

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2022-012

R-4170-2021

1^{er} février 2022

PRÉSENT :

Pierre Dupont
Régisseur

Hydro-Québec
Demanderesse

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

*Demande d'autorisation d'Hydro-Québec dans ses activités
de transport d'électricité relative au remplacement des
compensateurs statiques au poste de Chibougamau*

Demanderesse :

Hydro-Québec
représentée par M^e Yves Fréchette.

TABLE DES MATIÈRES

1. DEMANDE	5
2. CONCLUSION PRINCIPALE DE LA RÉGIE.....	6
3. MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIFS VISÉS PAR LE PROJET	6
4. DESCRIPTION DU PROJET	7
5. JUSTIFICATION DU PROJET	8
6. AUTRES SOLUTIONS ENVISAGÉES	10
7. COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET.....	11
8. IMPACT TARIFAIRE	13
9. IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU ET SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE	14
10. AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D’AUTRES LOIS.....	14
11. OPINION DE LA RÉGIE	15
12. DEMANDES D’ORDONNANCES DE TRAITEMENT CONFIDENTIEL	16
DISPOSITIF	20

1. DEMANDE

[1] Le 23 septembre 2021, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie) une demande¹ afin d'obtenir l'autorisation requise pour le remplacement des compensateurs statiques au poste de Chibougamau (le Projet)².

[2] Cette demande est présentée en vertu des articles 31 (1) (5^o) et 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*³ (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*⁴ (le Règlement). Ce dernier stipule qu'une autorisation spécifique et préalable de la Régie est requise lorsque le coût d'un projet du Transporteur est égal ou supérieur à 65 M\$.

[3] Le Transporteur demande également à la Régie de rendre des ordonnances de traitement confidentiel à l'égard de certains documents et renseignements⁵.

[4] Le 7 octobre 2021, la Régie publie un avis aux personnes intéressées 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 novembre 2021 la date limite pour le dépôt des commentaires des personnes intéressées et au 18 novembre 2021 celle pour la réponse du Transporteur à ces commentaires⁶. La Régie demande au Transporteur de publier cet avis sur son site internet. Le 8 octobre 2021, le Transporteur confirme à la Régie cette publication⁷.

[5] Le 4 novembre 2021, la Régie transmet une demande de renseignements (DDR) au Transporteur⁸. Ce dernier dépose ses réponses le 19 novembre 2021, en versions confidentielle et caviardée⁹. Le 6 décembre suivant, le Transporteur en dépose une version

¹ Pièce [B-0002](#).

² Pièce [B-0004](#), p. 5 à 9.

³ [RLRQ, c. R-6.01](#).

⁴ [RLRQ, c. R-6.01, r. 2](#).

⁵ Pièce [B-0002](#), p. 2 et 3, par. 8 à 11 et conclusions de la demande d'autorisation.

⁶ Pièce [A-0003](#).

⁷ Pièce [B-0011](#).

⁸ Pièce [A-0005](#).

⁹ Pièces B-0014 (sous pli confidentiel) et [B-0015](#).

caviardée révisée, au motif que la confidentialité de certaines informations qui y sont fournies n'est pas requise¹⁰.

[6] La Régie n'a reçu aucun commentaire de personnes intéressées.

[7] La présente décision porte sur la demande d'autorisation relative au Projet et sur les demandes d'ordonnances de traitement confidentiel visant certains documents et renseignements.

2. CONCLUSION PRINCIPALE DE LA RÉGIE

[8] Pour les motifs énoncés ci-après, la Régie autorise la réalisation du Projet tel que soumis par le Transporteur.

3. MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIFS VISÉS PAR LE PROJET

[9] Le Projet, au coût estimé de 136,7 M\$, consiste à remplacer la quasi-totalité des équipements constituant les deux compensateurs statiques (CLC) au poste Chibougamau (le Poste) qui, pour la plupart, ont dépassé leur durée de vie utile. Le Projet comprend également la construction d'une annexe au bâtiment existant pour l'installation de certains équipements ainsi que la réalisation des travaux de pérennité des services auxiliaires du Poste.

