

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2023-073

R-4216-2022

12 juin 2023

PRÉSENT :

François Émond
Régisseur

Hydro-Québec
Demanderesse

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

Demande d'autorisation du Transporteur relative à l'ajout d'un transformateur et au remplacement d'équipements au poste Hertel

Demanderesse :

Hydro-Québec
représentée par M^e Yves Fréchette.

TABLE DES MATIÈRES

1.	DEMANDE	5
2.	CONCLUSION PRINCIPALE DE LA RÉGIE	7
3.	MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIFS VISÉS PAR LE PROJET.....	7
4.	DESCRIPTION DU PROJET	10
5.	JUSTIFICATION DU PROJET	14
6.	AUTRES SOLUTIONS ENVISAGÉES	24
7.	COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET.....	25
8.	IMPACT TARIFAIRE	28
9.	IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU ET SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE	30
10.	LISTE DES PRINCIPALES NORMES TECHNIQUES APPLIQUÉES AU PROJET	32
11.	OPINION DE LA RÉGIE	33
12.	DEMANDES D'ORDONNANCES DE TRAITEMENT CONFIDENTIEL	34
	DISPOSITIF :.....	41

1. DEMANDE

[1] Le 13 décembre 2022, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie) une demande (la Demande) afin d'obtenir l'autorisation de construire et installer les actifs requis pour l'ajout d'un transformateur et le remplacement d'équipements au poste Hertel (le Projet)¹. Cette Demande est soumise en vertu des articles 31 (1) (5^o) 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 Transporteur inclut dans sa preuve quatre documents qu'il dépose sous pli confidentiel⁴ :

- les schémas unifilaires relatifs au Projet;
- les taux d'inflation spécifiques ventilés par composante;
- les coûts détaillés du Projet;
- les coûts annuels du Projet.

Une version caviardée des taux d'inflation ventilés par composantes et ainsi qu'une version caviardée des coûts détaillés du Projet sont également déposées⁵.

[3] Le Transporteur demande à la Régie de rendre des ordonnances de traitement confidentiel à l'égard de divers renseignements visés dans ces documents⁶, pour les motifs indiqués aux affirmations solennelles des représentants d'Hydro-Québec jointes à sa Demande⁷.

¹ Pièce [B-0002](#).

² [RLRQ, c. R-6.01](#).

³ [RLRQ, c. R-6.01, r. 2](#).

⁴ Respectivement les pièces B-0005, B-0006, B-0008 et B-0009, déposées sous pli confidentiel.

⁵ Pièces [B-0007](#) (version caviardée), Annexe 3.1, p. 3 et [B-0010](#) (version caviardée).

⁶ Pièce [B-0002](#), p. 2 et 3, par. 8 à 11 et conclusions de la Demande.

⁷ Pièce [B-0002](#), p. 6 et suivantes.

[4] Le Projet, d'un coût total de 132,0 M\$, s'inscrit dans les catégories d'investissement « Croissance des besoins de la clientèle », « Maintien des actifs », « Maintien et amélioration de la qualité de service » et « Respect des exigences ». Il vise à répondre à la croissance de la demande d'électricité au poste Hertel, tout en tenant compte des besoins de pérennité des installations et en respectant les encadrements et normes auxquels le Transporteur doit se conformer⁸.

[5] Le 9 janvier 2023, 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 sans solliciter d'interventions formelles au dossier⁹. Elle fixe au 31 janvier 2023 la date limite pour le dépôt des commentaires des personnes intéressées et au 9 février 2023, celle pour la réponse du Transporteur à ces commentaires. Elle demande également au Transporteur de publier cet avis sur son site internet¹⁰. Le 10 janvier 2023, le Transporteur confirme à la Régie cette publication¹¹.

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

[7] Le 28 février 2023, la Régie transmet sa demande de renseignements (DDR) n° 1 au Transporteur¹², qui y répond le 20 mars 2023¹³. À cette occasion, le Transporteur dépose une version révisée de la pièce B-0004¹⁴.

[8] Le 18 avril 2023, la Régie transmet sa DDR n° 2 au Transporteur¹⁵.

[9] Le 3 mai 2023, le Transporteur dépose ses réponses à la DDR n° 2¹⁶ ainsi qu'une version révisée de la pièce B-0017¹⁷.

⁸ Pièce [B-0002](#), p. 1 et 2, par. 5 et 6.

⁹ Pièce [A-0003](#).

¹⁰ Pièce [A-0002](#).

¹¹ Pièce [B-0012](#).

¹² Pièce [A-0006](#).

¹³ Pièce [B-0018](#).

¹⁴ Pièce [B-0017](#).

¹⁵ Pièces [A-0008](#) (version caviardée) et A-0009 (sous pli confidentiel).

¹⁶ Pièces [B-0023](#) (version caviardée) et B-0022 (sous pli confidentiel).

¹⁷ Pièce [B-0021](#).

[10] Ce même jour, la Régie entame son délibéré à l'égard de la demande d'autorisation de la réalisation du Projet.

[11] Le 9 juin 2023, le Transporteur dépose la pièce B-0025, soit une version caviardée révisée de la pièce B-0010, par laquelle il rend publics certains des renseignements caviardés visés par sa demande d'ordonnance de traitement confidentiel relative à la pièce B-0008 et aux renseignements qu'elle contient, caviardés à la pièce B-0010. Le Transporteur précise que cette demande d'ordonnance doit être lue comme ne visant que les renseignements confidentiels tels que caviardés à la B-0025¹⁸. La Régie prend en considération le dépôt de cette dernière pièce aux fins de sa décision sur cette demande d'ordonnance, à la section 12 de la présente décision.

[12] La présente décision porte sur la Demande du Transporteur afin d'obtenir l'autorisation requise pour la réalisation du Projet, ainsi que sur ses demandes d'ordonnances de traitement confidentiel visant certains documents et renseignements.

2. CONCLUSION PRINCIPALE DE LA RÉGIE

[13] Pour les motifs énoncés ci-après, la Régie autorise le Transporteur à réaliser le Projet tel que soumis.

3. MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIFS VISÉS PAR LE PROJET

[14] La Demande est présentée en vertu des articles 31(1)(5^o) et 73 de la Loi et du Règlement. Ce dernier 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 65 M\$.

¹⁸ Pièces [B-0024](#) et [B-0025](#) (version caviardée révisée). Compte tenu des précisions fournies par le Transporteur à la pièce B-0024, c'est à la pièce B-0025 que la Régie réfère, aux fins de son examen et de sa décision, lorsqu'il est fait référence à la pièce B-0010 dans la preuve du Transporteur.

[15] Le Transporteur vise à obtenir l'autorisation de la Régie afin d'ajouter un transformateur à 735-315 kV et de remplacer des équipements d'appareillage et des systèmes d'automatismes liés aux sections à 735 kV et à 315 kV au poste Hertel ainsi que de réaliser des travaux connexes¹⁹.

[16] Le poste Hertel à 735-315 kV, situé sur la Rive-Sud de Montréal, a été mis en service en 1976. Ce poste stratégique du réseau de transport principal est une installation essentielle à l'alimentation de la charge de la région métropolitaine de Montréal. Il est relié au réseau à 735 kV par quatre lignes en provenance des postes de Boucherville, de la Nicolet, de la Montérégie et de Châteauguay.

[17] Le poste Hertel dessert près de 460 000 clients dans des zones densément peuplées sur la Rive-Sud et l'Île de Montréal, dont une partie du centre-ville de Montréal qui constitue le centre économique de la province. La demande en électricité dans ces zones est en constante augmentation et met une pression importante sur le transit à 735-315 kV du poste Hertel. L'arrivée prochaine du Réseau express métropolitain (le REM) et de plusieurs développements immobiliers importants contribuent à la croissance de la demande. De plus, la décarbonation et la densification ont un impact important sur la croissance de la charge de cette zone.

[18] Le poste Hertel est caractérisé par deux paliers de tension, soit les sections à 735 kV et à 315 kV. Il est muni de trois transformateurs de puissance à 735-315 kV de 1 650 MVA chacun et a été conçu, à l'ultime, pour quatre transformateurs. Le poste alimente le réseau à 315 kV par trois lignes biternes :

- la première (circuits 3062-3063) alimente le poste de La Prairie à 315-120 kV sur la Rive-Sud de Montréal;
- la seconde (circuits 3044-3045) dessert le poste de Roussillon à 315-25 kV aussi situé sur la Rive-Sud de Montréal et le poste de l'Aqueduc à 315-120 kV et à 315-25 kV situé sur l'Île de Montréal;
- la dernière ligne biterne (circuits 3065-3066) alimente, via le poste de sectionnement Viger à 315 kV, l'Île de Montréal, soit les postes Atwater à 315-120 kV, De Lorimier à 315-25 kV, Guy à 315-25 kV, Saint-Patrick à 315-25 kV et le nouveau poste des Irlandais à 315-25 kV. De plus, les réseaux

¹⁹ Pièce [B-0002](#), p. 1 et 2, par. 5.

à 120 kV des postes de l'Aqueduc et Atwater étant reliés ensemble, la prévision de la charge à 315-120 kV doit donc être combinée²⁰.

[19] La Figure 1 suivante présente l'emplacement géographique du poste Hertel visé par le Projet.

FIGURE 1
EMPLACEMENT GÉOGRAPHIQUE DU POSTE HERTEL



Source : Pièce [B-0021](#), p. 8, Figure 1.

[20] De surcroît, le poste Hertel est essentiel à la remise en charge du réseau de transport et doit être maintenu en bon état. Dans sa configuration actuelle, ce poste est apte à desservir une charge maximale équivalente à 3 518 MVA. Le Transporteur présente le tableau de l'évolution de la charge prévue au poste Hertel à 735-315 kV sur un horizon de 15 ans²¹.

