

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2017-051

R-3994-2016

3 mai 2017

PRÉSENT :

Bernard Houle
Régisseur

Hydro-Québec
Demanderesse

**Décision finale et sur les demandes d'ordonnance de
traitement confidentiel**

*Demande d'autorisation du Transporteur relative à
l'installation d'inductances shunt à 735 kV et à 315 kV*

1. INTRODUCTION

[1] Le 21 décembre 2016, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie) une demande d'autorisation (la Demande) pour installer des inductances shunt à 735 kV aux postes des Appalaches et du Grand-Brûlé, des inductances shunt à 315 kV aux postes Bersimis-1 et Bersimis-2 ainsi que des équipements connexes (le Projet).

[2] D'un coût total de 45,0 M\$, le Projet s'inscrit dans la catégorie d'investissement « maintien et amélioration de la qualité du service ». Il vise à réduire la fréquence de manœuvres d'équipements de sectionnement des lignes et à augmenter la disponibilité des équipements du réseau, afin d'améliorer l'exploitation du réseau de transport. Les mises en service du Projet sont prévues pour les mois de juin et octobre 2018.

[3] Le Transporteur dépose, sous pli confidentiel, un document présentant les schémas unifilaires relatifs au Projet¹. Il demande à la Régie de reconnaître le caractère confidentiel des renseignements contenus à ce document 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.

[4] De même, le Transporteur dépose, sous pli confidentiel, deux documents présentant respectivement les coûts annuels et détaillés du Projet³. Il demande à la Régie de reconnaître le caractère confidentiel des renseignements contenus à ces documents 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, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de mise en service finale du Projet.

[5] De plus, le Transporteur soumet une proposition de suivi, dans le cadre de ses rapports annuels, qui serait applicable au Projet.

¹ Pièce B-0005 (pièce confidentielle).

² [RLRQ, c. R-6.01](#).

³ Pièces B-0008 et B-0007, respectivement (pièces confidentielles).

[6] Le 12 janvier 2017, la Régie publie un avis aux personnes intéressées sur son site internet indiquant qu'elle ne juge pas nécessaire de solliciter d'interventions formelles au dossier et qu'elle compte traiter la Demande par voie de consultation. Elle fixe au 10 mars 2017 la date limite pour le dépôt des commentaires des personnes intéressées et au 17 mars 2017 celle pour la réponse du Transporteur à ces commentaires.

[7] Le 13 janvier 2017, le Transporteur confirme à la Régie que l'avis aux personnes intéressées a également été diffusé sur son site internet.

[8] Le 16 février 2017, la Régie transmet au Transporteur sa demande de renseignements n° 1, à laquelle ce dernier répond le 3 mars 2017.

[9] Le 10 mars 2017, n'ayant reçu aucun commentaire de personnes intéressées au sujet de la Demande, la Régie entame son délibéré.

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

2. CADRE RÉGLEMENTAIRE

[11] La Demande est présentée 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*⁴ (le Règlement).

[12] Le Règlement stipule qu'une autorisation spécifique et préalable de la Régie est requise lorsque le coût global d'un projet du Transporteur est égal ou supérieur à 25 M\$. Le Règlement prescrit également les renseignements qui doivent accompagner la demande d'autorisation.

⁴ [RLRQ, c. R-6.01, r. 2.](#)

3. DESCRIPTION DE LA DEMANDE

3.1 MISE EN CONTEXTE

[13] Le contrôle de la tension sur le réseau de transport est essentiel au Transporteur pour assurer la sécurité et le bon fonctionnement du réseau. Cela lui permet de protéger ses équipements, de même que ceux des clients, et de garantir la qualité de l'onde à la clientèle.

[14] À cette fin, le Transporteur doit maintenir la tension de chaque poste de transport à l'intérieur des limites d'exploitation permises, notamment lors des montées et baisses de charge et lors d'événements perturbateurs.