[10] Le Projet s'inscrit dans la catégorie d'investissement « maintien des actifs ». Il vise à assurer la pérennité des installations au Poste qui sont requises pour maintenir la fiabilité et la capacité du service de transport offert à l'ensemble de la clientèle du Transporteur. Ce dernier souligne que le Projet s'inscrit également dans la continuité des projets déjà autorisés par la Régie à l'égard du remplacement des compensateurs statiques du réseau principal de transport d'électricité¹¹.

¹⁰ Pièces [B-0016](#) et [B-0017](#).

¹¹ Pièce [B-0004](#), p. 5, 6 et 7.

[11] Afin de respecter l'échéancier des travaux, le Transporteur précise qu'il doit détailler, dès à présent, certaines activités d'ingénierie identifiées dans la phase d'avant-projet. Il indique que les mises en service sont prévues pour les mois de novembre des années 2023 et 2024.

4. DESCRIPTION DU PROJET

[12] Le Projet consiste principalement à remplacer les deux compensateurs statiques CLC11 et CLC12 ainsi que les services auxiliaires du Poste. Plus précisément, le Projet vise à remplacer tous les équipements extérieurs à 16 kV et les équipements du bâtiment des CLC, qui sont les suivants¹² :

- les systèmes de commande et de protection;
- les services auxiliaires du bâtiment CLC, soit les armoires et les panneaux de distribution, les permutateurs, les batteries et les chargeurs;
- les valves à thyristors et leur système de refroidissement;
- les condensateurs pour branches manœuvrés par thyristors (CMT);
- les inductances à noyaux d'air;
- les sectionneurs et sectionneurs de mise à la terre (MALT);
- les parafoudres;
- les traversées murales;
- les transformateurs de mesure;
- les transformateurs de MALT.

[13] Le Transporteur précise qu'un agrandissement de la partie extérieure du Poste à 16 kV est requis pour accueillir les nouveaux équipements. De plus, le bâtiment des CLC nécessite des travaux de pérennité mineurs selon le diagnostic d'état réalisé. Enfin, l'agrandissement de la salle de commande des CLC exige la construction d'un bâtiment annexe au bâtiment des CLC.

¹² Pièce [B-0004](#), p. 9.

[14] Le Transporteur souligne que des travaux connexes en pérennité sont également requis, dont le remplacement des équipements suivants¹³ :

- six transformateurs de tension monophasés à 735 kV;
- six parafoudres à 735 kV;
- six coffrets de commande motorisée et deux coffrets tripolaires pour sectionneur à 765 kV.

[15] Enfin, le Transporteur dépose la liste des principales normes techniques appliquées au Projet¹⁴.

5. JUSTIFICATION DU PROJET

[16] Le Transporteur soumet que les deux CLC du Poste jouent un rôle essentiel à l'égard de la fiabilité du réseau de transport. Ils concourent au soutien de la tension du réseau principal et au maintien de sa stabilité lors de fluctuations de charges et des perturbations plus sévères¹⁵. Il indique que ces CLC font partie intégrante de ses équipements stratégiques et, qu'en conséquence, ils doivent être maintenus en bon état afin d'assurer l'exploitation sécuritaire du réseau et fournir les services de transport d'électricité¹⁶.

[17] Le Transporteur mentionne que les deux CLC du Poste ont été mis en service dans les années 80 et qu'en plus d'avoir atteint majoritairement leur durée de vie utile, ils font l'objet, depuis plusieurs années, de nombreuses interruptions. Il mentionne également que ces équipements ont subi des arrêts prolongés en raison de la dégradation de l'état des collecteurs du système de refroidissement et des valves à thyristors, de la désuétude des systèmes de commande et de protection et des fissures des branches inductives¹⁷.

