

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2016-176

R-3974-2016

16 novembre 2016

PRÉSENT :

Bernard Houle
Régisseur

Hydro-Québec
Demanderesse

Décision finale

Demande du Transporteur relative à la construction du poste de Gracefield à 120-25 kV et sa ligne d'alimentation, et la reconstruction de la ligne Paugan-Maniwaki à 120 kV.

1. DEMANDE

[1] Le 23 juin 2016, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose auprès de la Régie de l'énergie (la Régie) une demande en vertu des articles 31 (1^o)(5^o) et 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹ (la Loi), afin d'obtenir l'autorisation requise pour la construction du poste de Gracefield à 120-25 kV et sa ligne d'alimentation, de même que pour la reconstruction de la ligne Paugan-Maniwaki à 120 kV (le Projet).

[2] Le Projet, qui s'inscrit dans les catégories d'investissements « Croissance des besoins de la clientèle », « Maintien des actifs » et « Maintien et amélioration de la qualité du service », vise à répondre à la croissance de la demande dans le secteur de la municipalité régionale de comté de la Vallée-de-la-Gatineau, ainsi qu'à assurer la pérennité des installations et le maintien de la continuité et de la qualité du service. Le coût total du Projet s'élève à 115 M\$.

[3] Le Transporteur dépose sous pli confidentiel, la pièce B-0005, qui présente les schémas unifilaires relatifs au Projet. Il demande à la Régie de rendre une ordonnance en vertu de l'article 30 de la Loi, interdisant la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements qui sont contenus à cette pièce, sans restriction quant à sa durée.

[4] Le Transporteur demande également à la Régie de rendre une ordonnance interdisant la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements contenus aux pièces B-0007 et B-0008, qui indiquent les coûts détaillés et annuels du Projet, et ce, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de sa mise en service finale.

[5] Le 8 juillet 2016, la Régie publie un avis sur son site internet, indiquant qu'elle compte procéder à l'étude de la demande du Transporteur par voie de consultation. Elle fixe au 5 août 2016 l'échéance pour le dépôt des commentaires des personnes intéressées et au 12 août 2016, celle pour la réponse du Transporteur à ces commentaires. Elle demande également au Transporteur de publier cet avis sur son site internet, ce qu'il confirme avoir fait le 8 juillet 2016.

¹ [RLRQ, c. R-6.01.](#)

[6] Le 10 août 2016, aucun commentaire de personnes intéressées n'ayant été formulé à l'égard du Projet, le Transporteur demande à la Régie de prendre le dossier en délibéré².

[7] Le 20 septembre 2016, la Régie transmet une demande de renseignements au Transporteur. Ce dernier dépose ses réponses en respectant l'échéance fixée par la Régie, soit le 27 septembre 2016. Cette dernière entame son délibéré à compter de cette date.

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

2. CADRE RÉGLEMENTAIRE

[9] Le Transporteur présente sa demande d'autorisation en vertu des articles 31(1^o) (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*³ (le Règlement).

[10] 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 demande⁴.

3. ANALYSE

3.1 MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIFS VISÉS PAR LE PROJET

[11] Le réseau de transport de l'Outaouais dispose de deux réseaux : un à 120 kV et un à 69 kV.

² Pièce [B-0013](#).

³ [RLRQ, c. R-6.01, r. 2.](#)

⁴ [Articles 1, 2 et 3 du Règlement.](#)

[12] Le réseau de transport à 120 kV est constitué de sept postes satellites à 120-25 kV qui sont alimentés par le poste source du Grand-Brulé à 735-120 kV. La perte de certaines lignes à 120 kV provoque, dans certaines conditions d'exploitation, des baisses de tension importantes, voire des effondrements de tension du réseau. La perte de la ligne Paugan-Maniwaki constitue, à cet égard, la contingence la plus sévère. De plus, une portion de cette ligne monoterne, construite sur portique de bois, a été mise en service en 1971 et nécessite des investissements en pérennité.

