

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2016-106

R-3966-2016

6 juillet 2016

PRÉSENT :

Gilles Boulianne
Régisseur

Hydro-Québec
Demanderesse

Décision finale

Demande du Transporteur relative à la construction de la ligne à 120 kV reliant les postes Langlois et de Vaudreuil-Soulanges

1. DEMANDE

[1] Le 15 mars 2016, Hydro-Québec, dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie) une demande afin d'obtenir l'autorisation de construire une ligne de 19,4 km à 120 kV reliant le poste Langlois au poste de Vaudreuil-Soulanges et de réaliser des travaux connexes (le Projet).

[2] Le Transporteur dépose, sous pli confidentiel, le schéma de liaison et les schémas unifilaires relatifs au Projet¹. Il demande à la Régie de reconnaître le caractère confidentiel des informations qui y sont contenues et de rendre une ordonnance, en vertu de l'article 30 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*² (la Loi), afin d'en interdire la divulgation, la publication et la diffusion, sans restriction quant à la durée.

[3] De même, le Transporteur dépose, sous pli confidentiel, les coûts annuels et détaillés du Projet³. Il demande à la Régie de reconnaître également le caractère confidentiel des renseignements contenus à ces pièces et de rendre une ordonnance, en vertu de l'article 30 de la Loi, afin d'en interdire la divulgation, la publication et la diffusion, sans restriction quant à la durée.

[4] Le 30 mars 2016, la Régie publie un avis sur son site internet, indiquant qu'elle compte procéder à l'examen de la demande par voie de consultation. Elle fixe au 22 avril 2016 la date limite pour le dépôt des commentaires des personnes intéressées et au 6 mai 2016 celle pour la réponse du Transporteur à ces commentaires. Elle demande au Transporteur de publier cet avis sur son site internet. Le 31 mars 2016, le Transporteur confirme cette publication.

[5] Le 26 avril 2016, aucun commentaire de personnes intéressées n'ayant été formulé à l'égard du Projet, le Transporteur demande à la Régie de mettre le dossier en délibéré⁴.

¹ Pièce [B-0005](#).

² [RLRQ, c. R-6.01](#).

³ Pièces [B-0007](#) et [B-0009](#).

⁴ Pièce [B-0013](#).

[6] Le 7 juin 2016, la Régie transmet au Transporteur une demande de renseignements (DDR) en lien avec la demande d'ordonnance de non-publication des coûts annuels et détaillés du projet⁵. Le Transporteur y répond le 13 juin 2016⁶, date à laquelle la Régie entreprend son délibéré.

[7] La présente décision porte sur la demande d'autorisation du Projet et sur les demandes de traitement confidentiel.

2. CADRE RÉGLEMENTAIRE

[8] Le Transporteur présente sa demande d'autorisation en vertu des articles 31(5^o) et 73 de la Loi et du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*⁷ (le Règlement).

[9] Le Règlement prévoit 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 également les renseignements qui doivent accompagner une telle demande, soit :

1. les objectifs visés par le projet;
2. la description du projet;
3. la justification du projet en relation avec les objectifs visés;
4. les coûts associés au projet;
5. l'étude de faisabilité économique du projet;
6. la liste des autorisations exigées en vertu d'autres lois;
7. l'impact sur les tarifs, incluant une analyse de sensibilité;
8. l'impact sur la fiabilité du réseau de transport d'électricité et sur la qualité de prestation du service de transport d'électricité ou de distribution d'électricité ou de gaz naturel;
9. le cas échéant, les autres solutions envisagées, accompagnées des renseignements visés aux paragraphes précédents.

⁵ Pièce [A-0004](#).

⁶ Pièce [B-0016](#).

⁷ [RLRQ, c. R-6.01, r. 2.](#)

3. ANALYSE

3.1 MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIFS VISÉS PAR LE PROJET

[10] Le Projet, d'un coût total de 46,3 M\$, vise à répondre à la croissance de la demande de la région de Vaudreuil-Soulanges, en éliminant les dépassements de capacité des lignes à 120 kV, et à assurer la pérennité de certains équipements au poste Langlois.

[11] Le Transporteur constate des dépassements de capacité de certaines lignes à 120 kV en simple contingence et des baisses de tension dans certains postes de la région de Vaudreuil-Soulanges. Le remplacement du conducteur des lignes n'est pas suffisant pour régler à la fois les dépassements de capacité et les baisses de tension.

[12] Le poste source Langlois alimente les postes de Dorion et de Vaudreuil-Soulanges par les lignes 1435, 1131 et 1117 alors que le poste source de Chomedey et la centrale de Carillon alimentent les postes de Rigaud et de Saint-Polycarpe par les lignes 1132 et 1133. La ligne 1197 permet d'alimenter les postes de Rigaud ou de Vaudreuil-Soulanges en situation de contingence.

[13] Par ailleurs, le poste Langlois possède huit départs de ligne à 120 kV dont un, non utilisé, reste encore à compléter. Ce poste comprend également certains équipements, dont des transformateurs de tension, qui ont dépassé leur durée de vie utile.

[14] Le poste de Vaudreuil-Soulanges peut accueillir un quatrième transformateur de puissance, alors que le poste de Dorion est déjà à sa configuration ultime avec quatre transformateurs de puissance.