[21] En vertu de ces prévisions, le Transporteur anticipe l'atteinte de la capacité de transformation au poste Hertel à la pointe hivernale 2023-2024. Le dépassement de la capacité ferme de transformation du poste Hertel constitue donc l'enjeu principal pour le Transporteur. Ainsi, une solution doit être mise en œuvre afin d'assurer que ce poste puisse répondre à la croissance des besoins de la clientèle d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur).

²⁰ Pièce [B-0021](#), p. 7.

²¹ Pièce [B-0021](#), p. 8, Tableau 2.

[22] De plus, plusieurs équipements d'appareillage à 315 kV et à 735 kV ainsi que des systèmes d'automatismes doivent être remplacés, car ils ont atteint leur durée de vie utile ou possèdent un niveau de risque qui requiert leur remplacement. Plusieurs systèmes d'automatismes sont vétustes du point de vue de leur état, maintenabilité et performance, et de technologie obsolète. Le remplacement de ces équipements d'automatismes permet aussi de compléter la numérisation du poste qui a commencé à être déployée il y a quelques années.

[23] Par ailleurs, le poste Hertel est une installation faisant partie du réseau de transport principal. Il est donc nécessaire de s'assurer de sa conformité aux critères et à des exigences du *Northeast Power Coordinating Council* (le NPCC) qui évoluent dans le temps.

[24] Le Projet a donc pour objectif de répondre à la croissance de la demande d'électricité de la charge alimentée par le poste Hertel en y ajoutant un transformateur à 735-315 kV. Il vise également à assurer la pérennité des installations ainsi que le maintien et l'amélioration de la qualité de service par le remplacement de plusieurs équipements d'appareillage et des systèmes d'automatismes, tout en respectant les encadrements et les normes auxquels le Transporteur doit se conformer²².

4. DESCRIPTION DU PROJET

[25] Afin d'atteindre les objectifs du Projet, le Transporteur prévoit la réalisation des travaux décrits ci-après au poste Hertel, répartis selon les différentes catégories d'investissements suivantes²³.

Croissance des besoins de la clientèle

[26] Les travaux requis sont liés à l'ajout d'une section de transformation à 735-315 kV :

- l'ajout d'un transformateur de puissance normalisé à 735-315 kV de 1 650 MVA (trois cuves monophasées) avec équipements connexes;

²² Pièce [B-0021](#), p. 9.

²³ Pièce [B-0021](#), p. 10, 12 et 13.

- l'ajout de deux disjoncteurs à 735 kV;
- l'ajout de deux disjoncteurs à 315 kV et de jeux de barres à 315 kV.

Maintien des actifs

[27] Les travaux requis visent des équipements d'appareillage, des systèmes d'automatismes et des actifs de télécommunications.

Équipements d'appareillage :

- le remplacement de trois disjoncteurs à 315 kV;
- le remplacement de deux inductances shunt monophasées à 735 kV, d'une capacité de 55 MVAR, par une capacité de 110 MVAR;
- le remplacement de quatre transformateurs de mesure de courant à 735 kV;
- le remplacement de dix transformateurs de mesure de tension à 315 kV;
- le remplacement des transformateurs des systèmes d'alimentation auxiliaires;
- le remplacement de l'armoire principale de branchement;
- le remplacement de trois accumulateurs et de cinq chargeurs;
- le démantèlement du système d'air comprimé incluant les deux bâtiments l'abritant.

Systèmes d'automatismes :

- le remplacement des systèmes de protection des deux inductances shunt à 735 kV;
- le remplacement des systèmes de protection de deux transformateurs de puissance à 735-315 kV;
- le remplacement des systèmes de protection de deux lignes à 315 kV;
- le remplacement des systèmes de protection d'une barre à 735 kV;
- le remplacement des systèmes de protection de défaillance de deux disjoncteurs à 315 kV;
- le remplacement des téléprotections de deux lignes à 735 kV, incluant les travaux connexes aux postes de Boucherville et de la Montérégie;

- le remplacement des capteurs de mesure;
- la finalisation de la numérisation du système de commande du poste.

Actifs de télécommunications :

- le remplacement du système de sonorisation du poste;
- la réalisation de travaux pour numériser les liens entre le poste Hertel et les postes de Boucherville et de la Montérégie.

Maintien et amélioration de la qualité de service

[28] Les travaux dans cette catégorie d'investissements visent à remplacer une inductance shunt monophasée à 735 kV d'une capacité de 55 MVar par une capacité de 110 MVar.

Respect des exigences

[29] Les travaux suivants prévus en « Respect des exigences » sont nécessaires afin de respecter les exigences requises par les répertoires D4 « Bulk Power System Protection Criteria » et D7 « Special Protection Systems » du NPCC²⁴ :

- l'ajout de systèmes de protection de défaillance et de circuits de supervision du déclenchement de disjoncteurs;
- les modifications à apporter afin de maintenir une séparation physique entre les panneaux d'alimentation, les câbles de commande et les panneaux de commande des deux systèmes de protection primaires. Le Transporteur présente des exemples de la « séparation physique » nécessaire entre ces différents actifs²⁵.

[30] Le Transporteur présente au Tableau 1 suivant le calendrier de réalisation des travaux liés au Projet.

²⁴ Pièces [B-0021](#), p. 9, note de bas de page 3 et [B-0018](#), p. 25, R8.5.

²⁵ Pièce [B-0018](#), p. 25 et 26, R8.5.

TABLEAU 1
CALENDRIER DE RÉALISATION DU PROJET

Activité	Début	Fin
Avant-projet	Mai 2020	Juin 2022
Autorisation de la Régie de l'énergie	Décembre 2022	Juin 2023
Projet	Juillet 2023	Décembre 2028
Mises en service		
- Équipements d'appareillage et systèmes d'automatismes, incluant trois inductances shunt monophasées		Novembre 2025
- Équipements d'appareillage et systèmes d'automatismes et l'ajout de la section de transformation 735-315 kV		Novembre 2026
- Équipements d'appareillage et systèmes d'automatismes		Novembre 2027

Source : Pièce [B-0021](#), p. 13, Tableau 3.

[31] Le Transporteur précise que la mise en service finale (MESF) du Projet correspond à la mise en service prévue en novembre 2027. Il explique que les travaux prévus après la MESF sont principalement des activités qui ne peuvent s'effectuer qu'après cette MESF, tels que des mises à jour de plans « tel que construit » ou de documents d'exploitation. Il indique toutefois que le dépassement de capacité au poste Hertel sera résolu à la mise en service de la section de transformation à 735-315 kV en novembre 2026²⁶.

[32] Le Transporteur ajoute que les travaux de démantèlement de tout le système d'air comprimé, ainsi que des deux bâtiments abritant ce système, utilisé par des disjoncteurs à remplacer en « Maintien des actifs », seront réalisés en 2027²⁷.

[33] De plus, à cette étape de la demande d'autorisation à la Régie, le Transporteur précise qu'afin de respecter l'échéancier des travaux, il doit entreprendre au préalable certaines activités d'ingénierie indispensables, notamment à la précision des documents qui seront déposés au soutien des futurs appels d'offres visant l'approvisionnement de matériel

²⁶ Pièce [B-0018](#), p. 4, R1.1 à R1.3.

²⁷ Pièces [B-0018](#), p. 19, R6.1 et [B-0021](#), p. 9 et 15.

nécessaire à la réalisation du Projet. Ces activités ne sont qu'un prolongement essentiel d'activités similaires à celles d'avant-projet, mais qui se veulent plus détaillées²⁸.

[34] Enfin, le Transporteur soumet qu'aucune autorisation gouvernementale n'est exigée en vertu d'autres lois pour la réalisation du Projet²⁹.

5. JUSTIFICATION DU PROJET

[35] Le Projet a comme principal objectif de répondre à la croissance de la charge du Distributeur dans le réseau alimenté par le poste Hertel, tout en répondant aux besoins de pérennité, de maintien et d'amélioration de la qualité de service et de conformité de l'installation³⁰.

Croissance des besoins de la clientèle

[36] La zone de charge alimentée par le poste Hertel se retrouve sur la Rive-Sud de Montréal et dans la portion sud de l'Île de Montréal, incluant une partie de son centre-ville. Ces zones ont connu une augmentation soutenue de la demande en puissance dans les dernières années et cette demande continue d'augmenter, notamment en lien avec la décarbonation et la densification qui ont un impact important sur la croissance de la charge. Cette croissance de la charge aura comme conséquence le dépassement de la capacité ferme de transformation du poste Hertel à l'hiver 2023-2024.

[37] En ce qui a trait à la décarbonation, le Transporteur explique qu'il s'agit, pour le Distributeur, des efforts à mettre en œuvre, selon la « Planification stratégique d'Hydro-Québec »³¹, pour le remplacement progressif des énergies fossiles par des énergies renouvelables à faible empreinte carbone. Ces efforts se traduiront par une hausse de la demande d'électricité puisque l'électricité constitue un moyen de remplacement des

²⁸ Pièce [B-0021](#), p. 5.

²⁹ Pièce [B-0021](#), p. 13.

³⁰ Pièce [B-0021](#), p. 14.

³¹ Pièce [B-0018](#), p. 7, R2.2 et R2.2, note de bas de page n° 1, [Planification stratégique 2022-2026 d'Hydro-Québec](#), p. 7.

combustibles fossiles par le biais d'une électrification directe ou indirecte. À titre illustratif, les mesures de décarbonation pourraient inclure³² :

- le remplacement de véhicules à moteur à combustion interne par des véhicules électriques, tant hybrides rechargeables qu'entièrement électriques;
- la conversion des systèmes de chauffage au mazout ou au gaz naturel vers des systèmes entièrement électriques ou biénergie gaz naturel-électricité;
- la conversion de procédés industriels au mazout ou au gaz naturel vers l'électricité.