[13] Par ailleurs, le réseau de transport à 69 kV comprend quatre postes satellites à 69-25 kV. Les postes de Messines, de Gracefield et de Kazabazua sont en dépassement de leur capacité limite de transformation en fonction des récentes prévisions de la charge d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur), alors que le poste de Grand-Remous a une faible marge de manoeuvre. De plus, le réseau de transport à 69 kV ne permet plus d'assurer la relève des trois premiers postes satellites précités.

[14] Le Projet a donc pour objectif de répondre aux besoins liés à la croissance de la demande d'électricité, ainsi qu'à la pérennité et à l'amélioration de la fiabilité du réseau de transport. Dans ce contexte, le Transporteur amorce la conversion à 120 kV du réseau à 69 kV par la reconstruction du poste de Gracefield à 120-25 kV⁵. Il propose également le remplacement de la ligne monoterne Paugan-Maniwaki par une ligne biterne à 120 kV.

3.2 DESCRIPTION DU PROJET

[15] Le Projet comprend les travaux suivants :

- La construction d'une nouvelle ligne biterne de 70 km à 120 kV entre les postes de Paugan et de Maniwaki, en remplacement de la ligne monoterne, qui sera démantelée.

⁵ Le Transporteur précise qu'il déposera ultérieurement une demande d'autorisation en vue de reconstruire également le poste de Kazabazua à 120-25 kV. Voir la pièce [B-0004](#), aux pages 11, 17 et 18.

- La construction d'un nouveau poste à 120-25 kV et de sa ligne d'alimentation, soit une ligne de dérivation de 5,3 km à partir de la nouvelle ligne biterne. Le poste sera constitué de deux transformateurs de puissance de 47 MVA, pour une capacité limite de transformation de 65 MVA et de six départs de ligne à 25 kV, pour une possibilité de neuf départs dont un servira à alimenter deux batteries de condensateurs de 6 MVAR chacune.
- L'agrandissement de la section à 120 kV du poste de Paugan et l'ajout d'un départ de ligne.
- L'ajout d'un départ de ligne à 120 kV au poste de Maniwaki.
- Le démantèlement du poste de Gracefield à 69-25 kV, une fois que les transferts de charges auront été complétés par le Distributeur.
- La mise en place des circuits de télécommunication au nouveau poste de Gracefield.

[16] La mise en service du poste de Gracefield à 120-25 kV et de sa ligne d'alimentation est prévue pour juin 2018. La construction de la ligne entre le poste de Paugan et de Maniwaki sera réalisée en deux phases, devant se terminer respectivement en novembre 2017 et en novembre 2018. Enfin, l'ajout d'un départ de ligne à chacun des postes de Maniwaki et de Paugan est prévu pour novembre 2018.

3.3 JUSTIFICATION DU PROJET

[17] Le Transporteur justifie le Projet par la croissance de la demande dans la région de l'Outaouais rural, l'amélioration de la fiabilité du réseau de transport à 120 kV et la pérennité des installations.

[18] En effet, tel que mentionné précédemment, les postes de Messines, de Gracefield et de Kazabazua à 69-25 kV ont déjà dépassé leur capacité limite de transformation en raison de la croissance de la demande dans la région.

**PRÉVISIONS DES CHARGES DES POSTES À 69-25 kV ET DU POSTE
DE MANIWAKI À 120-25 kV**

Poste	CLT (MVA)	15- 16	16- 17	17- 18	18- 19	19- 20	20- 21	21- 22	22- 23	23- 24	24- 25	25- 26	26- 27	27- 28	28- 29	29- 30
Messines	11,3	14,7	14,8	14,9	15,0	15,0	15,1	15,2	15,3	15,3	15,4	15,4	15,5	15,5	15,5	15,6
Gracefield	18,8	18,9	19,1	19,2	19,4	19,5	19,6	19,7	19,8	19,9	20,0	20,1	20,1	20,2	20,3	20,3
Kazabazua	16,8	17,2	17,3	17,4	17,5	17,6	17,7	17,8	17,8	17,9	18,0	18,0	18,0	18,1	18,1	18,2
Grand-Remous	9,7	8,1	8,2	8,2	9,0	9,0	9,1	9,1	9,1	9,2	9,2	9,2	9,2	9,2	9,2	9,3
Maniwaki	58,8	49,1	49,3	49,5	49,6	49,8	49,9	50,0	50,2	50,3	50,4	50,5	50,6	50,7	50,8	50,9

Source : Pièce [B-0004](#), p. 8.