[15] Le Transporteur signale que des difficultés récurrentes d'exploitation, associées au contrôle lent⁵ de la tension, ont été observées au cours des dernières années aux postes des Appalaches à 735-230 kV, du Grand-Brûlé à 735-120 kV, Bersimis-1 et Bersimis-2. Ces difficultés font en sorte que le réseau de transport ne satisfait plus aux exigences en matière de moyens de contrôle de la tension.

Postes des Appalaches et du Grand-Brûlé

[16] Les postes des Appalaches et du Grand-Brûlé sont chacun reliés au réseau de transport principal par deux lignes à 735 kV où transitent, notamment, de grandes quantités de puissance vers la région métropolitaine de Montréal⁶.

[17] Situé à environ 8 km au nord de la ville de Thetford Mines, le poste des Appalaches est relié au réseau à 735 kV par le poste de Lévis au nord-est et par le poste des Cantons au sud-ouest.

⁵ Requis dans un délai plus long, de l'ordre de la minute, comparativement à un délai très court, de l'ordre de la milliseconde.

⁶ Pièce [B-0013](#), p. 4, R1.2.

[18] Le poste de Lévis intègre, notamment, le réseau de transport de la région du Bas-Saint-Laurent – Gaspésie. Cette région est composée d'une vingtaine de parcs de production éolienne et est interconnectée avec le réseau électrique de la province du Nouveau-Brunswick, faisant en sorte que les variations de transit entre cette région et le poste de Lévis ont un impact sur la tension au poste des Appalaches, par l'intermédiaire de la section à 735 kV du poste de Lévis.

[19] En ce qui a trait au poste du Grand-Brûlé, situé à quelque 10 km au sud de la ville de Mont-Tremblant, il est relié au réseau à 735 kV par le poste La Vérendrye au nord et par le poste Chénier au sud. Ce dernier est le poste source des régions des Laurentides et de l'Outaouais.

[20] La région de l'Outaouais est interconnectée avec la province de l'Ontario. L'utilisation de cette interconnexion, couplée à la variation quotidienne de la charge locale de la grande région de Montréal, engendre des variations importantes de transit sur les lignes à 735 kV reliées au poste du Grand-Brûlé, faisant en sorte qu'occasionnellement, la nuit, en période de faible charge, certains cas de réception peuvent occasionner à ce poste une tension supérieure à la limite d'exploitation.

[21] Le Transporteur signale que les difficultés d'exploitation associées au contrôle lent de la tension aux postes des Appalaches et du Grand-Brûlé se manifestent lorsque le transit de puissance sur les lignes qui relient ces postes au réseau de transport à 735 kV est relativement faible. Ces difficultés sont accentuées lorsque la variation horaire des échanges avec les réseaux voisins et de la puissance produite par les parcs éoliens réduit encore davantage ce transit de puissance. Il précise, à l'aide d'exemples, ces difficultés d'exploitation⁷.

[22] Le Transporteur mentionne qu'il ne satisfait plus aux critères de conception du réseau de transport principal en matière de contrôle de la tension lorsqu'il est contraint, en période hivernale, de retirer de l'exploitation une ligne à 735 kV pour le contrôle lent de la tension⁸. Il précise qu'un tel retrait, qui a pour but d'augmenter la puissance transitée dans les lignes restantes et d'abaisser la tension dans les postes, vise une ligne à 735 kV autre que celles reliées aux postes des Appalaches ou du Grand-Brûlé⁹.

⁷ Pièce [B-0013](#), p. 3 et 4, R1.1 et R1.2.

⁸ Pièce [B-0013](#), p. 5, R1.3.1.

⁹ Pièce [B-0013](#), p. 5, R1.4.

[23] Les retraits de lignes pour le contrôle lent de la tension, qui peuvent survenir jusqu'à une dizaine de fois par hiver, dépendent de plusieurs facteurs, tels la variation de charge de la région de Montréal, la variation de la production éolienne et les échanges avec les réseaux voisins¹⁰. De tels retraits ont pour effet de nuire à la robustesse du réseau et d'augmenter l'usure des équipements ainsi que les pertes électriques.

