JUSTIFICATION DU PROJET 13

6. SOLUTIONS ENVISAGÉES 13

7. COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET 18

8. IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU OU SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE 21

9. IMPACT TARIFAIRE 22

10. AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS 34

11. ACTIVITÉS D'INFORMATION ET DE CONSULTATION 35

12. AUTRES CONSIDÉRATIONS 35

13. CONCLUSIONS 36

14. DEMANDES D'ORDONNANCE DE TRAITEMENT CONFIDENTIEL 37

DISPOSITIF : 40

1. DEMANDE

[1] Le 30 mars 2022, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur ou HQT) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie) une demande[1] afin d'obtenir l'autorisation de construire une ligne à 400 kV au poste Hertel, d'y installer des équipements et de réaliser des travaux connexes (le Projet). Cette demande est présentée en vertu des articles 31 (1) (5°) et 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* (le Règlement)[3].

[2] Le 12 avril 2022, la Régie publie l'avis aux personnes intéressées et le Transporteur le publie sur son site internet ce même jour.

[3] Le 19 avril 2022, le Transporteur confirme que l'avis aux personnes intéressées a été transmis aux autorités pertinentes des municipalités et des communautés autochtones auprès desquelles des activités d'information et de consultation ont eu lieu.

[4] Le 19 mai 2022, la Régie accorde le statut d'intervenant à l'AHQ-ARQ, l'AQCIE-CIFQ, la FCEI et au RTIEÉ, selon le cadre établit à la section 3 de sa décision D-2022-064[4].

[5] Entre le 11 mai et le 8 juin 2022, la Régie et les intervenants transmettent au Transporteur des demandes de renseignements (DDR). Entre le 27 mai et le 23 juin 2022, le Transporteur transmet ses réponses à ces DDR.

[6] Le 13 juillet 2022, l'AHQ-AQR, l'AQCIE-CIFQ, la FCEI, et le RTIEÉ déposent leurs mémoires[5]. La FCEI avise la Régie qu'elle met fin à son intervention au présent dossier par le dépôt de son mémoire[6].

---

1 Pièce B-0002.
2 RLRQ, c. R-6.01.
3 RLRQ, c. R-6.01, r. 2.
4 Décision D-2022-064, p. 8.
5 Pièces C-AHQ-ARQ-0012, C-AQCIE-CIFQ-0011, C-FCEI-0010 et C-RTIEÉ-0008.
6 Pièce C-FCEI-0009.

[7] Le 29 juillet 2022, le Transporteur s'objecte à la preuve déposée par le RTIEÉ et demande le rejet et la radiation de certaines parties du mémoire de l'intervenant[7]. Le 3 août 2022, le RTIEÉ réplique à l'objection du Transporteur[8] qui y répond le 5 août suivant[9].

[8] Le 18 août 2022, la Régie accueille la demande de rejet et de radiation du Transporteur[10].

[9] Le 31 août 2022, le Transporteur informe la Régie qu'il mettra à jour sa preuve afin de tenir compte d'une date de mise en service dorénavant prévue pour le mois de mai 2026[11].

[10] Le 2 septembre 2022, le Transporteur dépose les pièces révisées B-0041 et B-0042, ainsi qu'une liste des pièces révisées incluant la référence aux modifications qui ont été apportées[12].

[11] Le 7 septembre 2022, la Régie établit le nouveau calendrier procédural[13].

[12] Entre les 9 et 12 septembre 2022, la Régie, l'AHQ-ARQ et le RTIEÉ déposent auprès du Transporteur des DDR additionnelles en lien avec la preuve amendée.

[13] Entre les 15 et 19 septembre 2022, le Transporteur répond aux DDR de la Régie, de l'AHQ-ARQ et du RTIEÉ.

[14] Le 22 septembre 2022, seule l'AHQ-ARQ dépose une preuve amendée[14].

[15] Le 28 septembre 2022, le Transporteur dépose son argumentation[15].

---

7 Pièce B-0036.
8 Pièce C-RTIEÉ-0009.
9 Pièce B-0037.
10 Décision D-2022-102.
11 Pièce B-0039.
12 Pièces B-0041, B-0042 et B-0044.
13 Pièce A-0017.
14 Pièce C-AHQ-ARQ-0016.
15 Pièce B-0053.

[16] Le 5 octobre 2022, l'AHQ-ARQ, l'AQCIE-CIFQ et le RTIEÉ déposent leurs argumentations[16].

[17] Le 11 octobre 2022, le Transporteur réplique aux argumentations des intervenants[17]. La Régie entame alors son délibéré.

[18] La présente décision porte sur la demande d'autorisation du Projet et sur les demandes d'ordonnances de traitement confidentiel visant certains documents et renseignements.

2. CONCLUSION PRINCIPALE DE LA RÉGIE

[19] Pour les motifs énoncés ci-après, la Régie autorise le Projet soumis par le Transporteur.

3. MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIFS VISÉS PAR LE PROJET

[20] Le Transporteur souligne qu'il doit fournir les services de transport aux termes des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (les Tarifs et conditions). Le Projet vise à répondre à une demande de service de transport ferme de point à point à long terme, reçue le 19 juin 2019 de la part d'Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité (le Producteur).

[21] Le Transporteur mentionne que l'étude d'impact sur le réseau a été complétée en octobre 2019.

[22] La convention pour le service de transport ferme de point à point à long terme (la Convention) porte sur une livraison de 1 283 MW à la frontière du réseau du Transporteur

---

16 Pièces C-AHQ-ARQ-0018, C-AQCIE-CIFQ-0015, C-RTIEÉ-0015.
17 Pièce B-0055.

avec l'État de New York (la Frontière), pour une durée de 20 ans à compter du 1er décembre 2025 ou de la date à laquelle les ajouts au réseau visés par le Projet seront terminés, selon la plus lointaine de ces deux dates[18].

[23] Dans sa demande révisée du 2 septembre 2022, le Transporteur indique que la mise en service du Projet initialement planifiée en décembre 2025 est maintenant prévue pour le mois de mai 2026[19].

[24] Le Transporteur confirme que les équipements qui seront installés sont également conçus pour permettre leur utilisation en mode réception[20].

4. DESCRIPTION DU PROJET

[25] Le Transporteur a établi que son réseau ne disposait pas de la capacité suffisante pour fournir le service de transport demandé par le Producteur et a ainsi identifié les ajouts requis.

[26] Le Projet comprend les travaux suivants :

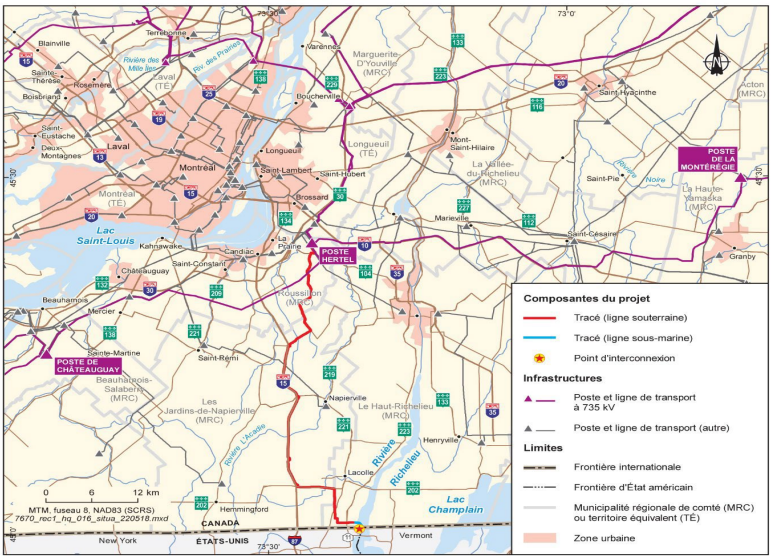
- l'ajout d'équipements au poste Hertel, dont celui d'un convertisseur auquel se raccordera une ligne à courant continu de 400 kV;
- la construction d'une ligne à 400 kV entre le poste Hertel et la Frontière;
- l'ajout d'une batterie de condensateurs au poste de la Montérégie;
- des travaux de télécommunications.

[27] La figure 1 présente la situation géographique du Projet.

---

18 Pièce B-0041, p. 6, ligne 1 à p. 7, ligne 5.
19 Pièce B-0041, p. 5, lignes 8 et 9.
20 Pièces B-0041, p. 7, nbp 1 et B-0022, p. 4, R 1.3 et p. 5, R1.4.

FIGURE 1
SITUATION GÉOGRAPHIQUE DU PROJET



Source : Pièce B-0041, p 8.

Poste de raccordement et convertisseur à courant continu

[28] Les travaux au poste Hertel consistent essentiellement à ajouter un convertisseur à courant continu et à effectuer les travaux permettant son raccordement aux jeux de barres à 735 kV du poste.

[29] Le Transporteur explique que les postes Hertel à 735-315 kV et Châteauguay à 735-315-120 kV du réseau de transport principal ont fait l'objet d'analyses afin de déterminer le meilleur scénario de raccordement. Il soutient que le poste Hertel, situé à La Prairie, a été retenu comme poste de raccordement du projet d'interconnexion pour les motifs suivants :

- il permet d'assurer la séparation géographique des interconnexions existantes et planifiées puisque le poste de Châteauguay alimente déjà une interconnexion existante avec l'État de New York;

- il bénéficie d'une alimentation très robuste, puisqu'il est raccordé au réseau de transport principal par quatre lignes à 735 kV;

- l'espace disponible au poste Hertel est suffisamment grand pour accueillir les équipements requis pour l'interconnexion et permettre des travaux

d'agrandissement, estimés à environ 27 000 m^2, à l'intérieur des limites de la propriété d'Hydro-Québec[21].