[15] Les lignes 1117 et 1132 sont en dépassement de capacité en simple contingence depuis 2013. En effet, en cas de perte de la ligne 1132, les postes de Saint-Polycarpe et de Rigaud, normalement alimentés par le poste de Chomedey et la centrale de Carillon, devront être alimentés à partir du poste Langlois par la ligne 1117 qui alimente déjà le poste de Vaudreuil-Soulanges. À l'hiver 2013-2014, ces trois postes totalisaient 238 MVA, dépassant ainsi la capacité de transit de 224 MVA de la ligne 1117 en simple contingence. De plus, le Transporteur constate des baisses de tension aux postes de Saint-Polycarpe et de Rigaud pouvant entraîner l'interruption de l'alimentation de la

charge. Le Transporteur rappelle que selon ses critères de conception, une simple contingence ne doit pas causer d'interruption de service.

[16] De même, en cas de perte de la ligne 1117, le poste de Vaudreuil-Soulanges, normalement alimenté par le poste Langlois, doit être alimenté à partir du poste de Chomedey et de la centrale de Carillon par la ligne 1132 qui alimente déjà les postes de Rigaud et de Saint-Polycarpe. À la pointe de l'hiver 2013-2014, ces trois postes totalisaient une charge de 238 MVA, dépassant la capacité de transit de 224 MVA de la ligne 1132 en simple contingence.

3.2 DESCRIPTION DU PROJET

[17] Les travaux associés au Projet retenu par le Transporteur sont les suivants :

- construction de la ligne à 120 kV reliant les postes Langlois et de Vaudreuil-Soulanges;
- ajout et remplacement d'équipements au poste Langlois;
- ajout d'un départ de ligne à 120 kV au poste de Vaudreuil-Soulanges; et
- ajout d'une batterie de condensateurs au poste de Rigaud.

[18] La ligne à 120 kV de 19,4 km, reliant les postes Langlois et de Vaudreuil-Soulanges, sera composée d'une section existante de 3,3 km entre le poste Langlois et les environs du poste des Cèdres et d'une nouvelle section de 16,1 km entre ce dernier et le poste de Vaudreuil-Soulanges.

[19] La ligne 1435, entre le poste Langlois et les environs du poste des Cèdres, est actuellement formée de deux circuits parallèles reliés entre eux. Les travaux consistent à détacher ces circuits pour en faire deux lignes distinctes, soit la ligne 1435 et la section existante de 3,3 km de la nouvelle ligne. Cette section ne demande donc aucune construction.

[20] Une nouvelle section de ligne de 16,1 km sera construite en deux tronçons.

[21] Le premier tronçon, reliant les environs du poste des Cèdres au poste de Dorion, longe en grande partie les lignes 1131 et 1435. Ce tronçon de 7,2 km, construit sur des pylônes en acier de type conventionnel, sera constitué de deux circuits en parallèle reliés entre eux.

[22] Le second tronçon, reliant les postes de Dorion et de Vaudreuil-Soulanges sera construit sur des pylônes en acier de type compact afin d'utiliser l'emprise existante de la ligne 1117 actuellement sur portique de bois qui aura été démantelée et reconstruite.

[23] Les travaux au poste Langlois consistent à ajouter des équipements pour compléter le départ de la nouvelle ligne. Le Transporteur rappelle que ce départ est déjà disponible au poste Langlois mais reste à compléter. En outre, les travaux incluent le remplacement d'équipements installés lors de la mise en service du poste Langlois qui ont dépassé leur durée de vie utile, notamment des transformateurs de tension et des unités de téléprotection.

[24] Les travaux au poste de Rigaud consistent à ajouter une nouvelle batterie de condensateurs d'une capacité de 36 MVAR à 120 kV afin de soutenir la tension aux postes de Rigaud et de Saint-Polycarpe, en situation de contingence.

3.3 JUSTIFICATION DU PROJET

[25] Selon le Transporteur, le Projet consiste principalement à répondre à la croissance de la demande d'électricité dans la région de Vaudreuil-Soulanges. La nouvelle ligne permettra de régler les dépassements de capacité et d'assurer l'alimentation fiable des postes de la région. L'ajout d'une batterie de condensateurs permettra d'éliminer les baisses de tension observées aux postes de Rigaud et de Saint-Polycarpe en simple contingence.

[26] Le Transporteur soumet également que le Projet répond aux besoins de pérennité de certains équipements du poste Langlois. Ces équipements sont considérés à risque élevé, selon la grille d'analyse du risque qui permet au Transporteur de déterminer les équipements devant faire l'objet d'interventions d'après sa *Stratégie de gestion de la pérennité des actifs*.

3.4 SOLUTIONS ENVISAGÉES

[27] Les analyses du Transporteur ont permis d'identifier trois solutions :

- Solution 1 – Construction d'une ligne à 120 kV reliant les postes Langlois et de Vaudreuil-Soulanges;
- Solution 2 – Construction d'une ligne à 120 kV reliant les postes Langlois et de Saint-Polycarpe;
- Solution 3 – Construction d'une ligne à 120 kV entre la centrale de Carillon et le poste de Rigaud.

[28] Le Transporteur a procédé à une comparaison économique des trois solutions en conformité avec les demandes de la Régie contenues aux décisions D-2012-152⁸ et D-2012-160⁹.

TABLEAU 1
COMPARAISON ECONOMIQUE DES SOLUTIONS (EN K\$ ACTUALISES 2016)

| | Solution 1 Ligne Langlois – Vaudreuil-Soulanges | Solution 2 Ligne Langlois - Saint-Polycarpe | Solution 3 Ligne Carillon - Rigaud |
|---------------------------------|--------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|----------------------------------------------|
| Investissements | 42 935 | 46 866 | 41 591 |
| Réinvestissements | 4 909 | 3 667 | 3 874 |
| Valeurs résiduelles | (1 037) | (869) | (825) |
| Taxes | 2 972 | 3 202 | 2 869 |
| Pertes électriques | Référence | 6 337 | 908 |
| Coûts globaux actualisés | 49 779 | 59 203 | 48 417 |

Source : Pièce [B-0004](#), p. 17, tableau 4.

