

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2020-038

R-4099-2019

7 avril 2020

PRÉSENTS :

Marc Turgeon
Esther Falardeau
Jocelin Dumas

Régisseurs

Hydro-Québec
Demanderesse

Décision finale

Demande de révision du Distributeur et du Transporteur de la décision D-2019-090 rendue dans le dossier R-4063-2018

Demanderesse :

**Hydro-Québec dans ses activités de distribution et de transport d'électricité
représentée par M^e Mathieu Quenneville.**

1 INTRODUCTION

[1] Le 6 septembre 2018, Hydro-Québec dans ses activités de distribution (le Distributeur) et dans ses activités de transport (le Transporteur) (ces deux entités sont désignées collectivement comme les Demandeurs) déposaient à la Régie de l'énergie (la Régie) une demande conjointe d'autorisation pour la construction du poste Le Corbusier à 315-25 kV à Laval (le Projet)¹. Cette demande était présentée en vertu des articles 31 (5) et 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*² (la Loi) et des articles 1, 2 et 3 du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*³ (le Règlement).

[2] Le 30 juillet 2019, la Régie a rendu sa décision D-2019-090⁴ (la Décision) dans laquelle elle a rejeté la demande d'autorisation du Projet.

[3] Le 30 août 2019, les Demandeurs déposent à la Régie une demande de révision de la Décision⁵. La version originale de cette demande est, quant à elle, déposée à la Régie le 13 septembre 2019.

[4] Au soutien de la demande de révision, les Demandeurs invoquent le troisième paragraphe de l'article 37 de la Loi.

[5] Les conclusions recherchées par cette demande de révision sont les suivantes :

« ACCUEILLIR la présente demande de révision;

DÉCLARER que la Décision est affectée de vices de fond et de procédure selon la Loi;

RÉVISER les conclusions contenues au dispositif de la Décision de la première formation;

¹ Dossier [R-4063-2018](#).

² [RLRQ, c. R-6.01](#).

³ [RLRQ c. R-6.01, r. 2](#).

⁴ Décision [D-2019-090](#).

⁵ Pièce [B-0002](#).

AUTORISER le Projet des Demandeurs selon les conclusions de la demande d'autorisation déposée dans le dossier initial comme suit :

PROJET DU TRANSPORTEUR

INTERDIRE la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements contenus à la pièce HQTD-2, Document 1, Annexe 1 pour une période sans restriction quant à sa durée;

INTERDIRE la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements contenus à la pièce HQTD-2, Document 2, ainsi qu'à la pièce HQTD-2, Document 2, Annexe 1 jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la mise en service finale du Projet;

AUTORISER le Transporteur à présenter le suivi des coûts réels du Projet sous pli confidentiel, si la Régie détermine qu'il doit être présenté selon la même forme et le même niveau de détail que ceux du tableau 1 – Coûts des travaux avant-projet et projet par élément, déposé sous pli confidentiel à la pièce HQTD-2, Document 2, et en interdire la divulgation, la publication et la diffusion jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la mise en service finale du Projet;

ACCORDER au Transporteur l'autorisation requise en vertu de l'article 73 de la Loi afin de réaliser le projet de construction du nouveau poste Le Corbusier à 315-25 kV et à la réalisation de travaux connexes, le tout conformément à la preuve soumise à l'appui de la présente demande ; 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.

PROJET DU DISTRIBUTEUR

ACCORDER au Distributeur l'autorisation requise en vertu de l'article 73 de la Loi afin de réaliser le projet relatif aux travaux de raccordement du nouveau poste Le Corbusier au réseau de distribution, ainsi que les travaux connexes, le tout conformément à la preuve soumise à l'appui de la présente demande, le Distributeur 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 »⁶.

[6] Le 16 octobre 2019, la Régie, prenant en compte les disponibilités des Demandeurs, les convoque à une audience le 22 janvier 2020 et, si nécessaire, le 23 janvier 2020 à ses bureaux de Montréal. À cet effet, elle leur demande de déposer leur plan d'argumentation ainsi que leurs autorités au plus tard le 15 janvier 2020 à 16 h⁷.

[7] Le 17 décembre 2019, la Régie demande aux Demandeurs de lui indiquer si, à la suite de l'entrée en vigueur de la *Loi visant à simplifier le processus d'établissement des tarifs de distribution d'électricité*⁸ (le Projet de loi 34), ils entendent amender leur demande de révision.

[8] Le 10 janvier 2020, les Demandeurs informent la Régie qu'ils n'entendent pas amender leur demande de révision à la suite de l'entrée en vigueur du Projet de loi 34⁹.

[9] Le 16 janvier 2020, les Demandeurs déposent une demande de révision amendée (la Demande)¹⁰.

[10] L'audience a lieu le 22 janvier 2020. Lors de celle-ci, les Demandeurs souscrivent à quatre engagements.

[11] Le 12 février 2020, les Demandeurs déposent leurs réponses aux engagements pris lors de l'audience et la Régie entame son délibéré¹¹.

2 LA DEMANDE DE RÉVISION

[12] Les Demandeurs soumettent trois motifs au soutien de la Demande.

⁶ Pièce [B-0006](#), p. 25 et 26.

⁷ Pièce [A-0002](#).

⁸ [LQ 2019 c. 27](#).

⁹ Pièce [B-0003](#).

¹⁰ Pièce [B-0006](#).

¹¹ Pièce [B-0028](#).

[13] Dans un premier temps, ils sont d'avis que la première formation (la Première formation) a erré dans l'application de l'article 73 de la Loi et du Règlement en imposant un fardeau de preuve beaucoup plus lourd que celui prescrit et en omettant de considérer une portion importante de la preuve relative aux raisons soutenant le dépôt de la demande d'autorisation initiale du Projet¹².

[14] Dans un second temps, ils sont d'avis que la Première formation a erré en contrevenant aux règles d'équité procédurale en ce que, afin de refuser la demande des Demandeurs, elle a élaboré une solution basée sur des éléments n'émanant pas de la preuve présentée par les Demandeurs et d'une interprétation erronée de certains autres faits, le tout, sans laisser la possibilité aux Demandeurs de s'exprimer sur cette solution¹³.

[15] En dernier lieu, les Demandeurs sont d'avis que la Première formation a erré de façon manifeste dans l'appréciation de faits déterminants. Ils sont d'avis qu'en l'absence de ces erreurs, jamais la Première formation n'aurait pu rejeter la demande d'autorisation, ni parvenir à la conclusion en cause. Les Demandeurs ajoutent que la Première formation a ignoré plusieurs éléments fondamentaux mis en preuve ou erré de façon manifeste dans leur interprétation, notamment quant aux coûts du report du Projet¹⁴.

