

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2014-190

R-3890-2014

6 novembre 2014

PRÉSENT :

Bernard Houle
Régisseur

Hydro-Québec
Demanderesse

Décision finale

*Demande du Transporteur relative à l'ajout d'un
compensateur statique au poste du Bout-de-l'Île*

1. DEMANDE

[1] Le 22 mai 2014, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose auprès de la Régie de l'énergie (la Régie) une demande (la Demande) en vertu des articles 31 (5^o) et 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹ (La Loi) en vue d'obtenir l'autorisation pour l'ajout d'un compensateur statique au poste du Bout-de-l'Île (le Projet).

[2] Le Projet s'inscrit dans la catégorie d'investissement « Maintien et amélioration de la qualité de service ». Il vise à maintenir la fiabilité du réseau de transport principal en vue d'assurer la qualité d'alimentation de l'ensemble de la clientèle. Le coût total du Projet est de 44,1 M\$.

[3] Le Transporteur dépose sous pli confidentiel le schéma unifilaire concernant une partie du réseau de transport afférente au Projet² (le Document). Une affirmation solennelle appuie la demande de traitement confidentiel de cette pièce³. Le Transporteur demande à la Régie d'en reconnaître le caractère confidentiel et de rendre une ordonnance en vertu de l'article 30 de la Loi afin d'interdire la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements contenus dans le Document.

[4] Le 27 juin 2014, la Régie transmet au Transporteur une demande de renseignements (DDR) visant à clarifier les raisons pour lesquelles le Projet, déjà mis en service au moment du dépôt du dossier, n'a pas été préalablement soumis pour autorisation. Le 14 juillet 2014, le Transporteur répond en présentant les raisons justifiant cette situation.

[5] Le 18 juillet 2014, la Régie informe les personnes intéressées, par un avis diffusé sur son site internet, qu'elle compte procéder à l'étude de cette demande sur dossier. Elle fixe au 17 septembre 2014 la date limite pour le dépôt des observations écrites et permet au Transporteur d'y répondre au plus tard le 24 septembre 2014. Elle demande également au Transporteur de publier cet avis sur son site internet, ce qui est fait le même jour.

¹ RLRQ, c. R-6.01.

² Pièce B-0005, annexe 1.

³ Pièce B-0002, p. 6.

[6] Le 23 juillet 2014, SÉ-AQLPA indique à la Régie son intention de présenter des observations et émet des constatations et conclusions préliminaires sur le Projet.

[7] Le 22 août 2014, la Régie transmet au Transporteur une deuxième DDR. Le 8 septembre 2014, le Transporteur dépose ses réponses.

[8] Le 17 septembre 2014, SÉ-AQLPA dépose ses observations finales. L'intervenant accompagne ses observations d'une demande de reconnaissance de statut d'expert pour le rédacteur du rapport joint aux observations finales. Il exprime aussi son intention de présenter une demande de frais pour les services professionnels de son expert.

[9] Le 24 septembre 2014, le Transporteur réplique aux observations de SÉ-AQLPA. Il demande en outre à la Régie de rejeter la demande de reconnaissance de statut d'expert ainsi que le rapport de ce dernier aux motifs que ceux-ci sont irrecevables, notamment du fait que le contenu du rapport est erroné et les conclusions qui en découlent non fondées. Le Transporteur demande également à la Régie de se prononcer quant à l'irrecevabilité d'une demande de frais de l'observateur dans ce dossier.

[10] Le 1^{er} octobre 2014, SÉ-AQLPA répond aux éléments contenus dans la lettre du 24 septembre 2014 du Transporteur.

[11] Le 2 octobre 2014, le Transporteur réplique à S.É-AQLPA.

[12] Le 7 octobre 2014, S.É-AQLPA répond aux nouveaux arguments du Transporteur.

[13] La Régie entreprend son délibéré à cette date.

[14] La présente décision porte sur la recevabilité des demandes de l'observateur, la Demande et la demande de traitement confidentiel du Document.