[19] La construction du nouveau poste de Gracefield à 120-25 kV permettra d'y transférer les charges du poste actuel ainsi que d'une partie des charges des postes de Messines et de Kazabazua à 69-25 kV, ce qui soulagera le réseau de transport à 69 kV.

[20] La justification du Projet s'appuie également sur la grille d'analyse du risque des équipements permettant au Transporteur de déterminer ceux devant faire l'objet d'interventions d'après sa *Stratégie de gestion de la pérennité des actifs*. En particulier, plusieurs équipements doivent être remplacés à court et moyen termes aux postes de Messines et de Gracefield, alors que la ligne Paugan-Maniwaki devra être reconstruite à moyen terme, car elle approche de la fin de sa vie utile, ayant été mise en service en 1971.

[21] En outre, le Transporteur mentionne que le réseau de transport à 120 kV actuel ne répond plus à ses critères de conception. Le remplacement de la ligne monoterne à 120 kV par une ligne biterne permettra d'améliorer la fiabilité du réseau de transport, notamment, en cas de perte d'un circuit.

3.4 SOLUTIONS ENVISAGÉES

[22] Le Transporteur a étudié quatre solutions :

- Solution 1 : nouveau poste à 120-25 kV et nouvelle ligne biterne à 120 kV de 70 km;
- Solution 2: nouveau poste à 120-25 kV et nouvelle ligne biterne à 120 kV de 36 km;

- Solution 3 : nouveau poste à 120-69 kV et nouvelle ligne biterne à 120 kV de 70 km;
- Solution 4 : nouveau poste à 120-69 kV et nouvelle ligne biterne à 120 kV de 16 km.

[23] La solution 1, retenue par le Transporteur, prévoit la construction d'un nouveau poste à 120-25 kV adjacent au poste actuel de Gracefield à 69-25 kV. Le nouveau poste sera alimenté par deux circuits à 120 kV, formant la ligne de dérivation de 5,3 km à partir de la nouvelle ligne biterne à 120 kV de 70 km qui aura été construite entre les postes de Paugan et de Maniwaki en remplacement de la ligne monoterne. D'autres travaux sur ce réseau sont également prévus à court et moyen termes dans le cadre de cette solution, notamment, l'ajout de deux bancs de condensateurs au poste de Mont-Laurier. Cette solution permet de répondre aux besoins de croissance de la région de l'Outaouais en plus d'améliorer la fiabilité du réseau de transport à 120 kV, tout en considérant les besoins de pérennité des installations.

[24] Pour diverses raisons d'ordre technique, cette solution s'avère plus avantageuse que les trois autres étudiées⁶.

[25] Par ailleurs, les résultats de l'analyse économique démontrent que les coûts globaux actualisés de la solution 1 sont inférieurs à ceux des autres solutions et confirment le choix retenu par le Transporteur, tel qu'il appert du tableau suivant, qui présente la comparaison économique de ces quatre solutions :

⁶ Le Transporteur présente une analyse comparative à cet égard à la pièce [B-0004](#), aux pages 18 à 20.

