

DÉCISION

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2024-077

R-4259-2024

25 juillet 2024

PRÉSENTE :

Esther Falardeau

Régisseur

Hydro-Québec

Demanderesse

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

Demande d'autorisation relative au renforcement de la ligne 7004 à 735 kV du poste aux Outardes au poste des Laurentides

Demanderesse :

Hydro-Québec
représentée par M^e Yves Fréchette.

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES ACRONYMES	5
LISTE DES ABRÉVIATIONS ET DES SIGNES CONVENTIONNELS	5
1 DEMANDE.....	6
2 CONCLUSION PRINCIPALE DE LA RÉGIE.....	7
3 MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIFS VISÉS PAR LE PROJET	7
4 DESCRIPTION DU PROJET	10
5 CALENDRIER DE RÉALISATION	12
6 JUSTIFICATION DU PROJET	13
7 AUTRES SOLUTIONS ENVISAGÉES	14
8 COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET	14
9 IMPACT TARIFAIRE.....	17
10 IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU OU SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE	18
11 AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D’AUTRES LOIS	19
12 DEMANDES D’ORDONNANCES DE TRAITEMENT CONFIDENTIEL	19
13 OPINION DE LA RÉGIE	22
DISPOSITIF	26

LISTE DES ACRONYMES

DDR demande de renseignements

LISTE DES ABRÉVIATIONS ET DES SIGNES CONVENTIONNELS

\$ dollar canadien
k kilo (mille)
M méga (million)

1 DEMANDE

[1] Le 23 avril 2024, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie) une demande afin d'obtenir l'autorisation requise pour réaliser un projet de renforcement de la ligne 7004 à 735 kV du poste aux Outardes au poste des Laurentides (le Projet)¹. Cette demande est présentée en vertu des articles 31 (1) (5^o) et 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la Loi)² et du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*³ (le Règlement).

[2] Le 25 avril 2024, la Régie publie un avis aux personnes intéressées sur son site internet, indiquant qu'elle traitera cette demande du Transporteur par voie de consultation⁴. Elle fixe le calendrier de traitement de la demande et demande au Transporteur de publier cet avis sur son site internet. Le 26 avril 2024, le Transporteur confirme à la Régie cette publication.

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

[4] Le 22 mai 2024, la Régie transmet sa DDR au Transporteur, qui y répond le 5 juin 2024. À cette même date, ce dernier dépose une pièce révisée⁵.

[5] Le 6 juin 2024, la Régie entame son délibéré.

[6] La présente décision porte sur la demande du Transporteur afin d'obtenir l'autorisation requise pour réaliser le Projet et sur les demandes d'ordonnances de traitement confidentiel de certains documents et renseignements.

¹ Pièce [B-0002](#).

² [RLRQ, c. R-6.01](#).

³ [RLRQ, c. R-6.01, r. 2](#).

⁴ Pièce [A-0003](#).

⁵ Pièce [B-0015](#).

2 CONCLUSION PRINCIPALE DE LA RÉGIE

[7] 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

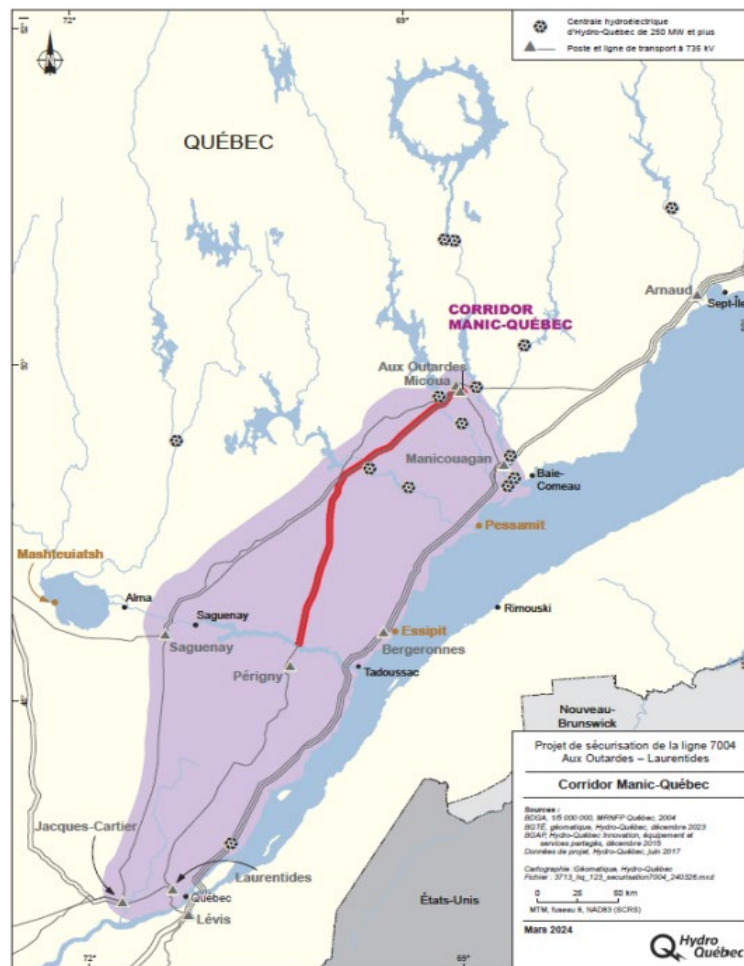
[8] Le Projet a pour objectif de maintenir la fiabilité et la performance du réseau de transport principal et d'améliorer la qualité de service offerte par le Transporteur, par le renforcement de la portion de la ligne 7004 comprise entre le poste aux Outardes et la rivière Saguenay. Il vise également à assurer la pérennité de la ligne 7004.