2. CADRE RÉGLEMENTAIRE

[15] Le Transporteur présente cette demande en vertu des articles 31(5°) et 73 de la Loi et du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*⁴ (le Règlement).

[16] Le Règlement stipule que le Transporteur doit obtenir une autorisation spécifique et préalable de la Régie lorsque le coût global d'un projet est égal ou supérieur à 25 M\$. Il prescrit aussi les renseignements qui doivent accompagner une telle demande.

[17] Toutefois, par la présente demande, le Transporteur souhaite obtenir de la Régie une autorisation pour un projet déjà en service depuis mai 2014. Ce dossier constitue un cas exceptionnel puisque, en vertu de l'article 73 de la Loi, l'autorisation requise doit être obtenue préalablement à la réalisation d'un projet.

[18] En réponse à une DDR de la Régie, le Transporteur explique les raisons pour lesquelles le Projet n'a pas été soumis avant sa mise en service.

[19] Le Transporteur précise qu'il a dû procéder, dès l'année 2011, au démarrage du Projet afin de répondre à l'urgence de la situation, soit son obligation à respecter ses engagements en matière de fiabilité, de qualité du service et de stabilité du réseau. En vue de présenter une vision globale des divers travaux à réaliser, le Transporteur croyait possible d'arrimer la demande d'autorisation du Projet avec celle d'un projet de ligne à 735 kV⁵. Or, le dépôt de la demande d'autorisation de ce projet de ligne a graduellement été repoussé de mois en mois, pour des motifs hors de son contrôle direct, en lien notamment avec le choix du tracé de cette future ligne. Concurrément, les travaux relatifs à la réalisation du compensateur statique se sont poursuivis et ont abouti à sa mise en service en mai 2014.

⁴ RLRQ, c. R-6.01, r. 2.

⁵ Dossier R-3887-2014.

3. RECEVABILITÉ DES DOCUMENTS DE SÉ-AQLPA

[20] Le Transporteur demande à la Régie de rejeter la demande de reconnaissance de statut d'expert ainsi que le rapport d'expert de M. Jean-Claude Deslauriers déposés par SÉ-AQLPA. Ce dernier plaide plutôt que les documents déposés sont pleinement recevables pour les motifs exposés dans ses lettres des 1^{er} et 7 octobre 2014. SÉ-AQLPA demande également à la Régie de radier certaines parties de la réponse du Transporteur au contenu du rapport de M. Deslauriers.

[21] La Régie rappelle qu'elle a jugé opportun de traiter la demande d'autorisation du Projet sur dossier, sans intervention formelle. Toutefois, la Régie a permis à toute personne intéressée de déposer ses observations écrites conformément à l'article 10 du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*⁶ (le Règlement sur la procédure) au plus tard le 17 septembre 2014, avec droit de réplique du Transporteur au plus tard le 24 septembre 2014.

[22] SÉ-AQLPA tente d'introduire au dossier une preuve d'expert alors qu'il agit comme observateur et non comme intervenant. Or, seul un participant, qui est défini comme un demandeur ou un intervenant, peut demander la reconnaissance de statut d'expert conformément à l'article 29 du Règlement sur la procédure : « 29. *Lorsqu'un participant prévoit requérir les services d'un témoin expert ou d'un expert-conseil, il doit demander par écrit une reconnaissance de son statut* ».

[23] SÉ-AQLPA plaide entre autres que l'omission du Règlement sur la procédure de prévoir l'éventualité d'une preuve d'expert déposée dans le cadre d'observations écrites n'a pas pour effet de l'interdire et que la Régie devrait appliquer le principe fondamental selon lequel le fond doit primer sur la procédure.