COMPARAISON ÉCONOMIQUE DES SOLUTIONS (M\$ ACTUALISÉS 2016)

	Solution 1 Poste 120-25 kV et ligne 70 km	Solution 2 Poste 120-25 kV et ligne 36 km	Solution 3 Poste 120-69 kV et ligne 70 km	Solution 4 Poste 120-69 kV et ligne 16 km
HQT				
Investissements	133 773	136 165	147 478	148 708
Réinvestissements	12 934	20 674	19 227	15 674
Valeurs résiduelles	(5 438)	(7 120)	(7 115)	(8 833)
Taxes	10 212	10 455	11 338	10 730
Pertes électriques	-	16 875	5 715	29 850
Coûts globaux actualisés HQT	151 481	177 049	176 643	196 129
HQD				
Investissements	3 427	3 427	3 767	3 767
Valeurs résiduelles	(203)	(203)	(130)	(130)
Taxes	211	211	236	236
Coûts globaux actualisés HQD	3 435	3 435	3 873	3 873
Total Coûts globaux actualisés	154 916	180 484	180 516	200 002

Source : pièce [B-0004](#), p.22, Tableau 4.

3.5 COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET

[26] Le coût total des divers travaux associés au Projet du Transporteur s'élève à 115 M\$. Le tableau suivant présente la ventilation des coûts des travaux d'avant-projet et du projet :

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

	Total lignes, postes et télécommuni- cations
Coûts de l'avant-projet	
Sous-total	4 439,5
Coûts du projet	
Ingénierie, approvisionnement et construction	96 229,8
Client	7 467,8
Frais financiers	6 856,2
Sous-total	110 553,8
TOTAL	114 993,3

Source : pièce [B-0004](#), p.23, Tableau 5.

[27] Les coûts annuels et détaillés du Projet sont déposés sous pli confidentiel⁷.

[28] Le Transporteur mentionne que si le coût total du Projet dépassait de plus de 15 % le montant autorisé par le Conseil d'administration, il devra obtenir une nouvelle autorisation de ce dernier. Le cas échéant, il s'engage à en informer la Régie en temps opportun. Il souligne qu'il s'efforcera de contenir les coûts du Projet à l'intérieur du montant autorisé par la Régie.

⁷ Pièces B-0007 et B-0008.

3.5.1 SUIVI DES COÛTS DU PROJET

[29] Le Transporteur assurera un suivi étroit des coûts du Projet et il propose de faire état de leur évolution lors du dépôt de son rapport annuel à la Régie, si cette dernière le requiert. Selon les indications de la Régie, il présentera ce suivi sous la même forme et le même niveau de détails que ceux du tableau « Coûts des travaux avant-projet et projet » montré au paragraphe 27 de la présente décision ou, sous pli confidentiel, sous la même forme et le même niveau de détails que ceux du tableau 1 « Coûts des travaux avant-projet et projet par élément » de la pièce B-0007, dont la version caviardée est déposée sous la pièce B-0009. Dans ce dernier cas, il demande à la Régie de rendre une ordonnance de traitement confidentiel à cet égard⁸. 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.

3.6 IMPACT TARIFAIRE DU PROJET

[30] Le Projet s'inscrit dans les catégories d'investissement « Maintien des actifs » pour un montant de 34,5 M\$, « Maintien et amélioration de la qualité du service » pour un montant de 61 M\$ et « Croissance des besoins de la clientèle » pour un montant de 19,5 M\$⁹. Eu égard à cette dernière catégorie, la contribution estimée du Distributeur est de l'ordre de 14,6 M\$. Le montant final de la contribution du Distributeur sera déterminé à la suite de la mise en service du Projet.

[31] Les investissements reliés aux catégories d'investissement « Maintien des actifs » et « Maintien et amélioration de la qualité du service » permettent de maintenir le bon fonctionnement du réseau et d'assurer le transport d'électricité de façon sécuritaire et fiable, au bénéfice de tous les clients du réseau de transport. Le Transporteur rappelle, en référence à la décision D-2002-95 de la Régie, que cette dernière a indiqué qu'il est équitable que tous les clients contribuent au paiement de ces investissements¹⁰.

⁸ Pièces [B-0002](#), p. 2 et 3 et [B-0004](#), p. 27.