[16] La Régie est d'avis, pour les motifs exposés ci-après, que la Décision est entachée d'un vice de fond de nature à l'invalidier, qu'il y a lieu de retenir le troisième motif de révision invoqué par les Demandeurs et d'accueillir la Demande. En conséquence, elle n'examinera que ce dernier motif.

Coûts du report du Projet

[17] Plus spécifiquement, en ce qui a trait aux coûts associés au report du Projet, les Demandeurs soumettent qu'aux paragraphes 134 et 135 de la Décision, la Première formation note l'impact tarifaire annuel du projet présenté et indique, aux paragraphes 136 et 137 :

« [136] Après avoir questionné le Distributeur sur les coûts de solutions intérimaires qui pourraient être implantées si le Projet était reporté, aucun élément de preuve ne permet à la Régie de conclure que les sommes qui seront

¹² Pièce [B-0006](#), par. 20.

¹³ [Ibid.](#), par. 21.

¹⁴ [Ibid.](#), par. 57.

engagées pour l'utilisation des infrastructures existantes seraient de la même ampleur que l'impact tarifaire annuel énoncé au paragraphe précédent [note de bas de page omise].

[137] Au contraire, la Régie juge que l'utilisation des infrastructures existantes dont, notamment, les conduits disponibles pour traverser les autoroutes, constitue un avantage économique indéniable »¹⁵.

[18] Les Demandeurs soulignent que la Première formation leur reproche de ne pas avoir fait la démonstration des coûts et des solutions intérimaires qui pourraient s'avérer nécessaires en cas de report du Projet. Or, une telle démonstration ne fait pas partie des éléments devant être mis en preuve suivant le Règlement. La Première formation, selon les Demandeurs, est venue ajouter un élément à leur fardeau de preuve, sans leur permettre de faire une preuve sur cet ajout¹⁶.

[19] Ils ajoutent en outre que, de par la preuve présentée lors du dossier initial, ce genre de démonstration est tout simplement impossible, puisque les coûts des solutions intérimaires pouvant s'avérer nécessaires dépendent obligatoirement des demandes d'alimentation que le Distributeur recevra durant les prochaines années et de l'emplacement de ces projets¹⁷.

[20] Par ailleurs, toujours en regard du paragraphe 137 de la Décision, les Demandeurs soulignent que la Première formation mentionne que l'utilisation des infrastructures existantes, dont notamment les conduits disponibles pour traverser les autoroutes, constitue un « avantage économique indéniable ».

[21] Or, les Demandeurs soumettent que la preuve au dossier ne soutient pas cette conclusion selon laquelle les conduits disponibles pour traverser les autoroutes constituent un avantage économique indéniable. En effet, la preuve au dossier indique qu'il se pourrait que des infrastructures ayant une utilité de possiblement quelques années doivent être construites et donc que les conduits traversant les autoroutes ne soient pas localisés aux endroits appropriés¹⁸.

¹⁵ Décision [D-2019-90](#), par. 136 et 137.

¹⁶ Pièce [B-0006](#), par. 95 à 97.

¹⁷ *Ibid.*, par. 98.

¹⁸ *Ibid.*, par. 101.

[22] Les Demandeurs ajoutent que, bien qu'incapables de chiffrer les coûts des solutions intérimaires qui pourraient s'avérer nécessaires pour les raisons mentionnées ci-avant, le Distributeur a néanmoins fait la démonstration de différents items de coûts qui pourraient s'avérer nécessaires.

[23] Les Demandeurs notent toutefois, qu'au paragraphe 137 de sa décision, la Première formation ignore ces considérations. Les Demandeurs soutiennent donc que les conclusions que tire la Première formation aux paragraphes 136 et 137 de la Décision ne sont pas fondées sur la preuve présentée.

3 OPINION DE LA RÉGIE

Projet de loi 34

[24] La demande d'autorisation du projet Le Corbusier a été déposée conjointement par le Distributeur et le Transporteur en vertu de l'article 73 de la Loi tel qu'il existait au moment de son dépôt, soit le 6 septembre 2018¹⁹.

[25] Or, le 8 décembre 2019, le Projet de loi 34 a été adopté et est entré en vigueur. L'article 11 de ce projet de loi a modifié l'article 73 de la Loi de façon à ne plus assujettir le Distributeur à l'obligation de faire autoriser ses projets d'investissement par la Régie.

[26] Le 17 décembre 2019, la Régie a demandé les commentaires des Demandeurs à cet égard, considérant que par la présente Demande, ces derniers demandent, entre autres, à la Régie d'autoriser des investissements du Transporteur et du Distributeur. En réponse à cette correspondance, les Demandeurs ont indiqué qu'ils n'avaient pas l'intention d'amender leur Demande et qu'en conséquence, ils maintenaient leur demande de réviser la Décision et de rendre la décision qui aurait dû être rendue à ce moment²⁰.

[27] En effet, ils soutiennent que le Projet de loi 34 est d'application immédiate pour les instances en cours, à l'exception des instances prévues à son article 19. Or, l'article 19 ne

¹⁹ Dossier R-4063-2018, pièce [B-0002](#).

²⁰ Pièce [B-0003](#).

prévoit rien en ce qui a trait à l'effet des modifications législatives apportées sur les décisions déjà rendues par la Régie.

[28] Les Demandeurs soumettent toutefois que les projets d'investissement du Distributeur seront examinés lors de l'instance tarifaire qui fixera les tarifs pour les années 2025-2026. Ainsi, un doute quant au maintien de la décision de la Première formation pourrait alors être invoqué par tout intervenant et même par la Régie, afin de contester l'inclusion de ce projet dans la base de tarification du Distributeur. Selon les Demandeurs, cette instabilité et cette imprévisibilité juridiques sont à proscrire.

[29] La Régie est d'avis qu'elle a le pouvoir non seulement de révoquer la Décision, mais de rendre la décision qui aurait dû être rendue par la Première formation, malgré la modification de l'article 73 de la Loi en décembre 2019 qui fait en sorte que le Distributeur n'a plus l'obligation de faire autoriser ses projets d'investissements par la Régie. En effet, la Régie considère que l'amendement à la Loi ne peut avoir pour effet de priver un assujéti de son droit de demander la révision d'une décision lui refusant une autorisation, alors que le cadre législatif l'obligeait à demander une telle autorisation.