[24] SÉ-AQLPA réfère également la Régie à la décision D-2014-022 pour justifier le dépôt d'une preuve d'expert :

« [35] *La Régie constate que, selon plusieurs personnes intéressées, certains projets de cogénération assurent, par leur distribution régionale décentralisée, la fiabilité et la livraison d'électricité sur les réseaux de transport et de distribution de régions où il y a une croissance des besoins d'électricité. Ils ajoutent que ces*

⁶ RLRQ, c. R-6.01, r. 4.

projets sont nécessaires à la réalisation d'investissements prévus pour relancer des industries que le Distributeur ne serait pas en mesure d'approvisionner sans ces projets de cogénération sur le réseau. Ces projets évitent donc au Transporteur et au Distributeur d'avoir à faire des investissements à risque. Or, ces affirmations ne sont soutenues par aucune preuve, émanant des personnes intéressées et, qui plus est, ni soutenues ou infirmées par le Distributeur. La Régie ne retient donc pas cet argument comme motif au soutien de sa décision »⁷.

[nous soulignons]

[25] De l'avis de la Régie, on ne saurait interpréter cette décision comme une invitation à écarter les règles claires contenues au Règlement sur la procédure. Si la Régie devait permettre à un observateur de déposer une preuve d'expert, cela équivaldrait à lui accorder des droits qui sont réservés à ceux qui obtiennent le statut d'intervenant. Les distinctions prévues au Règlement sur la procédure entre le statut d'intervenant et celui d'observateur ne seraient, à toutes fins pratiques, d'aucune utilité.

[26] Compte tenu de ce qui précède, la Régie en vient à la conclusion que le statut d'observateur de SÉ-AQLPA ne lui permet pas de se prévaloir de l'article 29 du Règlement sur la procédure afin d'introduire une preuve d'expert.

[27] En conséquence, la Régie rejette la demande de reconnaissance du statut d'expert déposée par SÉ-AQLPA.

[28] Ceci étant dit, la Régie est disposée à faire preuve de souplesse afin de permettre à SÉ-AQLPA de faire valoir son point de vue. Dans cette optique, la Régie accepte le dépôt de la lettre du 17 septembre 2014 de SÉ-AQLPA, ainsi que le document intitulé « *Le second compensateur statique au poste Bout-de-l'Île d'Hydro-Québec TransÉnergie – Rapport d'expertise* » à titre d'observations écrites. La réplique du Transporteur datée du 24 septembre 2014 portant sur les documents fournis par SÉ-AQLPA est donc recevable.

[29] Quant à la question des frais, la Régie attendra d'être saisie formellement d'une demande de paiement de frais avant de se prononcer.

⁷ Dossier R-3870-2013, par. 35, p. 11.

4. DESCRIPTION DE LA DEMANDE

4.1 MISE EN CONTEXTE, JUSTIFICATIONS ET OBJECTIFS VISÉS PAR LE PROJET

[30] Le Transporteur indique que, pendant de nombreuses années et aux fins du transport de l'électricité, la centrale de Tracy (la Centrale) a contribué au soutien de la tension électrique des grands centres de charge situés dans la zone du « Territoire Sud » du réseau de transport, particulièrement lorsque le réseau se trouvait en condition dégradée.

[31] La Centrale produisait l'électricité à partir du mazout et sa puissance maximale était de 660 MW. Elle était située près de la région métropolitaine de Montréal, sur le bord du fleuve Saint-Laurent, soit au milieu de la zone des grands centres de charge.

[32] En janvier 2011, Hydro-Québec, dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur), a avisé le Transporteur que la Centrale ne faisait plus partie de ses ressources pour la période 2010-2020. La Centrale n'est plus disponible depuis le 1^{er} mars 2011. En mai 2012, l'annonce officielle était faite que la Centrale était définitivement mise à l'arrêt et serait démantelée.

[33] À la suite de l'arrêt définitif de la Centrale, le Transporteur a indiqué qu'il devenait nécessaire de mettre en place une mesure visant à assurer le maintien de la tension. Les analyses du Transporteur ont confirmé que le réseau électrique ne pouvait rencontrer le niveau de fiabilité et de qualité de service depuis la cessation de la participation de la Centrale au soutien de tension.