[38] En lien avec les facteurs de croissance de la charge locale, le Transporteur présente, dans le Tableau 2 suivant, la répartition entre plusieurs éléments expliquant cette croissance prévue sur 15 ans au poste Hertel :

TABLEAU 2
RÉPARTITION DES ÉLÉMENTS EXPLIQUANT LA CROISSANCE
PRÉVUE SUR 15 ANS AU POSTE HERTEL

	Répartition
Croissance naturelle *	49%
Charges ponctuelles	33%
Transferts	18%
Clients Haute tension	0%
Total	100%

* La croissance naturelle inclut également les efforts de décarbonation (électrification des transports et conversions) et les pertes.

Source : Pièce [B-0018](#), p. 7, R2.1, Tableau R2.1.

[39] Le Transporteur précise que la croissance naturelle³³ explique la majeure partie de la croissance de la charge. Viennent ensuite les charges ponctuelles³⁴, notamment le REM, mais également des centres de données, des tours à bureau, des développements résidentiels

³² Pièce [B-0018](#), p. 7, R2.2.

³³ Pièce [B-0023](#), p. 4, R1.2 : la « croissance naturelle » est liée à la croissance des abonnements et à l'évolution des consommations unitaires, notamment la conversion d'un système de chauffage, l'ajout d'un véhicule électrique ou la croissance démographique dans une zone desservie par le poste.

³⁴ Pièce [B-0023](#), p. 4, R1.2 : une « charge ponctuelle » correspond à un ajout plus important de charge à un moment donné que la croissance naturelle ne capte pas en totalité, et peut représenter un développement résidentiel, un nouveau centre commercial, une nouvelle usine ou un bâtiment institutionnel.

et des projets industriels. Les projets immobiliers et la densification font partie de la croissance naturelle ou des charges ponctuelles, selon la taille des projets. Les transferts³⁵ expliquent, quant à eux, 18 % de la croissance prévue à l'horizon de 15 ans³⁶.

[40] Dans ce contexte, l'ajout d'un transformateur à 735-315 kV s'avère nécessaire afin d'augmenter la capacité ferme de transformation du poste de 3 518 MVA à 4 877 MVA, ce qui permettra de répondre à la croissance des besoins du Distributeur à long terme.

[41] En réponse à la DDR n° 2, le Transporteur fournit les calculs détaillés de la capacité ferme actuelle du poste Hertel en hiver à considérer en planification (3 518 MVA) et de celle à la suite de l'ajout d'un nouveau transformateur dans ce poste (4 877 MVA), en indiquant ses hypothèses de calcul, dont les facteurs de surcharge à considérer pour chacun des transformateurs en planification pour la capacité en hiver, ainsi que les paramètres qui leur sont propres³⁷.

[42] Le Transporteur souligne que le transformateur T4 est équipé d'un système de refroidissement différent des transformateurs T2 et T3, ce qui explique son facteur de surcharge légèrement inférieur.

[43] Par ailleurs, afin de clarifier la référence à des « capacités de transformation » ou des « capacités fermes de transformation » dans la preuve, le Transporteur précise que lorsqu'il est question d'un dépassement de capacité de transformation dans un poste, il fait référence au dépassement de la capacité de transformation du poste à la suite de la perte d'un transformateur, soit la « capacité ferme de transformation » du poste. La notion de « capacité de transformation » d'un poste lorsque tous les transformateurs sont en service n'est pas pertinente pour justifier le dépassement de capacité dans le cadre du Projet³⁸. Le Transporteur dépose donc une version révisée des Tableaux 2 et 7 de la pièce B-0017 pour tenir compte de l'expression « capacité ferme de transformation »³⁹.

³⁵ Pièce [B-0023](#), p. 4, R1.1 : un « transfert » correspond à un transfert de charges entre postes satellites à 12 kV ou 25 kV du Distributeur. Dans le cas du Tableau 2 précédent au par. 38, les transferts du Distributeur ayant un impact sur la croissance prévue sur 15 ans au poste Hertel proviennent de postes satellites alimentés par un autre poste stratégique.

³⁶ Pièce [B-0018](#), p. 7, R2.1.

³⁷ Pièces [B-0023](#) (version caviardée) et B-0022 (sous pli confidentiel), p. 7 et 8, R2.1.

³⁸ Pièce [B-0023](#), p. 9, R2.2.

³⁹ Pièce [B-0021](#), p. 8 et 22, Tableaux 2 et 7.

[44] **La Régie est satisfaite de la clarification des terminologies relatives à la « capacité ferme de transformation » et à la « capacité de transformation », en ce qu'elle permet d'éviter toute confusion dans l'usage de ces deux notions.**

[45] De plus, la Régie est d'avis que, dans le contexte du Projet dont le déclencheur est lié à un dépassement de capacité dans un poste du Transporteur, les calculs détaillés des capacités fermes de transformation avant et après le Projet bonifient grandement la preuve en support à sa justification.

[46] **Ainsi, la Régie est satisfaite des calculs détaillés des capacités fermes de transformation au poste Hertel, avant et après la réalisation du Projet, fournis avec les hypothèses de ces calculs, dont les facteurs de surcharge à considérer pour chacun des transformateurs du poste ainsi que les paramètres qui leur sont propres.**

[47] **En conséquence, dans une perspective d'allègement réglementaire du déroulement de l'examen des dossiers, la Régie ordonne au Transporteur de fournir, dès le dépôt initial de la preuve, les calculs détaillés des capacités fermes de transformation avant et après la réalisation du projet pour lequel il demande une autorisation, lorsqu'un dépassement de capacité dans un poste en est le déclencheur.**

[48] Par ailleurs, en lien avec l'évolution, sur un horizon de 15 ans, de la charge prévue au poste Hertel desservant plusieurs postes⁴⁰, tels qu'énumérés au paragraphe 18 précédent, le Transporteur apporte certaines précisions additionnelles⁴¹ :

- De façon générale, en excluant les transferts, les prévisions par poste sont dites « centrées » et donc, la valeur réelle a 50 % des chances d'être au-dessus ou en-deçà de la prévision. L'écart entre la prévision et le réel est alors essentiellement tributaire de la réalisation, ou non, des charges ponctuelles et des transferts prévus;
- En particulier, au poste De Lorimier à 315-25 kV, dont les travaux de transfert de charges ont été reportés à plusieurs reprises, les charges ponctuelles prévues au cours des cinq prochaines années sont de moins de 10 MW. Le Distributeur rappelle qu'à chaque mise à jour de la prévision, il procède à un examen complet des charges ponctuelles. L'atteinte de la prévision de charges du poste

⁴⁰ Pièce [B-0021](#), p. 8, Tableau 2.

⁴¹ Pièce [B-0018](#), p. 13 et 14, R4.1.1 et R4.1.1.1.

De Lorimier à 315-25 kV dépend donc grandement de la réalisation des travaux de transferts prévus, qui incluent la conversion complète du poste à 120-12 kV échelonnée maintenant jusqu'en 2029;

- Cependant, la capacité ferme de transformation au poste Hertel à 735-315 kV serait tout de même atteinte à la pointe hivernale 2024-2025, même en l'absence de la charge du poste De Lorimier à 315-25 kV.

Maintien des actifs et Maintien et amélioration de la qualité de service

[49] Le Projet vise, dans un second temps, à assurer la pérennité des installations du poste Hertel. À cet égard, la justification du Projet s'appuie sur la « *Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur* »⁴² (la Stratégie), qui lui permet d'identifier les équipements devant faire l'objet d'interventions⁴³.

[50] La Stratégie repose sur l'évaluation du risque, en fonction de la probabilité de défaillance des équipements et de leurs impacts éventuels sur le réseau. Le résultat de cette évaluation est concilié dans une grille d'analyse du risque où les équipements devant être des déclencheurs principaux des projets de pérennité sont inscrits. Le niveau de risque de chaque équipement est évalué à partir d'un ensemble de critères qui permet d'évaluer leur état et leur durée de vie restante. L'âge des équipements constitue un des critères qui peuvent influencer le niveau de risque⁴⁴.

[51] Dans le cadre du Projet, le Transporteur mentionne que tous les équipements du poste Hertel présentant un niveau de risque qui requiert leur remplacement, seront remplacés. Ces équipements, principalement des équipements d'appareillage électrique et les systèmes d'automatismes des sections à 315 kV et à 735 kV ainsi que plusieurs équipements constituant le système d'alimentation auxiliaire du poste, ont aussi tous dépassé leur durée de vie utile⁴⁵.

[52] Le Transporteur présente l'âge et la durée de vie des principaux équipements d'appareillage visés par le Projet au poste Hertel dans le Tableau suivant :

⁴² Pièce [B-0018](#), p. 16, R5.1, note de bas de page 4.

⁴³ Pièce [B-0021](#), p. 14.

⁴⁴ Pièce [B-0018](#), p. 16, R5.1.

⁴⁵ Pièces [B-0018](#), p. 17, R5.1 et [B-0021](#), p. 14.

TABLEAU 3
ÂGE ET DURÉE DE VIE UTILE DES ÉQUIPEMENTS AU POSTE HERTEL

Équipements	Âge *	Durée de vie
Disjoncteurs à 315 kV	47	30
Inductance shunt à 735 kV	52	35
Transformateurs de mesure à 315 kV et à 735 kV	33 à 47	30
Transformateurs des systèmes d'alimentation auxiliaires	49	40
Armoire principale de branchement	48	30

Source : Pièce [B-0021](#), p. 15, Tableau 4.

* Âge de l'équipement à la mise en service finale du Projet en 2027.

[53] L'obsolescence et la vétusté constatées des systèmes d'automatismes nécessitent leur remplacement, notamment les systèmes de protection de deux inductances shunt à 735 kV, d'une barre à 735 kV, de deux transformateurs de puissance, de deux lignes à 315 kV et de deux disjoncteurs à 315 kV.

[54] De plus, puisque les derniers disjoncteurs du poste Hertel qui utilisent une source d'air comprimé seront remplacés par des disjoncteurs ayant une technologie différente, le Projet prévoit le démantèlement de tout le système d'air comprimé ainsi que des deux bâtiments qui abritent ce système.