[24] Par ailleurs, en cas de mise hors service d'une des deux lignes qui relient ces postes au réseau à 735 kV, le Transporteur signale qu'il fait constamment face à un problème de tension, puisque le transit sur la ligne restante engendre à ces postes une tension supérieure à la limite d'exploitation permise.

[25] Le Transporteur mentionne que l'outil le plus économique pour assurer le contrôle lent de la tension dans un poste à 735 kV est l'usage d'inductances shunt. Il souligne que les postes des Appalaches et du Grand-Brûlé sont les seuls postes stratégiques de son réseau à ne pas disposer de tels équipements.

Centrales Bersimis-1 et Bersimis-2

[26] Les centrales Bersimis-1 et Bersimis-2 sont reliées au poste des Laurentides à 735-315 kV dans la région de Québec par trois lignes à 315 kV d'environ 380 km. Ces caractéristiques, combinées à la présence de production éolienne à transiter dans le corridor Bersimis-Québec et à l'ouverture du réseau de transport à 315 kV sur le corridor Québec-Montréal, font en sorte qu'on constate régulièrement sur ces lignes à 315 kV une quantité importante de puissance réactive.

[27] Pour absorber la puissance réactive du réseau et maintenir la tension des lignes à 315 kV, les alternateurs des centrales Bersimis-1 et Bersimis-2 doivent régulièrement être exploités à leur limite, car les postes de départ de ces centrales ne possèdent pas d'inductance shunt. Le Transporteur signale qu'une telle façon de faire peut ultimement détruire les alternateurs des centrales et les équipements qui leur sont associés, tels les disjoncteurs, les isolateurs et les transformateurs.

¹⁰ Pièce [B-0013](#), p. 5, R1.3.2.

[28] Par ailleurs, lorsque certains groupes de ces centrales sont arrêtés, les alternateurs des groupes restants ne sont plus suffisants pour absorber toute la puissance réactive des lignes et aider le Transporteur à maintenir le niveau de tension du réseau, obligeant ce dernier à retirer de l'exploitation certaines lignes à 315 kV.

[29] Le Transporteur souligne que les centrales Bersimis-1 et Bersimis-2 sont essentielles pour alimenter la clientèle lors de la remise en charge du réseau.

3.2 OBJECTIFS ET DESCRIPTION DU PROJET

[30] Le Projet vise à améliorer l'exploitation et la fiabilité du réseau de transport par l'installation d'inductances shunt à 735 kV aux postes des Appalaches et du Grand-Brûlé, d'inductances shunt à 315 kV aux postes Bersimis-1 et Bersimis-2 ainsi que des équipements connexes.

[31] Les travaux associés au Projet sont les suivants :

Au poste des Appalaches

- installation d'une inductance shunt à 735 kV de 165 Mvar, incluant les équipements de sectionnement et de protection requis à cette fin;
- raccordement de l'inductance à l'aide d'un ensemble disjoncteur-sectionneur à 735 kV relié au départ de ligne à 735 kV du circuit vers le poste de Lévis;
- implantation d'un système de MAIS¹¹ et de son transformateur de tension à 735 kV;
- installation de parafoudres, de fils de garde, de jeux de barres à 735 kV et de relais de protection.

Au poste du Grand-Brûlé

- installation d'une inductance shunt à 735 kV de 165 Mvar avec les équipements de sectionnement et de protection requis à cette fin;

¹¹ Manœuvre Automatique des Inductances Shunt (MAIS).

- raccordement de l'inductance à l'aide d'un ensemble disjoncteur-sectionneur à 735 kV relié à une des barres du poste;
- implantation d'un système de MAIS et de son transformateur de tension à 735 kV;
- installation de parafoudres, de fils de garde et de jeux de barres à 735 kV;
- agrandissement de l'enceinte du poste.