4.2 SOLUTIONS ENVISAGÉES

[34] Le Transporteur a examiné deux solutions pour pallier l'arrêt définitif de la Centrale :

- solution 1 : ajout de compensation série et modifications de bancs de compensation série;
- solution 2 : nouveau compensateur statique au poste du Bout-de-l'Île.

[35] La solution 1 consiste à ajouter des bancs de compensation série sur les lignes à 735 kV qui se dirigent vers le sud à partir du poste La Vérendrye. Ces trois lignes se rendent respectivement aux postes Chénier, du Grand-Brûlé et de Duvernay.

[36] L'ajout de compensation série vient cependant modifier l'écoulement de puissance entre les lignes, principalement celles en provenance de la Baie-James. Cela a pour conséquence que certains bancs de compensation série existants devraient être modifiés afin de tenir compte de l'accroissement de courant.

[37] La solution 2 consiste à installer un compensateur statique de -100@300 Mvar au poste du Bout-de-l'Île. Cette installation doit être localisée au niveau de la charge principale, soit au sud du Québec et plus particulièrement dans la région métropolitaine de Montréal.

[38] Le tableau suivant présente la comparaison économique de ces deux solutions :

Tableau 1
Comparaison économique des solutions (en milliers de dollars actualisés 2011)

	Solution 1 Compensation série	Solution 2 Compensateur statique
Investissements	91,4	48,7
Valeurs résiduelles	(0,2)	(0,1)
Taxes	5,2	2,8
Pertes électriques	0	8,1
Coûts globaux actualisés	96,4	59,4
Écart	36,9	

Source : Pièce B-0004, p. 13.

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

[40] La solution 2 constitue la solution optimale retenue par le Transporteur. Ce choix est le résultat d'une comparaison des aspects techniques, économiques et environnementaux des solutions. La solution retenue par le Transporteur s'avère optimale

en raison de son coût plus faible, son acceptabilité du point de vue technique et son impact très minime sur l'environnement.

[41] Par ailleurs, la solution 2 offre les avantages économiques suivants :

- Le choix du poste du Bout-de-l'Île permet de combiner le Projet avec d'autres travaux en cours et de profiter d'un espace libre prévu pour ce type d'équipement. En réalisant la construction du compensateur statique simultanément avec celui déjà en cours au poste du Bout-de-l'Île, le Transporteur estime avoir réalisé des économies évaluées à 15 M\$.
- L'ingénierie, l'approvisionnement et la gestion de projet offrent l'avantage supplémentaire d'une simplification du processus de construction et une diminution de sa durée.
- Un espace étant déjà disponible dans le poste du Bout-de-l'Île pour un deuxième compensateur statique, l'achat de terrain n'est pas requis aux fins du Projet, ce qui offre une économie supplémentaire.

4.3 COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET

[42] Le coût total du Projet du Transporteur s'élève à 44,1 M\$. Le tableau suivant montre la répartition des coûts d'avant-projet et de projet du Transporteur, par élément :

Tableau 2
Coûts des travaux avant-projet et projet par élément
(en milliers de dollars de réalisation)

	Total Poste
Coûts de l'avant-projet	
Études d'avant-projet	146,7
Autres coûts	2,6
Frais financiers	8,5
Sous-total	157,8
Coûts du Projet	
Ingénierie interne	723,2
Ingénierie externe	199,5
Client	1 456,8
Approvisionnement	23 794,7
Construction	11 546,0
Gérance interne	1 035,8
Gérance externe	273,3
Provision	1 020,0
Autres coûts	721,9
Frais financiers	3 220,1
Sous-total	43 991,2
Total	44 149,0

Source : Pièce B-0004, p. 14.

N.B. Les totaux ont été calculés à partir de données arrondies.

[43] Le Transporteur inclut, dans son coût, une provision qui s'élève à 1,0 M\$, soit 2,3 % du coût de son Projet. Cette provision est de 2,5 % lorsque l'on retranche les « Autres coûts » et les « Frais financiers » du coût du Projet.