Analyse

[30] La Demande est présentée en vertu du troisième paragraphe de l'article 37 de la Loi. Cet article prévoit que :

« 37. La Régie peut d'office ou sur demande réviser ou révoquer toute décision qu'elle a rendue :

1^o lorsqu'est découvert un fait nouveau qui, s'il avait été connu en temps utile, aurait pu justifier une décision différente;

2^o lorsqu'une personne intéressée à l'affaire n'a pu, pour des raisons jugées suffisantes, présenter ses observations;

3^o lorsqu'un vice de fond ou de procédure est de nature à invalider la décision.

Avant de réviser ou de révoquer une décision, la Régie doit permettre aux personnes concernées de présenter leurs observations.

Dans le cas visé au paragraphe 3°, la décision ne peut être révisée ou révoquée par les régisseurs qui l'ont rendue ». [nous soulignons]

[31] La Régie doit donc déterminer si la Décision est entachée d'un vice de fond ou de procédure de nature à l'invalider, en vertu de l'article 37 de la Loi, à la lumière des principes énoncés par la jurisprudence.

[32] Tout d'abord, la Régie souligne qu'il est de jurisprudence constante que le recours à la révision ne peut être un moyen déguisé d'appel par lequel une seconde formation substituerait sa propre appréciation des faits à celle de la première formation. La Régie cite régulièrement l'arrêt clé en la matière, rendu par la Cour d'appel du Québec dans *Épiciers Unis Métro-Richelieu inc. c. Régie des alcools, des courses et des jeux* :

« The Act does not define the meaning of the term “vice de fond” used in Sec. 37. The English version of Sec. 37 uses the expression “substantive... defect”. In context, I believe that the defect, to constitute a “vice de fond”, must be more than merely “substantive”. It must be serious and fundamental. This interpretation is supported by the requirement that the “vice de fond” must be “... de nature à invalider la décision”. A mere substantive or procedural defect in a previous decision by the Régie would not, in my view, be sufficient to justify review under Sec. 37. A simple error of fact or of law is not necessarily a “vice de fond”. The defect, to justify review, must be sufficiently fundamental and serious to be of a nature to invalidate the decision »²¹.

[33] Dans le même sens, la Cour d'appel du Québec dans *Tribunal administratif du Québec c. Godin* mentionne que :

« [48] The second panel may only intervene where it can identify a fatal error in the impugned earlier decision. By the very terms of the provision, the error must, on account of its significance, be “of a nature likely to invalidate the decision”, [...].

[49] And I would ascribe to the verb “invalidate”, in this context, the meaning given to its corresponding adjective by the Canadian Oxford Dictionary : invalid 1. not officially acceptable or usable, esp. having no legal force. 2. not true or logical; not supported by reasoning (an invalid argument).

²¹ *Épiciers Unis Métro-Richelieu inc. c. Régie des alcools, des courses et des jeux*, [1996 CanLII 6263 \(QC CA\)](#).

[50] In short, section 154(3) does not provide for an appeal to the second panel against findings of law or fact by the first. On the contrary, it permits the revocation or review by the Tribunal of its own earlier decision not because it took a different though sustainable view of the facts or the law, but because its conclusions rest on an unsustainable finding in either regard »²².

[34] Dans ce même arrêt, la Cour d'appel du Québec interprète la notion de vice de fond comme suit :

« [140] Notre Cour a reconnu que cette notion doit être interprétée largement. Elle est suffisamment large pour permettre la révocation d'une décision qui serait ultra vires ou qui, plus simplement, ne pourrait contextuellement ou littéralement se justifier. Il peut s'agir, non limitativement, d'une absence de motivation, d'une erreur manifeste dans l'interprétation des faits lorsque cette erreur joue un rôle déterminant, de la mise à l'écart d'une règle de droit ou encore de l'omission de se prononcer sur un élément de preuve important ou sur une question de droit pertinente ».

[35] Dans *Commission de la santé et de la sécurité du travail c. Fontaine*, la Cour d'appel du Québec précise la raison d'être de la révision pour vice de fond :

« [50] En ce qui concerne les caractéristiques inhérentes d'une irrégularité susceptible de constituer un vice de fond, le juge Fish note qu'il doit s'agir d'un « defect so fundamental as to render [the decision] invalid », « a fatal error ». Une décision présentant une telle faiblesse, note-t-on dans l'arrêt Bourassa, est « entachée d'une erreur manifeste de droit ou de fait qui a un effet déterminant sur le litige ».

[...].

On voit donc que la gravité, l'évidence et le caractère déterminant d'une erreur sont des traits distinctifs susceptibles d'en faire « un vice de fond de nature à invalider [une] décision ».

[51] En ce qui concerne la raison d'être de la révision pour un vice de fond [...], la jurisprudence est univoque. [...]. Il ne saurait s'agir de substituer à une première opinion ou interprétation des faits ou du droit une seconde opinion ni plus ni moins défendable que la première. Intervenir en révision pour ce motif commande la réformation de la décision par la Cour supérieure car le tribunal

²² *Tribunal administratif du Québec c. Godin*, [2003 CanLII 47984 \(QC CA\)](#).

administratif « commits a reviewable error when it revokes or reviews one of its earlier decisions merely because it disagrees with its findings of fact, its interpretation of a statute or regulation, its reasoning or even its conclusions ». L'interprétation d'un texte législatif « ne conduit pas nécessairement au dégagement d'une solution unique » mais, comme « il appart[ient] d'abord aux premiers décideurs spécialisés d'interpréter » un texte, c'est leur interprétation qui, toutes choses égales d'ailleurs, doit prévaloir. Saisi d'une demande de révision pour cause de vice de fond, le tribunal administratif doit se garder de confondre cette question précise avec celle dont était saisie la première formation (en d'autres termes, il importe qu'il s'abstienne d'intervenir s'il ne peut d'abord établir l'existence d'une erreur manifeste et déterminante dans la première décision) »²³.

[36] En résumé, pour conclure qu'une décision est insoutenable il faut que l'erreur ait été fondamentale au processus décisionnel.

[37] Ainsi, si les conditions prévues à l'article 37 de la Loi sont satisfaites, la Régie aura compétence pour réviser ou révoquer toute décision qu'elle aura rendue et y substituer une autre décision, le cas échéant. À l'inverse, si les conditions ne sont pas satisfaites, la Régie n'aura pas compétence pour réviser ou révoquer une décision.

La Décision

[38] Les paragraphes 135 à 137 de la Décision se lisent ainsi :

« [135] Par ailleurs, la Régie note un impact tarifaire annuel moyen de 3,7 M\$ sur les revenus requis du Transporteur, auquel s'ajoute l'impact tarifaire annuel sur les revenus requis du Distributeur, qui atteindrait plus de 2,6 M\$ à l'année de la mise en service.