[18] Le Transporteur ajoute que la technologie analogique, sur laquelle reposent les systèmes de commande et de protection, s'avère désuète. En outre, la majorité des

¹³ Pièces [B-0004](#), p. 9, et [B-0017](#), p. 10, réponse 2.1.

¹⁴ Pièce [B-0006](#), annexe 2.

¹⁵ Pièce [B-0004](#), p. 7.

¹⁶ Pièce [B-0004](#), p. 9.

¹⁷ Pièce [B-0004](#), p. 10.

composantes de ces systèmes ainsi que l'expertise interne ou externe nécessaires au support technique ne sont plus disponibles ou difficilement accessibles. Ces indisponibilités rendent ardues, voire impossibles, les activités de maintenance. Le Transporteur souligne que la performance des CLC se dégrade davantage avec les années, puisque les taux de défaillance augmentent parallèlement avec l'âge des systèmes.

[19] En réponse à une DDR de la Régie, le Transporteur fournit au tableau suivant la liste des indisponibilités des CLC survenues au Poste en 2020 et 2021.

TABLEAU 1
INDISPONIBILITÉS DES COMPENSATEURS STATIQUES AU POSTE DE CHIBOUGAMAU

Date	CLC	Cause	Durée (heures)
2020-01-08	CLC12	Système de refroidissement	5,18
2020-01-09	CLC12	Système de refroidissement	27,71
2020-01-13	CLC12	Appareillage	76,29
2020-07-02	CLC11	Appareillage	114,79
2020-07-29	CLC12	Erreur humaine	21,81
2021-03-19	CLC11	Système de refroidissement	7,15

Source : Pièce [B-0017](#), p. 11, réponse 2.2, tableau R2.2.

[20] Le Transporteur soumet que le Projet est réalisable au plan technique. L'avant-projet a confirmé sa faisabilité, en plus de préciser les contraintes inhérentes au Projet. Pour l'élaboration de la solution technique, le Transporteur a préconisé une nouvelle approche consistant à impliquer les fournisseurs qualifiés plus tôt en avant-projet. Cette approche lui permet de sécuriser l'échéancier et les coûts du Projet auprès du fournisseur retenu et, par conséquent, d'assurer les mises en service et le maintien de la fiabilité du réseau de transport¹⁸.

[21] Le Transporteur souligne qu'il n'a mené aucune activité d'information ou de consultation dans le cadre du Projet, puisque les travaux seront entièrement réalisés dans

¹⁸ Pièces [B-0004](#), p. 11, et [B-0017](#), p. 5 à 8, réponses 1.3 et 1.4.

le périmètre du terrain dont il est propriétaire et que le Poste est éloigné des zones habitées de la région. Pour ces raisons, il considère que le Projet n'est pas susceptible de faire l'objet des préoccupations du milieu.

6. AUTRES SOLUTIONS ENVISAGÉES

[22] Compte tenu de l'état de désuétude de la plupart des équipements des deux CLC, le Transporteur soumet que leur remplacement complet constitue la solution optimale pour en assurer la pérennité et prolonger leur durée de vie utile¹⁹.

[23] Quant à l'alternative consistant au remplacement à la pièce étalé dans le temps, le Transporteur ne la considère pas comme une solution envisageable permettant de garantir la fiabilité du réseau. Il estime que cette alternative n'offre pas le même niveau de service, puisque, d'une part, la majorité des équipements des deux CLC auront dépassé leur durée de vie utile à la date prévue de mise en service et que, d'autre part, ces derniers sont sujets à des arrêts fréquents mettant à risque la fiabilité du réseau.

[24] De plus, pour des raisons de compatibilité technologique, le Transporteur précise qu'il est impossible de remplacer les systèmes de commande et de protection sans remplacer les valves à thyristors et leur système de refroidissement. Le remplacement complet permet donc d'optimiser la durée des indisponibilités des CLC, réduisant ainsi l'impact sur la fiabilité du réseau de transport²⁰.