[29] Selon le Transporteur, la solution 1 offre un tracé avantageux du fait de sa proximité avec la charge permettant le développement ultérieur du réseau électrique dans la région de Vaudreuil-Soulanges. La nouvelle ligne permettra ainsi d'alimenter à long terme les charges de la région. Le Transporteur a retenu cette solution.

⁸ Dossier R-3819-2012, décision [D-2012-152](#), p. 17, par. 64.

⁹ Dossier R-3816-2012, décision [D-2012-160](#), p. 12, par. 42 et 43.

[30] La solution 2 présente le coût et les pertes les plus élevés et offre un tracé éloigné des principales zones de charge. La solution 3 ne permet pas d'alimenter à long terme les zones de développement futur car son tracé est situé à l'opposé de ces zones de charge anticipées aux alentours des postes de Vaudreuil-Soulanges, de Dorion et des Cèdres ainsi que de l'autoroute 30. Pour ces raisons, le Transporteur considère que les solutions 2 et 3 doivent être rejetées au profit de la solution 1.

3.5 COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET

[31] Le coût total des divers travaux associés au Projet s'élève à 46,3 M\$. Le tableau 2 présente la ventilation des coûts des travaux pour les phases d'avant-projet et de projet. Le Transporteur présente, sous pli confidentiel, les coûts annuels et détaillés du Projet.

[32] Par ailleurs, en réponse à une DDR de la Régie¹⁰, le Transporteur divulgue publiquement les montants totaux des coûts par type d'équipement, en complément de l'information produite au tableau 2¹¹ de la présente décision.

[33] Le Transporteur soumet que le coût total du Projet ne doit pas dépasser le montant autorisé par le conseil d'administration d'Hydro-Québec de plus de 15 %, auquel cas il devra obtenir une nouvelle autorisation. Le cas échéant, il s'engage à en informer la Régie en temps opportun.

¹⁰ Pièce [B-0016](#), p. 4, R1.1.

¹¹ Pièce [B-0017](#), p. 5, tableau 1, amendant le même tableau de la pièce [B-0008](#).

TABLEAU 2
COÛTS DES TRAVAUX (EN K\$ DE REALISATION)

| | | Total lignes et postes |
|--------------------------------------------------|--|------------------------------|
| Coûts de l'avant-projet | | |
| Sous-total | | 1 566,0 |
| Coûts du projet | | |
| Ingénierie, approvisionnement et construction | | 35 715,2 |
| Client | | 6 637,1 |
| Frais financiers | | 2 334,9 |
| Sous-total | | 44 687,2 |
| TOTAL | | 46 253,2 |

Source : Pièce [B-0004](#), p. 18, tableau 5.

3.6 COÛTS PAR CATEGORIE D'INVESTISSEMENT ET IMPACT TARIFAIRE

[34] Le Projet s'inscrit dans les catégories d'investissement « Croissance des besoins de la clientèle », à hauteur de 44,1 M\$ et « Maintien des actifs », à hauteur de 2,1 M\$. La mise en service est prévue pour le mois de septembre 2017.

[35] Selon le Transporteur, la contribution estimée du Distributeur devrait couvrir l'intégralité du montant de 44,1 M\$, puisqu'il n'y a pas de besoins de transport pour le Projet, celui-ci étant en amont des postes satellites. Le montant final de la contribution sera déterminé après la mise en service du Projet, conformément aux modalités des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*, appendice J, portant sur les ajouts pour répondre aux besoins de croissance de la charge locale.

[36] Quant au montant de 2,1 M\$ qui permet d'assurer la pérennité des installations, le Transporteur considère que la Régie a déjà indiqué qu'il est équitable que tous les clients y contribuent¹².

¹² Dossier R-3401-98, décision [D-2002-95](#), p. 297.

[37] L'impact tarifaire annuel moyen du Projet est de 0,2 M\$ sur une période de 20 ans et de 0,1 M\$ sur une période de 30 ans, ce qui est négligeable sur ces mêmes périodes par rapport aux revenus requis du Transporteur approuvés par la Régie pour l'année 2015.

3.7 SUIVI DES COÛTS DU PROJET

[38] Le Transporteur propose deux modes de présentation du suivi des coûts réels du Projet :

- selon la même forme et le même niveau de détail que ceux du tableau 2¹³; ou
- sous pli confidentiel, selon la même forme et le même niveau de détail que ceux du tableau 1 de la pièce B-0017, déposé sous pli confidentiel¹⁴.

[39] Dans les deux cas, le Transporteur présentera un suivi de l'échéancier du Projet et fournira, le cas échéant, l'explication des écarts majeurs entre les coûts projetés et réels, ainsi que sur les retards éventuels par rapport à l'échéancier.

3.8 AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS

[40] Le Transporteur note que certaines autorisations de nature sectorielle pourraient se révéler requises au fil de l'avancement du projet¹⁵ :

- un certificat d'autorisation du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement*¹⁶;
- un avis de conformité (résolution) des municipalités régionales de comté où sera implantée la future ligne en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*¹⁷;

¹³ Pièce [B-0004, p. 18](#), tableau 5.

¹⁴ Pièce [B-0016, p. 6](#), R2.3.

¹⁵ Pièce [B-0006, annexe 3, p. 3](#).

¹⁶ RLRQ, c. Q-2, art. 22.

¹⁷ RLRQ, c. A-19.1, art. 149 et ss.

- une autorisation de la Commission de protection du territoire agricole du Québec, en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*¹⁸, pour utiliser à des fins autres que l'agriculture des parties de lots situés en zone agricole.