[136] Après avoir questionné le Distributeur sur les coûts de solutions intérimaires qui pourraient être implantées si le Projet était reporté, aucun élément de preuve ne permet à la Régie de conclure que les sommes qui seront engagées pour l'utilisation des infrastructures existantes seraient de la même ampleur que l'impact tarifaire annuel énoncé au paragraphe précédent [note de bas de page omise].

²³ Commission de la santé et de la sécurité du travail c. Fontaine, C.A. Montréal, 2005 QCCA 775, par. 50 et 51.

[137] Au contraire, la Régie juge que l'utilisation des infrastructures existantes dont, notamment, les conduits disponibles pour traverser les autoroutes, constitue un avantage économique indéniable ». [nous soulignons]

[39] En ce qui a trait aux coûts, la Première formation appuie sa conclusion du paragraphe 136 sur la réponse du Distributeur à la question 3 de sa demande de renseignements (DDR) 3 visant les alternatives qui permettraient de soulager le poste Renaud et leurs coûts :

« 3. Référence : Pièce B-0022, p. 7.

Préambule :

« Quant aux deux autres postes limitrophes, il n'y a déjà plus de départ de disponible au poste de Sainte-Rose et il n'y aura plus de départ au poste Landry en 2020. Les travaux additionnels pour soulager le poste Renaud à partir des lignes existantes de Landry et de Sainte-Rose nécessiteraient d'innombrables transferts en cascade et un réaménagement majeur des lignes de distribution. Certains de ces travaux ne représentent pas une solution permettant de répondre au besoin à plus long terme et seraient rendus inutiles à l'arrivée du poste Le Corbusier. Dans ce contexte, le Distributeur considère difficilement justifiables ces investissements ».

Demande :

3.1 Dans le but de soulager le poste Renaud et en utilisant la capacité du poste Landry, veuillez fournir une description des meilleures alternatives. Pour chacune des alternatives, veuillez en fournir les coûts ainsi que le nombre de MVA qui seraient ainsi transférés.

Réponse :

Le Distributeur estime qu'il n'y a pas de meilleures alternatives. La capacité théorique disponible dans le poste Landry est répartie sur l'ensemble des 18 lignes qui sont raccordées à ce poste. Toutefois, une grande partie de cette capacité disponible provient de lignes situées complètement à la limite du poste Landry, soit près de la zone d'influence du poste de St-François. Cette capacité se retrouve donc loin des secteurs à alimenter de la zone du poste Renaud.

Pour établir la faisabilité de ces alternatives, il faudrait établir la liste de plusieurs travaux et leurs coûts, tel que la construction de massifs souterrains, l'ajout d'interrupteurs et de fusibles, le déplacement d'interrupteurs, l'ajout de lignes biternes, l'abattage d'arbres et la prise de servitudes, tout en tenant compte

des travaux municipaux prévus. Ces travaux seraient rendus caducs lors de la construction du poste Le Corbusier.

C'est pour ce motif que le Distributeur n'estime pas utile d'étudier ces alternatives et favorise plutôt la construction d'un nouveau poste afin de répondre à la situation particulière rencontrée à Laval »²⁴. [nous soulignons]

[40] La Première formation appuie également sa conclusion sur la réponse du Distributeur à la question 2 de sa DDR 4, qui visait à questionner les travaux nécessaires au transfert de charge entre deux postes adjacents et les coûts de ces travaux :

« 2. Référence : Pièce B-0026, p. 5.

Préambule :

Dans le but de transférer de la charge (MVA) entre deux postes adjacents, les Demandeurs indiquent :

« Pour établir la faisabilité de ces alternatives, il faudrait établir la liste de plusieurs travaux et leurs coûts, tel que la construction de massifs souterrains, l'ajout d'interrupteurs et de fusibles, le déplacement d'interrupteurs, l'ajout de lignes biternes, l'abattage d'arbres et la prise de servitudes, tout en tenant compte des travaux municipaux prévus. Ces travaux seraient rendus caducs lors de la construction du poste Le Corbusier ».

Demands :

2.1 Qu'importe l'endroit sur le réseau de distribution du Distributeur, postérieurement à l'année 2010, veuillez fournir pour chacun des cas décrits ci-dessous, les principaux travaux qui ont été réalisés dans le passé pour transférer entre 2 postes adjacents une charge de 1 MVA ou plus. Veuillez également fournir pour chacun de ces cas, une indication des coûts et du nombre de MVA ainsi transférés :

Réponse :

L'information demandée n'étant pas disponible de façon agrégée, le Distributeur ne peut, au prix d'un effort raisonnable, l'obtenir pour l'ensemble du réseau. Il présente toutefois les solutions qu'il a mises en place depuis 2010 sur le territoire

²⁴ Dossier R-4063-2018, pièce [B-0026](#), p. 5.

de Laval, visant à transférer de la charge entre deux postes adjacents. Ces projets avaient tous comme avantage de disposer de départs de lignes en plus de pouvoir exploiter des infrastructures déjà existantes, permettant ainsi leur réalisation à un coût raisonnable.

Le Distributeur rappelle que le problème majeur auquel il est présentement confronté dans la zone d'étude réside dans le fait qu'il n'y aura plus de départs de ligne disponibles à partir de 2020. Pour cette raison, les projets décrits ci-dessous et les coûts qui y sont associés ne sont donc pas représentatifs des travaux qui devraient être réalisés à compter de 2020 afin de procéder à des transferts de charge entre deux postes.

Les projets qui ont été réalisés depuis 2010 sont les suivants :

1) Nouvelle ligne LAN 284 en 2011

Ce projet consistait en une nouvelle ligne du poste Landry qui a permis de décharger le poste de Sainte-Rose de 10 MVA et d'alimenter une partie de la zone d'influence de ce dernier poste.

L'utilisation d'une ligne de transport sur poteaux, abandonnée et transférée au Distributeur par le Transporteur, permet d'expliquer le faible coût de ce projet.

Coût : 807 k\$, soit 80,7 k\$/MVA

2) Nouvelle ligne CHO 234 en 2011

Ce projet consistait en une nouvelle ligne du poste de Chomedey qui a permis de décharger le poste Plouffe de 6 MVA. Le poste Plouffe, qui n'avait que cinq transformateurs à ce moment, allait voir sa CLT dépassée sur un horizon de sept ans. Une entente a été conclue entre le Distributeur et le Transporteur pour décharger le poste Plouffe en attendant l'installation du sixième et dernier transformateur au poste qui a été réalisée en 2017.