[30] En réponse à une DDR, le Transporteur soumet le schéma d'emplacement du poste Hertel illustrant l'espace disponible pour l'installation du convertisseur à courant continu[22].

[31] Le Transporteur précise qu'il pourrait, à la suite d'une coordination avec le réseau voisin, permettre des transactions d'électricité vers le Québec incluant des transactions d'électricité d'urgence en cas de besoin[23]. Il ajoute, par ailleurs, qu'il n'y a pas de coûts supplémentaires associés aux équipements pour fonctionner en mode livraison-réception, plutôt qu'en mode livraison uniquement[24].

Ligne à courant continu de 400 kV

[32] Le Transporteur précise que le Projet consiste notamment à installer deux câbles de puissance d'une tension de 400 kV à courant continu, sur une distance d'environ 58 km, entre le convertisseur du poste Hertel et la Frontière.

[33] Il souligne que le tracé de ligne retenu comprend un segment souterrain de 56,1 km et un segment sous-marin de 1,6 km. Le segment souterrain longe l'emprise de l'autoroute 15 sur près de 24 km et l'emprise d'autres routes provinciales et municipales sur 29 km. La ligne traverse des terres agricoles et des propriétés d'Hydro-Québec sur un peu plus de 3 km. Le segment sous-marin est localisé sous la rivière Richelieu et permet de rejoindre le point de traversée de la Frontière.

[34] La ligne longe, en grande partie, des emprises publiques, favorisant ainsi l'acceptabilité sociale et permettant donc de réduire les délais de consultation publique et d'autorisations[25].

---

21 Pièce B-0041, p. 11, lignes 4 à 16.
22 Pièce B-0018, p. 8 et 9, R1.1.
23 Pièce B-0022, p. 4 et 5, R1.3.
24 Pièce B-0022, p. 5, R1.4.
25 Pièce B-0022, p. 9, R4.1, lignes 9 à 14.

[35] Le Transporteur précise que les câbles souterrains sont installés à l'intérieur d'une canalisation bétonnée enfouie. La technique de traversée par forage est utilisée afin de franchir certains obstacles[26].

[36] Le Transporteur explique les motifs pour lesquels la méthode retenue d'installation des câbles en conduite bétonnée a été choisie et souligne qu'Hydro-Québec utilise la même méthode pour ses lignes de transport souterraines à courant alternatif et que son partenaire américain utilise cette même méthode[27]. Il explique également que la ligne souterraine est conçue afin de diminuer les risques de bris et de faciliter les interventions[28].

[37] Le Transporteur ajoute que les câbles sous-marins ont les mêmes caractéristiques que les câbles souterrains à l'exception qu'ils sont munis d'une armure extérieure supplémentaire en fils d'acier afin de faciliter leur installation et d'assurer une protection physique.

Poste de la Montérégie

[38] Le Transporteur indique que la perte simultanée des lignes 7006 (Nicolet – Hertel) et 7036 (Boucherville – Hertel) occasionne une chute de tension au poste de la Montérégie sous le seuil acceptable pour le réseau à 735 kV. Cette situation est déclenchée par l'ajout de l'interconnexion au poste Hertel.

[39] En réponse à une DDR, le Transporteur mentionne que le poste de la Montérégie est l'endroit optimal pour l'ajout de la batterie de condensateurs shunt d'une capacité de 100 MVAr, puisque les résultats des simulations montrent que la sous-tension apparaît à la barre à 735 kV du poste[29]. L'ajout de cette batterie de condensateurs est le choix de renforcement du réseau principal qui a la plus petite envergure possible[30].

---

26 Pièce B-0041, p. 9, ligne 17 et p. 10, ligne 12.
27 Pièce B-0018, p. 18, R1.8.1.
28 Pièce B-0018, p. 19, R1.8.3.
29 Pièce B-0018, p. 12, R1.5.1.
30 Pièce B-0018, p. 13, R1.5.3.

Travaux en télécommunication

[40] Le Transporteur indique que les travaux reliés au réseau de télécommunication requis pour la réalisation du Projet sont :

- la mise en place d'une liaison optique, établie dans un câble à fibre optique déployé avec la ligne à 400 kV, dans la même canalisation bétonnée que cette dernière;
- l'ajout d'armoires d'équipements dans le nouveau bâtiment du convertisseur au poste Hertel;
- l'installation de câbles de fibre optique entre ce bâtiment et celui de commande existant au poste Hertel.

[41] Le Transporteur précise que la liaison optique permettra l'échange de signaux de commande et de protection entre le convertisseur du poste Hertel et le convertisseur localisé dans la ville de New York.

[42] Il ajoute que ces travaux permettent de répondre aux critères de performance applicables aux services de télécommunication requis par les systèmes de protection et d'automatismes du réseau de transport principal.

[43] En réponse à une DDR, le Transporteur soutient que le Projet prévoit l'installation de deux liens de télécommunication redondants qui utiliseront un même câble à fibre optique car le système de télécommunication doit être conçu de telle sorte que l'interruption d'un lien de télécommunication ne nuise pas à l'opération normale du convertisseur. Il ajoute que le choix des équipements de télécommunication qui seront ajoutés au poste Hertel sera coordonné avec le partenaire américain et ces équipements répondront aux critères de performance requis par le manufacturier du convertisseur[31].

[31] Pièce B-0018, p. 16, R1.7.

5. JUSTIFICATION DU PROJET

[44] Le Transporteur mentionne que la construction de la ligne à 400 kV et l'ajout du convertisseur au poste Hertel permettra de raccorder son réseau à celui de l'État de New York, comme le requiert le service de transport demandé.

[45] Le Transporteur mentionne que les travaux de renforcement du réseau de transport principal notamment avec l'ajout d'une batterie de condensateurs shunt d'une capacité de 100 MVAr à la section à 120 kV du poste de la Montérégie sont requis afin d'assurer le service de transport ferme de point à point demandé, dans le respect des critères de conception de son réseau.

[46] Le Transporteur indique que le Projet est réalisable du point de vue technique et permet de respecter la date de mise en service révisée de mai 2026. L'avant-projet a permis de confirmer la faisabilité du Projet et de préciser les contraintes inhérentes à ce dernier. Le Transporteur dépose, par ailleurs, la liste des principales normes techniques appliquées au Projet[32]. Conformément à la demande de la Régie, le Transporteur dépose la liste des activités d'information et de consultation menées auprès du public en vue de la réalisation du Projet[33].

6. SOLUTIONS ENVISAGÉES

[47] À la suite du choix du poste Hertel comme poste de raccordement, et afin de fournir de façon optimale le service de transport de point à point demandé dans le respect des critères de conception tout en considérant les aspects techniques, économiques, environnementaux et sociaux, le Transporteur a étudié trois solutions :

- la construction d'un convertisseur au poste Hertel et d'une ligne aérienne à 400 kV à courant continu (Solution 1);

[32] Pièces B-0005, Annexe 3, B-0018, p. 10, R1.3.1 et p. 14, R1.6 et B-0022, p. 13 et 14, R6.1.
[33] Pièce B-0005, Annexe 5.

- la construction d'un convertisseur au poste Hertel et d'une ligne à courant continu à 400 kV à courant continu entièrement enfouie (Solution 2);

- la construction d'une ligne aérienne à 735 kV à courant alternatif, d'un nouveau poste convertisseur et d'une ligne à 400 kV à courant continu enfouie (Solution 3).

[48] Le tableau suivant résume les caractéristiques des trois solutions étudiées par le Transporteur.

TABLEAU 1

COMPARAISON DES SOLUTIONS

	Équipements	**Impacts environnementaux et sociaux**	**Coûts ($ 2022)**	**Mise en service**
Solution 1	Un convertisseur de c.a. à c.c. au poste Hertel, raccordé à la section à 735 kV du poste. Une ligne à 400 kV à c.c. entre le poste Hertel jusqu'au point de traversée de la Frontière situé dans la rivière Richelieu : • un 1er segment aérien sur une longueur d'environ 50 km; • un 2ième segment souterrain sur une longueur d'environ 7 km; • un dernier segment sous-marin sur une longueur d'environ 2 km; Un poste aérosouterrain est également construit afin d'assurer la transition du segment aérien vers le segment souterrain.	La Solution 1 est avantageuse du point de vue des impacts par rapport à la Solution 3 puisqu'elle : • évite la construction d'un nouveau poste à 735 kV; • prévoit la construction d'une ligne à 400 kV c.c., laquelle est physiquement beaucoup moins imposante qu'une ligne à 735 kV c.a., réduisant ainsi l'impact visuel et l'emprise au sol de la Solution 1.	801 M$	Jan. 2027
Solution 2	La Solution 2 diffère de la Solution 1 seulement par le fait que la ligne à 400 kV est enfouie sur toute sa longueur.	Contrairement à une ligne aérienne, elle permet de longer, en grande partie, des emprises publiques. La Solution 2, si retenue, ne comporte pas d'impacts résiduels significatifs au niveau de l'environnement et limite les impacts sur les activités agricoles, lors de la mise en service des équipements.	1 033 M$	Mai 2026
Solution 3	Une ligne à 735 kV à c.a. à partir du poste Hertel jusqu'à un nouveau poste convertisseur 735 kV – 400 kV c.c. situé à environ 9 km du point d'interconnexion de la Frontière.	Engendre le plus d'impacts en raison notamment de la nécessité de construire un nouveau poste à 735 kV dans	912 M$	Déc. 2027

	Équipements	Impacts environnementaux et sociaux	Coûts ($ 2022)	Mise en service
	Une ligne à 400 kV enfouie afin de raccorder le nouveau poste convertisseur au point d'interconnexion à la Frontière; • un 1er segment de 7 km souterrain; • un 2ième segment de 2 km sous-marin.	lequel serait installé le convertisseur.		