4.4 IMPACT TARIFAIRE DU PROJET DU TRANSPORTEUR

[44] Le coût total est attribué à la catégorie d'investissement « Maintien et amélioration de la qualité de service ». Le Transporteur mentionne que les investissements dans cette catégorie permettent de maintenir le bon fonctionnement du réseau et d'assurer le transport d'électricité de façon sécuritaire et fiable et qu'il est équitable que tous les clients contribuent au paiement de ces investissements.

[45] L'impact sur les revenus requis à la suite de la mise en service du Projet du Transporteur prend en compte les coûts du Projet, soit les coûts associés à l'amortissement, au financement, à la taxe sur les services publics et aux frais d'entretien et d'exploitation.

[46] L'impact annuel moyen du Projet sur les revenus requis est de 3,9 M\$ sur une période de 20 ans, et de 2,8 M\$ sur une période de 40 ans, soit un impact à la marge de 0,1 % dans les deux cas par rapport aux revenus requis de l'année 2014 approuvés par la Régie.

4.5 AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS

[47] Le Transporteur indique qu'aucune autorisation n'est requise en vertu d'autres lois, puisque l'équipement ajouté est localisé dans un poste existant et qu'un espace y était déjà prévu à ces fins.

4.6 IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU ET SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE

[48] Le Transporteur souligne qu'il doit s'assurer que la conception et l'exploitation de son réseau de transport respectent les exigences et normes en vigueur relatives au maintien de la qualité de service, de la fiabilité et de la stabilité du réseau électrique.

[49] Selon le Transporteur, le Projet vise à assurer que le réseau de transport principal possède suffisamment de souplesse et de robustesse afin de satisfaire ces exigences et normes, tout en offrant une grande fiabilité, dans toutes sortes de variations des conditions de fonctionnement et en dépit des défauts et des indisponibilités normales d'équipement avec lesquels il doit composer.

[50] L'arrêt définitif de la Centrale a fait en sorte que le Transporteur ne peut plus respecter ces exigences. Ceci affectera à terme la qualité de service, la fiabilité et la stabilité du réseau électrique. C'est pourquoi, afin de rendre le réseau de transport sécuritaire et efficient, le Transporteur a dû résoudre un ensemble de contraintes pouvant s'y manifester.

[51] Le Projet soumis pour autorisation à la Régie aura donc un impact positif sur la robustesse et la fiabilité du réseau de transport. La solution retenue permet également de minimiser les impacts liés aux retraits d'équipements lors de la réalisation des travaux.

4.7 OBSERVATIONS DE SÉ-AQLPA

[52] Selon SÉ-AQLPA, la mise hors service de la Centrale et sa fermeture définitive ultérieure ne peuvent justifier le Projet et sa mise en service en mai 2014.

[53] SÉ-AQLPA fonde cette conclusion, d'une part, sur une analyse empirique de données mensuelles de production de la Centrale au cours de la période 1989 à 2003. Cette analyse tend, selon lui, à démontrer que la Centrale était maintenue hors service durant de longues périodes, de sorte qu'elle ne pouvait fournir de la puissance réactive, soutenir la tension ou aider à l'accroissement des capacités de transit.

[54] De plus, SÉ-AQLPA constate que le Transporteur n'a pas considéré la Centrale dans le cadre de sa planification en 2001 alors qu'il l'invoque au présent dossier. De fait, sur la base de l'examen du schéma d'écoulement de puissance de 2001, l'intervenant observe que la production de puissance réelle, en MW et de puissance réactive, sont toutes les deux nulles. En conséquence, l'intervenant conclut qu'« *il ne semble pas [que la Centrale] ait pu contribuer de façon significative comme soutien de tension ou comme support à la stabilité dynamique du réseau* ».

[55] Selon l'intervenant, le Transporteur n'a pas démontré, contrairement à ce qu'il soutient, que la Centrale jouait un rôle essentiel et que sa perte devait être compensée par l'ajout d'un compensateur statique au poste Bout-de-l'Île.