Les massifs souterrains déjà présents et la réutilisation d'un câble de relève pour qu'il devienne actif expliquent la réalisation de ce projet à un faible coût.

Coût : 180 k\$, soit 30 k\$/MVA.

3) Nouvelle ligne PLF 256 en 2018

Ce projet consistait en une nouvelle ligne du poste Plouffe qui a permis de décharger le poste de Chomedey de 13,2 MVA. Ce projet visait à répondre à un besoin dans une zone desservie par le poste de Chomedey situé à proximité du poste Plouffe.

Le faible coût du projet s'explique par le fait que tous les massifs souterrains étaient présents et la distance à couvrir par cette ligne était courte.

Coût : 150 k\$, soit 11,4 k\$/MVA.

4) Portion de la nouvelle ligne PLF 266 en 2018

Ce projet consistait en une nouvelle ligne du poste Plouffe pour alimenter un secteur desservi par ce poste ainsi qu'un autre secteur desservi par le poste Renaud. Ce projet a permis de transférer 3,1 MVA d'un secteur très chargé du poste Renaud vers le poste Plouffe.

Le faible coût du projet s'explique en raison de la courte portion de la nouvelle ligne et par le fait que la construction d'une ligne aérienne était possible, ce qui s'avérait une option moins coûteuse qu'un massif souterrain.

Coût : 200 k\$ soit 64,5 k\$/MVA »²⁵. [nous soulignons]

[41] La Régie constate que la preuve à laquelle la Première formation réfère pour soutenir sa conclusion au paragraphe 136 de la Décision, est à l'effet que pour évaluer la faisabilité des alternatives permettant de soulager le poste Renaud à partir des capacités du poste Landry, le Distributeur devrait faire la liste de plusieurs travaux et de leurs coûts, dont la construction de massifs souterrains, l'ajout d'interrupteurs et de fusibles et l'ajout de lignes biternes. Considérant que ces travaux seraient rendus inutiles lors de la construction du poste Le Corbusier, le Distributeur ne juge pas utile d'examiner ces alternatives et ne fournit donc pas une estimation de ces coûts.

[42] La preuve montre également que le Distributeur a déjà procédé à des travaux afin de transférer des charges entre deux postes adjacents à Laval. Il en fournit certains exemples et précise que ces derniers avaient pour avantage de bénéficier de départs de lignes et d'infrastructures existantes, ce qui lui a permis de minimiser ses coûts. Il ajoute

²⁵ Dossier R-4063-2018, pièce [B-0030](#), p. 3 à 5.

toutefois que ces exemples ne sont pas représentatifs des travaux et des coûts qui leur seraient associés dans la situation actuelle, car il ne dispose plus de départs de lignes à compter de 2020.

[43] La Régie constate que dans ses réponses à ces deux DDR, le Distributeur ne fournit effectivement pas de preuve précise relative aux coûts des solutions qui pourraient être implantées si le Projet était reporté.

[44] Or, la Régie note que la preuve relative aux coûts du report du projet, dans le cadre du dossier initial²⁶, ne se limite pas à ces deux réponses aux DDR.

[45] En effet, la Première formation, bien qu'elle soumette, au paragraphe 136 de la Décision, qu'après avoir questionné le Distributeur aucun élément de preuve ne lui permet de conclure que les sommes qui seront engagées pour l'utilisation des infrastructures existantes seraient de la même ampleur que l'impact tarifaire annuel du Projet, conclut malgré tout que :

« [137] Au contraire, la Régie juge que l'utilisation des infrastructures existantes dont, notamment, les conduits disponibles pour traverser les autoroutes, constitue un avantage économique indéniable ». [nous soulignons]

[46] La Régie note des paragraphes 135 et 137 de la Décision que la Première formation, en refusant d'autoriser le Projet, a considéré que le *statu quo*, soit l'utilisation des infrastructures et des équipements existants, constitue un avantage économique indéniable par rapport à la réalisation immédiate du Projet. La preuve démontre toutefois que dans le cas du *statu quo*, qui implique de reporter la réalisation du Projet, des travaux devront tout de même être effectués afin de récupérer la charge disponible restante qui est dispersée sur le réseau. Ces travaux ne consistent pas nécessairement, ni uniquement, en l'utilisation des infrastructures existantes, mais également, par exemple, en la construction de lignes biternes, au déplacement d'interrupteurs, à la construction de massifs souterrains dans certains cas²⁷.

[47] Lors de l'audience devant la Première formation, le témoin a présenté, à titre d'exemple, la liste des travaux qui pourraient devoir être faits pour soulager le poste

²⁶ Dossier R-4063-2018.

²⁷ Dossier R-4063-2018, pièces [B-0026](#), p. 5, et [B-0022](#), p. 7.

Renaud à partir du poste Landry ou du poste Plouffe, dans le cas du report du Projet, et donne une estimation de ces coûts :

« Donc, le premier exemple qu'on va voir ici, comme Marc l'a expliqué, dans une des DDR, vous nous avez questionné à savoir si on pouvait utiliser le dernier départ du poste Plouffe dans sa totalité ou en partialité pour venir soulager une zone proche du métro qui normalement le métro est ici, dans cette zone-là qui normalement est alimentée par la zone du poste Renaud. Donc, la question était, en provenance du poste Plouffe, utiliser le dernier départ qui reste de disponible et l'acheminer dans cette zone-là. Donc, dans un premier temps, pour ce faire, on a une infrastructure civile souterraine qui est déjà existante. Donc, ce qu'on aurait à faire, c'est d'acheminer, d'amener un câble souterrain électrique jusque dans cette zone-là pour venir alimenter la zone qui est en demande. Ça, c'est dans un premier temps.

[...]

Donc, on voit que dans la zone peut-être plus au sud ici, il y a encore de la disponibilité là. On voit quinze virgule cinquante et un (15,51) de MVA. Donc, on viendrait modifier, on viendrait travailler cette zone-là pour venir dégager un départ dans cette zone-là. Donc, on viendrait retravailler l'architecture du réseau. On viendrait libérer un départ et ce départ-là nous permettrait à ce moment-là de l'acheminer via une infrastructure civile souterraine existante. On aurait besoin d'amener le câble souterrain électrique dans cette zone-là.