Source : Pièces B-0041, section 4, p. 11 à 15 et B-0022, R4.1, p. 9 et 10.

Note 1 : c.a. = courant alternatif et c.c. = courant continu.

Note 2 : Les coûts exprimés en $ de 2022 résultent de l'analyse économique des solutions réalisée par le Transporteur.

[49] La Solution 1 est la plus économique et est ainsi la solution de référence du Transporteur. Le Transporteur mentionne que la Solution 2 n'est pas la plus économique, mais permet une mise en service du projet plus rapide afin de répondre à la demande du client. Les coûts additionnels découlant de cet arrangement électrique différent[34], soit les coûts imputables à l'option souterraine, sont assumés par le client. Par ailleurs, la Solution 2 permet d'assurer une meilleure harmonisation avec le projet Champlain Hudson Power Express (le projet CHPE), puisque ce dernier prévoit la construction d'une ligne à courant continu entièrement enfouie sur sa presque totalité.

[50] En réponse à une DDR, le Transporteur soumet la liste des principales sources d'impacts sur les milieux humain et naturel[35], et indique les mesures qui seraient mises en œuvre avec la collaboration du milieu d'accueil pour limiter ces impacts[36].

[51] Le Transporteur souligne l'équivalence technique de la Solution 1 et de la Solution 2. L'absence d'impacts résiduels significatifs au niveau de l'environnement et les impacts limités sur les activités agricoles favorisent l'acceptabilité sociale de la Solution 2 et permettent ainsi de réduire les délais de consultation publique et d'autorisations comparativement à la Solution 1. L'écart d'échéancier entre la solution souterraine retenue et la solution techniquement équivalente s'explique principalement par le temps requis pour ces démarches.

[52] Le Transporteur présente les principales caractéristiques de l'analyse économique et ses résultats[37]. La comparaison des coûts des solutions étudiées tient compte, entre autres,

---

34 Soit le fait que la solution retenue soit différente de l'option de référence du Transporteur.

35 Pièce B-0018, p. 22, R2.1.

36 Pièce B-0035, p. 5, R2.1. et R2.2.

37 Pièces B-0041, section 4.4, B-0005, Annexe 6, B-0005, Annexe 7.1 (version caviardée) et B-0008, Annexe 7 (version déposée sous pli confidentiel).

des investissements requis pour la construction, des valeurs résiduelles des investissements, des pertes électriques, des coûts d'exploitation et d'entretien, de la taxe sur les services publics et du coût du capital.

[53] Quant à l'impact du Projet sur les pertes et le taux de pertes du réseau de transport, le Transporteur soutient qu'à pleine capacité, les pertes électriques dans le convertisseur au poste Hertel sont estimées à environ 9 MW et à environ 3 MW dans la ligne souterraine à 400 kV. Il ajoute que les pertes dans les câbles isolés et les pertes shunt générées par la batterie de condensateurs au poste Montérégie sont négligeables[38].

[54] En argumentation, l'AHQ-ARQ est d'avis que les pertes de transport découlant du Projet sont significatives et, par conséquent, elle recommande à la Régie d'exiger du Transporteur une évaluation quantitative de l'impact du Projet sur les pertes et ce, à la suite de la première année complète suivant la mise en service du Projet[39].

[55] En réplique, le Transporteur réitère qu'il n'est pas possible de prétendre dès à présent, comme le fait l'AHQ-ARQ, que les valeurs de pertes auxquelles elle réfère se manifesteront à la mise en service et qu'elles pourraient être significatives. Il ajoute que l'intervenant pose des conclusions hâtives à partir de simulations reposant sur des hypothèses extrêmes, et ce, afin d'induire un suivi futur qui est ciblé à ce Projet.

[56] Le Transporteur souligne que la Régie a déjà établi, dans sa décision D-2020-041[40], le cadre de suivi qui prévoit dans quel cas une évaluation quantitative *a posteriori* des pertes est requise, à quel moment et comment la fournir. À cet égard, la Régie a demandé dans cette décision de déposer cette évaluation dans le cadre des prochains dossiers tarifaires. Le Transporteur indique qu'il s'y conformera et fera les suivis applicables au Projet[41].

[57] L'AQCIE-CIFQ soumet qu'il est nécessaire de bien évaluer les coûts de la Solution 1, considérant son impact potentiel sur le calcul de la contribution du Producteur, tel qu'il sera décrit à la section 9 de la présente décision. À cet effet, l'intervenant compare le coût de lignes à courant continu de cette solution au coût des projets d'interconnexion avec le New Hampshire et avec le Maine et constate que le coût unitaire paramétrique utilisé par le Transporteur pour la Solution 1 est plus élevé.

---

38 Pièce B-0022, p. 16 à 18, R6.6.
39 Pièce C-AHQ-ARQ-0018, p. 5 et 6.
40 Dossier R-4096-2019, décision D-2020-041. p. 153, par. 601 et p. 158, par. 616.
41 Pièce B-0055, p. 9, lignes 26 à 28.

[58] L'AQCIE-CIFQ recommande que la Régie donne, au présent dossier, les directives nécessaires afin que le coût unitaire d'une ligne aérienne qui sera utilisée aux fins d'estimation de la Solution 1, au moment de la mise en service, fasse l'objet d'une démonstration appropriée permettant d'en établir la justesse.

[59] Le Transporteur plaide que l'intervenant tente erronément de laisser entendre que le coût de la Solution 1 est surévalué en recalculant la portion « ligne » de cette solution à partir de coûts unitaires tirés des projets New Hampshire et Appalaches-Maine. Il soutient que cette comparaison globale suggérée par l'intervenant omet d'importantes différences relativement au contenu technique et à la nature des travaux des trois segments de la portion « ligne » comparativement aux autres projets. De plus, l'intervenant omet de tenir compte de l'évolution des conditions de marché et du contexte de réalisation du Projet. Ainsi, selon le Transporteur, le coût unitaire estimé par l'intervenant n'est ni valide ni probant aux fins de comparaison avec les autres projets. Il conclut que l'estimation du coût de la Solution 1 est valable et suffisamment précise[42]et recommande à la Régie de rejeter l'hypothèse de surévaluation du coût de cette solution, puisqu'elle repose sur de fausses prémisses[43].

[60] En réplique, le Transporteur rappelle que la Solution 1 n'a pas été retenue et n'a donc pas fait l'objet d'une étude d'avant-projet. Il soumet que l'évaluation paramétrique ayant servi à l'estimation des coûts de la Solution 1 est concluante et conforme aux meilleures pratiques[44].

[61] **La Régie ne retient pas la recommandation de l'AHQ-ARQ d'exiger du Transporteur une évaluation quantitative de l'impact du Projet sur les pertes et s'en remet au cadre de suivi établi dans sa décision D-2020-041.**

[62] La Régie est satisfaite de l'évaluation des coûts de la Solution 1 produite par le Transporteur. La Régie retient les différences de cette solution avec les autres projets d'interconnexion New Hampshire et Appalaches-Maine. **En conséquence, elle ne juge pas nécessaire le suivi demandé par l'AQCIE-CIFQ sur les démonstrations relatives au coût unitaire d'une ligne aérienne au moment de la mise en service du Projet.**

---

42 Pièce B-0053, p. 19, lignes 21 à 26.
43 Pièce B-0055, p. 14, ligne 27 à p. 15, ligne 14.
44 Pièce B-0055, p. 14, ligne 30 à p. 15, ligne 14.

[63] **La Régie retient que le Projet est la solution qui permet d'offrir le service demandé le plus rapidement possible en fonction de la date demandée par le Producteur.**

7. COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET

[64] Le coût total des divers travaux associés au Projet s'élève à 1 138 027,7 M$, et se répartit comme suit.

TABLEAU 2

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

	Total lignes, postes et télécommunications
Coûts de l'avant-projet	
Sous-total	**9 683,0**
Coûts du Projet	
Ingénierie, approvisionnement et construction	996 843,3
Client	40 691,2
Frais financiers	90 810,2
Sous-total	**1 128 344,7**
Total	**1 138 027,7**

Source : Pièce B-0041, Tableau 4, p. 16.

[65] Le Transporteur présente les coûts détaillés sous pli confidentiel et en dépose une version caviardée[45]. Les coûts annuels sont, quant à eux, déposés sous pli confidentiel. Le Transporteur dépose aussi les informations relatives aux taux d'inflation utilisés[46].

[66] L'AQCIE-CIFQ constate des écarts importants pour le coût des modifications aux postes à 735 kV dans le cadre du présent projet, par rapport à deux autres projets similaires, soit l'interconnexion avec le New Hampshire à partir du poste des Cantons et l'interconnexion avec le Maine. Il souligne que ces écarts sont particulièrement marqués au

[45] Pièces B-0012 (version caviardée des coûts détaillés), B-0010 (version déposée sous pli confidentiel des coûts détaillés) et B-0011 (version déposée sous pli confidentiel des coûts annuels).

[46] Pièces B-0041, Tableau 5, p. 16, B-0005, Annexe 7.1 (version caviardée) et B-0008 (version déposée sous pli confidentiel).

chapitre des travaux d'ingénierie interne et externe, de gérance interne et externe et Client. Selon l'intervenant, une telle augmentation du coût des postes à 735 kV est incompréhensible.