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

[41] Le Transporteur rappelle que le Projet vise à répondre aux besoins de croissance de la demande d'électricité de la région de Vaudreuil-Soulanges tout en ayant des répercussions positives sur la fiabilité du réseau de transport et la continuité de service aux clients.

[42] La construction de la ligne à 120 kV reliant les postes Langlois et de Vaudreuil-Soulanges permet de régler les dépassements de capacité des lignes 1132 et 1117 dans la région de Vaudreuil-Soulanges en simple contingence.

[43] Ainsi, dès l'hiver 2017-2018, la nouvelle ligne permettra d'alimenter, à partir du poste source Langlois, le poste de Vaudreuil-Soulanges en cas de perte de la ligne 1117 et, également, les postes de Rigaud et de Saint-Polycarpe en cas de perte de la ligne 1132. L'ajout d'une batterie de condensateurs permet d'assurer un soutien adéquat de la tension aux postes de Rigaud et de Saint-Polycarpe, alors que le remplacement des équipements au poste Langlois assurera la pérennité de ces derniers.

[44] Le Projet aura donc un impact positif, tant sur la fiabilité du réseau de transport que sur sa capacité à répondre aux besoins de croissance, le tout dans le respect des critères de conception du réseau de transport.

4. OPINION DE LA RÉGIE

[45] La ligne proposée, du fait de sa proximité avec la charge, permettra de développer ultérieurement le réseau de transport d'électricité dans la région de Vaudreuil-Soulanges

¹⁸ RLRQ, c. P-41.1, art. 58.

et d'alimenter à long terme les charges de la région. Elle utilisera soit des tronçons existants (3,3 km entre le poste Langlois et le poste des Cèdres), soit une emprise existante (la ligne sur portique de bois de 8,9 km entre les postes Dorion et Vaudreuil-Soulanges sera remplacée par une ligne sur pylônes en acier de type compact). Le nouveau tronçon de 7,2 km, sur pylônes en acier de type conventionnel, entre les postes des Cèdres et Dorion, longera en grande partie des lignes existantes.

[46] Certains équipements comme des transformateurs de tension ayant dépassé leur durée de vie utile au poste Langlois seront remplacés, ce qui assurera la pérennité des installations du Transporteur ainsi que le bon fonctionnement du réseau de transport d'électricité de façon sécuritaire et fiable, au bénéfice de tous les clients.

[47] Au niveau des coûts, la Régie note qu'avec un léger surcoût de moins de 1 % du coût total du Projet (350 k\$), le Transporteur prévoit dès à présent une ligne à deux circuits pour la traversée du Canal de Soulanges et des autoroutes 20 et 30, qu'il suffira de désaccoupler pour répondre à une croissance future de charge dans la région. Ainsi, la Régie est d'accord avec le Transporteur sur le fait que la solution proposée est optimale, en comparaison des deux autres solutions qu'il a envisagées dans le cadre de la présente demande.

[48] La Régie est satisfaite des explications et des renseignements fournis par le Transporteur au soutien de sa demande d'autorisation du Projet. La Régie autorise la réalisation du Projet, tel que soumis. Le Transporteur ne pourra cependant apporter, sans autorisation préalable de la Régie, aucune modification au Projet qui aurait pour effet d'en modifier de façon appréciable la nature, les coûts ou la rentabilité.

[49] 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 %.

[50] La Régie rappelle au Transporteur les conclusions de la décision D-2014-035¹⁹ quant au dépassement de coûts et à la modification de projets autorisés en vertu de l'article 73 de la Loi. **À cet effet, la Régie demande au Transporteur de dénoncer, dans le cadre de son suivi administratif du Projet, tout dépassement de coûts de plus de 15 %.**

¹⁹ Dossier R-3823-2012, décision [D-2014-035](#), p. 109 à 110.

[51] En ce qui a trait au suivi des coûts du Projet, la Régie note que certains tronçons de la ligne proposée exigent le démantèlement et la reconstruction d'actifs existants, notamment au niveau de la ligne 1117²⁰.

[52] La Régie demande au Transporteur de faire état, dans son rapport annuel déposé en vertu de l'article 75 de la Loi, de la façon dont les coûts de démantèlement auront été comptabilisés et de celle dont auront été traités, le cas échéant, les éventuels coûts non amortis, reliés à la ligne 1117, dans la base de tarification.

5. TRAITEMENT DES INFORMATIONS CONFIDENTIELLES

[53] Le Transporteur demande à la Régie de se prévaloir des dispositions de l'article 30 de la Loi pour interdire toute divulgation des renseignements contenus dans les documents qu'il a déposés sous pli confidentiel.

[54] Il demande à la Régie de rendre une ordonnance interdisant la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements contenus à la pièce B-0005, lesquels représentent le schéma de liaison du Projet et les schémas unifilaires des postes Langlois, Vaudreuil-Soulanges et de Rigaud. Ces renseignements sont désignés collectivement ci-après comme les « Schémas ».

[55] Le Transporteur demande également le traitement confidentiel des renseignements contenus aux pièces suivantes :

- pièce B-0008²¹, amendée par la pièce B-0017, pour les informations caviardées relatives aux coûts détaillés du Projet;
- pièce B-0009, relative aux coûts annuels du Projet.

[56] Ces renseignements seront collectivement désignés comme les « Coûts du Projet ».

²⁰ [Pièce B-0004, p. 13.](#)

²¹ L'intégralité des informations contenues à la pièce [B-0008](#) a été déposée sous pli confidentiel sous la cote [B-0007](#).

[57] La Régie constate que le Transporteur a versé au dossier public une version des documents dans laquelle les renseignements dont il demande la confidentialité sont caviardés, le cas échéant, tel que prescrit à l'article 34 du Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie²² (le Règlement sur la procédure).