⁹ Dans sa réponse à la demande de renseignements de la Régie (pièce [B-0016](#)), le Transporteur précise les critères qui ont servi à la répartition des coûts du Projet entre ces catégories d'investissements.

¹⁰ Pièce [B-0004](#), p. 28.

[32] Tel que mentionné précédemment, le Transporteur prévoit que les mises en service du Projet auront lieu respectivement en novembre 2017 en ce qui a trait à la phase 1 de la ligne biterne à 120 kV entre les postes Paugan et Maniwaki, en juin 2018 en ce qui a trait au nouveau poste de Gracefield à 120-25 kV et sa ligne d'alimentation, et en novembre 2018 en ce qui a trait aux autres éléments du Projet.

[33] Afin de déterminer l'impact sur les revenus requis à la suite de la mise en service du Projet, le Transporteur prend en compte ses coûts, soit ceux associés à l'amortissement, au financement et à la taxe sur les services publics. Il présente les résultats sur des périodes de 20 et 60 ans, cette dernière étant jugée plus représentative de l'impact sur les revenus requis puisque les résultats sont plus comparables à la durée d'utilité moyenne des immobilisations du Projet.

[34] L'impact annuel moyen du Projet sur le revenu requis du Transporteur est de 8,1 M\$ sur une période de 20 ans et de 5 M\$ sur une période de 60 ans, faisant en sorte que l'impact à la marge est de 0,3 % sur une période de 20 ans, et de 0,2 % sur une période de 60 ans.

3.7 AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS

[35] Selon le Transporteur, la réalisation du Projet requiert les autorisations suivantes en vertu des lois et règlements applicables au Québec¹¹ :

- un certificat d'autorisation est requis 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*¹²;
- une autorisation est requise de la Commission de protection du territoire agricole en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*¹³, pour une utilisation à des fins autres que l'agriculture en territoire agricole protégé;

¹¹ Pièce [B-0006](#), annexe 3.

¹² [L.R.Q., c. Q-2, art. 22.](#)

¹³ [L.R.Q., c. P-41.1](#)

- un avis de conformité (résolution) est requis de la municipalité régionale de comté où seront aménagés les nouvelles lignes et le nouveau poste de transformation, en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*¹⁴;
- un permis d'occupation temporaire est requis du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (MÉRN) en vertu de la *Loi sur les terres du domaine de l'État*¹⁵, pour l'occupation de terres publiques requises pour le projet;
- un permis d'intervention est requis du MÉRN en vertu de la *Loi sur l'aménagement durable du territoire forestier*¹⁶, pour réaliser les activités d'aménagement forestier requises pour le projet dans les forêts du domaine de l'État.

[36] Par ailleurs, le Transporteur précise que d'autres autorisations de nature sectorielle pourraient se révéler requises au fil de l'avancement du Projet.

[37] Selon le Transporteur, la réalisation du Projet ne requiert aucune autorisation du gouvernement du Canada.

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

[38] Selon le Transporteur, la construction du nouveau poste de Gracefield à 120-25 kV permettra de régler les dépassements de capacité du poste actuel de Gracefield et des postes de Messines et de Kazabazua, de même que de répondre aux besoins de croissance de la région de l'Outaouais.

[39] Il mentionne également que la construction de la ligne biterne à 120 kV en remplacement de la ligne monoterne Paugan-Maniwaki permettra d'accroître la fiabilité du réseau.

¹⁴ [L.R.Q., c. A-19.1, art.149 et ss.](#)

¹⁵ [L.R.Q., c. T- 8.1.](#)

¹⁶ [L.R.Q., c. A-18.1, art. 73.](#)

[40] Le Transporteur estime en conséquence que le Projet aura un impact positif sur la fiabilité, la continuité et la qualité du service de transport dans la région de l'Outaouais, tout en respectant les critères de conception du réseau de transport.