[25] Dans sa réponse à la DDR de la Régie, le Transporteur souligne que l'appel de propositions rédigé dans le cadre du Projet considère les trois technologies suivantes : Standard de condensateurs manœuvrés par thyristors (CMT), STATCOM et STATCOM hybride. Parmi les soumissions reçues, les fournisseurs ont proposé deux technologies et plusieurs implantations physiques, soit les technologies standard CMT et STATCOM hybride²¹.

¹⁹ Pièce [B-0004](#), p. 12.

²⁰ Pièce [B-0017](#), p. 14, réponse 3.1.

²¹ Pièces B-0014 (sous pli confidentiel) et [B-0017](#), p. 12 et 14, réponses 2.4, 3.1 et 3.2.

[26] Par ailleurs, le Transporteur précise qu'il n'a pas estimé les coûts des différentes technologies pour en cibler une en particulier, en amont de l'appel de propositions, compte tenu que sa stratégie visait à lancer un appel de propositions dans le but d'ouvrir la possibilité à toutes les technologies répondant à ses besoins. À la suite des analyses des soumissions, le Transporteur a retenu la technologie standard CMT. Cette dernière s'avère la plus avantageuse pour le poste de Chibougamau et la seule qui permet de satisfaire les objectifs du Projet, soit de maintenir la fiabilité et la capacité du service de transport. Le Transporteur précise que [REDACTED] a constitué un facteur déterminant dans le choix de la solution retenue, étant donné [REDACTED]²².

[27] En réponse à la préoccupation de la Régie quant à l'absence d'analyse de comparaison économique entre la solution envisagée et la solution alternative précitée, le Transporteur soumet que cette dernière n'a pas été considérée comme une solution envisagée puisqu'elle n'est pas techniquement viable. En outre, sa description vise plutôt à expliquer l'absence d'une autre solution envisagée aux fins d'une comparaison justifiant le choix de la solution retenue²³.

[28] Considérant ce qui précède, la Régie est satisfaite de la solution retenue par le Transporteur.

7. COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET

[29] Le Transporteur présente au tableau suivant la ventilation des coûts pour les phases avant-projet et projet, dont le total s'élève à 136,7 M\$.

²² Pièces B-0014 (sous pli confidentiel) et [B-0017](#), p. 14 et 15, réponse 3.2.

²³ Pièce [B-0017](#), p. 14, réponse 3.1.

TABLEAU 2
COÛTS DES TRAVAUX AVANT-PROJET ET PROJET
(EN K\$ DE RÉALISATION)

		Total postes
Coûts de l'avant-projet		
Sous-total		4 880,8
Coûts du projet		
Ingénierie, approvisionnement et construction		122 473,6
Client		2 337,4
Frais financiers		7 021,5
Sous-total		131 832,5
TOTAL		136 713,3

Source : Pièce [B-0004](#), p. 13, tableau 4.

[30] Le Transporteur dépose les coûts détaillés ainsi que les coûts annuels sous pli confidentiel. Il dépose également une version caviardée de la pièce relative aux coûts détaillés²⁴.

[31] Le Transporteur présente, pour la période 2021 à 2025, les taux d'inflation spécifiques aux équipements visés par le Projet et utilisés pour l'établissement des coûts. Ces taux proviennent des prévisions du groupe TransÉnergie et équipement d'Hydro-Québec de janvier 2021. Le Transporteur précise qu'il a inclus dans le coût total du Projet un montant additionnel en provision, pour tenir compte des conditions du marché et couvrir l'impact d'une variation additionnelle des taux d'inflation en 2021²⁵.

[32] Enfin, le Transporteur souligne qu'advenant un dépassement de plus de 15 % du montant autorisé du Projet, il devra obtenir une nouvelle autorisation auprès des autorités concernées chez Hydro-Québec. Le cas échéant, il s'engage à en informer la Régie en temps opportun²⁶.