[9] La ligne 7004, d'une longueur de 410 km et mise en service en 1970, est située dans le corridor le plus âgé du réseau de transport principal à 735 kV. Ce corridor est le plus exposé à des événements climatiques sévères récurrents. Les critères de conception utilisés à l'époque de sa construction sont devenus insuffisants, considérant la connaissance actuelle de l'historique des conditions climatiques de la zone.

[10] La portion de la ligne visée par le Projet est d'une longueur de 208 km, comprise entre le poste aux Outardes et la rivière Saguenay. Cette portion, située en zone montagneuse, présente une topographie fortement accidentée avec des dénivelés importants par endroits, rendant l'accès à l'emprise de la ligne difficile, certains chemins d'accès étant inexistant.

[11] La figure suivante illustre la portion de la ligne visée par le Projet.

FIGURE 1⁶
SECTION DE LA LIGNE 7004 CIBLÉE PAR LE PROJET



⁶ Pièce [B-0015](#), p. 9, figure 1.

[12] Le Transporteur affirme que l'axe Manic-Québec est essentiel pour assurer le transport de l'électricité au bénéfice de l'ensemble de la clientèle. La ligne 7004 est stratégique et son indisponibilité entraîne automatiquement des moyens de gestion qui imposent des restrictions impactant l'exploitation du réseau de transport, notamment des abaissements de tension, le rappel de charges interruptibles ou la nécessité d'avoir recours à du délestage cyclique. Finalement, il précise que cette ligne joue également un rôle important lors de la remise en charge du réseau, dans le cas où un circuit parallèle serait indisponible.

[13] La section ciblée par le Projet traverse plusieurs zones d'amplification de givre où des épisodes significatifs de verglas et de forts vents sont fréquents. Par son exposition répétée à des conditions climatiques sévères, cette portion de la ligne a subi au fil du temps une dégradation constante et le Transporteur estime devoir y remédier afin de maintenir la qualité du service et d'assurer la fiabilité du réseau⁷.

[14] En effet, cette portion de la ligne comporte des sections fortement vulnérables aux chutes en cascade sur de longues distances, puisque ces sections ne comportent aucun pylône d'angle ou d'arrêt pouvant arrêter ou limiter une chute en cascade.

[15] Les câbles de garde, situés à une hauteur plus élevée que celle des conducteurs, subissent davantage d'accumulation de glace lors d'épisodes de verglas. Ces derniers sont donc les premiers à subir les dommages. L'accumulation de glace cause l'affaissement des câbles de garde et conduit éventuellement au rapprochement des conducteurs de phase créant ainsi un court-circuit et, ultimement, le déclenchement de la ligne.

⁷ Pièce [B-0015](#), p. 7.

[16] Le Transporteur indique également que le secteur du pylône 237 est situé à une élévation de plus de 685 m et est exposé à des épisodes particulièrement fréquents et de plus en plus intenses de verglas, de givre et de fort vent. La combinaison de ces aléas cause une dégradation mécanique permanente et cumulative des conducteurs. Il mentionne également que des revirements des faisceaux de conducteurs de phase y ont également été observés de manière récurrente. Le Transporteur précise certains événements ayant conduit au bris des conducteurs⁸.

4 DESCRIPTION DU PROJET

[17] Le Projet consiste au renforcement d'une portion de la ligne de transport 7004 à 735 kV reliant les postes aux Outardes et des Laurentides, soit celle comprise entre le poste aux Outardes et la rivière Saguenay. Le Transporteur précise que les travaux n'ont pas d'impact sur la topologie du réseau⁹.