[55] Par ailleurs, le Transporteur prévoit remplacer deux inductances shunt monophasées (phases A et C), car celles-ci ont dépassé leur durée de vie utile. Afin d'améliorer l'exploitation et la fiabilité du réseau de transport, il est prévu d'augmenter leur capacité actuelle de 55 MVar à une capacité de 110 MVar, soit la seule autre capacité standardisée de cet équipement⁴⁶. Comme cette augmentation de capacité ne peut se faire qu'en remplaçant toutes les phases simultanément puisque les trois phases de l'inductance doivent nécessairement être de même capacité, il est alors requis, dans le cadre du présent Projet, de remplacer également la troisième phase (phase B). De plus, le Transporteur précise que le coût global d'une inductance shunt monophasée de 110 MVar, soit le coût d'approvisionnement et tous les coûts de travaux nécessaires à son installation, est sensiblement identique à celui d'une inductance de 55 MVar⁴⁷.

⁴⁶ Pièce [B-0018](#), p. 20, R7.1.

⁴⁷ Pièce [B-0023](#), p. 15, R3.7.

[56] Le Transporteur justifie donc le remplacement de cette troisième inductance shunt monophasée (phase B) en « Maintien et amélioration de la qualité du service », puisque cette inductance monophasée n'a pas atteint la fin de sa durée de vie utile⁴⁸. De plus, il indique que chaque inductance shunt monophasée représente, en soi, une composante majeure. Ainsi, la répartition du remplacement des trois phases A, B et C peut être associée à des catégories d'investissement distinctes⁴⁹.

[57] Questionné sur la nécessité d'améliorer l'exploitation et la fiabilité du réseau de transport par l'augmentation de la capacité actuelle des deux inductances shunt monophasées à 735 kV dans le contexte du déclencheur du Projet, soit la croissance des besoins de la charge locale, le Transporteur fait valoir ce qui suit⁵⁰:

- L'objectif d'améliorer l'exploitation et la fiabilité du réseau de transport par l'augmentation de la capacité actuelle des deux inductances shunt monophasées n'est pas directement lié à la croissance de la charge à 315 kV anticipée desservie par le poste Hertel.
- Le contrôle de la tension est essentiel pour assurer la sécurité et le bon fonctionnement du réseau. Il permet de protéger les équipements du Transporteur, des clients et de garantir la qualité de l'onde à la clientèle. Le Transporteur doit maintenir la tension de chaque poste à l'intérieur des limites d'exploitation permises afin d'assurer la fiabilité du réseau, notamment lors de la montée et de la baisse de charge ou lors d'événements perturbateurs.
- De façon générale, plus il y a d'inductances shunt raccordées sur le réseau, plus la limite de transit dans le sud du réseau est élevée, ce qui permet une plus grande flexibilité d'exploitation. Les inductances shunt dans le poste Hertel servent à stabiliser la tension et agissent comme réserve de puissance réactive (MVar). Ainsi, en augmentant la capacité des inductances shunt, une plus grande réserve de puissance réactive sera disponible, ce qui permettra de rétablir une capacité de transport lors d'événements comme la perte d'une ligne de transport, d'un compensateur statique ou d'un transformateur de puissance.
- La grande majorité de la charge au Québec est alimentée par 13 postes à 735 kV localisés dans la partie sud du réseau de transport principal. Le poste Hertel fait partie de ces 13 postes. Les inductances installées dans le sud du réseau permettent d'une part, d'assurer la stabilité de tension du réseau principal en

⁴⁸ Pièces [B-0021](#), p. 15 et [B-0023](#), p. 12, R3.1.

⁴⁹ Pièce [B-0018](#), p. 21, R7.4.

⁵⁰ Pièces [B-0018](#), p. 20 et 21, R7.2 et [B-0023](#), p. 11 et 12, R3.1.

condition de charge élevée en cas d'événement, et d'autre part, de contrôler la tension en condition de faible charge.

- En premier lieu, le maintien de la stabilité de tension du réseau de transport principal repose en partie sur la disponibilité d'une réserve de puissance réactive suffisante dans l'ensemble des 13 postes pour faire face à des événements. Il est à noter que le déclenchement d'une inductance d'un poste donné a un effet similaire au déclenchement d'une inductance d'un poste voisin. C'est davantage la quantité globale d'inductances déclenchées dans une région qui va être déterminante pour un événement sévère comme par exemple, la perte de la ligne 7042 reliant les postes Chénier et Châteauguay, alors que la ligne 7009 est en retrait, plutôt que la localisation précise de chaque inductance déclenchée.
- En second lieu, les lignes à 735 kV, lorsqu'elles sont peu chargées, génèrent une grande quantité de puissance réactive. Le rôle des inductances est alors d'absorber cette puissance réactive afin de maintenir la tension du réseau principal à l'intérieur d'une plage acceptable.
- L'augmentation de 165 MVar à 330 MVar de la capacité totale de l'inductance au poste Hertel tel que prévu au Projet ne vise donc pas à régler une problématique locale en lien uniquement avec ce poste, mais plutôt à améliorer la flexibilité d'exploitation de l'ensemble du réseau de transport principal dans différentes conditions de réseau.

[58] Le Transporteur précise toutefois que la réserve actuelle de puissance réactive avec des inductances shunt de capacité de 55 MVar au poste Hertel est suffisante pour permettre l'exploitation fiable du réseau⁵¹. Cependant, plus la réserve de puissance réactive disponible est importante, moins les transits seront limités dans le sud du réseau.

[59] Ainsi, bien que la réserve actuelle de puissance réactive avec des inductances shunt monophasées de 55 MVar au poste Hertel permet l'exploitation fiable du réseau de transport, l'augmentation à 110 MVar bonifie la réserve de puissance réactive au sud du réseau et peut donc permettre de limiter la baisse des transits dans le sud du réseau advenant un événement, comme par exemple, la perte d'une ligne, améliorant ainsi la flexibilité d'exploitation⁵².

⁵¹ Pièce [B-0023](#), p. 13, R3.3.

⁵² Pièce [B-0023](#), p. 13, R3.3.

[60] Enfin, le Transporteur fait valoir que le remplacement de la troisième phase de l'inductance shunt correspond à des investissements qui sont requis indépendamment de l'âge ou de l'état de l'actif existant. Ces investissements ne doivent donc être associés qu'à la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité du service » puisqu'ils permettront d'améliorer la qualité du service de transport à l'ensemble de la clientèle du Transporteur par le rehaussement de la qualité du service qu'il rend à l'égard de la demande existante et se traduiront par une mesure de performance afférente accrue⁵³.

[61] En conséquence, la Régie est satisfaite des explications fournies par le Transporteur afin de justifier l'opportunité, dans le cadre de la réalisation du Projet au poste Hertel, de remplacer la phase B de l'inductance shunt monophasée existante de 55 MVAR par une inductance de capacité de 110 MVAR afin d'améliorer l'exploitation fiable du réseau, alors que les deux autres phases A et C de l'inductance shunt doivent de toute façon être remplacées dans la catégorie « Maintien des actifs ».

[62] Compte tenu de ce qui précède, la Régie juge que l'augmentation de la capacité des inductances shunt de 55 MVAR à 110 MVAR, dont le remplacement de la phase B de l'inductance shunt monophasée existante de 55 MVAR par une inductance de capacité de 110 MVAR, permettra d'atteindre l'objectif d'améliorer la flexibilité de l'exploitation du réseau de transport principal ainsi que la qualité du service de transport à la clientèle du Transporteur. Ainsi, la Régie juge que l'attribution des investissements relatifs à ce remplacement à la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité du service » est adéquatement justifiée.

Respect des exigences

[63] Le Projet vise également à respecter les encadrements et normes auxquels le Transporteur doit se conformer (répertoires D4 « Bulk Power System Protection Criteria » et D7 « Special Protection Systems » du NPCC).

[64] En effet, le poste Hertel est une installation faisant partie du réseau de transport principal. Par conséquent, le Transporteur doit se conformer à des exigences du NPCC qui évoluent dans le temps. Des travaux sur les systèmes de protection de défaillance des disjoncteurs et de leurs circuits de supervision de déclenchement doivent être réalisés afin d'assurer leur conformité aux exigences en vigueur.

⁵³ Pièce [B-0023](#), p. 15, R3.6.

[65] De plus, des modifications doivent être apportées afin de maintenir une séparation physique entre les panneaux d'alimentation, les câbles de commande et les panneaux de commande des deux systèmes de protection primaires.

[66] En ce qui a trait à l'ajout de systèmes de protection de défaillance et de circuits de supervision du déclenchement de disjoncteurs, le Transporteur explique que les interventions prévues s'appliquent à l'ensemble des disjoncteurs, car elles consistent en l'ajout d'une seconde protection afin d'avoir une redondance pour se conformer à des exigences du NPCC⁵⁴.

[67] Afin de bien distinguer les travaux réalisés en « Maintien des actifs » de ceux réalisés en « Respect des exigences » impliquant des systèmes de protection de défaillance et de circuits de supervision du déclenchement de disjoncteurs, le Transporteur fournit les précisions suivantes⁵⁵.

[68] Le poste Hertel comprend un total de 12 disjoncteurs à 315 kV, chacun comportant un système de protection distinct. Le Projet prévoit les travaux suivants :

- le remplacement de trois disjoncteurs à 315 kV (catégorie « Maintien des actifs »);
- le remplacement des systèmes de protection de défaillance de deux autres disjoncteurs à 315 kV (catégorie « Maintien des actifs »);
- l'ajout d'un second système de protection de défaillance et de circuits de supervision du déclenchement à l'ensemble des 12 disjoncteurs à 315 kV (catégorie « Respect des exigences »).

[69] Ainsi, trois disjoncteurs à 315 kV seront remplacés dans la catégorie « Maintien des actifs ». Toutefois, les systèmes de protection de défaillance actuels de ces trois mêmes disjoncteurs ne seront pas remplacés, ces derniers n'ayant pas atteint les déclencheurs qui nécessitent leur remplacement. C'est donc bien l'ajout du second système de protection de défaillance et de circuits de supervision du déclenchement aux 12 disjoncteurs qui est nécessaire pour se conformer à des exigences du NPCC.