²⁴ Pièces B-0007 (sous pli confidentiel), B-0008 (sous pli confidentiel) et [B-0009](#), p. 5.

²⁵ Pièces [B-0004](#), p. 13, et [B-0017](#), p. 18, réponse 4.3.

²⁶ Pièce [B-0004](#), p. 15.

[33] Par ailleurs, le Transporteur mentionne qu'il fera état de l'évolution des coûts du Projet lors du dépôt de son rapport annuel à la Régie, si elle le requiert. Selon les indications de la Régie, le Transporteur présentera le suivi des coûts suivants :

- coûts réels du Projet, sous la même forme et le même niveau de détails que ceux du tableau 4 de la pièce B-0004²⁷;
- coûts réels détaillés du Projet, sous pli confidentiel jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de sa mise en service finale, selon le même niveau de détails des coûts présentés au tableau 1 de la pièce B-0009²⁸.

[34] Dans les deux cas, le Transporteur présentera également un suivi de l'échéancier du Projet et fournira, le cas échéant, l'explication des écarts majeurs entre les coûts projetés et réels ainsi qu'à l'égard des dates de réalisation.

8. IMPACT TARIFAIRE

[35] L'impact tarifaire résulte de la hausse du revenus requis à la suite de la mise en service du Projet, en raison de la prise en compte des coûts associés à l'amortissement, au financement et à la taxe sur les services publics²⁹.

[36] Les résultats de l'impact tarifaire sont présentés sur des périodes de 20 ans et de 35 ans, conformément à la décision D-2003-68³⁰ de la Régie. Le Transporteur souligne toutefois que les résultats pour la période de 35 ans sont plus comparables à la durée de vie utile moyenne des immobilisations visées par le Projet. Questionné à cet égard par la Régie, le Transporteur fournit la durée de vie moyenne des différentes immobilisations du Projet³¹.

²⁷ Pièce [B-0004](#), p. 13.

²⁸ Pièce [B-0009](#), p. 5.

²⁹ Pièce [B-0004](#), p. 15 et 16.

³⁰ Dossier R-3497-2002, décision [D-2003-68](#), p. 27.

³¹ Pièce [B-0017](#), p. 21, réponse 6.1.

[37] L'impact annuel moyen du Projet en termes de revenus requis s'élève à 9,5 M\$ et à 7,1 M\$ respectivement, sur des périodes de 20 ans et de 35 ans. Le Transporteur considère ces impacts relativement faibles comparativement aux revenus requis approuvés par la Régie pour l'année 2020.

[38] Une analyse de sensibilité porte l'impact tarifaire annuel moyen à 11,4 M\$ et à 8,6 M\$ respectivement, sur des périodes de 20 ans et de 35 ans, selon l'hypothèse d'une variation à la hausse de 15 % des coûts du Projet et du capital prospectif³².

9. IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU ET SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE

[39] Le Transporteur inclut dans ses analyses de planification du réseau tous les équipements présumés présents sur le réseau, dont les deux CLC du Poste. À cet égard, il soumet qu'afin d'assurer la stabilité transitoire et dynamique du réseau de transport ainsi que le respect des critères de conception, il faut que tous les CLC soient fonctionnels, notamment ceux du Poste³³.

[40] De l'avis du Transporteur, le Projet comporte un impact positif sur la fiabilité et la capacité du service de transport³⁴.

10. AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS

[41] Le Transporteur soumet que la réalisation du Projet ne requiert aucune autorisation en vertu d'autres lois³⁵.

³² Pièce [B-0006](#), annexe 3, p. 4 et 6.

³³ Pièce [B-0004](#), p. 16 et 17.

³⁴ Pièce [B-0004](#), p. 17.

³⁵ Pièce [B-0004](#), p. 12.