5.1 CADRE LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE RELATIF A LA CONFIDENTIALITE

[58] En vertu de l'article 30 de la Loi, la Régie peut interdire ou restreindre la divulgation, la publication ou la diffusion de renseignements ou de documents qu'elle indique, si le respect de leur caractère confidentiel ou l'intérêt public le requiert.

[59] Une demande de traitement confidentiel doit respecter les exigences des articles 33 et 34 du Règlement sur la procédure :

« 33. Un participant qui requiert le traitement confidentiel de documents ou de renseignements doit déposer une demande à cet effet à la Régie, appuyée d'une ou de plusieurs déclarations sous serment, et fournir les informations suivantes :

1° un résumé de la nature des documents et des renseignements dont il demande le traitement confidentiel;

2° les motifs de la demande, y compris la nature du préjudice qu'entraînerait la divulgation de ces documents ou de ces renseignements;

3° la période pendant laquelle le traitement confidentiel est requis.

34. Le participant doit joindre à sa demande de traitement confidentiel les documents suivants :

1° pour le dossier public, une version des documents dans lesquels les renseignements dont il demande le traitement confidentiel sont caviardés;

2° sous pli confidentiel, à l'usage exclusif de la Régie, une version intégrale de ces documents ».

[60] Dans ses décisions antérieures, la Régie a réitéré à plusieurs reprises que l'article 30 de la Loi constitue une exception à la règle générale du caractère public des audiences et qu'il incombe à celui qui demande une ordonnance de confidentialité de

²² [RLRQ, c. R-6.01, r. 4.1.](#)

prouver que les renseignements visés par sa demande ont un caractère confidentiel qui doit être respecté, ou que l'intérêt public requiert l'émission d'une telle ordonnance²³.

5.2 CRITERES APPLICABLES A L'EXAMEN D'UNE DEMANDE DE TRAITEMENT CONFIDENTIEL

[61] Dans deux décisions récentes²⁴, la Régie s'est prononcée sur les principes réglementaires et les critères applicables à l'examen d'une demande de traitement confidentiel. Dans les deux dossiers ayant donné lieu à ces décisions, les demandes de traitement confidentiel ont fait l'objet de contestations de la part des personnes intéressées, lesquelles ont obtenu le statut d'intervenants afin de débattre de ces questions. Ainsi, ces demandes de traitement confidentiel ont fait l'objet d'un examen approfondi de la Régie, exposé dans lesdites décisions.

[62] La Régie a reconnu à plusieurs reprises, tel qu'elle le rappelle dans sa décision D-2016-086, que la règle de la publicité des débats trouve application au sein d'un organisme comme le sien²⁵. Elle est d'avis qu'en vertu de sa loi constitutive, ce principe doit s'appliquer dans tous les dossiers déposés devant elle. Ainsi, le public peut consulter tous les documents déposés dans tous les dossiers, à l'exception des cas où une ordonnance de traitement confidentiel restreint cet accès. La Régie juge donc que toutes les demandes de traitement confidentiel en vertu de l'article 30 de la Loi doivent être examinées selon les mêmes critères, peu importe la nature du dossier sous étude²⁶.

[63] La Régie retient enfin de sa décision D-2016-086 qu'il est toujours pertinent de référer aux critères de l'arrêt *Sierra Club*²⁷ afin de déterminer si elle doit, ou non, accueillir les demandes de traitement confidentiel du Transporteur. Selon ces critères, divisés en deux volets distincts, une ordonnance de traitement confidentiel ne devrait être accordée que si :

²³ Voir, par exemple, le dossier R-3875-2014, décision [D-2014-029, p. 4](#), par. 5.

²⁴ Dossier R-3956-2015, décision [D-2016-086](#), et dossier R-3960-2016, décision [D-2016-091](#) : ces décisions portent toutes deux sur des demandes de traitement confidentiel du Transporteur.

²⁵ Dossier R-3956-2015, décision [D-2016-086, p. 16](#), par. 63.

²⁶ Décision [D-2016-086, p. 16](#).

²⁷ *Sierra Club du Canada c. Canada (Ministre des finances)*, [2002] 2 R.C.S. 522.

- elle est nécessaire pour écarter un risque sérieux pour un intérêt important, y compris un intérêt commercial, dans le contexte d'un litige et en l'absence d'autres options raisonnables pour écarter ce risque;
- ses effets bénéfiques, y compris ses effets sur le droit des justiciables à un procès équitable, l'emportent sur ses effets préjudiciables, y compris sur la liberté d'expression qui, dans ce contexte, comprend l'intérêt du public dans la publicité des débats²⁸.

[64] Le premier volet du test énoncé dans l'arrêt *Sierra Club* vise à déterminer si le risque invoqué par le Transporteur est réel et important, s'il est bien étayé par la preuve et s'il menace grandement l'intérêt commercial invoqué²⁹.

[65] Le deuxième volet du test de l'arrêt *Sierra Club* consiste à soupeser, proportionnellement, les effets bénéfiques d'une ordonnance de confidentialité et ses effets négatifs. La Régie précise, dans la décision D-2016-086, que ce test de proportionnalité vise à faire ressortir le principe de la publicité des débats. Ainsi, des intérêts commerciaux purement privés ne suffiront pas pour rencontrer ce critère. Celui qui demande le traitement confidentiel de données doit également démontrer l'intérêt public d'une ordonnance.

5.3 DEMANDE DE TRAITEMENT CONFIDENTIEL DES COÛTS DU PROJET

[66] Le Transporteur demande à la Régie de se prévaloir de l'article 30 de la Loi et d'interdire la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements présentés de façon caviardée à la pièce B-0008 ainsi que des renseignements présentés à la pièce B-0009³⁰.