4. OPINION DE LA RÉGIE

[41] À la suite de l'examen de la preuve présentée par le Transporteur, la Régie constate que le Projet sera réalisé selon les pratiques usuelles adoptées par ce dernier.

[42] L'analyse de la preuve relative au Projet montre que cet investissement est nécessaire pour répondre aux besoins de croissance de la région. Il est également nécessaire pour régler les dépassements de capacité des postes de Gracefield, de Messines et de Kazabazua. De plus, il permettra au Transporteur d'exploiter le réseau de transport à 120 kV selon ses critères de conception.

[43] Cet investissement, une fois réalisé, assurera l'alimentation en électricité à long terme de la région de l'Outaouais et sera utile à l'exploitation fiable du réseau de transport.

[44] En conséquence, la Régie est d'avis qu'il y a lieu d'autoriser la réalisation du Projet, tel que soumis. 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.

[45] 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 un suivi adéquat des coûts du Projet, la Régie demande au Transporteur de déposer publiquement, lors du dépôt de son rapport annuel, le suivi des coûts présentés au tableau 5 de la pièce B-0004 et des coûts totaux par type d'équipement. De plus, le Transporteur devra fournir le suivi des coûts totaux relatifs à chacune des catégories d'investissement.

[46] La Régie demande également au Transporteur de déposer, au même moment, le suivi des coûts réels détaillés du Projet sous la même forme et le même niveau de détails que ceux du tableau 1 « Coûts des travaux avant-projet et projet par

élément » de la pièce B-0007. Par ailleurs, la Régie dispose de la demande d'ordonnance de traitement confidentiel du Transporteur à l'égard d'un tel suivi dans la section 4.1 de la présente décision.

[47] La Régie note que le Transporteur s'engage à l'informer si le coût total du Projet dépassait le montant autorisé de plus de 15 % et s'il obtient l'autorisation du Conseil d'administration à cet égard. Dans un tel cas, la Régie souhaite en être informée sans délai.

[48] Par ailleurs, la Régie rappelle au Transporteur les conclusions de sa décision D-2014-035¹⁷ quant au dépassement de coûts et à la modification de projets autorisés en vertu de l'article 73 de la Loi. **À cet effet, elle demande au Transporteur de dénoncer, dans le cadre de son suivi administratif du Projet, tout dépassement des coûts de plus de 15 %.**

[49] **La Régie demande également au Transporteur de réitérer cette dénonciation lors de la première demande d'inclusion de ses actifs à sa base de tarification subséquente à la date de dénonciation effectuée lors d'un suivi administratif, que la mise en exploitation correspondante soit partielle ou totale. Les dépassements de coûts, réels ou anticipés, devront être décrits et explicités.**

4.1 DEMANDES DE TRAITEMENT CONFIDENTIEL

[50] Tel qu'indiqué aux paragraphes 3 et 4 de la présente décision, le Transporteur demande à la Régie de rendre une ordonnance, en vertu de l'article 30 de la Loi, interdisant la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements contenus aux pièces B-0005, B-0007 et B-0008. Il invoque le caractère confidentiel des renseignements qu'elles contiennent et des motifs d'intérêt public¹⁸. Par ailleurs, le Transporteur demande qu'une telle ordonnance soit également rendue à l'égard des renseignements relatifs au suivi des coûts du Projet qui seraient déposés, le cas échéant, selon les exigences de la Régie telles que celles prévues au paragraphe 46 de la présente décision¹⁹.

¹⁷ Dossier R-3823-2012, décision [D-2014-035](#).

¹⁸ Pièce [B-0002](#), p. 2, par. 8 et 9.

¹⁹ [Ibid.](#), p. 2, par. 10 et p. 3.

[51] En ce qui a trait à la pièce B-0005, qui présente des schémas unifilaire et de liaison relatifs au Projet, le Transporteur demande que l'ordonnance soit rendue pour une période sans restriction quant à sa durée. Au soutien de sa demande, il dépose une déclaration sous serment de monsieur Patrick Bujold, chef Planification des réseaux régionaux pour la division Hydro-Québec TransÉnergie.