[67] En réponse à une DDR de l'intervenant, le Transporteur souligne que chaque projet est unique et réalisé dans un contexte de marché différent. Le Transporteur considère ainsi inappropriée la comparaison de coûts présentée par l'intervenant. Il invoque le niveau de tension de la ligne prévue au Projet pour justifier des impacts significatifs sur le dimensionnement et les coûts du convertisseur. Le Transporteur précise que l'évaluation du coût tient compte de l'évolution du marché et des incertitudes propres au Projet. Ainsi la provision tient compte du risque d'un report d'échéancier du Projet ainsi que de la hausse anticipée des taux d'inflation. De plus, le montant du contrat clé en main du Projet est réparti à travers diverses rubriques, rendant ainsi inappropriée la comparaison des coûts par rubrique[47].

[68] L'AQCIE-CIFQ estime que le Transporteur devra justifier ces coûts au moment de l'intégration des immobilisations liées au Projet à la base de tarification. Il suggère que la Régie donne, dès maintenant, des directives nécessaires afin que le coût des postes à 735 kV fasse, à cette occasion, l'objet d'une justification appropriée permettant d'en établir le bien-fondé.

[69] Dans sa réplique, le Transporteur souligne que l'intervenant omet d'importantes distinctions quant au contenu technique du Projet et les projets d'interconnexions comparables. Il rappelle à nouveau que chaque projet est unique et est réalisé dans un contexte de marché différent. Le Transporteur soutient que la simple comparaison des coûts, comme le propose l'intervenant, est inappropriée et mène à de fausses conclusions. Il demande à la Régie de rejeter la recommandation de l'intervenant d'un suivi supplémentaire puisqu'elle est basée sur des données non probantes et ne considère pas pleinement les explications fournies dans le dossier[48].

[70] 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.

---

47 Pièce B-0029, p. 5 et 6, R1.1.
48 Pièce B-0055, p. 16, lignes 9 à 28.

[71] Le Transporteur soutient que les coûts du Projet sont nécessaires à sa réalisation et qu'ils sont raisonnables. Par ailleurs, dans un souci constant de contrôler les coûts liés à la réalisation de ses projets d'investissement, il assurera un suivi étroit des coûts du Projet.

[72] Enfin, suivant la pratique établie depuis la règlementation des activités du Transporteur, ce dernier fera état de l'évolution des coûts lors du dépôt de son rapport annuel à la Régie, si celle-ci le requiert. Selon les indications de la Régie, il s'engage à présenter les suivis suivants :

- des coûts réels de son projet;
- des coûts réels détaillés de son projet, sous pli confidentiel jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de sa mise en service finale.

[73] Pour les deux cas, le Transporteur s'engage à présenter un suivi de l'échéancier du Projet et à fournir, le cas échéant, l'explication des écarts majeurs entre les coûts projetés et réels et des écarts d'échéance[49].

[74] **La Régie ne retient pas la recommandation de l'AQCIE-CIFQ de donner, dès maintenant, des directives afin que le coût des postes à 735 kV fasse l'objet d'une justification appropriée permettant d'établir le bien-fondé de l'investissement. La Régie est satisfaite des explications fournies par le Transporteur pour expliquer les différences entre le Projet et les projets d'interconnexion New Hampshire et Appalaches-Maine.**

[75] **La Régie demande au Transporteur de déposer publiquement le suivi des coûts présentés au tableau 4 de la pièce B-0041[50], lors du dépôt de son rapport annuel.**

[76] **La Régie demande également au Transporteur de présenter le suivi des coûts réels détaillés du Projet, sous la même forme et le même niveau de détail que ceux du tableau 1 de la pièce B-0012[51].**

---

49 Pièce B-0041, Section 5.2, p. 19.
50 Pièce B-0041, Tableau 4, p. 16.
51 Pièce B-0012, Tableau 1, p. 5 (version caviardée) et B-0010 (pièce confidentielle).

[77] **Pour chacun de ces suivis, la Régie demande au Transporteur de présenter, le cas échéant, l'explication des écarts majeurs entre les coûts projetés et réels et des écarts d'échéance, notamment sur les dates de mises en service.**

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

[78] Tel que mentionné précédemment, le Transporteur mentionne que le Projet vise à fournir un service de transport ferme de point à point et permet de respecter ses obligations aux termes des Tarifs et conditions.

[79] Afin d'assurer la fiabilité, la capacité et la continuité de service à l'ensemble des clients du réseau de transport, le Transporteur indique qu'il doit renforcer le réseau de transport principal par l'ajout d'une batterie de condensateurs shunt au poste de la Montérégie. En réponse à une DDR, le Transporteur précise que la batterie de condensateurs inclut une capacité dynamique réactive intrinsèque de 425 MVAr qui permettra d'améliorer la stabilité du réseau de transport principal en cas de perturbation[52].

[80] Le Transporteur mentionne également que les travaux de rehaussement de la capacité thermique des lignes 7005 et 7035, reliant les postes de Lévis et de la Nicolet, prévus dans le cadre du dossier R-4112-2019, devront être réalisés. Le Transporteur souligne que les travaux sur la ligne 7005 sont en voie d'être complétés et les travaux ont été initiés sur la ligne 7035 et se poursuivront en 2023[53].

[81] Advenant un abandon du projet de la ligne d'interconnexion des Appalaches-Maine, le Transporteur précise qu'il n'est pas en mesure de statuer sur l'impact sur le Projet tant que la demande de service de transport associée au projet d'interconnexion au poste des Appalaches est active[54].

---

52 Pièce B-0022, p. 15, R6.3.
53 Pièce B-0018, p. 21, R1.11.
54 Pièce B-0018, p. 21, R1.11.1.

[82] **La Régie est d'avis que le Projet est nécessaire pour fournir le service de point à point demandé par le Producteur et qu'il améliore la fiabilité et la qualité du service de transport d'électricité.**

9. IMPACT TARIFAIRE

[83] Le Projet, dont le coût est évalué à 1 138,0 M$, s'inscrit dans la catégorie d'investissement « croissance des besoins de la clientèle » et permettra la livraison de 1 283 MW à la Frontière, visée par la Convention d'une durée de 20 ans. La mise en service est prévue pour le mois de mai 2026.

[84] L'impact sur les revenus requis à la suite de la mise en service du Projet présenté à l'annexe 8 de la pièce B-0042[55] prend en compte les coûts de ce dernier soit, les coûts d'amortissement, de financement, de la taxe sur les services publics et d'exploitation et d'entretien, ainsi que les besoins de transport annuel de 44 725 MW et la contribution estimée.

[85] Les résultats sont présentés sur une période de 20 ans et de 40 ans. Le Transporteur précise que les résultats sur cette dernière période 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 Projet. L'impact annuel moyen sur le tarif représente une baisse de 0,7 %[56] sur la durée de 20 ans et une baisse de 1,4 % sur 40 ans[57].

[86] Les coûts du Projet sont supérieurs au montant maximal de 906,5 M$ (le Montant maximal), correspondant à l'allocation maximale de 671 $/kW, retenue par le Transporteur, multipliée par 1 351 MW, soit 1 283 MW plus les pertes de transport de 5,3 %. La contribution estimée pour le Producteur est donc de 231,5 M$. En réponse à une DDR, le Transporteur précise que les modalités prises en compte dans la Convention, notamment le montant d'allocation maximale de 671 $/kW, sont celles en vigueur au moment de sa signature[58].

---

55 Pièce B-0042, Annexe 8.
56 Soit un tarif de 78,06 $ avant la mise en service et un tarif moyen de 77,49 $ pour la période 2026 à 2046.
57 Soit un tarif de 78,06 $ avant la mise en service et un tarif moyen de 76,97 $ pour la période 2026 à 2066.
58 Pièce B-0029, R4.1, p. 11.

[87] Le Transporteur précise que la contribution totale du client à la mise en service du Projet sera l'écart entre le coût réel du Projet et le Montant maximal de 906,5 M$, le tout majoré de 19 % pour tenir compte des coûts d'exploitation et d'entretien[59]. La contribution attribuable à l'arrangement électrique différent, estimée à 80,0 M$, est donc incluse dans ce calcul[60]. Cette portion sera évaluée par l'écart entre le coût réel du Projet et une mise à jour de l'évaluation des coûts de la composante « ligne » de la Solution 1, présentement estimée de façon paramétrique[61]. Cette mise à jour sera fonction de l'évolution réelle des taux d'inflation et des taux d'intérêt ainsi que des coûts réels de la portion commune aux deux solutions[62].

[88] Le Transporteur ajoute que cette mise à jour liée à la portion de l'arrangement électrique différent n'aurait pas d'impact sur la façon de calculer la contribution totale réelle exigée au client, considérant que le coût de la Solution 1 est supérieur au Montant maximal et que la contribution du client correspondra donc à l'écart entre le coût réel du Projet et le Montant maximal de 906,5 M$[63].

[89] L'AHQ-ARQ souscrit à l'argument du Transporteur en soulignant que le coût de la Solution 1, estimé à 1 058 M$, est supérieur au Montant maximal de 906,5 M$. Ainsi, le coût de la solution de référence n'influence pas la contribution du Producteur, qui sera la différence entre le coût réel du Projet et le Montant maximal. Si le coût de la solution de référence avait été inférieur au Montant maximal, le coût de cette solution aurait toutefois eu un impact sur la contribution du Producteur[64].

[90] En argumentation, l'AHQ-ARQ note la précision du Transporteur selon laquelle il fera les démonstrations requises, lors de l'intégration des immobilisations du Projet à la base de tarification, y incluant la contribution attendue du client. L'intervenante soumet qu'elle pourra alors valider l'estimation paramétrique révisée de la Solution 1[65].