11. OPINION DE LA RÉGIE

[42] La Régie est satisfaite des renseignements fournis par le Transporteur au soutien de sa demande d'autorisation de réaliser le Projet, conformément au Règlement. Elle juge que le Projet est nécessaire à la satisfaction des objectifs visés, soit de maintenir la fiabilité et la capacité du service de transport.

[43] Pour les motifs présentés par le Transporteur, la Régie autorise la réalisation du Projet. Le Transporteur ne pourra cependant apporter, sans autorisation préalable de la Régie, aucune modification au Projet qui aurait pour effet d'en modifier de façon appréciable la nature ou les coûts.

[44] 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 une nouvelle autorisation de la direction d'Hydro-Québec à cet égard. Dans un tel cas, elle souhaite en être informée sans délai.

[45] **La Régie demande également au Transporteur de se conformer aux exigences formulées aux paragraphes 508 à 511 de sa décision D-2014-035³⁶ et aux paragraphes 364 à 366 de sa décision D-2017-021³⁷, dans le cas de modifications au Projet ou d'un dépassement de ses coûts.**

[46] **En ce qui a trait au suivi des coûts du Projet, la Régie demande au Transporteur de déposer publiquement le suivi des coûts présentés au tableau 4 de la pièce B-0004³⁸ lors du dépôt de son rapport annuel.**

[47] **La Régie demande également au Transporteur de présenter, au même moment, le suivi des coûts réels détaillés du Projet, selon la même forme et le même niveau de détails que ceux du tableau 1 des pièces B-0007 et B-0009³⁹, sous pli confidentiel, tel que prévu à la section 12 de la présente décision.**

³⁶ Dossier R-3823-2012, décision [D-2014-035](#), p. 109 et 110.

³⁷ Dossier R-3981-2016, décision [D-2017-021](#), p. 91.

³⁸ Pièce [B-0004](#), p. 13.

³⁹ Pièces B-0007 (sous pli confidentiel) et [B-0009](#), p. 5, tableau 1.

[48] Enfin, 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 ainsi que des écarts d'échéance, notamment sur les dates de mises en service.

12. DEMANDES D'ORDONNANCES DE TRAITEMENT CONFIDENTIEL

[49] 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 ayant trait aux schémas unilatéraux relatifs au Projet⁴⁰. Il demande que cette ordonnance soit rendue pour une période sans restriction quant à sa durée⁴¹.

[50] Au soutien de cette demande, le Transporteur invoque les décisions D-2016-086⁴² et D-2016-091⁴³ de la Régie. Il dépose également une déclaration sous serment de monsieur Benoît Delourme, chef Innovation technologique et évolution du réseau, direction principale Planification, expertise et soutien opérationnel, groupe TransÉnergie et équipement chez Hydro-Québec⁴⁴.

[51] Monsieur Delourme mentionne que la pièce B-0005 contient des renseignements d'ordre stratégique relatifs aux installations du Transporteur et que leur divulgation en faciliterait la localisation, permettrait d'identifier leurs caractéristiques et pourrait ainsi compromettre la sécurité du réseau du Transporteur. Il soumet que, pour des motifs de sécurité des installations de ce dernier, le caractère confidentiel de ces renseignements et l'intérêt public requièrent l'émission de l'ordonnance demandée, sans restriction quant à sa durée.

⁴⁰ Pièce B-0005 (sous pli confidentiel).

⁴¹ Pièce [B-0002](#), p. 2 et 3, par. 8 et conclusions de la demande d'autorisation.

⁴² Dossier R-3956-2015, décision [D-2016-086](#).

⁴³ Dossier R-3960-2016, décision [D-2016-091](#).

⁴⁴ Pièce [B-0002](#), p. 6.

[52] La Régie est d'avis que les motifs invoqués par monsieur Delourme et ceux qu'elle a énoncés dans ses décisions D-2016-091⁴⁵ et D-2016-106⁴⁶ justifient l'octroi de l'ordonnance de traitement confidentiel demandée.