[56] SÉ-AQLPA est d'avis que la Régie a déjà autorisé le Projet dans la décision D-2010-165⁸. L'intervenant rappelle que trois événements ont, depuis, accru le besoin de ce second compensateur statique au poste Bout-de-l'Île, soit l'accroissement du transit effectif résultant de la mise en service des parcs éoliens, l'addition de bancs de compensation série et la fermeture de la centrale de Gentilly. L'intervenant est d'opinion que le Projet est celui qui a déjà été autorisé par la Régie au dossier R-3742-2010, en

⁸ Dossier R-3742-2010.

gardant à l'esprit que ce Projet pouvait être quelque peu retardé jusqu'à ce qu'il devienne réellement nécessaire, ce qui était devenu le cas, au moins, en mai 2014.

[57] Dans ces circonstances, SÉ-AQLPA constate qu'il n'y a pas lieu d'émettre une seconde autorisation pour ce compensateur statique ni de modifier sa justification telle qu'énoncée par la Régie⁹. Elle demande le rejet de la demande d'autorisation telle que présentée par la Transporteur au présent dossier.

4.8 RÉPLIQUE DU TRANSPORTEUR

[58] Le Transporteur souligne que les observations de SÉ-AQLPA sur l'historique de production d'énergie de la Centrale permettent de constater que cette dernière fournissait de l'énergie lors de plusieurs pointes hivernales.

[59] Par ailleurs, le Transporteur constate que SÉ-AQLPA fonde son raisonnement sur un second élément, les écoulements de puissance, afin « *d'identifier le rôle réel que jouait Tracy avant l'annonce de 2011 sur le réseau* ». Or, selon le Transporteur, ces écoulements de puissance ne valident pas le comportement dynamique du réseau de transport. Ils donnent plutôt une image statique et ponctuelle du réseau. Le Transporteur est d'avis que l'intérêt de ce genre d'information est donc limité dans le cadre de cette démonstration.

[60] Le Transporteur réitère qu'une analyse basée sur des données d'exploitation n'est pas pertinente pour évaluer la manière dont le réseau est planifié. La contribution de la Centrale dans le cadre d'études de planification est évaluée en fonction d'événements exceptionnels, soit lorsque des conditions de réseau sont dégradées ou lors de pointes exceptionnelles.

[61] Contrairement à ce que prétend l'intervenant, le Transporteur réitère donc que l'arrêt de la Centrale constitue la principale raison qui, sur le plan de la planification du réseau, justifie l'ajout d'un compensateur statique au poste du Bout-de-l'Île.

⁹ Dossier R-3742-2010, décision D-2010-165, par. 62 à 64, p. 17 et 18.

5. **OPINION DE LA RÉGIE**

5.1 **CONCLUSION SUR LE PROJET**

[62] Compte tenu des motifs invoqués par le Transporteur et reproduits dans la section 2 de la présente décision, la Régie accepte exceptionnellement d'examiner le Projet.

[63] Dans le présent dossier, la Régie constate que la fermeture définitive de la Centrale, qui avait été désignée par le Distributeur dans le plan des charges et des ressources (le Plan), constitue l'élément déclencheur du Projet. En vue de pallier cet événement affectant la fiabilité du réseau de transport, le Transporteur a été contraint de réagir promptement.

[64] Sur la base de la preuve déposée au dossier R-3742-2010, la Régie constate que l'intégration d'un second compensateur statique au poste Bout-de-l'Île était requise en 2013. Dans la décision D-2010-165, la Régie précisait cependant qu'elle s'attendait « à ce que les investissements dans le renforcement du réseau [...] ne soient effectués qu'au moment où ils seront strictement nécessaires ».

[65] Par ailleurs, en réponse à une demande de renseignement dans le présent dossier¹⁰, la Régie constate que, dans le cadre de ses études de planification menées lorsque la Centrale était encore en service, le Transporteur considérait que cette dernière était systématiquement sollicitée pour évaluer la robustesse du réseau lorsque les conditions étaient dégradées (par exemple, une ligne au retrait dans un axe de transport) et lors de pointe de charge exceptionnelle.