Au poste Bersimis-1

- installation d'une inductance shunt à 315 kV de 150 Mvar avec les équipements de sectionnement et de protection requis à cette fin;
- raccordement de l'inductance à la barre principale à 315 kV à l'aide d'un ensemble disjoncteur-sectionneur à 315 kV;
- relocalisation à l'intérieur du poste de trois transformateurs de tension monophasés à 315 kV;
- installation de parafoudres, de jeux de barres à 315 kV et de relais de protection.

Au poste Bersimis-2

- installation d'une inductance shunt à 315 kV de 150 Mvar avec les équipements de sectionnement et de protection requis à cette fin;
- raccordement de l'inductance à la barre principale à 315 kV à l'aide d'un ensemble disjoncteur-sectionneur à 315 kV;
- installation de parafoudres, de jeux de barres à 315 kV, d'un séparateur eau-huile avec système de drainage et de relais de protection.

[32] Le calendrier de réalisation des activités prévoit les mises en service du Projet aux mois de juin et octobre 2018.

3.3 JUSTIFICATION DU PROJET

[33] Selon le Transporteur, le Projet permettra d'améliorer l'exploitation et la fiabilité du réseau de transport, en lien avec les objectifs.

[34] L'ajout d'inductances shunt à 735 kV aux postes des Appalaches et du Grand-Brûlé, de même qu'à 315 kV aux postes Bersimis-1 et Bersimis-2, permettra de maintenir la tension de ces postes à l'intérieur des limites d'exploitation permises et d'augmenter la robustesse du réseau. En outre, elles permettront de réduire le nombre de retraits de ligne, ce qui aura un impact positif sur la durée de vie d'équipements de sectionnement, tels les disjoncteurs, et favoriseront une meilleure disponibilité des équipements, afin de répondre aux besoins de transport, notamment en période hivernale.

[35] Le Transporteur fait valoir que l'installation d'inductances shunt aux postes Bersimis-1 et Bersimis-2 permettra de sécuriser les alternateurs, les transformateurs et les disjoncteurs du complexe Bersimis contre des surtensions, de réduire la fréquence de manœuvres des disjoncteurs et de la mise hors charge des lignes à 315 kV, ainsi que d'améliorer la stabilité de la tension et la robustesse du réseau.

[36] Le Transporteur souligne également que le Projet permettra la remise en charge sécuritaire du réseau ou d'une partie du réseau, malgré l'indisponibilité des équipements d'un poste, tout en diminuant les pertes électriques sur le réseau.

[37] Par ailleurs, l'implantation du système de MAIS aux postes des Appalaches et du Grand-Brûlé permettra de sécuriser le contrôle de la tension, advenant une interruption des liaisons de communication avec les opérateurs des postes.

3.4 SOLUTIONS ENVISAGÉES

[38] Selon le Transporteur, l'installation d'inductances shunt aux postes des Appalaches, du Grand-Brûlé, Bersimis-1 et Bersimis-2 constitue la seule solution possible d'un point de vue technique, économique et environnemental, afin d'atteindre les objectifs visés par le Projet. Aucune autre solution n'a été envisagée.

[39] Le Transporteur mentionne avoir exploré deux pistes de solution, distinctement pour les postes à 735 kV des Appalaches et du Grand-Brûlé et pour ceux à 315 kV Bersimis-1 et Bersimis-2, mais n'avoir pu les retenir comme solutions valables en raison, notamment, de leurs coûts élevés :

- Installation d'un compensateur statique aux postes des Appalaches et du Grand-Brûlé, au coût d'environ 70 M\$ par poste. En plus de son coût élevé, cette piste nécessiterait une plus grande superficie de terrain.
- Remplacement des transformateurs de puissance à 735 kV aux postes de la Jacques-Cartier et des Laurentides, afin de modifier leurs ratios de transformation, et remplacement possible de ceux aux postes Bersimis-1 et Bersimis-2, au coût de plusieurs centaines de millions de dollars.