Donc, cet exemple-là, comme je vous le dis, c'est en deux temps. Premier temps, pour se rendre dans la zone du métro avec le dernier départ disponible. Deuxième temps, venir rejouer dans une zone existante, libérer un départ pour pouvoir l'acheminer dans une zone qui est en demande de croissance. Ce que ça représente, c'est d'amener un câble d'environ trois point sept (3,7) kilomètres de câble souterrain dans une infrastructure souterraine disponible. Le coût qui est estimé paramétrique optimiste de sept cent trente mille dollars (730 000 \$). On a quand même pris le chemin le plus court et on ne sait pas... on n'a pas pris... on n'a pas tenu compte de contraintes qu'il pourrait y avoir. C'est-à-dire que de consentement municipal de ville ou de quelconque enjeu qui pourrait se produire. Donc, ça, c'est le premier exemple qu'on veut vous démontrer, qu'est-ce que ça pourrait représenter.

[...]

Vous nous avez aussi questionné dans une des DDR si on pouvait utiliser la capacité disponible au poste Landry pour alimenter les charges du métro, dans la même chose là. On a le poste Landry, on a la même zone que tantôt.

[...]

Donc, on s'est dit, bien à ce moment-là, on va faire comme on a fait pour l'autre exemple, on va venir solliciter une zone qui permettrait de venir modifier l'architecture pour pouvoir libérer un départ d'une zone qui le permettrait et avec ce départ-là qu'on aurait libéré, on viendrait utiliser une infrastructure civile souterraine existante, mise à part une petite section, ici, qu'il n'a pas d'infrastructure civile, mais on viendrait implanter un réseau de distribution biterne et on amènerait un câble souterrain électrique jusqu'à la zone du métro. On aurait besoin de construire une petite portion de réseau civil dans le coin ici. Donc, on acheminerait le câble en réseau aérien ici, ce qui représente environ sept point sept kilomètres (7.7 km) de câble souterrain électrique. Naturellement, le coût qu'on estime pour ça, paramétrique, représenterait environ deux point cinq millions de dollars (2.5 M\$) et, encore là, on n'a pas tenu compte des contraintes qui pourrait y avoir là, consentement de la ville ou des choses comme ça.

[...]

Donc, ça représente deux exemples de ce que ça pourrait donner quand on nous demande de venir travailler avec la charge qu'on a de disponible dans ces zones-là »²⁸. [nous soulignons]

[48] Or, le témoin précise plus loin qu'il ne s'agit là que d'exemples de travaux qui devraient être faits si le Projet était retardé :

« Nathalie nous a présenté eux exemples de projets qui pourraient être faits dans ce contexte-là de planification sans départ de lignes mais en réalité, il y aurait une multitude de projets à réaliser pour combler les différentes demandes qui pourraient venir de n'importe quelle partie de la zone d'étude. C'est deux exemples parmi tant d'autres qu'il faudrait faire entre deux mille vingt et un (2021) et deux mille vingt-six (2026) »²⁹. [nous soulignons]

[49] Toujours devant la Première formation, un témoin du Distributeur a réitéré qu'il ne s'agissait là que d'exemples de travaux, avec une estimation optimiste des coûts, parmi une multitude d'autres travaux qui devraient être réalisés en cas de report du Projet. Il ajoutait qu'il n'est pas possible de déterminer le coût de l'ensemble des travaux qui seront nécessaires, mais que les coûts de ces travaux s'accumuleront jusqu'à la construction du poste Le Corbusier :

²⁸ Dossier R-4063-2018, pièce [A-0017](#), p. 53 et suivantes.

²⁹ *Ibid.*, p. 61.

« M. MARC GAGNÉ :

R. Pour complément de mes collègues, vous avez entre les mains deux exemples qui sont inspirés de la DDR auxquels on a calculé un coût. Ce sont deux exemples parmi plusieurs projets qu'il faudrait faire entre deux mille vingt et un (2021) puis deux mille vingt-six (2026). On en a choisi deux qui ont été inspirés des demandes de renseignements. Mais ce qu'il faut comprendre, c'est qu'entre deux mille vingt et un (2021) puis deux mille vingt-six (2026), sans le poste Le Corbusier, on va être réactifs à chaque fois, comme on l'a démontré, pour faire différents travaux pour transférer la charge à un autre. Puis ça, c'est pas quantifié et on sait pas d'où va venir la demande, on sait pas dans quel secteur il va y avoir de la croissance donc il va y avoir une multitude de projets à faire en attendant le poste Le Corbusier. Et les deux évaluations qui ont été faites avec des coûts paramétriques, c'est les scénarios les plus optimistes. On a seulement mis dans l'évaluation qu'on touchait quatre interrupteurs mais quand on sait qu'il reste en moyenne, si on fait une grande moyenne sur toutes les lignes, point huit (0,8), point neuf (0,9) MVA par ligne, parfois il faut aller manipuler quatre, cinq, six, sept lignes pour aller chercher cette capacité-là. Donc c'est quoi ces travaux-là, c'est d'aller faire des prolongements de ligne, d'aller faire des déplacements d'interrupteur. On a souvent parlé d'interrupteur mais un interrupteur c'est quarante (40), cinquante (50), soixante mille (60 000) dépendant du type qu'on installe. Ça fait que c'est tout des coûts qu'on doit assumer. Donc, les deux projets que Nathalie a présentés, c'est deux exemples parmi tant d'autres. Ça fait que s'il y a des coûts à faire, c'est des coûts qui s'accumulent pendant les cinq années en attendant le poste Le Corbusier. Ça fait que ça aussi c'est à considérer »³⁰. [nous soulignons]

[50] Le témoin fait également ressortir le fait que dans le cas du report du Projet :

« Une autre conséquence c'est que les coûts peuvent être potentiellement élevés pour raccorder ces clients-là. Bien sûr, on reconnaît qu'il y a certains secteurs de développement qu'on connaît, on les a montrés avec les étoiles sur la carte, mais le passé nous apprend qu'il est impossible de prévoir exactement où seront les nouvelles charges au niveau développement »³¹. [nous soulignons]

[51] En ce qui a trait aux coûts relatifs au report de la construction du poste Le Corbusier, le témoin ajoute que les travaux qui seraient nécessaires seraient temporaires et

³⁰ Dossier R-4063-2018, pièce [A-0017](#), p. 144.

³¹ [Ibid](#), p. 59.

qu'ils n'auraient pas à être réalisés si le poste Le Corbusier était construit dès maintenant. Ces travaux pourraient impliquer la construction de massifs souterrains, le prolongement de lignes aériennes, etc. :

« Ces travaux-là, en plus, sont possiblement faits pour combler un besoin temporaire en attendant le poste Le Corbusier. C'est pas des travaux qui faisaient partie de la planification pour construire le poste Le Corbusier, ce sont des travaux qui s'ajoutent, qu'on doit faire de plus en attendant le poste. C'est pas des travaux qu'on a devancés qui font partie du projet original, c'est des travaux qu'on aurait pas faits si le poste Le Corbusier était construit en deux mille vingt et un (2021). [...]