[91] L'AQCIE-CIFQ mentionne que la contribution du Producteur dépend notamment des paramètres retenus pour l'évaluation de la Solution 1. En effet, la valeur à utiliser pour

---

59 Pièce B-0035, R3.2, p. 7 et 9.
60 Soit la différence entre le coût de 1 058 M$ pour la Solution 1 et le coût du Projet, de 1 138 M$. Pièce B-0035, R3.1 et R3.2, p. 7 à 9.
61 Pièce B-0027, R3.1 et R3.2, p. 9.
62 Pièce B-0032, p. 3.
63 Pièce B-0027, R3.1 et R3.2, p. 9.
64 Pièce C-AHQ-ARQ-0016, p. 9.
65 Pièce C-AHQ-ARQ-0018, p. 2 et 3.

le calcul de la contribution du Producteur est la valeur la moins élevée entre le coût de la Solution 1 et la valeur du Montant maximal. Comme mentionné à la section 7 de la présente décision, l'intervenant soulève certaines réserves sur l'évaluation de la Solution 1, considérant notamment une comparaison avec les projets d'interconnexion New Hampshire et Appalaches-Maine.

[92] Ainsi, l'AQCIE-CIFQ indique que lors de l'intégration des immobilisations du Projet à la base de tarification, le Transporteur devra justifier son évaluation de la Solution 1.

[93] L'AHQ-ARQ et l'AQCIE-CIFQ contestent le montant de l'allocation maximale de 671 $/kW inscrit dans la Convention signée en mars 2022[66]. Ils soumettent que c'est le montant de 610 $/kW qui devrait plutôt s'appliquer, ce qui entraînerait une diminution du montant devant être assumé par le Transporteur.

[94] L'AQCIE-CIFQ soutient, qu'en date de la décision D-2022-063[67], le 19 mai 2022, la version finale de l'annexe 9 des Tarifs et conditions est entrée en vigueur rétroactivement au 1er janvier 2022. L'intervenant fait valoir que le montant de l'allocation maximale est alors passé de 671 $/kW à 610 $/kW et, en résultante de l'application rétroactive de l'annexe 9, c'est ce dernier montant qui s'applique à la Convention signée en mars 2022.

[95] Au soutien de cet argument, l'intervenant fait valoir que la version finale de l'annexe 9 des Tarifs et conditions, entrée en vigueur le 1er janvier 2022, prévoit que la livraison annuelle s'élève à un prix requis de 71,38 $/kW de capacité réservée par année, ce qui correspond au tarif applicable pour l'année 2022[68]. Selon cet intervenant, étant donné que l'annexe 9 est entrée en vigueur le 1er janvier 2022, il en résulte, en toute cohérence, que c'est le montant de l'allocation maximale de 610 $/kW qui s'applique à la Convention signée en mars 2022[69].

[96] L'AQCIE-CIFQ conteste la distinction que fait le Transporteur entre les tarifs et les aspects normatifs, pour affirmer que seuls les tarifs ont fait l'objet d'une ordonnance d'application provisoire au 1er janvier 2022. Selon l'intervenant, le Transporteur fait

---

66 Pièce B-0005, Annexe 1, article 8.5. La Convention a été signée par le Transporteur le 14 mars 2022 et par le Producteur le 17 mars 2022.

67 Dossier R-4167-2021, décision D-2022-063.

68 Pièce C-AQCIE-CIFQ-0015, p. 2.

69 Pièces C-AQCIE-CIFQ-0011, p. 5 et ss et C-AQCIE-CIFQ-0015, p. 2 et 3.

abstraction d'une particularité importante rattachée à la fixation de l'allocation maximale pour les ajouts au réseau. Cette allocation est assujettie à un maximum en fonction du tarif de livraison annuel identifié à l'annexe 9 des Tarifs et conditions et ce tarif est fixé et applicable à compter du 1er janvier de chaque année concernée[70].

[97] L'AHQ-ARQ appuie la position de l'AQCIE-CIFQ.

[98] Il souligne également que la clientèle du Transporteur ne devrait pas être pénalisée par le report du dépôt de son dossier tarifaire 2021. En effet, l'intervenant rappelle que dès le dépôt, en juillet 2021, du dossier tarifaire R-4167-2021, le Transporteur évaluait déjà qu'il y avait lieu d'ajuster à la baisse l'allocation maximale pour les ajouts au réseau de transport à 630 $/kW à compter du 1er janvier 2022, et ce, sur la base de la preuve soumise au soutien de sa demande tarifaire. C'est donc cette allocation maximale qui s'appliquait provisoirement à la suite de la décision de la Régie du 21 décembre 2021 portant sur les tarifs provisoires du Transporteur, sujet à ajustement à venir à la suite de la décision finale. Ainsi, c'est cette allocation maximale qui aurait dû être inscrite à la Convention signée avec le Producteur en mars 2022, avec la mention qu'il s'agissait d'une donnée provisoire[71].

[99] L'AHQ-ARQ et l'AQCIE-CIFQ invoquent que le Transporteur ainsi que le Producteur étaient au fait, au moment de la signature de la Convention, qu'il était possible que la version finale des Tarifs et conditions soit applicable rétroactivement à une date antérieure à la date de signature de la Convention[72].

[100] Quant à lui, le Transporteur[73] souligne que l'approche mise de l'avant par ces intervenants remet en cause et nie les Tarifs et conditions ainsi que leur application dans la règlementation du Transporteur. Également, cette approche nie le cadre règlementaire et tente illégalement d'introduire une incertitude juridique préjudiciable car les clients du Transporteur bénéficient de la sécurité juridique d'un cadre juridique constitué résultant de la conclusion d'une convention de service conforme aux Tarifs et conditions[74].

---

70 Pièce C-AQCIE-CIFQ-0015, p. 3, par. 11.
71 Pièce C-AHQ-ARQ-0018, p. 4 et 5.
72 Pièces C-AQCIE-CIFQ-0011, p. 4 et C-AHQ-ARQ-0018, p. 4.
73 Pièces B-0053, p. 24 à 28 et B-0055, p. 19 et 20.
74 Pièce B-0053, p. 13, lignes 15 et 16 et p. 15 à 19.

[101] Selon le Transporteur, par sa décision D-2020-179[75], la Régie a permis la pleine récupération des revenus requis du Transporteur tout en soutenant que toutes les autres conditions des services de transport qui se retrouvent aux Tarifs et conditions ne sont pas visées par cette décision.

[102] Cette décision de la Régie incarne donc, selon le Transporteur, une distinction fondamentale quant aux règles contenues aux Tarifs et conditions qui comportent deux règles distinctes : les aspects associés aux Tarifs et les aspects normatifs associés aux Conditions.

[103] Les aspects associés aux Tarifs sont ceux qui sont énumérés à la demande du Transporteur du 25 novembre 2020, qui sont associés aux revenus requis et qui ont été entérinés par la Régie par sa décision D-2020-179 :

- le facteur de perte de transport prévu aux articles 15.7 et 28.5;
- les annexes 1 à 3, 6, 7, 9 et 10;
- l'appendice H.

[104] Toujours selon le Transporteur, les aspects normatifs associés aux Conditions sont multiples et ont trait notamment à la relation juridique du Transporteur avec ses clients dont la conclusion de conventions de service de transport.

[105] Les aspects normatifs ne sont pas visés par les décisions D-2020-179 et D-2021-169[76], car ils sont d'application prospective. Les aspects normatifs ne sont donc pas provisoires et continuent de pleinement s'appliquer jusqu'à leur remplacement survenu lorsque la décision D-2022-063[77] fut rendue en mai 2022. L'appendice J des Tarifs et conditions n'est pas énumérée, ni visée par la demande de tarif provisoire du 25 novembre 2020 du Transporteur ou par la décision D-2020-179. Il en va de même pour la demande associée à la décision D-2021-169. L'appendice J des Tarifs et conditions relève des aspects normatifs.

---

75 Dossier R-4137-2020, décision D-2020-179.
76 Dossier R-4167-2021, décision D-2021-169.
77 Dossier R-4167-2021, décision D-2022-063.

[106] Le Transporteur a conclu la Convention conformément aux Tarifs et conditions fixés par la Régie qui étaient applicables en mars 2022. Par conséquent, la Convention entre le Transporteur et le Producteur est légalement conclue selon les Tarifs et conditions et les décisions de la Régie ont été respectées.

[107] Selon les Tarifs et conditions approuvés par la décision D-2022-063, l'allocation maximale de 610 $/kW s'applique à compter du 19 mai 2022, comme indiqué à l'article 44.2 des Tarifs et conditions.

[108] Il découle du texte en vigueur des Tarifs et conditions, que la nouvelle allocation maximale à l'appendice J, section E, entre en vigueur à compter du 19 mai 2022. Cette allocation maximale de 610 $/kW n'est pas applicable à compter du 1er janvier 2022 ni applicable le 14 mars 2022. En conclusion, le Transporteur soutient que la Convention a été signée le 14 mars 2022 et que l'allocation maximale en vigueur à cette date était de 671 $/kW, selon les Tarifs et conditions qui prévalaient à cette date.

[109] Le Transporteur a repris l'essence de ses arguments dans sa réplique[78].

Opinion de la Régie

[110] Afin de répondre à la question soulevée, c'est-à-dire lequel des montants de 671 $/kW ou de 610 $/kW devrait être utilisé à titre de l'allocation maximale, nous rappelons les faits suivants :

- La Régie, dans sa décision D-2020-063 rendue le 28 mai 2020, « *Fixe l'allocation maximale du Transporteur pour les ajouts au réseau à 671 $/kW* ». Cette allocation apparaît au texte final des Tarifs et conditions déposés auprès de la Régie par le Transporteur le 6 juin 2020 en suivi de cette décision. De plus, la Régie approuve le texte des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*[79] et fixe son entrée en vigueur au 10 juin 2020, sauf certaines exceptions, en quels cas l'entrée en vigueur est fixée au 1er janvier 2020[80]. Aucune exception n'est faite pour l'appendice J.