[67] Les pièces visées par la demande de confidentialité du Transporteur contiennent des informations relatives aux coûts détaillés et aux coûts annuels du Projet et sont identifiées comme suit :

²⁸ Décision [D-2016-086, p. 17](#).

²⁹ *Sierra Club du Canada c. Canada (Ministre des finances)*, [2002] 2 R.C.S. 522.

³⁰ Pièce [B-0002, p. 8](#), par. 10, et p. 11, par. 38.

«

- *Coûts de l'avant-projet*
 - *Études d'avant-projet*
 - *Autres coûts*
 - *Frais financiers*
- *Coûts du Projet*
 - *Ingénierie interne*
 - *Ingénierie externe*
 - *Approvisionnement*
 - *Construction*
 - *Clé en main*
 - *Gérance interne*
 - *Gérance externe*
 - *Provision*
 - *Autres coûts*
- *Coûts annuels*
 - *Croissance des besoins de la clientèle*
- *Tableau 2 - Coûts du client*
 - *Expertise technique*
 - *Inspection finale et mise en route*
 - *Communications et relations publiques*
 - *Mise en valeur*
 - *Expertise immobilière »³¹.*

[68] Le Transporteur demande subsidiairement à la Régie d'émettre une ordonnance de confidentialité en ce qui a trait au suivi des coûts déposé dans le cadre de son rapport annuel³². Il propose, suivant la pratique établie depuis la réglementation de ses activités, de faire un suivi des coûts réels détaillés du Projet selon la même forme et le même niveau de détail que ceux du tableau 1 de la pièce B-0007, advenant que l'ordonnance de confidentialité visant ces coûts soit accordée³³.

³¹ Pièce [B-0002, p. 8](#), par. 11.

³² Pièce [B-0002, p. 2](#), par. 10.

³³ Pièce [B-0016, p. 6](#), R2.3.

[69] Au soutien de ces demandes, le Transporteur soumet que la divulgation des Coûts du Projet pourrait lui causer préjudice lorsqu'il sollicite les fournisseurs par appels d'offres, puisque ces derniers pourraient préparer leurs soumissions en fonction des coûts présentés à la Régie plutôt que de faire preuve de créativité, ce qui limiterait le potentiel de création de valeur pour le Transporteur, notamment en ne lui permettant pas d'obtenir les biens et services requis au meilleur coût possible.

[70] La Régie rappelle que les informations visées par cette demande de confidentialité étaient auparavant divulguées publiquement et versées au dossier dans la preuve du Transporteur.

[71] Cependant, tous les dossiers d'investissement déposés récemment par le Transporteur sont accompagnés d'une demande de traitement confidentiel à l'égard des informations sur les Coûts du Projet s'y rapportant³⁴. Ces demandes de confidentialité sont fondées sur une preuve en chef similaire et des motifs principaux identiques, le tout au moyen d'un affidavit identique attesté par le même affiant.

[72] Dans sa récente décision D-2016-086, la Régie a statué, pour la première fois, sur une demande de traitement confidentiel pour des informations portant sur les coûts détaillés d'un projet et a examiné la question de savoir si la preuve rencontrait les critères du test de l'arrêt *Sierra Club*³⁵.

[73] Dans sa décision, la Régie constate de la preuve du Transporteur que son principal intérêt a trait au prix des soumissions des fournisseurs lorsqu'il lance des appels d'offres³⁶.

[74] Elle s'exprime ainsi :

« [78] La Régie est d'avis que le Transporteur a établi, par une preuve prépondérante, que la divulgation des Renseignements dans un contexte d'appel d'offres représente pour lui un risque de préjudice réel et important au niveau des prix qui pourraient être offerts par des fournisseurs, de même qu'au niveau des négociations à entreprendre par la suite avec les fournisseurs retenus. La

³⁴ Notamment, les demandes d'autorisation visées par les dossiers R-3954-2015, R-3956-2016, R-3960-2016, R-3962-2016 et R-3971-2016.

³⁵ Décision [D-2016-086, p. 18](#), par. 72 et ss.

³⁶ Pièce [B-0002, p. 9](#), par. 24.

divulgarion des Renseignements pourrait ainsi nuire à l'objectif du Transporteur d'obtenir les meilleurs prix possibles sur le marché, ce qui se reflèterait ultimement dans les coûts assumés par les consommateurs par le biais des tarifs d'électricité.

[79] Enfin, la Régie considère qu'il n'existe pas d'autres options raisonnables que l'ordonnance de confidentialité. En effet, le Transporteur a pris les moyens pour divulguer publiquement un maximum de renseignements en déposant des documents caviardés au dossier public, en plus de proposer aux intervenants l'accès aux Renseignements, après signature d'une entente de confidentialité.

[80] Pour l'ensemble de ces considérations, la Régie est d'avis que le premier volet du test de l'arrêt Sierra Club est rencontré »³⁷.

[75] En ce qui a trait à la balance des inconvénients³⁸, la Régie :

- retient que l'ordonnance de confidentialité demandée aurait des effets bénéfiques, en favorisant notamment un marché compétitif lors des processus d'appels d'offres. Elle juge qu'ultimement les intérêts des consommateurs sont favorisés, puisqu'ils assument les coûts associés aux investissements du Transporteur dans les tarifs qu'ils paient;
- considère que, bien que l'ordonnance de confidentialité ait nécessairement un effet préjudiciable par l'impact sur l'accessibilité des coûts détaillés du Projet pour le public en général, l'intégrité du processus réglementaire n'est pas sérieusement affectée. En effet, le public pourra bénéficier des renseignements sur le coût total du Projet et des autres renseignements prévus au Règlement. Pour la Régie, l'accès à ces derniers renseignements dans le dossier public permet à toute personne intéressée de porter un jugement éclairé sur le bien-fondé du Projet.