3.5 COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET

[40] Le coût du Projet du Transporteur s'élève à 45,0 M\$. Le tableau 1 présente la ventilation des coûts des travaux pour les phases avant-projet et projet.

TABLEAU 1
COÛTS DES TRAVAUX AVANT-PROJET ET PROJET
(en milliers de dollars de réalisation)

		Postes
Coûts de l'avant-projet		
Sous-total		655,5
Coûts du Projet		
Ingénierie, approvisionnement et construction		41 466,9
Client		1 359,7
Frais financiers		1 501,1
Sous-total		44 327,7
TOTAL		44 983,2

Source : Pièce [B-0004](#), p. 13, tableau 3.

[41] Le Transporteur présente la version détaillée de ces coûts, de même que les coûts annuels, sous pli confidentiel¹².

¹² Pièces B-0007 et B-0008, respectivement (pièces confidentielles).

[42] 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 doit obtenir une nouvelle autorisation. Le cas échéant, il s'engage à en informer la Régie en temps opportun.

[43] Le Transporteur souligne qu'il s'efforcera de contenir les coûts du Projet à l'intérieur du montant autorisé par la Régie.

3.5.1 SUIVI DES COÛTS DU PROJET

[44] Le Transporteur propose de faire état de l'évolution des coûts du Projet lors du dépôt à la Régie de son rapport annuel, en vertu de l'article 75 de la Loi. Selon les indications de la Régie, il soumet qu'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 et, sous pli confidentiel, sous la même forme détaillée que celle du tableau 1 de la pièce B-0007¹³ intitulé *Coût des travaux avant-projet et projet par élément*¹⁴.

3.6 IMPACT TARIFAIRE DU PROJET

[45] Le Transporteur prévoit les mises en service du Projet pour les mois de juin et octobre 2018.

[46] Tel que mentionné précédemment, les investissements de 45,0 M\$ relatifs au Projet relèvent de la catégorie « maintien et amélioration de la qualité du service ». Le Transporteur rappelle que les coûts de cette catégorie visent la qualité du service rendu, en permettant d'assurer le bon fonctionnement du réseau et le transport d'électricité de façon sécuritaire et fiable, et que la Régie a déjà indiqué qu'il est équitable que tous les clients contribuent au paiement de ces ajouts au réseau¹⁵.

¹³ Pièce B-0007 (pièce confidentielle).

¹⁴ Pièces [B-0002](#), p. 3, et [B-0004](#), p. 15.

¹⁵ Le Transporteur renvoie à la page 297 de la décision [D-2002-95](#) rendue dans le dossier R-3401-98.

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

[48] Les résultats sont présentés sur des périodes de 20 ans et de 40 ans, conformément à la décision D-2003-68¹⁶. Selon le Transporteur, les résultats sur la période de 40 ans sont plus représentatifs de l'impact sur les revenus requis, puisqu'ils sont davantage comparables à la durée de vie utile moyenne des immobilisations du Projet.

[49] L'impact annuel moyen du Projet sur les revenus requis est de 4,0 M\$ sur une période de 20 ans et de 2,8 M\$ sur une période de 40 ans, soit un impact de 0,1 % sur chacune de ces périodes par rapport aux revenus requis de l'année 2016 approuvés par la Régie.

3.7 IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU ET SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE DE TRANSPORT

[50] Le Transporteur affirme que le Projet permettra de disposer des équipements nécessaires pour exploiter le réseau de transport, de manière à en contrôler adéquatement la tension et à améliorer la fiabilité et la robustesse du réseau.

[51] Il rappelle que les installations visées par le Projet sont stratégiques ou essentielles à la remise en charge du réseau de transport et soumet ainsi qu'elles doivent être maintenues en bon état de fonctionnement.