[53] En conséquence, 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 la durée.

[54] 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 à compter de la date de la mise en service finale du Projet, la divulgation, la publication et la diffusion des pièces B-0007 et B-0014, ainsi que des renseignements relatifs aux coûts détaillés du Projet qu'elles contiennent, caviardés aux pièces B-0009 et B-0017. L'ordonnance demandée vise également la pièce B-0008 et des renseignements relatifs aux coûts annuels du Projet qu'elle contient⁴⁷.

[55] Le Transporteur demande qu'une telle ordonnance soit également rendue, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de la mise en service finale du Projet, à l'égard des renseignements relatifs au suivi des coûts réels du Projet qui seront déposés, le cas échéant, selon les exigences de la Régie⁴⁸.

[56] Au soutien de ces demandes, le Transporteur dépose une déclaration sous serment de monsieur Mario Albert, directeur principal Approvisionnement stratégique, pour Hydro-Québec⁴⁹.

[57] 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 sollicite les fournisseurs par appels d'offres ou de propositions. Dans cette optique,

⁴⁵ Dossier R-3960-2016, décision [D-2016-091](#), p. 27 à 31.

⁴⁶ Dossier R-3966-2016, décision [D-2016-106](#), p. 23 à 25.

⁴⁷ Pièces [B-0002](#), p. 2 et 3, par. 9 et conclusions de la demande d'autorisation, [B-0012](#) et [B-0016](#). La pièce B-0012 visait, à l'origine, les pièces B-0014 (version confidentielle) et B-0015 (version caviardée); tel que mentionné au paragraphe 5 de la présente décision, le Transporteur a déposé une version révisée de cette dernière pièce, soit la pièce B-0017.

⁴⁸ Pièce [B-0002](#), p. 2 et 3, par. 10 et conclusions de la demande d'autorisation.

⁴⁹ Pièce [B-0002](#), p. 7 à 11.

Hydro-Québec souhaite maintenir l'imprévisibilité dans le développement de ses stratégies d'approvisionnement.

[58] Monsieur Albert soumet que si les coûts détaillés et les coûts annuels du Projet étaient divulgués, les fournisseurs potentiels, dont le nombre est souvent restreint, pourraient préparer leurs soumissions en fonction des coûts présentés à la Régie plutôt que de faire preuve de créativité. Cela pourrait induire une compétitivité moindre et limiter 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.

[59] Monsieur Albert invoque les mêmes motifs en ce qui a trait au suivi des coûts réels du Projet, selon le même niveau de détails, qui seront déposés dans le cadre du rapport annuel du Transporteur à la Régie.

[60] Il demande que les ordonnances sollicitées soient en vigueur jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an suivant la date de la mise en service finale du Projet, afin d'assurer la compétitivité des marchés lors de travaux futurs, notamment sur les installations visées par le Projet.

[61] La Régie a demandé au Transporteur de préciser la portée des allégations de monsieur Albert, dans le contexte où, aux fins de l'élaboration de la solution technique du Projet, le Transporteur a eu recours à une nouvelle approche consistant à impliquer les fournisseurs qualifiés plus tôt en avant-projet. Le Transporteur a répondu ce qui suit :

« Comme expliqué dans la réponse à la question 1.4.1, la nouvelle approche, tout comme l'approche habituelle, repose sur le principe d'un appel de propositions auquel les fournisseurs qualifiés sont invités et pour lequel l'objectif visé est de retenir la meilleure solution au meilleur prix. La nouvelle approche appliquée dans le cadre du Projet consiste à lancer l'appel de propositions plus tôt en avant-projet. Ainsi, le moment du lancement d'un appel de propositions ne modifie pas la stratégie d'approvisionnement reflétée à [la déclaration sous serment de monsieur Mario Albert]. Cette stratégie demeure appuyée sur les appels d'offres et de propositions. Par conséquent, les motifs au soutien de la demande d'ordonnance de traitement confidentiel des coûts du Projet demeurent valables, tout comme la durée de la confidentialité.