⁵⁴ Pièce [B-0018](#), p. 23 et 24, R8.2.

⁵⁵ Pièce [B-0023](#), p. 16 et 17, R4.1.

[70] En conclusion, le Transporteur considère que le Projet est réalisable, tant sur le plan technique que du point de vue de l'échéancier. Les avant-projets réalisés à ce jour par le Transporteur ont permis de confirmer sa faisabilité et de préciser les contraintes de réalisation inhérentes au Projet. Enfin, la mission de base du Transporteur est notamment de maintenir un service de transport permettant de répondre aux besoins des clients, en assurant la continuité et la qualité de ce service, le tout dans le respect des critères de conception de son réseau de transport. À son avis, le Projet est conforme à cette mission⁵⁶.

6. AUTRES SOLUTIONS ENVISAGÉES

[71] Dans le cadre de son processus de planification du réseau de transport, le Transporteur estime que les ajouts et remplacements proposés au poste Hertel constituent la seule solution possible, des points de vue technique, économique et environnemental, afin d'atteindre les objectifs du Projet.

[72] Les analyses du Transporteur n'ont pas permis d'identifier une autre solution qui permettrait de répondre aux besoins de croissance de la zone desservie par ce poste. La seule autre alternative identifiée serait le transfert du poste de La Prairie à 315-120 kV, qui alimente plusieurs postes satellites, vers le réseau à 315 kV du poste de Boucherville. Cependant, ce transfert nécessiterait la reconstruction d'une ligne biterne à 315 kV sur une distance de 20 km. Puisque le coût global et les délais d'implantation de cette solution seraient largement supérieurs au présent Projet, cette alternative n'a pas été considérée comme une autre solution envisagée.

[73] De plus, le Transporteur rappelle que l'ajout de la transformation au poste Hertel était déjà planifié dans la conception ultime du poste et du réseau de transport, ce qui en fait la seule solution possible pour répondre à la croissance de la charge du Distributeur.

[74] Pour répondre aux besoins de maintien des actifs du poste Hertel, les analyses démontrent que les remplacements d'équipements d'appareillage et de systèmes d'automatismes proposés constituent la seule solution possible pour assurer leur pérennité

⁵⁶ Pièce [B-0021](#), p. 16.

et la fiabilité du poste. Seul le remplacement des équipements permet de remédier à leur vétusté. Aucune autre solution n'a donc été envisagée⁵⁷.

7. COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET

[75] Le coût total du Projet s'élève à 132 M\$. Le Transporteur indique que les coûts du Projet sont associés aux différentes catégories d'investissement comme suit⁵⁸ :

- « Croissance des besoins de la clientèle » : 68,4 M\$;
- « Maintien des actifs » : 43,1 M\$;
- « Maintien et amélioration de la qualité de service » : 7,7 M\$;
- « Respect des exigences » : 12,8 M\$.

[76] Le Transporteur présente, au Tableau 4, les coûts des travaux pour les phases d'avant-projet et de projet :

TABLEAU 4
COÛTS DES TRAVAUX AVANT-PROJET ET PROJET
(EN MILLIERS DE DOLLARS DE RÉALISATION)

		Total postes et télécommunications
Coûts de l'avant-projet		
Sous-total		2 316,0
Coûts du projet		
Ingénierie, approvisionnement et construction		115 666,0
Client		5 459,2
Frais financiers		8 524,6
Sous-total		129 649,8
TOTAL		131 965,8

Source : Pièce [B-0021](#), p. 17, Tableau 5.

⁵⁷ Pièce [B-0021](#), p. 16.

⁵⁸ Pièce [B-0021](#), p. 19 et 20.

[77] Les coûts détaillés ainsi que les coûts annuels des travaux sont déposés sous pli confidentiel⁵⁹. Le Transporteur fournit également une version caviardée de la pièce relative aux coûts détaillés dans laquelle il présente, entre autres, la ventilation des coûts des travaux pour les phases d'avant-projet et du projet⁶⁰.

[78] Le Transporteur souligne que l'approvisionnement est généralement réalisé par le biais d'appels d'offres et de soumissions. Le respect des directives en place en cette matière garantit une gestion efficace, équitable et transparente de ses relations avec l'ensemble de ses fournisseurs au bénéfice des clients du Transporteur. Finalement, il souligne en outre qu'Hydro-Québec déploie tous les efforts requis et agit avec la plus grande diligence afin de réaliser le Projet de manière à en minimiser les coûts.

[79] Le Transporteur précise que si le coût total du Projet dépasse de plus de 15 % le montant autorisé par le conseil d'administration d'Hydro-Québec, il devra obtenir une nouvelle autorisation de ce dernier. Le cas échéant, il s'engage à en informer la Régie en temps opportun. Il souligne qu'il s'efforcera de contenir les coûts du Projet à l'intérieur du montant autorisé par la Régie⁶¹.

Taux d'inflation

[80] Le Transporteur présente, pour la période 2022 à 2028, les taux d'inflation spécifiques aux postes et actifs de télécommunications visés par le Projet et utilisés pour l'établissement de son coût⁶². Il fournit également ces taux, ventilés par composantes, sous pli confidentiel et en version caviardée⁶³.

[81] Le Transporteur souligne que chaque rubrique de coût de projet est indexée selon le taux d'inflation applicable de l'année de sa réalisation. Les taux d'inflation utilisés pour l'établissement du coût du Projet sont établis par Hydro-Québec en date de mars 2022⁶⁴.

⁵⁹ Pièces B-0008 et B-0009 respectivement (sous pli confidentiel).

⁶⁰ Pièce [B-0025](#) (version caviardée révisée), p. 5, Tableau 1.

⁶¹ Pièce [B-0021](#), p. 19.

⁶² Pièce [B-0021](#), p. 18.

⁶³ Pièces B-0006 (sous pli confidentiel), p. 3, Annexe 3 et [B-0007](#), p. 3 Annexe 3.1.

⁶⁴ Pièce [B-0021](#), p. 18, Tableau 6.

[82] La Régie constate que les coûts du Projet sont estimés à partir des prévisions des taux d'inflation spécifiques datant de mars 2022, soit près d'un an avant le dépôt de la demande d'autorisation du Projet à la Régie.

[83] Cependant, la Régie note que le Transporteur a inclus une provision dans le coût total du Projet. Il explique que la provision est un montant inclus dans une estimation pour couvrir les incertitudes imputables aux risques et aux imprécisions associés notamment aux durées, aux quantités, au contenu technique, au mode d'approvisionnement, à la concurrence sur le marché (fournisseurs et entrepreneurs), aux conditions climatiques et géographiques, au contexte social, économique ou politique, ainsi qu'à tout autre élément défini dans l'étendue des travaux du Projet⁶⁵.

[84] La Régie en comprend que le montant de la provision pourrait permettre de pallier les éventuelles fluctuations du taux d'inflation pendant la réalisation du Projet.

[85] En conséquence, la Régie est satisfaite de la preuve fournie en lien avec les taux d'inflation considérés dans le coût du Projet.

Suivi des coûts du Projet

[86] Le Transporteur mentionne qu'il assurera un suivi étroit des coûts du Projet et que, suivant la pratique établie depuis la réglementation de ses activités, il fera état de leur évolution lors du dépôt de son rapport annuel à la Régie, si cette dernière le requiert⁶⁶. Il présentera les suivis décrits ci-après⁶⁷ :

- Le suivi des coûts réels du Projet, selon le niveau de détails des coûts présentés au Tableau 5 de la pièce B-0021⁶⁸, et des coûts totaux par équipement ainsi que le suivi des coûts totaux relatifs à chacune des catégories d'investissement;
- 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

⁶⁵ Pièce [B-0025](#) (version caviardée révisée), p. 9.

⁶⁶ Pièces [B-0021](#), p. 20 et [B-0002](#), p. 2 et par. 11.

⁶⁷ Pièce [B-0021](#), p. 20.

⁶⁸ Pièce [B-0021](#), p. 17, Tableau 5.

détails des coûts présentés au Tableau 1 « *Coûts des travaux avant-projet et projet par élément* » de la pièce B-0008⁶⁹.

[87] Le Transporteur mentionne que, dans les deux cas, il 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 et les échéances.

8. IMPACT TARIFAIRE

[88] Tel que mentionné précédemment, le Projet s'inscrit dans les catégories d'investissement « Croissance des besoins de la clientèle », « Maintien des actifs », « Maintien et amélioration de la qualité du service » et « Respect des exigences ». Les mises en service sont prévues pour les mois de novembre 2025, novembre 2026 et novembre 2027.

[89] Les coûts du Projet attribués à la catégorie d'investissement « Croissance des besoins de la clientèle », de l'ordre de 68,4 M\$, donnent lieu à une contribution estimée du Distributeur de 68,4 M\$. Comme il s'agit d'un projet réalisé en amont des postes satellites, aucun montant maximal n'est octroyé, conformément aux *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (les Tarifs et conditions)⁷⁰. À la suite de la mise en service du Projet, la contribution du Distributeur sera mise à jour comme applicable, conformément aux modalités des Tarifs et conditions, appendice J, section C, quant aux ajouts pour répondre aux besoins de croissance de la charge locale.

[90] Les coûts attribués aux catégories d'investissement « Maintien des actifs », « Maintien et amélioration de la qualité du service » et « Respect des exigences » sont de l'ordre de 63,5 M\$. Les travaux liés à ces catégories permettent de maintenir le bon fonctionnement du réseau et d'assurer le transport d'électricité de façon sécuritaire et fiable au bénéfice de tous les clients du réseau de transport. Le Transporteur souligne que la Régie

⁶⁹ Pièces B-0008 (sous pli confidentiel) et [B-0025](#) (version caviardée révisée), p. 5, Tableau 1.