En pratique, ça veut dire quoi faire un projet? Ça veut dire construire un massif souterrain, c'est-à-dire creuser, mettre du béton, mettre des canalisations, briser de l'asphalte, insérer des câbles dans les canalisations, prolonger des lignes aériennes, on doit s'entendre avec Ville de Laval, on doit avoir leur consentement, on doit prendre des servitudes. C'est-à-dire à chaque fois qu'on empiète sur un terrain privé, on doit négocier avec le client pour avoir sa permission et obtenir une servitude, donc on doit négocier avec eux. On va couper des arbres pour construire des lignes. On va négocier avec le ministère des Transports du Québec pour certains travaux. On va négocier avec les notaires pour avoir... engager des notaires pour faire les différents travaux, pour faire les différentes paperasses reliées aux travaux. Il va y avoir les négociateurs de propriétés immobilières qui vont être inclus, donc tout ça »³². [nous soulignons]

[52] La Régie est d'avis que pour conclure qu'un fait est indéniable, donc, dans le cas présent, que le *statu quo*, soit le report du Projet, constitue un avantage économique indéniable, il faut que la conclusion repose sur une preuve tout aussi indéniable, soit une preuve que l'on ne peut nier, que l'on ne peut réfuter³³.

[53] Or, la Régie constate que la preuve ne permet pas de conclure que le report du Projet n'implique que l'utilisation des infrastructures existantes et que le *statu quo* constitue un avantage économique indéniable.

[54] En effet, la preuve révèle plutôt qu'en cas de report du Projet, divers travaux devront être réalisés et que, bien qu'il ne soit pas possible de déterminer leur coût pour l'instant, il n'en demeure pas moins que la preuve indique que ces travaux sont

³² Dossier R-4063-2018, pièce [A-0017](#), p. 62.

³³ Définition du mot « indéniable » : <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais>.

temporaires et seront rendus caducs lors de l'arrivée du poste Le Corbusier. Les coûts ainsi engendrés peuvent être potentiellement élevés et s'ajoutent aux coûts du Projet, sans compter que certaines étapes de l'avant-projet du poste Le Corbusier devront être reprises, et que le coût des travaux sera plus élevé au moment de sa construction :

« En fait, pour répondre à la question, aux nombreuses questions, d'entrée de jeu, l'avant-projet a coûté près de deux point un millions de dollars (2.1 M\$). Donc, sur la période de trois ans, quand on prend le deux point un millions de dollars (2.1 M\$), en fait, il y a de l'ingénierie. Il y a des consultations, il y a des validations. Advenant l'éventualité que le projet serait suspendu ou décalé dans le temps, il y a une partie importante de celui-ci qui devrait être repris. C'est sûr qu'il y a des éléments qui pourraient être conservés comme des tests de sols ou je n'ai pas d'autres exemples qui me viennent en tête, qui demeureraient, par contre, il y aurait une revalidation complète à faire. Ça c'est l'aspect technique.

Pour l'aspect acceptabilité sociale. Donc, dans l'avant-projet, il y a eu une consultation auprès des collectivités, de la municipalité. Il y a un arrimage qui est fait avec le voisinage. Toute cette collaboration-là, cette entente-là devra être reprise ultérieurement. Le projet qu'on vous soumet aujourd'hui est de soixante... Je n'ai plus les décimales là. Soixante point neuf... Soixante et un millions de dollars (61 M\$). Donc, c'est le coût aujourd'hui. Il ne faut pas oublier que si on le reprend plus tard, le coût va être plus élevé, puis ça ce n'est pas à négliger. Ça complète ma réponse »³⁴. [nous soulignons]

[55] Ainsi, la Régie est d'avis que la conclusion relative à l'avantage économique indéniable du maintien du *statu quo* est entachée d'un vice de fond car elle n'est pas basée sur la preuve. Au contraire, la preuve démontre que le report du Projet risque d'entraîner des coûts plus élevés en raison, notamment, de la réalisation de travaux qui deviendront caducs lors de la construction du poste Le Corbusier.

[56] Aussi, la Régie considère que cette conclusion est un élément central de l'analyse technico-économique qui a mené au rejet de la demande d'autorisation et que, de ce fait, il s'agit d'un vice de fond de nature à invalider la Décision.

[57] En effet, la Régie juge qu'en se basant sur la preuve relative aux coûts qu'entraînerait le report du projet, ainsi que sur la preuve à l'effet que ce report implique

³⁴ Dossier R-4063-2018, pièce [A-0017](#), p. 142.

non seulement l'utilisation d'infrastructures en place, mais peut impliquer, notamment, la construction de massifs souterrains, le prolongement de lignes, etc., elle ne peut conclure que ce report constitue un avantage économique indéniable.

[58] Pour ce motif, la Régie est d'avis qu'il y a lieu de révoquer la conclusion de la Décision D-2019-090 rejetant la demande d'autorisation du Distributeur et du Transporteur pour la construction du poste Le Corbusier, et de rendre, par conséquent, la décision qui aurait dû être rendue.

Décision qui aurait dû être rendue

[59] La Régie est satisfaite de la preuve soumise par les Demandeurs sur l'aspect technique du Projet. D'ailleurs, elle note que dans la Décision, la Première formation ne remet pas en cause cet aspect, mais plutôt le fait que l'implantation d'une telle solution de long terme, dès 2021, est prématurée.

[60] La Régie fait siennes les conclusions de la Première formation relatives à l'objectif du Projet et à la croissance des besoins de la clientèle, exprimées aux paragraphes 97 à 99 de la Décision.

[61] La Régie partage aussi l'avis de la Première formation, exprimé au paragraphe 131 de la Décision, à savoir que la solution alternative envisagée, soit la construction d'un nouveau poste à 120-25 kV sur le terrain actuel du poste de Sainte-Rose, présente un coût nettement supérieur à la solution retenue par les Demandeurs et que cette solution alternative ne doit pas être retenue.

[62] La Régie est toutefois d'avis que la preuve relative aux coûts liés au report du Projet, ainsi que la preuve liée aux conséquences d'un tel report, justifient d'autoriser le Projet.