Le Transporteur précise que l'objet de la demande de traitement confidentiel et [la déclaration sous serment] précité[e] demeurent pleinement applicables, à savoir de

maintenir une saine concurrence et un niveau de compétitivité maximal en conservant des informations relatives aux coûts confidentielles. Cela vaut pour le [Projet] et les projets futurs. Peu importe le mode d'acquisition privilégié par Hydro-Québec pour la réalisation d'un projet, celui-ci est administré dans le strict respect de l'encadrement applicable y incluant la confidentialité des données et des échanges avec les fournisseurs potentiels.

La demande de traitement confidentiel et [la déclaration sous serment] précité[s] s'appuient l'intérêt public supérieur de la clientèle qui assume les coûts du [Projet] et des futurs projets. Avec égards, quel que soit le mode d'acquisition mis en place, le Transporteur réitère que la divulgation des informations confidentielles limiterait le potentiel de création de valeur qui bénéficie entièrement à la clientèle réglementée »⁵⁰.

[62] Compte tenu de ces précisions fournies par le Transporteur, la Régie est d'avis que les motifs invoqués par monsieur Albert dans sa déclaration sous serment et ceux qu'elle a énoncés dans ses décisions D-2016-086⁵¹, D-2016-091⁵² et D-2016-106⁵³ justifient l'octroi de l'ordonnance de traitement confidentiel demandée.

[63] En conséquence, la Régie accueille la demande d'ordonnance de traitement confidentiel du Transporteur et interdit, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de la mise en service finale du Projet, la divulgation, la publication et la diffusion des pièces B-0007 et B-0014 et des renseignements relatifs aux coûts détaillés du Projet qu'elles contiennent, caviardés aux pièces B-0009 et B-0017, de la pièce B-0008 et des renseignements qu'elle contient, ainsi que des renseignements relatifs aux coûts réels du Projet qui seront déposés par le Transporteur dans le cadre du suivi de ces coûts, selon les exigences énoncées dans la présente décision.

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

⁵⁰ Pièce [B-0017](#), p. 7, réponse 1.4.2.

⁵¹ Dossier R-3956-2015, décision [D-2016-086](#), p. 15 à 24.

⁵² Dossier R-3960-2016, décision [D-2016-091](#), p. 14 à 21.

⁵³ Dossier R-3966-2016, décision [D-2016-106](#), p. 15 à 22.

[65] **Considérant ce qui précède,**

La Régie de l'énergie :

AUTORISE le Transporteur à réaliser le projet relatif au remplacement des compensateurs statiques du poste Chibougamau, tel que décrit par le Transporteur, ce dernier ne pouvant apporter, sans autorisation préalable de la Régie, quelque modification que ce soit au Projet qui aurait pour effet d'en modifier de façon appréciable les coûts ou la rentabilité;

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

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 sa durée,
- des pièces B-0007 et B-0014 et des renseignements relatifs aux coûts détaillés du Projet qu'elles contiennent, caviardés aux pièces B-0009 et B-0017, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de la mise en service finale du Projet,
- de la pièce B-0008 et des renseignements qu'elle contient, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de la mise en service finale du Projet,
- des renseignements relatifs aux coûts réels du Projet qui seront déposés par le Transporteur dans le cadre du suivi de ces coûts, selon les exigences énoncées dans 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°) de la Loi :

- un suivi des coûts du Projet, selon les exigences formulées aux paragraphes 46 et 47 de la présente décision,
- un suivi de l'échéancier du Projet et, le cas échéant, 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, tel que précisé au paragraphe 48 de la présente décision;

ORDONNE au Transporteur de se conformer à tous les éléments décisionnels contenus dans la présente décision.

Pierre Dupont

Régisseur