[52] Le Transporteur soutient que le Projet constitue la solution optimale visant à assurer un comportement sécuritaire et fiable du réseau de transport, tout en maximisant les capacités de transport.

¹⁶ Dossier R-3497-2002, décision [D-2003-68](#).

3.8 AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS

[53] Aucune autorisation gouvernementale n'est exigée en vertu d'autres lois qui s'appliquent au Projet.

4. CONCLUSIONS

4.1 PROJET

[54] La Régie est satisfaite des renseignements fournis par le Transporteur au soutien de sa demande d'autorisation de réaliser le Projet.

[55] La Régie est d'avis que le Projet est nécessaire afin de remédier aux difficultés récurrentes d'exploitation associées au contrôle lent de la tension observées aux postes des Appalaches, du Grand-Brûlé, Bersimis-1 et Bersimis-2 du réseau du Transporteur.

[56] La réalisation du Projet permettra au Transporteur de s'aligner sur la pratique recommandée, selon les critères de conception du réseau, de faire appel aux manœuvres d'inductances shunt pour le contrôle lent de la tension. Elle permettra ainsi d'améliorer l'exploitation et la fiabilité du réseau de transport, au bénéfice de l'ensemble de la clientèle.

[57] La Régie constate que la réalisation du Projet aura un impact positif sur la qualité de prestation du service de transport d'électricité, avec une incidence limitée sur les tarifs.

[58] En conséquence, la Régie autorise le Transporteur à réaliser le 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.

[59] 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 % 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.

[60] **La Régie demande au Transporteur de se conformer aux exigences qu'elle a mentionnées aux paragraphes 508 à 511 de sa décision D-2014-035¹⁷, dans le cas de modifications au Projet, dont un dépassement des coûts ou une modification de sa rentabilité.**

[61] **La Régie demande au Transporteur de déposer publiquement, lors du dépôt de son rapport annuel, le suivi des coûts présentés au tableau 3 de la pièce B-0004.**

[62] **La Régie demande également au Transporteur de présenter, au même moment, le suivi des coûts réels détaillés du Projet, sous la même forme et le même niveau de détails que ceux du tableau 1 de la pièce B-0009¹⁸. Par ailleurs, elle dispose de la demande d'ordonnance de traitement confidentiel du Transporteur à l'égard d'un tel suivi dans la section 4.2 de la présente décision.**

[63] **Enfin, dans l'un et l'autre cas, la Régie demande au Transporteur de présenter un suivi de l'échéancier du Projet et d'expliquer, le cas échéant, les écarts majeurs entre les coûts projetés et réels et les échéances.**

4.2 CONFIDENTIALITÉ DES DOCUMENTS

[64] Le Transporteur demande à la Régie de rendre une ordonnance de traitement confidentiel, en vertu de l'article 30 de la Loi, et d'interdire la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements contenus à la pièce B-0005, soit les schémas unifilaires relatifs au Projet, sans restriction quant à la durée¹⁹.

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

¹⁸ Pièce [B-0009](#), p. 5.

¹⁹ Pièce [B-0002](#), par. 8 et conclusions de la demande d'autorisation.

[65] Au soutien de sa demande, le Transporteur invoque les décisions D-2016-086²⁰ et D-2016-091²¹ de la Régie. Il dépose également une affirmation solennelle de M. Stéphane Talbot, chef Planification et stratégies du réseau principal pour la division Hydro-Québec TransÉnergie²². Monsieur Talbot allègue, notamment, que la pièce B-0005 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. Il soumet que le caractère confidentiel de cette pièce et l'intérêt public requièrent l'émission de l'ordonnance demandée, sans restriction quant à la durée.

[66] Pour les motifs invoqués à l'affirmation solennelle de M. Stéphane Talbot et ceux énoncés dans sa décision D-2016-106²³, la Régie accueille la demande d'ordonnance de traitement confidentiel du Transporteur et interdit la divulgation, la publication et la diffusion de la pièce B-0005 et des renseignements qu'elle contient, sans restriction quant à sa durée.