⁷⁰ Pièce [B-0021](#), p. 21, note de bas de page 8 : « Cette référence vise les Tarifs et conditions en vigueur, appendice J, section C, article 3. ».

a indiqué qu'il est équitable que tous les clients contribuent au paiement de ces ajouts au réseau⁷¹.

[91] L'impact sur les revenus requis à la suite de la mise en service du Projet prend en compte les coûts de ce dernier, soit les coûts associés à l'amortissement, au financement, et à la taxe sur les services publics. Les résultats sont présentés sur une période de 20 ans et une période de 35 ans, conformément à la décision D-2003-68 de la Régie. Le Transporteur précise cependant 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.

[92] L'impact tarifaire du Projet sur les revenus requis et l'analyse de sensibilité sont présentés à l'annexe 4 de la pièce B-0007⁷².

[93] L'impact annuel moyen du Projet sur les revenus requis est de 4,3 M\$ sur une période de 20 ans et de 3,3 M\$ sur une période de 35 ans, ce qui représente un impact à la marge de 0,1 % sur une période de 20 ans et sur une période de 35 ans, par rapport aux revenus requis approuvés par la Régie pour l'année 2022⁷³.

[94] Le Transporteur présente aussi l'impact du Projet sur le tarif de transport à titre indicatif, en mentionnant que ce calcul ne tient pas compte de l'effet de la dépense d'amortissement des autres actifs qui permet d'amoindrir l'impact sur les revenus requis. Une analyse de sensibilité est également présentée sous l'hypothèse d'une variation à la hausse de 15 % du coût du Projet et du coût moyen pondéré du capital prospectif.

[95] En conséquence, la Régie est satisfaite des informations fournies en lien avec l'attribution des coûts du Projet selon les différentes catégories d'investissements à considérer dans le calcul de l'impact tarifaire du Projet, ainsi que de celles relatives à son impact tarifaire.

⁷¹ Pièce [B-0021](#), p. 21, note de bas de page 9.

⁷² Pièce [B-0007](#), Annexe 4.

⁷³ Pièce [B-0021](#), p. 21.

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

[96] Le Transporteur rappelle que le Projet vise à répondre aux besoins découlant de la croissance de la charge alimentée par le réseau régional de transport, tout en assurant la pérennité des installations au poste Hertel et en maintenant la fiabilité par le remplacement de plusieurs équipements d'appareillage et de systèmes d'automatismes.

[97] Il vise également à respecter les encadrements et les normes auxquels le Transporteur doit se conformer. L'ajout d'un nouveau transformateur au poste Hertel permet de pallier le dépassement de capacité du réseau régional de transport à 315 kV de la zone desservie par ce poste. Cette capacité ferme de transformation passera de 3 518 MVA à 4 877 MVA, ce qui répondra aux besoins de croissance future des charges du Distributeur.

[98] Le remplacement des équipements d'appareillage et de systèmes d'automatismes ayant dépassé leur durée de vie utile représente une solution optimale pour répondre à des enjeux de fiabilité des équipements, qui touchent notamment le comportement du réseau de transport, la continuité du service ou la qualité de l'onde.

[99] Le Transporteur soutient que le Projet constitue la seule solution technique et économique qui permet d'améliorer l'exploitation et la fiabilité du réseau de transport au bénéfice de l'ensemble de la clientèle, tout en respectant les critères de conception et de planification en vigueur.

[100] Il rappelle que le Projet vise une installation stratégique appartenant au réseau de transport principal et qu'elle doit être maintenue en bon état de fonctionnement afin d'assurer la continuité du service de transport d'électricité. Le Projet entraîne par conséquent un impact positif sur la fiabilité et sur la qualité de prestation du service de transport d'électricité, au bénéfice de l'ensemble de la clientèle⁷⁴.

[101] Par ailleurs, le Transporteur explique qu'il aura recours aux plans de contingences à sa disposition afin de pallier le dépassement de capacité au poste Hertel à partir de la pointe 2023-2024 jusqu'à la mise en service de la section de transformation à 735-315 kV en novembre 2026, dans le contexte où ce poste est stratégique et essentiel pour assurer la continuité du service de transport. Ces plans de contingences pourront donc être utilisés en

⁷⁴ Pièce [B-0021](#), p. 22 et 23.

cas d'indisponibilité d'un des trois transformateurs actuels au poste Hertel lors des pointes hivernales entre le moment où le dépassement de la capacité se produira et celui où il sera résolu⁷⁵.

[102] Le Transporteur précise que les plans de contingences peuvent être variés selon les conditions du réseau au moment de l'indisponibilité et nécessitent une analyse particulière en temps réel. Les différentes options sont le transfert d'une partie ou de la totalité de la charge d'un poste satellite sur le réseau d'un autre poste stratégique, le transfert de charge par le réseau de Distribution, ou, en dernier recours, le délestage cyclique. Tous ces plans de contingences sont des mesures qui permettent de répondre à une situation d'urgence en prenant comme hypothèse que les réseaux de Transport et de Distribution utilisés pour reprendre la charge n'ont subi la perte d'aucun élément. Ils sont donc temporaires en attendant la mise en service de novembre 2026⁷⁶.

[103] Par ailleurs, en lien avec le convertisseur à courant continu qui sera installé au poste Hertel dans le cadre du projet de construction de la future ligne à 400 kV Hertel – New York⁷⁷ et qui aura une capacité de puissance réactive dynamique de 425 MVar, le Transporteur précise que cette capacité de puissance réactive sera suffisante pour compenser les variations de tension qui pourraient autrement être engendrées par les variations de transit sur cette future ligne d'interconnexion. Ainsi, le réseau principal ne sera pas exposé à des risques additionnels à la suite de son raccordement⁷⁸.

[104] En conséquence, la Régie est satisfaite des précisions apportées par le Transporteur, d'une part, en lien avec l'impact positif du Projet sur l'amélioration de l'exploitation du réseau et sur le maintien de sa fiabilité et, d'autre part, sur les plans de contingences à sa disposition afin de pallier le dépassement de capacité au poste stratégique Hertel en pointe hivernale, avant la mise en service de la section de transformation à 735-315 kV en novembre 2026.

⁷⁵ Pièce [B-0018](#), p. 5, R1.4.

⁷⁶ Pièce [B-0018](#), p. 5, R1.4.1.

⁷⁷ Dossier R-4188-2022, décision [D-2022-129](#), p. 40, par. 145.

⁷⁸ Pièce [B-0023](#), p. 13, R3.5.

10. LISTE DES PRINCIPALES NORMES TECHNIQUES APPLIQUÉES AU PROJET

[105] Le Transporteur présente la liste des principales normes techniques appliquées au Projet qui se répertorient sous les différentes rubriques suivantes⁷⁹ :

- Caractéristiques électriques générales d'appareillage;
- Caractéristiques électriques générales d'automatismes;
- Exigences générales de conception;
- Exigences particulières de conception;
- Normes d'exploitation;
- Spécifications normalisées d'Hydro-Québec;
- Sécurisation;
- Normes et encadrements relatifs aux bâtiments.

[106] Le Transporteur précise, en lien avec la rubrique n° 5 « Normes d'exploitation » référant au « Renseignement d'exploitation GEN-R-067 » qui « [...] *répond aux exigences du répertoire D8 du NPCC et des normes de fiabilité de la NERC [North American Electric Reliability Corporation]* »⁸⁰, ce qui suit⁸¹ :

- De façon générale, le Transporteur s'assure de se conformer à l'ensemble des normes de fiabilité de la NERC approuvées par la Régie⁸². Il « *précise que dans sa fonction de Planificateur du réseau de transport, les principales normes applicables sont celles de la famille « TPL » qui sont à la base de plusieurs projets déposés à la Régie pour approbation, et qui permettent d'équiper le réseau adéquatement* »;
- Le Projet ne comprend pas de travaux directement liés au répertoire D8 « System Restoration » du NPCC.

⁷⁹ Pièce [B-0007](#), Annexe 2, p. 3 à 5, rubriques 1 à 8.

⁸⁰ Pièce [B-0007](#), Annexe 2, p. 4, rubrique 5.

⁸¹ Pièce [B-0018](#), p. 27, R9.1 et R9.2.

⁸² Pièce [B-0018](#), p. 27, R9.1, note de bas de page 8.

11. OPINION DE LA RÉGIE

[107] La Régie est satisfaite de l'ensemble de la preuve déposée au soutien de l'autorisation recherchée. Elle considère que l'information fournie par le Transporteur au soutien de la Demande satisfait aux exigences de l'article 73 de la Loi ainsi qu'à celles du Règlement pour son Projet, et que ce dernier est d'intérêt public.

[108] Elle retient que le projet retenu constitue l'unique solution permettant d'atteindre les objectifs du Projet. Elle est d'avis que le Projet est justifié au regard des objectifs visés, soit la croissance de la charge du Distributeur dans le réseau alimenté par le poste Hertel, tout en répondant aux besoins de pérennité, de maintien et d'amélioration de la qualité de service, et de conformité des équipements du poste aux normes et encadrements auxquels le Transporteur doit se conformer.

[109] La Régie retient également que le Projet est conforme à la mission de base du Transporteur en ce qu'il permettra, entre autres, de maintenir un service de transport répondant aux besoins des clients, en assurant la continuité et la qualité de ce service. Le Projet permettra également la mise en œuvre de la décarbonation dans la zone de charge desservie par le poste Hertel, dans la perspective de la « Planification stratégique d'Hydro-Québec »⁸³, qui présente la décarbonation comme l'un des trois principaux volets de la transition énergétique, cette dernière étant elle-même identifiée comme un « [v]olet essentiel du développement durable et de la lutte contre les changements climatiques ».

[110] En conséquence, la Régie autorise la réalisation du Projet, tel que soumis, en vertu de l'article 73 de la Loi.

[111] Cependant, elle tient à préciser au Transporteur qu'il ne pourra apporter au Projet, sans son autorisation préalable, quelque modification que ce soit qui aurait pour effet d'en modifier de façon appréciable la nature ou les coûts. La Régie réitère, à cet égard, les exigences formulées aux paragraphes 508 à 511 de sa décision D-2014-035⁸⁴ et aux paragraphes 364 à 366 de sa décision D-2017-021⁸⁵.