78 Pièce B-0055, p. 8 et 10 à 14.
79 Dossier R-4096-2019, décision D-2020-063, p. 30 à 32.
80 Dossier R-4096-2019, pièce B-0167, p. 114, art. 44.2.

- Dans sa décision D-2020-179, rendue le 21 décembre 2020, la Régie « *DÉCLARE provisoires, à compter du 1er janvier 2021, les tarifs des services de transport, incluant les tarifs des services complémentaires, le taux de pertes et le cavalier, tels que proposés par le Transporteur aux pièces B-0003 et B-0004* »[81]. Elle ordonne aussi au Transporteur de diffuser sur son site OASIS, un avis à sa clientèle l'informant que les tarifs sont provisoires à compter du 1er janvier 2021 et qu'ils sont sujets à révision à la suite de la décision que la Régie rendra sur la demande tarifaire du Transporteur[82].

  Le montant de l'allocation maximale énoncé à l'appendice J, qui ne fait pas partie des exceptions prévues à l'article 44.2, est alors de 671 $/kW.

- Dans sa décision D-2021-169 du 21 décembre 2021, la Régie accueille la demande interlocutoire du Transporteur et « *DÉCLARE provisoires, à compter du 1er janvier 2022, les tarifs des services de transport d'électricité pour l'année tarifaire 2022, incluant les tarifs des services complémentaires et le taux de pertes, tels que proposés par le Transporteur aux pièces B-0127 et B-0128* ». De nouveau, la Régie ordonne au Transporteur de publier sur son site OASIS un avis informant que les tarifs provisoires à compter du 1er janvier 2022 sont sujets à révision à la suite de la décision que la Régie rendra sur la demande tarifaire du Transporteur[83].

  L'article 44.2 des Tarifs et Conditions[84] précise:

  « *44.2 Entrée en vigueur des tarifs : Le présent texte des Tarifs et conditions des services de transport entre en vigueur le 27 mai 2021, à l'exception des articles 15.7 et 28.5, ainsi que des annexes 1 à 3, 6, 7, 9 et 10, et de l'appendice H, qui entrent en vigueur le 1er janvier 2022* ». [nous soulignons]

  Le montant de l'allocation maximale énoncée à l'appendice J, qui ne fait pas partie des exceptions prévues à l'article 44.2 des Tarifs et conditions, est maintenu à 671 $/kW.
- Dans sa décision D-2022-063[85] du 19 mai 2022, la Régie énonce et conclut ce qui suit :

---

81 Dossier R-4137-2020, décision D-2020-179, deuxième conclusion du dispositif, et pièce B-0003, p. 114. art. 44.2.
82 Dossier R-4137-2020, décision D-2020-179, p. 12 et 13.
83 Dossier R-4167-2021, décision D-2021-169, p. 6, deuxième et quatrième points du dispositif.
84 Dossier R-4167-2021, pièce B-0127.
85 Dossier R-4167-2021, décision D-2022-063, p. 6 et 7.

« *[15] La Régie a pris connaissance des pièces révisées B-0223, B-0224, B-0225 et B-0226. Les textes ainsi révisés des Tarifs et conditions 2021 et 2022, dans leur version française et anglaise, sont jugés conformes aux dispositions de la décision D-2022-053.*

[16] En ce qui a trait à l'année 2021, les articles 15.7 et 28.5, ainsi que les annexes 1 à 3, 6, 7, 9 et 10 et l'appendice H du texte révisé des Tarifs et conditions sont conformes à la décision D-2022-053 et sont applicables du 1er janvier au 31 décembre 2021.

[17] En ce qui a trait à l'année 2022, le texte des Tarifs et conditions 2022 entre en vigueur en date de la présente décision, à l'exception des articles 15.7 et 28.5 ainsi que des annexes 1 à 3, 6, 7, 9 et 10 et de l'appendice H, qui entrent en vigueur le 1er janvier 2022.

*[18] Pour ces motifs***,**

La Régie de l'énergie :

[…]

FIXE les tarifs de transport conformément à l'annexe de la présente décision;

FIXE l'allocation maximale du Transporteur pour les ajouts au réseau à 610 $/kW;

APPROUVE les versions française et anglaise du texte révisé des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec pour l'année 2021, telles que proposées aux pièces B-0223 et B-0225;

APPROUVE les versions française et anglaise du texte révisé des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec pour l'année 2022, telles que proposées aux pièces B-0224 et B-0226;

ORDONNE au Transporteur de publier sur son site OASIS, dans les 10 jours à compter de la présente décision, les versions française et anglaise des textes des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec, telles qu'approuvées par la présente décision, avec un avis informant ses clients que ces textes, ainsi que la présente décision, peuvent être consultés sur le site internet de la Régie à l'adresse suivante : http://www.regie-energie.qc.ca ».
[nous soulignons]

- Finalement, le 27 mai 2022, en suivi de la décision D-2022-063, le Transporteur dépose deux documents, soit les *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec - Application pour l'année 2021* (pièce B-0233) et *Tarifs et conditions* des *services de transport d'Hydro-Québec - Application pour l'année 2022* (pièce B-0234).

  À la section E de l'appendice J, l'allocation maximale déterminée à la pièce B-0233 est de 671 $/kW[86] et à la pièce B-0234 de 610 $/kW[87].

  Quant à la section E de l'appendice J[88], il est précisé ce qui suit :

  « *L'allocation maximale ($/kW) représente l'investissement maximal dont le coût annuel ne dépasse pas, sur la période considérée, le tarif pour livraison annuelle indiqué à l'annexe 9* ».

  Il est précisé à l'annexe 9 ce qui suit :

  « *Le client du service de transport paie au Transporteur chaque mois pour la capacité réservée en service de transport ferme, majorée du taux de pertes de transport indiqué à l'article 15.7 des présentes, selon le total des tarifs applicables énoncés ci-après :*

  1) Livraison annuelle : un douzième du prix requis de 71,38 $/kW de capacité réservée par année »[89].

  L'entrée en vigueur des Tarifs et conditions est encadré comme suit :

  « *44.1 Remplace le texte antérieur des Tarifs et conditions : Le présent texte des Tarifs et conditions des services de transport remplace le texte des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec approuvé par la Régie dans ses décisions D-2021-008, D-2021-021, D-2021-068 et D-2021-169.*

  44.2 Entrée en vigueur des tarifs : Le présent texte des Tarifs et conditions des services de transport entre en vigueur le 19 mai 2022, à l'exception des articles

---

86 Dossier R-4167-2021, pièce B-0233, p. 192.
87 Dossier R-4167-2021, pièce B-0234, p. 192.
88 *Idem*.
89 Dossier R-4167-2021, pièce B-0234, p. 131.

> *15.7 et 28.5, ainsi que des annexes 1 à 3, 6, 7, 9 et 10, et de l'appendice H, qui entrent en vigueur le 1er janvier 2022* »[90].

[111] Pour la période du 10 juin 2020 au 31 décembre 2021, les décisions de la Régie mentionnées précédemment concordent à l'effet que le montant de 671 $/kW est celui applicable au cours de cette période comme valeur de l'allocation maximale devant être utilisée pour le calcul de la contribution d'un client du Transporteur.

[112] La question dont il nous importe de disposer dans la présente décision est relative toutefois à la détermination de la valeur devant être appliquée pour l'allocation maximale au cours de l'année 2022 compte tenu que la Convention a été conclue en mars 2022.

[113] En effet, il s'agit ici de donner sens à la mention de 671 $/kW à la section E de l'appendice J des Tarifs et conditions à qui la consultait entre le 1er janvier 2022 et le 18 mai 2022 et celle de 610 $/kW que l'on y retrouve depuis le 19 mai 2022, compte tenu que cet appendice ne fait pas partie des textes mentionnés à l'article 44.2 des Tarifs et conditions[91] comme entrant en vigueur au 1er janvier 2022 alors que c'est le cas de l'annexe 9.

[114] Les modifications apportées à l'appendice J des Tarifs et conditions sont prospectives à moins d'indication contraire claire et non ambiguë lors de leur adoption. Dans le présent cas, aucune telle disposition n'indique que la modification à 610 $/kW devait rétroagir au 1er janvier 2022. Elle a donc pris effet prospectivement à la date prévue à la décision D-2022-063 de la Régie, soit le 19 mai 2022. Une telle conclusion permet de concilier l'un à l'autre la section E de l'appendice J et l'annexe 9 des Tarifs et conditions.

[115] La Convention entre Hydro-Québec et le Producteur ayant été signée au mois de mars 2022, le Régie conclut que le montant d'allocation maximale de 671 $/kW, que le Transporteur a utilisé pour le Projet, était approprié.

[116] Le fait qu'un avis général du Transporteur sur OASIS indiquait que les tarifs provisoires à compter du 1er janvier 2022 étaient sujets à révision à la suite de la décision que la Régie devait rendre sur la demande tarifaire du Transporteur ne suffit pas à inférer qu'une modification à l'appendice J inscrite dans le tarif final serait en soi rétroactive; il

---

90 Dossier R-4167-2021, pièce B-0234, p. 115.
91 Dossier R-4167-2021, pièce B-0234.

faut plutôt vérifier si une telle conclusion découle des textes des Tarifs et conditions, tels qu'adoptés.

[117] Tel que mentionné précédemment, l'AHQ-ARQ soulève que dès le dépôt, en juillet 2021, du dossier tarifaire R-4167-2021, le Transporteur évaluait déjà qu'il y avait lieu d'ajuster à la baisse l'allocation maximale pour les ajouts au réseau de transport à 630 $/kW pour l'année 2022[92]. Selon l'intervenant, c'est donc cette allocation maximale qui s'appliquait provisoirement à la suite de la décision D-2021-169 du 21 décembre 2021 portant sur les tarifs provisoires du Transporteur, sujet à ajustement à venir à la suite de la décision finale. Par conséquent, c'est cette allocation maximale qui aurait dû être inscrite, selon l'AHQ-ARQ, à la Convention signée avec le Producteur en mars 2022, avec la mention qu'il s'agissait d'une donnée provisoire.