[63] En ce qui a trait à la preuve liée aux coûts de reporter le Projet, la Régie retient, tel qu'indiqué aux paragraphes 47 à 54 ci-dessus, que ce report risque de générer des coûts importants en raison, notamment, de la réalisation de travaux qui deviendront caducs lors de la construction du poste Le Corbusier. Bien que le coût total de l'ensemble de ces travaux ne soit pas connu, les Demandeurs ont produit deux exemples de travaux qui seraient requis avec une évaluation des coûts s'y afférant. Les coûts de ces travaux s'ajoutent aux coûts du Projet, sans compter que certaines étapes de l'avant-projet devront

être reprises et que le coût du Projet sera plus élevé au moment de son éventuelle réalisation.

[64] La Régie estime que les considérations qui suivent, tirées de la preuve déposée au dossier initial et relatives au report du Projet, devraient aussi être prises en compte :

- Délais plus importants pour le raccordement de certains clients et effet négatif sur la qualité de service³⁵;
- Coordination avec les collectivités³⁶;
- Impacts sur la disponibilité de la main-d'œuvre³⁷;
- Interventions d'entretien du réseau plus complexes³⁸.

[65] **Pour l'ensemble de ces motifs, la Régie autorise le Projet.**

Demandes de traitement confidentiel

Pièce B-0007 du dossier R-4063-2018

[66] Le Transporteur demande à la Régie d'ordonner le traitement confidentiel des renseignements contenus à la pièce B-0007 déposée dans le cadre du dossier R-4063-2018, pour une période indéfinie.

[67] La Régie constate que cette demande a été accueillie telle quelle dans la décision D-2019-090. Il n'y a donc pas lieu pour elle de se pencher sur cette demande.

Pièces B-0009 et B-0010 du dossier R-4063-2018

[68] Le Transporteur demande à la Régie, dans le présent dossier, d'ordonner le traitement confidentiel des renseignements contenus aux pièces B-0009³⁹ et B-0010 jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la mise en service finale du Projet. Il demande

³⁵ Dossier R-4063-2018, pièce [A-0017](#), p. 157.

³⁶ *Ibid.*, p. 26.

³⁷ *Ibid.*, p. 62.

³⁸ *Ibid.*, p. 128.

³⁹ Dont une version caviardée est déposée comme pièce B-0011 au dossier R-4063-2018.

également à la Régie de l'autoriser à présenter le suivi des coûts réels du Projet sous pli confidentiel, si la Régie détermine qu'il doit être présenté selon la même forme et le même niveau de détail que ceux du tableau 1 – Coûts des travaux avant-projet et projet par élément, déposé sous pli confidentiel à la pièce B-0009, et d'en interdire la divulgation, la publication et la diffusion jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la mise en service finale du Projet.

[69] Dans la décision D-2019-090, la Régie a interdit la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements contenus notamment à la pièce B-0009 et caviardés à la pièce B-0011, ainsi que des renseignements contenus à la pièce B-0010. Elle demandait toutefois au Transporteur, dans un délai imparti, de lui indiquer la durée pour laquelle il demandait l'ordonnance de traitement confidentiel.

[70] Dans une correspondance du 14 août 2019⁴⁰, le Transporteur demandait, sous réserve de tous ses droits et recours, que les renseignements demeurent confidentiels jusqu'au 30 avril 2022, soit jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an à compter d'une mise en service finale projetée, selon sa preuve, en avril 2021.

[71] Le 27 août 2019, la Régie a accueilli cette demande dans la décision D-2019-103⁴¹.

[72] Considérant la décision D-2019-103, ainsi que la conclusion à laquelle en arrive la Régie dans la présente décision, **la Régie accueille la demande d'ordonnance de traitement confidentiel du Transporteur et interdit la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements contenus à la pièce B-0009 et caviardés à la pièce B-0011, ainsi que des renseignements contenus à la pièce B-0010, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la mise en service finale du Projet. Elle autorise également la demande 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 renseignements relatifs aux coûts réels du Projet qui seront déposés dans le cadre du suivi de ces coûts, selon les exigences énoncées au paragraphe 75 de la présente décision.**

⁴⁰ Dossier R-4063-2018, pièce [B-0049](#).

⁴¹ Dossier R-4063-2018, décision [D-2019-103](#).

Suivis

[73] **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 71 de la présente décision soit versée au dossier public, dans le délai prévu à la présente décision.**

[74] **La Régie demande au Transporteur de déposer publiquement, lors du dépôt de son rapport annuel, le suivi des coûts présentés au tableau 2 de la pièce B-0006 du dossier R-4063-2018.**

[75] **Elle demande également au Transporteur de présenter dans son rapport annuel, le suivi des coûts réels détaillés du Projet sous pli confidentiel, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de sa mise en service finale, selon le niveau de détail des coûts présentés au tableau 1 « Coûts des travaux avant-projet et projet par élément », de la pièce B-0009 du dossier R-4063-2018.**

[76] **Enfin, dans l'un et l'autre cas, la Régie demande au Transporteur de présenter un suivi de l'échéancier du Projet et, le cas échéant, de fournir l'explication des écarts majeurs entre les coûts projetés et réels et des écarts d'échéance, notamment en ce qui a trait aux dates de mises en service.**

[77] **Considérant ce qui précède,**

La Régie de l'énergie :

ACCUEILLE la Demande;

RÉVISE la décision D-2019-090;

AUTORISE le Projet des Demandeurs selon les conclusions de la demande d'autorisation déposée dans le dossier initial comme suit :

PROJET DU TRANSPORTEUR

ACCORDE au Transporteur l'autorisation requise en vertu de l'article 73 de la Loi afin de réaliser le projet de construction du nouveau poste Le Corbusier à 315-25 kV et à la réalisation de travaux connexes, le tout conformément à la preuve soumise à l'appui de la demande déposée dans le cadre du dossier R-4063-2018; 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;

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

INTERDIT la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements contenus à la pièce B-0009 et caviardés à la pièce B-0011, ainsi que des renseignements contenus à la pièce B-0010, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an 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 75 de la présente décision, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de mise en service finale du Projet;

PROJET DU DISTRIBUTEUR

ACCORDE au Distributeur l'autorisation requise en vertu de l'article 73 de la Loi afin de réaliser le projet relatif aux travaux de raccordement du nouveau poste Le Corbusier au réseau de distribution, ainsi que les travaux connexes, le tout conformément à la preuve soumise à l'appui de la demande déposée dans le cadre du dossier R-4063-2018, le Distributeur 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 aux Demandeurs d'informer la Régie, par voie administrative, de la date de mise en service finale du Projet;

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

Marc Turgeon
Régisseur

Esther Falardeau
Régisseur

Jocelin Dumas
Régisseur