⁸³ [Planification stratégique 2022-2026 d'Hydro-Québec](#), p. 7.

⁸⁴ Dossier R-3823-2012, décision [D-2014-035](#), p. 109, par. 508 à 511.

⁸⁵ Dossier R-3981-2016, décision [D-2017-021](#), p. 91, par. 364 à 366.

[112] **Par ailleurs, la Régie prend acte du fait que le Transporteur souligne qu'il continuera de s'efforcer à contenir les coûts du Projet à l'intérieur du montant autorisé par la Régie et qu'il s'engage à l'informer, en temps opportun, si le coût total du Projet devait dépasser le montant autorisé de plus de 15 %.**

[113] **La Régie ordonne au Transporteur de déposer publiquement, lors du dépôt de son rapport annuel, le suivi des coûts réels du Projet, sous le même format et le même niveau de détail que ceux du Tableau 5 de la pièce B-0021⁸⁶.**

[114] **La Régie ordonne également au Transporteur de présenter, au même moment, le suivi des coûts réels détaillés du Projet, selon le même format et le même niveau de détail que ceux du Tableau 1 de la pièce B-0008⁸⁷, sous pli confidentiel tel que prévu à la section 12 de la présente décision.**

[115] **Enfin, pour chacun de ces suivis, la Régie ordonne au Transporteur de lui 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 en ce qui a trait aux dates de mises en service.**

12. DEMANDES D'ORDONNANCES DE TRAITEMENT CONFIDENTIEL

[116] Le Transporteur demande à la Régie de rendre des ordonnances de traitement confidentiel en vertu de l'article 30 de la Loi et d'interdire la divulgation, la publication et la diffusion de certains renseignements contenus à la preuve qu'il a déposée au soutien de la Demande⁸⁸.

[117] La Régie a indiqué à plusieurs reprises, dans ses décisions antérieures, que cet article constitue une exception à la règle générale du caractère public de ses audiences et qu'il incombe à la personne qui demande une ordonnance de traitement confidentiel, quelle que soit la nature du dossier sous étude, de démontrer que les documents et les renseignements

⁸⁶ Pièce [B-0021](#), p. 17, Tableau 5.

⁸⁷ Pièces B-0008 (sous pli confidentiel) et [B-0025](#) (version caviardée révisée), p. 5, Tableau 1.

⁸⁸ Pièces [B-0002](#), p. 2 et 3, par. 8 à 11 et conclusions de la Demande et [B-0019](#).

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

[118] Aux fins de l'examen d'une telle demande, la Régie a également indiqué qu'elle réfère aux critères énoncés par la Cour suprême du Canada dans l'arrêt *Sierra Club du Canada c. Canada (Ministre des finances)*⁸⁹ (*Sierra Club*)⁹⁰. L'examen selon ces critères implique ce qui suit.

[119] La Régie doit d'abord déterminer si la divulgation des renseignements visés par la demande d'ordonnance de traitement confidentiel comporte un « *risque sérieux pour un intérêt important* ». Cet intérêt « *ne doit pas se rapporter uniquement et spécifiquement* » à la personne qui requiert l'ordonnance et il doit pouvoir « *se définir en termes d'intérêt public à la confidentialité* ». De plus, le risque associé à la divulgation des renseignements qui s'y rattachent « *doit être réel et important, en ce qu'il est bien étayé par la preuve et menace gravement l'intérêt [...] en question* »⁹¹. De simples allégations ne suffisent pas à cet égard.

[120] Si la Régie en vient à la conclusion que la divulgation des renseignements visés comporte un risque sérieux pour un intérêt important justifiant de conclure qu'il y a un intérêt public à les traiter confidentiellement, elle doit ensuite évaluer si les effets bénéfiques d'une ordonnance à cet égard l'emportent sur ses effets préjudiciables à l'égard de la liberté d'expression qui, dans le contexte du présent dossier, comprend l'intérêt du public dans la publicité du processus suivi par la Régie pour l'examen de la Demande.

[121] Le Transporteur demande à la Régie de rendre une ordonnance de traitement confidentiel et d'interdire la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements contenus à la pièce B-0005 ayant trait aux schémas unifilaires relatifs au Projet⁹². Il

⁸⁹ [Sierra Club du Canada c. Canada \(Ministre des Finances\)](#), 2002 CSC 41, [2002] 2 R.C.S. 522.

⁹⁰ Voir notamment les décisions suivantes : dossier R-3956-2015, [D-2016-086](#), p. 16 à 18 et 20, par. 60 à 70 et 82, dossier R-3960-2016, [D-2016-091](#), p. 14 à 17, par. 43 à 48 et 55, dossier R-3984-2016, [D-2021-114](#), telle que rectifiée, p. 18 à 21, par. 33 à 35 et dossier R-4110-2019, phase 1, [D-2022-137](#), p. 7 à 10, par. 7 à 13. La Régie note que la Cour suprême du Canada a récemment réitéré que le test énoncé dans l'arrêt *Sierra Club* continue d'être la référence appropriée pour statuer sur une demande d'ordonnance de traitement confidentiel: [Sherman \(Succession\) c. Donovan](#), 2021 CSC 25; voir notamment les commentaires de la Cour aux paragraphes 43, 59, 62, 63 et 86.

⁹¹ Arrêt [Sierra Club](#), par. 53 à 57. Dans cet arrêt, la Cour effectue le test en lien avec l'intérêt commercial qui était en cause, mais, tel qu'il ressort du paragraphe 53 (a) du jugement, le test ne s'applique pas que dans les cas où l'intérêt en cause est de nature commerciale.

⁹² Pièce B-0005 (sous pli confidentiel).

demande que cette ordonnance soit rendue pour une période sans restriction quant à sa durée⁹³.

[122] Au soutien de cette demande, le Transporteur invoque les décisions D-2016-086⁹⁴ et D-2016-091⁹⁵ de la Régie. Il dépose également une déclaration sous serment de Monsieur Charles-Éric Langlois, chef Conception des réseaux régionaux, direction Conception intégration et Optimisation SE chez Hydro-Québec⁹⁶.

[123] Monsieur Langlois mentionne que la pièce B-0005 contient des renseignements d'ordre stratégique relatifs aux installations du Transporteur, de la nature de ceux identifiés à des ordonnances de la *Federal Energy Regulatory Commission*, et que ces installations sont sujettes au même type de risque de sécurité. Il soutient que la divulgation de ces renseignements faciliterait la localisation de ces installations, permettrait d'identifier leurs caractéristiques et pourrait ainsi compromettre la sécurité du réseau du Transporteur. Il soumet que, pour des motifs de sécurité de ces installations, le caractère confidentiel de ces renseignements et l'intérêt public requièrent l'émission de l'ordonnance demandée, sans restriction quant à sa durée.

[124] La Régie constate que les motifs invoqués par monsieur Langlois sont de même nature que ceux qui lui ont été présentés, dans le cadre du dossier R-3960-2016, au soutien d'une demande d'ordonnance de traitement confidentiel à l'égard de schémas similaires d'installations du Transporteur.

[125] Pour les mêmes motifs que ceux qu'elle a énoncés au sujet de cette demande dans sa décision D-2016-091⁹⁷, la Régie est d'avis que la divulgation des renseignements contenus à la pièce B-0005 comporte un risque sérieux pour le maintien de la sécurité des installations du Transporteur et, par voie de conséquence, pour la desserte des clients de ce dernier, le tout justifiant de conclure qu'il y a un intérêt public à traiter ces renseignements confidentiellement. Elle est également d'avis que les effets bénéfiques d'une ordonnance à cet effet l'emportent sur ses effets préjudiciables à l'égard de l'intérêt public lié à la publicité du processus qu'elle a suivi pour l'examen de la Demande. Ces effets préjudiciables sont par ailleurs restreints, compte tenu de l'accès public aux nombreux

⁹³ Pièce [B-0002](#), p. 2 et 3, par. 8 et conclusions de la Demande.

⁹⁴ Dossier R-3956-2015, décision [D-2016-086](#).

⁹⁵ Dossier R-3960-2016, décision [D-2016-091](#).

⁹⁶ Pièce [B-0002](#), p. 6.

⁹⁷ Dossier R-3960-2016, décision [D-2016-091](#), p. 28 et suivantes, par. 105 à 111, 113, 119 et 120.

autres renseignements que le Transporteur a déposés au soutien de la Demande et que la Régie a pris en compte aux fins de sa décision d'autoriser ce dernier à réaliser le Projet.

[126] La Régie est donc d'avis qu'il y a lieu d'émettre l'ordonnance demandée par le Transporteur à l'égard des renseignements contenus à la pièce B-0005, sans limite de durée. Il en est de même pour ce qui est des renseignements en lien avec cette pièce, contenus aux pièces A-0009 et B-0022 déposées sous pli confidentiel et caviardés aux pièces A-0008 et B-0023⁹⁸.

[127] 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 de durée. Elle interdit également la divulgation, la publication et la diffusion des pièces A-0009 et B-0022 et des renseignements confidentiels qu'elles contiennent, caviardés aux pièces A-0008 et B-0023, sans restriction de durée.

[128] Le Transporteur demande également à la Régie de rendre une ordonnance de traitement confidentiel 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 de la pièce B-0008 et des renseignements relatifs aux coûts détaillés du Projet qu'elle contient, caviardés à la pièce B-0025, ainsi que de la pièce B-0009 et des renseignements relatifs aux coûts annuels du Projet qu'elle contient⁹⁹.

[129] 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 annuel des coûts réels du Projet qui seront déposés selon les exigences de présentation de la Régie¹⁰⁰.

⁹⁸ Pièces confidentielles A-0009 et B-0022 et leurs versions caviardées respectives [A-0008](#), p. 3 et 4 et [B-0023](#), p. 5, 7 et 8.