[67] Le Transporteur demande également à la Régie de rendre une ordonnance de traitement confidentiel, en vertu de l'article 30 de la Loi, et d'interdire, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de mise en service finale du Projet, la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements relatifs aux coûts détaillés du Projet contenus à la pièce B-0007 et caviardés à la pièce B-0009 et des renseignements relatifs aux coûts annuels du Projet contenus à la pièce B-0008²⁴.

[68] Il demande qu'une telle ordonnance soit également rendue, pour une durée similaire, à l'égard des renseignements relatifs au suivi des coûts réels du Projet qui seraient déposés, le cas échéant, selon les exigences de la Régie, telles que celles prévues au paragraphe 62 de la présente décision²⁵.

[69] Au soutien de ces demandes, le Transporteur dépose une affirmation solennelle de M. Mario Albert, directeur principal Approvisionnement stratégique pour Hydro-Québec. Monsieur Albert allègue que, afin d'assurer une saine concurrence et un niveau de compétitivité optimal et d'obtenir les meilleures conditions du marché, Hydro-Québec

²⁰ Dossier R-3956-2015, décision [D-2016-086](#).

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

²² Pièce [B-0002](#), p. 6.

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

²⁴ Pièces [B-0002](#), p. 2, par. 9 et conclusions de la demande d'autorisation, et [B-0004](#), p. 13.

²⁵ Pièces [B-0002](#), p. 2, par. 10 et conclusions de la demande d'autorisation, et [B-0004](#), p. 15.

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 possible²⁶.

[70] Pour les motifs invoqués à l'affirmation solennelle de M. Mario Albert et ceux énoncés dans ses décisions D-2016-091²⁷ et D-2016-106²⁸, la Régie accueille la demande d'ordonnance de traitement confidentiel du Transporteur et interdit, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de mise en service finale du Projet, la divulgation, la publication et la diffusion des pièces B-0007 et B-0008 et des renseignements qu'elles contiennent, des renseignements caviardés à la pièce B-0009, ainsi que des renseignements relatifs aux coûts réels du Projet qui seront déposés dans le cadre du suivi de ces coûts selon les exigences énoncées au paragraphe 62 de la présente décision.

[71] La Régie demande au Transporteur de l'informer, par voie administrative, de la date de mise en service finale du Projet. Elle verra alors à ce qu'une version non caviardée des pièces visées par l'ordonnance de traitement confidentiel énoncée au paragraphe 70 de la présente décision soit versée au dossier public, dans le délai prévu à la présente décision.

[72] Pour ces motifs,

La Régie de l'énergie :

AUTORISE le Transporteur à réaliser le Projet relatif à l'installation d'inductances shunt à 735 kV et à 315 kV, tel que décrit par le Transporteur;

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

²⁶ Pièce [B-0002](#), p. 7 à 11.

²⁷ Dossier R-3960-2016, décision [D-2016-091](#), p. 16 à 21.

²⁸ Dossier R-3966-2016, décision [D-2016-106](#), p. 17 à 22.

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

INTERDIT la divulgation, la publication et la diffusion :

- de la pièce B-0005 et des renseignements qu'elle contient, sans restriction quant à la durée,
- des pièces B-0007 et B-0008 et des renseignements qu'elles contiennent, ainsi que des renseignements caviardés 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;

INTERDIT la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements qui seront fournis par le Transporteur dans le cadre du suivi des coûts réels du Projet, selon les exigences énoncées au paragraphe 62 de la présente décision, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de la mise en service finale du Projet;

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

- un suivi des coûts du Projet, selon les exigences formulées aux paragraphes 61 et 62 de la présente décision,
- un suivi de l'échéancier du Projet ainsi que, le cas échéant, l'explication des écarts majeurs des coûts projetés et réels et des échéances, tel que précisé au paragraphe 63 de la présente décision;

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.