[52] Monsieur Bujold allègue que les schémas contiennent des renseignements d'ordre stratégique concernant les installations du Transporteur et que leur divulgation publique faciliterait la localisation des installations (lignes et postes) et permettrait d'identifier leurs caractéristiques, ce qui pourrait compromettre la sécurité du réseau de transport.

[53] Pour les mêmes motifs que ceux énoncés dans sa décision D-2016-106²⁰, la Régie accueille la demande d'ordonnance de traitement confidentiel de la pièce B-0005 et ce, pour une période sans restriction quant à sa durée.

[54] En ce qui a trait aux pièces B-0007 et B-0008, qui présentent les coûts annuels et détaillés du Projet, le Transporteur demande que l'ordonnance soit rendue pour une période s'étendant jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la mise en service finale du Projet. Au soutien de cette demande, il dépose une déclaration sous serment de Monsieur Mario Albert, directeur principal Approvisionnement stratégique, pour Hydro-Québec.

[55] Monsieur Albert allègue que, afin d'assurer une saine concurrence et un niveau de compétitivité optimal et obtenir les meilleures conditions du marché, Hydro-Québec sollicite les fournisseurs par appels d'offres ou de propositions. Dans cette optique, Hydro-Québec souhaite maintenir l'imprévisibilité dans le développement de ses stratégies d'approvisionnement. Monsieur Albert soumet que si les coûts détaillés du Projet étaient divulgués, les fournisseurs sollicités pourraient préparer leurs soumissions en fonction des coûts présentés à la Régie plutôt que de faire preuve de créativité, ce qui limiterait le potentiel de création de valeur pour le Transporteur, notamment, en ne lui permettant pas d'obtenir les biens et services requis au meilleur coût possible.

[56] Par ailleurs, Monsieur Albert soumet les mêmes motifs au soutien de la demande d'ordonnance de traitement confidentiel à l'égard des renseignements relatifs au suivi des coûts du Projet qui seraient déposés, le cas échéant, selon les exigences de la Régie telles que celles prévues au paragraphe 46 de la présente décision.

²⁰ Dossier R-3966-2016, décision [D-2016-106](#), p. 23 à 25.

[57] Pour des motifs similaires à ceux énoncés dans ses décisions D-2016-091²¹ et D-2016-106²², **la Régie accueille la demande d'ordonnance de traitement confidentiel des renseignements relatifs aux coûts annuels et détaillés du Projet, tels que déposés aux pièces B-0007 et B-0008, ainsi que de ceux qui seront déposés dans le cadre du suivi selon les exigences énoncées au paragraphe 47 de la présente décision et ce, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de la mise en service finale du Projet.**

[58] **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.**

[59] **Pour ces motifs,**

La Régie de l'énergie :

AUTORISE le Transporteur à réaliser le Projet relatif à la construction du poste de Gracefield à 120-25 kV et sa ligne d'alimentation, et la reconstruction de la ligne Paugan-Maniwaki à 120 kV, tel que décrit par le Transporteur;

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

INTERDIT la divulgation, la publication et la diffusion des pièces suivantes et des renseignements visés qu'elles contiennent :

- la pièce B-0005, sans restriction quant à la durée; et
- les pièces B-0007 et B-0008, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de la mise en service finale du Projet;

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

²¹ Dossier R-3960-2016, décision [D-2016-091](#), p. 16 à 21.

²² Dossier R-3966-2016, décision [D-2016-106](#), p. 17 à 22.

exigences énoncées au paragraphe 46 de la présente décision, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de sa mise en service finale;

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

- un suivi des coûts du Projet, tel que précisé aux paragraphes 45 et 46 de la présente décision;
- un suivi de l'échéancier du Projet;
- le cas échéant, l'explication des écarts majeurs des coûts projetés et réels et des échéances;

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.

Bernard Houle
Régisseur

Hydro-Québec représentée par M^e Yves Fréchette.