[118] Dans sa décision D-2022-053 du 22 avril 2022, la Régie note effectivement que l'allocation maximale proposée par le Transporteur pour l'année 2022 est de 630 $/kW[93]. Elle conclut que : « *Cette allocation sera mise à jour en fonction du tarif résultant de la décision sur le fond et selon la méthodologie reconnue* »[94]. En suivi de cette décision, le Transporteur dépose, le 6 mai 2022, le document intitulé « Tarification des services de transport et contributions pour les ajouts au réseau » où apparaît une allocation maximale de 610$/kW[95]. Il y est mentionné que l'allocation maximale sera en vigueur à compter de la décision finale de la Régie sur les Tarifs et conditions pour les mises à jour découlant de la décision D-2022-063 dans le cadre de la demande[96]. Selon la Régie, rien n'indique que la mise à jour de l'allocation maximale s'appliquait de façon rétroactive au 1er janvier 2022.

[119] Par ailleurs, la Régie constate que le Projet ne représente pas la solution la plus économique. Elle note toutefois que le Transporteur applique les dispositions des Tarifs et conditions relatives à l'arrangement électrique que peut choisir un client, c'est-à-dire que ce dernier paie tous les coûts additionnels:

> « *Advenant le cas où le client choisisse un arrangement électrique différent de celui proposé par le Transporteur, et que ce dernier peut le réaliser, tous les coûts additionnels en découlant, incluant une majoration de 19 % pour tenir compte de la valeur actualisée sur vingt (20) ans des coûts d'exploitation et d'entretien des ajouts*

92 Dossier R-4167-2021, pièce B-0028, p. 5.
93 Dossier R-4167-2021, D-2022-053, par. 497.
94 *Idem*, par. 498.
95 Dossier R-4167-2021, B-0222, p. 14. Voir aussi B-0224, p. 192.
96 *Idem*, p. 14.

> *au réseau additionnels et majoré également selon les taux des taxes applicables seront entièrement aux frais du client*[97] ».

[120] La preuve étant à l'effet que l'estimation du coût de la Solution 1 est supérieure au Montant maximal, la Régie retient que la mise à jour des coûts de cette solution n'aurait pas d'impact sur la contribution totale réelle du client et ne vise qu'à identifier la part associée au choix électrique différent[98].

[121] Tel que mentionné à la section 6 de la présente décision, la Régie est satisfaite de l'évaluation des coûts présentés de la Solution 1. La Régie considère ainsi que la mise à jour des coûts de la Solution 1 prévue par le Transporteur[99] est adéquate.

[122] La Régie retient que lors de l'inclusion des immobilisations du Projet à la base de tarification, le Transporteur fera les démonstrations requises sur les immobilisations, y incluant la contribution attendue du client[100]. **La Régie demande au Transporteur de préciser, lors de la demande d'intégration des immobilisations à la base de tarification, si le coût mis à jour de la Solution 1 est toujours supérieur au Montant maximal et, dans l'affirmative, de confirmer que le montant pour calculer la contribution totale du client demeure le même.**

[123] La Régie ne partage toutefois pas l'avis du Transporteur sur le niveau de suivis au rapport annuel[101]. La Régie constate que le Projet est un cas d'application particulier qui peut être accompagné d'un suivi adapté. À cet égard, la contribution associée au Projet sera finale lorsque les coûts réels seront connus. **Ainsi, elle demande au Transporteur, dans le cadre du rapport annuel présentant le suivi des coûts finaux du Projet, d'indiquer la contribution réelle du client, en précisant le montant de la mise à jour de la solution de référence (Solution 1), et ainsi la portion de la contribution du client attribuable à l'arrangement électrique différent.**

[124] **La Régie est satisfaite des impacts tarifaires présentés par le Transporteur.**

---

97 Tarifs et conditions, Appendice J, section D.
98 Pièce B-0035, R3.2, p. 7 à 9.
99 Pièce B-0032, p. 3.
100 Pièce B-0053, p. 12, lignes 25 à 28.
101 Pièce B-0055, p. 7.

10. AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS

[125] Le Transporteur dépose la liste des autorisations exigées en vertu d'autres lois qui s'appliquent au Projet, conformément au paragraphe 6, alinéa 1 de l'article 2 du Règlement[102] :

« *Volet provincial*

- *une autorisation, délivrée au terme de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, est requise du gouvernement du Québec en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement pour la construction d'une ligne de transport d'énergie électrique de tension égale ou supérieure à 315 kV sur une distance de plus de 2 km, conformément au Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets;*

- *une autorisation du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (« MELCC ») en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement approuvant les plans et devis;*

- *une autorisation en vertu de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricolespour utiliser à des fins autres que l'agriculture des parties de lots situés en zone agricole;*

- *Une résolution formulant un avis sur la conformité du projet aux objectifs du schéma d'aménagement et de développement est requis des municipalités régionales de comté sur le territoire desquelles se situe le Projet en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme;*

- *Un permis d'occupation temporaire du domaine hydrique de l'État et une mise à la disposition en vertu de la Loi sur les terres du domaine de l'État et de la Loi sur le régime des eaux*

- *Au besoin, un décret d'expropriation du gouvernement du Québec en vertu de la Loi sur Hydro-Québec.*

[102] Pièce B-0005, Annexe 4.

Volet fédéral

- *Un permis de la Régie canadienne de l'énergie, en vertu de la Loi sur la Régie canadienne de l'énergie, pour la construction et l'exploitation d'une ligne internationale de transport;*

- *Un permis de la Commission frontalière, en vertu de la Loi sur la Commission frontalière, puisqu'il y aura construction à moins de dix pieds de la frontière;*

- *Une autorisation de Pêches et Océans Canada en vertu de l'article 35 de la Loi sur les pêches* ».
  [notes de bas de page omises]

11. ACTIVITÉS D'INFORMATION ET DE CONSULTATION

[126] Le Transporteur souligne que le milieu d'accueil du Projet a déjà fait l'objet de consultations publiques en 2012 et 2013 pour un projet d'interconnexion entièrement souterrain et qui visait un même objectif, soit un raccordement au projet CHPE[103].

[127] Conformément à la demande de la Régie, le Transporteur dépose la liste des activités d'information et de consultation menées auprès du public en vue de la réalisation du Projet[104].

12. AUTRES CONSIDÉRATIONS

[128] Le Transporteur souligne que des négociations sont en cours pour qu'à la mise en service du Projet, la ligne constitue un actif d'une entité détenue conjointement par Hydro-Québec et le Conseil des Mohawks de Kahnawà:ke (CMK). Le Transporteur prévoit entreprendre auprès de la Régie les démarches visant notamment l'achat de service de

[103] Pièce B-0022, R.4.1, p. 9.
[104] Pièce B-0005, Annexe 5.

transport auprès de cette entité. Par ailleurs, les autres équipements visés par le Projet seront intégrés aux actifs du Transporteur.

[129] En réponse à une DDR de la Régie, le Transporteur précise que le partenariat entre Hydro-Québec et le CMK devra se concrétiser par une entente finale entre les parties, laquelle n'était pas encore signée au moment du dépôt de cette réponse. Il précise la séquence possible des étapes règlementaires à venir auprès de la Régie[105].

13. CONCLUSIONS

[130] Après analyse et tenant compte des conclusions précédentes, la Régie est satisfaite des renseignements fournis par le Transporteur au soutien de la présente demande.

[131] **En conséquence, la Régie autorise le Transporteur à réaliser le Projet.**

[132] **Le Transporteur ne pourra 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. La Régie demande à cet égard au Transporteur de se conformer aux exigences prévues aux paragraphes 508 à 511 de sa décision D-2014-035[106] et aux paragraphes 364 à 366 de sa décision D-2017-021[107].**

[133] **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 le montant autorisé de plus de 15 %.**

[134] **La Régie demande au Transporteur de déposer publiquement le suivi des coûts présentés au tableau 4 de la pièce B-0041[108], lors du dépôt de son rapport annuel.**

---

105 Pièce B-0022, R5.1, p.10 et 11.
106 Dossier R-3823-2012, Décision D-2014-035, par. 508 à 511.
107 Dossier R-3981-2016, Décision D-2017-021, par. 364 à 366.
108 Pièce B-0041, Tableau 4, p. 16.

[135] **La Régie demande également au Transporteur de présenter le suivi des coûts réels détaillés du Projet, sous la même forme et le même niveau de détail que ceux du tableau 1 de la pièce B-0012[109].**

[136] **Pour chacun de ces suivis, la Régie demande au Transporteur de présenter, le cas échéant, l'explication des écarts majeurs entre les coûts projetés et réels et des écarts d'échéance, notamment sur les dates de mises en service.**

14. DEMANDES D'ORDONNANCE DE TRAITEMENT CONFIDENTIEL

[137] Conformément à l'article 30 de la Loi, le Transporteur demande à la Régie de rendre une ordonnance interdisant la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements contenus aux pièces figurant dans le tableau 3.

[138] En ce qui a trait aux schémas unifilaires (pièce B-0006), le Transporteur dépose une déclaration sous serment[110] de M. Steve Blackburn[111] qui affirme que ces renseignements sont d'ordre stratégique en ce qu'ils concernent les installations du Transporteur. Ces renseignements sont de la même nature que celle identifiée par la Federal Energy Regulatory Commission (la FERC) dans plusieurs de ses ordonnances[112] et sujets aux mêmes risques de sécurité. De l'avis de M. Blackburn, la divulgation de ces renseignements faciliterait la localisation des installations, permettrait d'identifier leurs caractéristiques et pourrait compromettre la sécurité du réseau de transport. Il demande la reconnaissance du caractère confidentiel de ces renseignements pour une période sans restriction quant à sa durée.