[66] La Régie constate également que, à la suite de la fermeture de la Centrale, l'étude de planification menée par le Transporteur démontrait qu'à court et long termes le réseau ne respectait plus les critères de conception. Le Transporteur devait prendre rapidement des moyens afin de continuer à assurer une qualité de service adéquate envers sa clientèle.

¹⁰ Pièce B-0017, p. 4 et 5.

[67] Dans ce contexte, la Régie retient, comme le précise le Transporteur, que « *l'ajout d'un compensateur statique au poste du Bout-de-l'Île a été identifié comme la solution optimale et ce, indépendamment et en sus des renforcements du réseau principal planifié pour l'intégration de l'appel d'offres A/O-2005-03 ou de la Romaine. [...] En tout, trois compensateurs statiques ont fait l'objet de recommandations au Conseil d'administration d'Hydro-Québec à deux (2) ans d'intervalle* »¹¹.

[68] La Régie est d'avis que cet investissement est nécessaire afin de répondre aux enjeux liés aux objectifs de fiabilité, de qualité de service et de stabilité du réseau de transport. Le Projet répond aux exigences découlant d'études de planification.

[69] **La Régie est d'avis qu'il y a lieu d'autoriser exceptionnellement la réalisation du Projet. La Régie rappelle néanmoins au Transporteur qu'il doit veiller à ce que tout projet d'investissement de plus de 25 M\$ lui soit soumis avant la réalisation des travaux, de manière à lui permettre de juger du caractère prudemment acquis et utile du projet.**

5.2 CONFIDENTIALITÉ DES DOCUMENTS

[70] Comme indiqué précédemment, le Transporteur demande à la Régie, en vertu de l'article 30 de la Loi, de rendre une ordonnance interdisant la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements contenus au Document.

[71] Au soutien de cette demande, le Transporteur dépose une affirmation solennelle du chef Planification stratégie du réseau principal qui mentionne que le Document contient des renseignements d'ordre stratégique relatifs aux installations du Transporteur et que leur divulgation publique faciliterait la localisation de ces installations, permettrait d'identifier leurs caractéristiques et pourrait ainsi compromettre la sécurité du réseau de transport. Le caractère confidentiel de ces renseignements doit donc, selon lui, être reconnu par la Régie.

¹¹ Pièce B-0014, p. 9.

[72] **Pour ces raisons, la Régie accueille la demande d'ordonnance du Transporteur pour le traitement confidentiel de l'annexe 1 de la pièce B-0005.**

5.3 SUIVI DU PROJET AU RAPPORT ANNUEL RESPECTIF DU TRANSPORTEUR

[73] Le Transporteur propose de faire état de l'évolution des coûts du Projet lors du dépôt de son rapport annuel à la Régie. Il présentera le suivi des coûts réels du Projet, sous la même forme et le même niveau de détails que ceux du tableau 3 de la pièce B-0004. Il présentera également un suivi de l'échéancier du Projet et fournira, le cas échéant, l'explication des écarts majeurs des coûts projetés et réels et des échéances.

[74] **La Régie demande au Transporteur de présenter dans son rapport annuel pour l'année 2014, conformément à l'article 75 (5°) de la Loi :**

- **un tableau présentant le suivi des coûts réels du Projet, sous la même forme et avec le même niveau de détails que ceux présentés au tableau 3 de la pièce B-0004;**
- **le cas échéant, l'explication des écarts majeurs des coûts projetés et réels ainsi que des échéances.**

[75] **Pour ces motifs,**

La Régie de l'énergie :

AUTORISE le Projet tel que soumis;

ACCUEILLE la demande de traitement confidentiel du Transporteur relativement à l'annexe 1 de la pièce B-0005 ainsi qu'aux renseignements qu'elle contient et en **INTERDIT** la divulgation, la publication et la diffusion, sans restriction quant à la durée de ce traitement confidentiel;

ORDONNE au Transporteur de se conformer aux autres demandes de la Régie, dans la présente décision.

Bernard Houle

Régisseur

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