[76] Dans sa décision D-2016-086, la Régie conclut donc que les effets bénéfiques d'une ordonnance de traitement confidentiel des coûts détaillés du Projet surpassent ses effets négatifs et juge que le deuxième volet de l'arrêt Sierra Club est rencontré, considérant notamment les amendements à la preuve apportés par le Transporteur.

³⁷ Décision [D-2016-086, p. 19](#) et 20.

³⁸ Décision [D-2016-086, p. 20](#).

[77] Prenant acte de la décision D-2016-086, le Transporteur confirme, dans sa réponse à la DDR de la Régie³⁹ dans le présent dossier, être favorable à la divulgation publique des montants totaux pour les colonnes « Total Ligne » et « Total poste » du tableau 1 de la pièce B-0008, dans la mesure où il considère que la divulgation ne fournira pas une idée trop précise des coûts détaillés aux fournisseurs potentiels du Projet. Il verse ces nouveaux éléments de preuve au dossier⁴⁰.

[78] La Régie accueille favorablement l'ouverture du Transporteur à cet égard et est d'avis que la divulgation des coûts totaux par type d'équipement pour le Projet permettra au public d'obtenir une meilleure information quant à la structure des coûts.

[79] Pour l'ensemble de ces motifs, la Régie accueille la demande de traitement confidentiel des renseignements relatifs aux coûts annuels et détaillés du Projet, tels que déposés aux pièces B-0009 et B-0017.

[80] Par ailleurs, la Régie juge que le Projet doit faire l'objet d'un suivi des coûts dans le cadre du rapport annuel du Transporteur. Afin d'assurer ce suivi adéquatement, **la Régie demande au Transporteur de déposer publiquement, lors du dépôt de son rapport annuel, le suivi des coûts présentés au tableau 1 de la pièce B-0007 et des coûts totaux par type d'équipement. De plus, le Transporteur devra fournir le suivi des coûts totaux relatifs à chacune de catégories d'investissement.**

[81] Ainsi, la Régie autorise le Transporteur à présenter le suivi des coûts réels détaillés du Projet, sous pli confidentiel, présenté selon la même forme et le même niveau de détail que ceux du tableau 1 de la pièce B-0007.

5.3.1 DURÉE DE L'ORDONNANCE DE TRAITEMENT CONFIDENTIEL

[82] Dans sa preuve, le Transporteur requiert le traitement confidentiel des informations visées portant sur les coûts détaillés du Projet, de même que celles produites au suivi des coûts réels déposé dans son rapport annuel, sans restriction quant à la durée⁴¹.

³⁹ Pièce [B-0016, p. 4](#).

⁴⁰ Pièce [B-0017, p. 5](#)

⁴¹ Pièce [B-0002, p. 11](#), par. 37 à 40.

[83] Tel qu'indiqué dans sa décision D-2016-086, la Régie est d'avis que l'ordonnance doit être suffisamment étendue dans le temps pour éviter que le Transporteur soit désavantagé par rapport aux fournisseurs. Toutefois, elle juge que la preuve du Transporteur à cet égard ne permet pas de justifier une ordonnance sans restriction quant à sa durée.

[84] Or, le Transporteur indique, en réponse à la DDR de la Régie, avoir pris acte des décisions D-2016-086 et D-2016-091⁴² en ce qui a trait à la durée de l'ordonnance de confidentialité portant sur les Coûts du Projet et sur le suivi des coûts réels des projets dans le cadre de son rapport annuel. Il précise être, par conséquent, disposé à établir, dans le présent dossier, une date de terminaison de l'interdiction de publication au terme d'un délai d'un an à partir de la date de mise en service finale du Projet, tant pour les Coûts du Projet que pour le suivi des coûts réels dans le rapport annuel⁴³.

[85] La Régie est convaincue qu'une ordonnance sans restriction quant à sa durée serait disproportionnée par rapport au risque soulevé par le Transporteur. L'amendement à la preuve proposé par le Transporteur qui vise à limiter la durée de la confidentialité à un délai d'un an après la date de mise en service complète du Projet est plus adéquat dans les circonstances. Les renseignements pourront alors être divulgués publiquement à l'intérieur d'un délai raisonnable à compter de la mise en service finale du Projet.

[86] La Régie limite donc la durée de l'ordonnance de traitement confidentiel des informations contenues aux pièces B-0009 et B-0017 jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de mise en service finale du Projet.

[87] Pour les mêmes motifs, la Régie juge également que le suivi des coûts réels détaillés du Projet sera considéré comme confidentiel jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an à partir de la date de mise en service finale du Projet.

[88] La Régie demande au Transporteur de l'informer, par voie administrative, de cette date de mise en service finale du Projet. Elle verra alors à ce qu'une version non caviardée des pièces visées par l'ordonnance de traitement confidentiel soit versée au dossier public dans le délai prévu à la présente décision.

⁴² Dossier R-3960-2016.

⁴³ Pièce [B-0016, p. 6](#), R2.1 et R2.3

5.4 DEMANDE DE TRAITEMENT CONFIDENTIEL RELATIVE AUX SCHEMAS

[89] Le Transporteur demande à la Régie de rendre une ordonnance interdisant la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements relatifs aux Schémas contenus à la pièce B-0005, en raison de leur caractère confidentiel et pour des motifs d'intérêt public. Il demande que cette ordonnance soit rendue sans restriction quant à sa durée.