⁹⁹ Pièces [B-0002](#), p. 2 et 3, par. 9 et conclusions de la Demande et [B-0024](#).

¹⁰⁰ Pièce [B-0002](#), p. 2 et 3, par. 11 et conclusions de la Demande.

[130] Au soutien de cette demande, le Transporteur dépose une déclaration sous serment de monsieur Mario Albert, directeur principal Approvisionnement stratégique, pour Hydro-Québec¹⁰¹.

[131] Monsieur Albert allègue notamment 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, Hydro-Québec souhaite maintenir l'imprévisibilité dans le développement de ses stratégies d'approvisionnement.

[132] Monsieur Albert explique le processus mis en place à cette fin par Hydro-Québec. Il soutient 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.

[133] Monsieur Albert invoque les mêmes motifs en ce qui a trait au suivi des coûts réels du Projet, selon le même niveau de détails qu'au Tableau 1 de la pièce B-0008, dans le cadre du rapport annuel du Transporteur à la Régie.

[134] Il demande que les ordonnances sollicitées soient en vigueur jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an suivant 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.

[135] La Régie constate que les motifs invoqués par monsieur Albert sont de même nature que ceux qui lui ont été présentés, dans le cadre du dossier R-3956-2016, au soutien d'une demande d'ordonnance de traitement confidentiel du Transporteur à l'égard de renseignements analogues à ceux visés par sa déclaration sous serment.

[136] Pour les mêmes motifs que ceux qu'elle a énoncés au sujet de cette demande dans sa décision D-2016-086¹⁰², la Régie est d'avis que la divulgation des renseignements des

¹⁰¹ Pièce [B-0002](#), p. 7 à 11. Tel que mentionné au paragraphe 11 de la présente décision, le Transporteur indique que la déclaration sous serment de M. Albert doit être considérée comme ne visant, en ce qui a trait aux coûts détaillés, que les renseignements confidentiels tels que caviardés à la pièce [B-0025](#).

¹⁰² Dossier R-3960-2016, décision [D-2016-091](#), p. 28 et suivantes, par. 105 à 111, 113, 119 et 120.

pièces B-0008 et B-0009 visés par la demande d'ordonnance comporte un risque sérieux pour l'atteinte de l'objectif du Transporteur d'obtenir, dans le cadre d'un processus d'acquisition compétitif, les biens et les services requis au meilleur coût possible, le tout ayant un impact pour ses clients qui, ultimement, assument les coûts associés aux investissements du Transporteur par le biais des tarifs qu'ils paient. La Régie est d'avis que l'importance de l'objectif en cause justifie de conclure qu'il y a un intérêt public au traitement confidentiel des renseignements visés.

[137] La Régie est également d'avis que les effets bénéfiques d'une ordonnance de traitement confidentiel à l'égard de ces renseignements l'emportent sur ses effets préjudiciables à l'égard de l'intérêt public lié à la publicité du processus qu'elle a suivi pour l'examen de la Demande. Ces effets préjudiciables sont par ailleurs restreints, compte tenu de l'accès public aux nombreux autres renseignements que le Transporteur a déposés au soutien de la Demande et que la Régie a pris en compte aux fins de sa décision de l'autoriser à réaliser le Projet.

[138] 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 de la pièce B-0008 et des renseignements confidentiels qu'elle contient, caviardés à la pièce B-0025, de la pièce B-0009 et des renseignements qu'elle contient, ainsi que des renseignements relatifs aux coûts réels détaillés du Projet en lien avec les renseignements caviardés au Tableau 1 de la pièce B-0025 qui seront déposés par le Transporteur dans le cadre du suivi de ces coûts selon les exigences énoncées au paragraphe 114 de la présente décision.

[139] Enfin, le Transporteur demande à la Régie de rendre une ordonnance de traitement confidentiel et d'interdire, jusqu'à l'expiration d'un délai de 20 ans à compter de la date de la mise en service finale du Projet, la divulgation, la publication et la diffusion de la pièce B-0006 et des renseignements qu'elle contient, caviardés à la pièce B-0007, relatifs aux taux d'inflation spécifiques aux équipements visés par le Projet¹⁰³. Le Transporteur réfère à la décision D-2022-003 que la Régie a antérieurement rendue à ce sujet¹⁰⁴.

¹⁰³ Pièce [B-0002](#), p. 2 et 3, par. 10 et conclusions de la Demande.

¹⁰⁴ Décision [D-2022-003](#), dossier R-4147-2021, p. 67 à 72, par. 274 à 277, 279 à 281 et 284.

[140] Au soutien de cette demande, le Transporteur dépose une déclaration sous serment de Madame Nada Duchesne, cheffe – Proposition et estimation, direction principale – Gestion des actifs et environnement, chez Hydro-Québec¹⁰⁵.

[141] Madame Duchesne explique qu'Hydro-Québec a développé, pour les besoins d'estimation de ses projets, des modèles types d'inflation par secteurs d'activités (réfection, nouveaux aménagements, ligne, poste, télécommunications, bâtiments et centrales en réseaux autonomes). Elle indique que les informations confidentielles contenues à la pièce B-0006 présentent :

- les composantes, leurs combinaisons et pondérations;
- des facteurs associés aux marges de profit et à la productivité des fournisseurs;
- un exemple de calcul de taux d'inflation comportant pour chaque composante ou facteur des taux de variation et des proportions;
- les taux d'inflation spécifiques aux équipements qui incluent au moins une année atypique.

[142] Madame Duchesne soutient que la divulgation de ces informations confidentielles peut avoir un impact notable défavorable sur les coûts de réalisation du Projet ainsi que de tous les projets en cours et à venir du Transporteur et qu'il s'agit d'informations de grande valeur, car elles constituent un ensemble représentant la méthode utilisée par Hydro-Québec. Elle ajoute que tout fournisseur qui détiendrait ces informations confidentielles pourrait les utiliser sur une longue période et en tirer un avantage au détriment d'Hydro-Québec et de la clientèle réglementée. Madame Duchesne présente à cet égard un argumentaire de même nature que celui précité de monsieur Mario Albert relatif à l'objectif d'assurer une saine concurrence et un niveau de compétitivité optimal favorisant la création de valeur et d'obtenir les meilleures conditions du marché.

[143] Afin d'assurer la compétitivité des marchés lors de travaux futurs, notamment, à l'égard des installations visées par le Projet, madame Duchesne soutient que l'ordonnance de traitement confidentiel demandée devrait être émise pour une durée de 20 ans à compter de la date de mise en service finale du Projet.

¹⁰⁵ Pièce [B-0002](#), p. 12 à 15.

[144] Pour les mêmes motifs que ceux énoncés aux paragraphes 136 et 137 de la présente décision, la Régie est d'avis qu'il y a lieu d'accueillir la demande d'ordonnance de traitement confidentiel à l'égard de la pièce B-0006 et des renseignements confidentiels qu'elle contient, caviardés à la pièce B-0007, relatifs aux taux d'inflation spécifiques aux équipements visés par le Projet. Elle est également d'avis que la durée demandée de 20 ans pour l'application de cette ordonnance est raisonnable, tel qu'elle l'a conclu dans ses décisions antérieures à ce sujet¹⁰⁶.

[145] En conséquence, la Régie accueille la demande d'ordonnance de traitement confidentiel du Transporteur et interdit, jusqu'à l'expiration d'un délai de 20 ans à compter de la date de la mise en service finale du Projet, la divulgation, la publication et la diffusion de la pièce B-0006 et des renseignements confidentiels qu'elle contient, caviardés à la pièce B-0007, relatifs aux taux d'inflation spécifiques aux équipements visés par le Projet.

[146] La Régie ordonne au Transporteur de l'informer, par voie administrative, de la date de la mise en service finale du Projet. Elle s'assurera alors que les pièces B-0008 et B-0009 et la version confidentielle des pièces qui seront déposées par le Transporteur en vertu de l'ordonnance énoncée au paragraphe 114 de la présente décision, soient rendues publiques à l'échéance prévue au paragraphe 138 de la présente décision et que la pièce B-0006 soit rendue publique à l'échéance prévue au paragraphe 145 de la présente décision.

[147] **Pour ces motifs,**

La Régie de l'énergie :

AUTORISE le Transporteur à réaliser le Projet tel que soumis 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 la nature ou les coûts;

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

¹⁰⁶ Dossier R-4147-2021, décision [D-2022-003](#), p. 71, par. 281, dossier R-4188-2022, décision [D-2022-129](#), p. 40, par. 144 et dossier R-4185-2022, décision [D-2023-010](#), p. 46 à 48, par. 176 à 179.

- un suivi des coûts du Projet, selon les exigences formulées aux paragraphes 113 et 114 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 115 de la présente décision;

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

INTERDIT, sans restriction de durée, la divulgation, la publication et la diffusion :

- de la pièce B-0005 et des renseignements qu'elle contient; et
- des pièces A-0009 et B-0022 et des renseignements confidentiels qu'elles contiennent, caviardés aux pièces A-0008 et B-0023;

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 :

- de la pièce B-0008 et des renseignements confidentiels qu'elle contient, caviardés à la pièce B-0025;
- de la pièce B-0009 et des renseignements qu'elle contient; et
- des renseignements relatifs aux coûts réels détaillés du Projet en lien avec les renseignements caviardés au Tableau 1 de la pièce B-0025 qui seront déposés par le Transporteur dans le cadre du suivi de ces coûts selon les exigences énoncées au paragraphe 114 de la présente décision;

INTERDIT, jusqu'à l'expiration d'un délai de 20 ans à compter de la date de la mise en service finale du Projet, la divulgation, la publication et la diffusion de la pièce B-0006 et des renseignements confidentiels qu'elle contient, caviardés à la pièce B-0007, relatifs aux taux d'inflation spécifiques aux équipements visés par le Projet;

ORDONNE au Transporteur de l'informer, par voie administrative, de la date de la mise en service finale du Projet;

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

François Émond
Régisseur