[139] Quant aux coûts détaillés et annuels du Projet (pièces B-0010 et B-0011), la déclaration sous serment[113] de M. Mario Albert[114] indique que ces renseignements doivent

---

109 Pièce B-0012, Tableau 1, p. 5 (version caviardée) et B-0010 (pièce confidentielle).
110 Pièce B-0002, p. 7.
111 Chef Innovation technologique et évolution du réseau – groupe Infrastructures et système énergétique, Hydro-Québec.
112 Ordonnances 630 du 21 février 2003, 630-A (23 juillet 2003), 643 (23 juillet 2003), 649 (3 août 2004), 662 (21 juin 2005), 683 (21 septembre 2006) et 702 (30 octobre 2007).
113 Pièce B-0002, p. 8.
114 Directeur principal Approvisionnement stratégique, Hydro-Québec.

demeurer confidentiels afin d'assurer une saine concurrence et un niveau de compétitivité optimale dans le cadre des stratégies d'approvisionnement du Transporteur. La divulgation de ces renseignements par des fournisseurs potentiels pourrait amoindrir la compétitivité pour l'obtention de biens et services de la meilleure qualité au moindre coût. Le Transporteur demande que ces renseignements soient maintenus confidentiels pour une durée d'une année suivant la mise en service du Projet.

[140] En ce qui a trait aux renseignements relatifs aux coûts détaillés du Projet, la déclaration sous serment[115] de M. Mathieu Boucher[116] indique que les coûts apparaissant sous la description « Entente avec les Autochtones » à la rubrique « Client » de la pièce B-0010, contiennent des informations financières sensibles ayant des incidences économiques à l'égard du Projet. La divulgation de ces renseignements pourrait causer un préjudice au Transporteur dans le cadre de ses négociations avec les communautés autochtones, ainsi qu'avec d'autres communautés autochtones intéressées dans les projets futurs du Transporteur. Finalement, M. Boucher fait valoir que ces renseignements sont soustraits à la divulgation pour les motifs exposés aux articles 21 et 22 de la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics* et sur la protection des renseignements personnels. L'intérêt public requiert l'interdiction de la divulgation de ces coûts pour une durée indéterminée.

[141] M. Roger Bélair[117] indique dans sa déclaration sous serment[118] que les renseignements relatifs aux taux d'inflation ventilés par composantes doivent être reconnus confidentiels, comme la Régie l'a reconnu dans sa décision D-2022-003. Il ajoute qu'Hydro-Québec a développé, pour les besoins d'estimation de ses projets, des « modèles types d'inflation par secteurs d'activité (réfection, nouveaux aménagements, ligne, poste, télécommunications, bâtiments et centrales en réseaux autonomes) »[119], qui sont des renseignements de grande valeur, permettant d'assurer une saine concurrence et un niveau de compétitivité optimal. Par ailleurs, comme la divulgation de ces renseignements peut avoir un impact défavorable sur les coûts de réalisation du Projet, ainsi que de tous ses projets en cours et à venir, le Transporteur demande le traitement confidentiel pour une période de 20 ans.

---

115 Pièce B-0002, p. 17.
116 Directeur Relations avec les Autochtones, Hydro-Québec.
117 Chef Proposition et estimation, Direction principale Expertise, Hydro-Québec.
118 Pièce B-0002, p. 13.
119 *Idem.*

TABLEAU 3

DEMANDES D'ORDONNANCES DE TRAITEMENT CONFIDENTIEL

Demande de traitement confidentiel	Nature des documents	Document caviardé	Document déposé sous pli confidentiel	Durée demandée pour le traitement confidentiel
HQT-1, Document 1, Annexe 2	Schémas unifilaires relatifs au Projet	N/A	B-0006	Période indéterminée
HQT-1, Document 2	Coûts détaillés du Projet	B-0012	B-0010	1 an suivant la mise en service finale du Projet
HQT-1, Document 2, Annexe 1	Coûts annuels du Projet	N/A	B-0011	1 an après la mise en service finale du Projet
HQT-1, Document 1	Coûts du Projet du client (Entente avec les autochtones)	B-0012	B-0010	Période indéterminée
HTQ-1, Document 1, Annexe 7	Taux d'inflation spécifiques ventilés par composantes	N/A	B-0008	Période de 20 ans
HQT-2, Document 1.1 (sous pli confidentiel) et HQT-2, Document 1.2 (version caviardée)	Réponse du Transporteur à la DDR n° 1 de la Régie (coûts du Projet)	B-0018	B-0017	1 an après la mise en service finale du Projet
HQT-2, Document 2.1 (version sous pli confidentiel) et HQT-2, Document 2.2 (version caviardée)	Réponse du Transporteur à la DDR n° 1 de l'AHQ-ARQ (coûts du Projet et composantes)	B-0027	B-0026	1 an après la mise en service finale du Projet
HQT-2, Document 3.1 (version sous pli confidentiel) et HQT-2, Document 3.2 (version caviardée)	Réponse du Transporteur à la DDR n° 1 de l'AQCIE-CIFQ (schémas unifilaires, coûts du Projet)	B-0029	B-0028	Schémas unifilaires : période indéterminée Coûts du Projet : 1 an après la mise en service finale du Projet
HQT-2, Document 5.2 (version sous pli confidentiel) et HQT-2, Document 5.3 (version caviardée)	Réponse du Transporteur à la DDR n° 2 de du RTIEÉ (provision incluse aux coûts du Projet)	B-0050	B-0049	1 an après la mise en service finale du Projet

[142] Après examen des déclarations sous serment, la Régie juge que les motifs qui y sont invoqués justifient l'émission de l'ordonnance de traitement confidentiel demandée et interdit la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements contenus aux pièces B-0006, B-0008, B-0010, B-0011, ainsi que ceux caviardés en réponses aux DDR contenues aux pièces B-0017, B-0026, B-0028 et B-0049. **Toutefois, en ce qui a trait aux coûts apparaissant sous la description « Entente avec les Autochtones » à la rubrique**

« Client », la Régie demande au Transporteur de préciser, dans son rapport annuel, si ce renseignement doit demeurer confidentiel.

[143] **En conséquence, la Régie accueille les demandes d'ordonnance de traitement confidentiel du Transporteur relatives à ces pièces et renseignements.**

[144] **Elle interdit la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements confidentiels contenus aux pièces suivantes :**

- **B-0006, relatifs aux renseignements sur les schémas unifilaires, pour une période indéterminée;**
- **B-0010, relatifs aux coûts apparaissant sous la description « Entente avec les Autochtones » à la rubrique « Client » pour une période indéterminée;**
- **B-0010 et B-0011, relatifs aux coûts détaillés du Projet, jusqu'à l'expiration d'une année suivant la mise en service finale du Projet;**
- **B-0008, relatifs aux renseignements portant sur les taux d'inflation spécifiques ventilés par composantes, pour une période de 20 ans;**
- **B-0017, B-0026, B-0028 et B-0049, relatifs aux renseignements caviardés en réponses aux DDR relatifs aux coûts du projet jusqu'à l'expiration d'un délai d'une année suivant la mise en service finale du Projet;**
- **B-0028, relatifs aux renseignements caviardés relatifs aux schémas unifilaires, pour une période indéterminée.**

[145] **Pour ces motifs,**

La Régie de l'énergie :

ACCUEILLE la présente demande;

AUTORISE le Transporteur à procéder à la construction d'une ligne à 400 kV et à l'installation d'équipements au poste Hertel, ainsi qu'à la réalisation des travaux connexes, le Transporteur ne pouvant apporter, sans autorisation préalable de la Régie, aucune modification qui aurait pour effet de modifier de façon appréciable les coûts et la rentabilité du Projet;

DEMANDE au Transporteur de présenter dans son rapport annuel, conformément à l'article 75 (1) (5°) de la Loi :

- un suivi des coûts du Projet, selon les exigences formulées aux paragraphes 75 et 76 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 au paragraphe 77 de la présente décision;

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

INTERDIT la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements confidentiels contenus à la pièce B-0006, relatifs aux renseignements sur les schémas unifilaires et à la pièce B-0010, relatifs aux coûts apparaissant sous la description « Entente avec les Autochtones » à la rubrique « Client » pour une période indéterminée;

INTERDIT la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements confidentiels contenus à la pièce B-0010 et à la pièce B-0011, relatifs aux coûts détaillés du Projet pour une période d'un an à compter de la mise en service finale du projet;

INTERDIT la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements confidentiels contenus à la pièce B-0008 pour une période de 20 ans;

INTERDIT la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements confidentiels contenus aux pièces B-0017, B-0026, B-0028 et B-0049 pour une période d'un an à compter de la mise en service finale du projet;

DEMANDE au Transporteur de préciser, dans son rapport annuel, si les coûts apparaissant sous la description « Entente avec les Autochtones » à la rubrique « Client » doivent demeurer confidentiels;

AUTORISE le Transporteur à présenter, dans son rapport annuel, le suivi des coûts réels détaillés du Projet, sous pli confidentiel, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la mise en service finale du Projet, selon le format et les modalités déterminés dans la présente décision;

INTERDIT la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements qui seront fournis par le Transporteur dans le cadre du suivi des coûts détaillés réels du Projet, selon

les exigences énoncées aux paragraphes 76 et 135 de la présente décision, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de mise en service finale du Projet;

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

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

Louise Rozon
Régisseur

François Émond
Régisseur

Nicolas Roy
Régisseur