[90] Au soutien de sa demande, le Transporteur dépose une affirmation solennelle de monsieur Patrick Bujold⁴⁴, chef Planification des réseaux régionaux. Essentiellement, le Transporteur indique que les pièces visées par la demande de traitement confidentiel contiennent des informations d'ordre stratégique relatives à ses installations.

[91] Le Transporteur soumet que la publication des Schémas faciliterait la localisation des diverses installations (lignes et postes), permettrait à une personne malveillante d'identifier leurs caractéristiques et, ainsi, pourrait compromettre la sécurité du réseau.

[92] Également, le Transporteur indique qu'il dépose systématiquement ces types de schémas sous pli confidentiel dans le cadre de ses divers dossiers à la Régie, qui leur accorde le traitement confidentiel, dans l'intérêt public.

[93] Bien qu'aucune contestation n'ait été émise à l'égard de cette demande de traitement confidentiel pour le Projet, la Régie considère qu'il est utile de rappeler qu'elle a jugé, dans sa décision D-2016-091, que la preuve du Transporteur portant sur la nature stratégique des renseignements contenus dans ces types de schémas respectait l'examen objectif des critères du test de l'arrêt Sierra Club.

[94] Elle a jugé que la preuve était prépondérante à l'effet que les risques relatifs à la sécurité invoqués par le Transporteur, étaient réels et suffisamment sérieux pour justifier le traitement confidentiel de ces schémas.

⁴⁴ Pièce [B-0002, p. 6](#).

[95] Elle a ainsi statué que les informations visées par la demande de traitement confidentiel respectaient les critères du premier volet du test. Elle a toutefois considéré que les effets préjudiciables, associés au deuxième volet du test, devraient faire l'objet d'un examen dans chaque dossier.

[96] La Régie précise ce qui suit :

« [111] Pour ce qui est des effets préjudiciables, la Régie est d'avis que l'ordonnance de confidentialité aura nécessairement un impact sur l'accessibilité des informations présentées aux Schémas pour le public en général. Toutefois, le public ne sera pas privé des renseignements globaux liés au Projet, ni des autres renseignements prévus au Règlement sur les conditions, lui permettant ainsi de porter un jugement éclairé sur le Projet.

[112] De plus, l'engagement du Transporteur à signer une entente de confidentialité avec les intervenants dont l'intérêt est reconnu par la Régie amoindrit les effets de l'ordonnance, en leur permettant d'avoir tout de même accès aux informations visées par les demandes d'ordonnances de traitement confidentiel.

[113] La Régie est donc d'avis que même si l'ordonnance de confidentialité prive le public des informations détaillées relatives aux Schémas, les avantages associés à l'ordonnance de confidentialité, incluant les impacts sur la clientèle du Transporteur, sont supérieurs aux effets négatifs d'une telle ordonnance »⁴⁵.

[97] Dans le cadre du Projet, aucune contestation n'a été émise à l'égard de la demande de traitement confidentiel des Schémas. Devant l'absence d'effets préjudiciables additionnels, spécifiques au Projet, touchant l'accessibilité des informations relatives aux Schémas, la Régie considère que l'examen objectif du respect des critères de l'arrêt Sierra Club, dont a fait l'objet la demande de traitement confidentiel similaire dans le dossier R-3960-2016, est suffisant pour juger de la présente demande d'ordonnance de confidentialité.

[98] La Régie est satisfaite que la présente demande de traitement confidentiel pour les informations contenues aux Schémas rencontre les critères du test de l'arrêt Sierra Club.

⁴⁵ Décision [D-2016-091](#), p. 29.

[99] **La Régie accueille donc la demande de traitement confidentiel de la pièce B-0005.**

5.4.1 DURÉE DE L'ORDONNANCE DE TRAITEMENT CONFIDENTIEL

[100] Le Transporteur demande à la Régie de rendre une ordonnance de traitement confidentiel à l'égard des Schémas pour une durée indéterminée. À cet égard, il indique que les Schémas ne sont pas sujets à péremption avec le temps et qu'ils conservent leurs attributs. Le Transporteur est d'avis qu'il n'est pas possible de limiter la durée de leur traitement confidentiel.

[101] **La Régie partage l'avis du Transporteur à cet égard et ordonne le traitement confidentiel des Schémas, sans restriction quant à sa durée.**

[102] **Considérant ce qui précède,**

La Régie de l'énergie :

AUTORISE le Transporteur à réaliser le Projet relatif à la construction d'une ligne à 120 kV reliant le poste Langlois au poste de Vaudreuil-Soulanges et à réaliser les travaux connexes, tels que décrits dans le présent dossier, le Transporteur ne pouvant apporter, sans autorisation préalable de la Régie, aucune modification au Projet qui aurait pour effet d'en modifier de façon appréciable les coûts ou la rentabilité;

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

- un suivi de l'échéancier du Projet,
- un suivi des coûts réels du Projet, tel que précisé aux paragraphes 81 et 87 de la présente décision, notamment à l'égard du délai de divulgation des informations sous ordonnance de traitement confidentiel,
- le cas échéant, l'explication des écarts majeurs des coûts projetés et réels et des échéances;

ACCUEILLE la demande de traitement confidentiel du Transporteur relative :

- à la pièce B-0005, sans égard à la durée,
- aux informations caviardées de la pièce B-0017, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de la mise en service finale du Projet,
- à la pièce B-0009, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de la mise en service finale du Projet,
- au suivi des coûts réels du Projet, à être présentés dans son rapport annuel, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an à partir de la date de la mise en service finale du Projet;

INTERDIT la divulgation, la publication et la diffusion de ces pièces ainsi que des renseignements visés qu'elles contiennent;

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

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

Gilles Boulianne
Régisseur

Hydro-Québec représentée par Me Yves Fréchette.