[18] Le Transporteur prévoit les travaux suivants pour la réalisation du Projet¹⁰ :

- Renforcer l'intégrité structurelle en insérant 11 pylônes antichute en cascade dans les sections les plus longues, pour limiter l'endommagement en cas de bris des conducteurs et ainsi éviter une indisponibilité prolongée de la ligne;
- Installer de nouveaux câbles de garde sur deux sections de la ligne, pour protéger les conducteurs des dommages occasionnés par la foudre et améliorer la performance électrique en exploitation;
- Remplacer les conducteurs endommagés dans un secteur de la ligne où des bris récurrents surviennent et remplacer le pylône 237 par une structure antichute en cascade.

⁸ Pièce [B-0015](#), p. 8.

⁹ Dossier R-4147-2021, décision [D-2022-003](#), p. 58, par. 237.

¹⁰ Pièce [B-0015](#), p. 10.

[19] Le Transporteur indique que la zone d'intervention du Projet comporte une portion de 208 km. L'ensemble des travaux seront réalisés à l'intérieur de l'emprise de la ligne existante, tel qu'illustré à la figure 2 suivante.

FIGURE 2¹¹
ZONE D'INTERVENTION DU PROJET



[20] Dans un premier temps, le Transporteur mentionne que l'ajout de 11 pylônes antichute en cascade se fera en trois lots débutant par les pylônes les plus facilement accessibles¹².

[21] Dans un second temps, il y aura l'installation de nouveaux câbles de garde sur deux sections de la ligne ainsi que le renforcement des chevalets sur plusieurs pylônes¹³.

¹¹ Pièce [B-0015](#), p. 11, figure 2.

¹² Pièce [B-0015](#), p. 11.

¹³ Pièce [B-0015](#), p. 12.

[22] Finalement, il y aura le remplacement d'un pylône par un pylône anti chute en cascade, ainsi que le remplacement de conducteurs sur une distance de 13 km entre deux pylônes.

5 CALENDRIER DE RÉALISATION

[23] Le Transporteur indique qu'il souhaite exécuter les travaux dès le printemps 2024, dans le but de renforcer le réseau et d'assurer une alimentation fiable, étant donné l'importance stratégique de la ligne 7004. Il précise que les travaux ainsi planifiés visent à prévenir une indisponibilité prolongée de la ligne 7004. Il affirme avoir débuté les travaux sur le terrain en mai 2024, en raison de l'urgence de réaliser certains travaux préparatoires à ceux devant être exécutés durant la période de mise hors tension.

[24] Le Transporteur présente un calendrier de réalisation des travaux qui prévoit des mises en services s'échelonnant de septembre 2024 à septembre 2027.

TABLEAU 1¹⁴
CALENDRIER DE RÉALISATION

Activité	Début	Fin
Avant-projet	Janvier 2023	Décembre 2023
Demande d'autorisation à la Régie	Avril 2024	Juillet 2024
Projet	Février 2024	Décembre 2027
Mises en service		Septembre 2024 Septembre 2025 Septembre 2026 Septembre 2027

¹⁴ Pièce [B-0015](#), p. 13, tableau 2.

[25] Le Transporteur explique qu'il est contraint à un échancier serré, puisque la période de retrait durant laquelle la ligne 7004 peut être mise hors tension s'étend du début août jusqu'à la fin septembre. Il précise également être dans l'obligation de réaliser les travaux de mai à septembre, en raison de l'accès difficile au terrain¹⁵.

6 JUSTIFICATION DU PROJET

[26] Le Transporteur rappelle, dans un premier temps, que le Projet a pour objectifs de maintenir la fiabilité et d'améliorer la qualité du service, tout en répondant au besoin en pérennité des installations¹⁶. Le projet s'inscrit donc dans les catégories d'investissement « Maintien et amélioration de la qualité du service » et « Maintien des actifs ».

[27] Selon le Transporteur, le Projet permet de limiter les risques d'une indisponibilité prolongée de la ligne 7004, notamment en période de pointe, et permettra d'offrir un niveau de sécurité amélioré par rapport à la situation actuelle.

[28] Le Transporteur explique que les conditions climatiques sévères qui prévalent dans le secteur du pylône 237 et les interventions multiples visant à réparer les bris de conducteurs font en sorte que l'intégrité de ces derniers est jugée inadéquate et qu'ils doivent conséquemment être remplacés.¹⁷

¹⁵ Pièce [B-0014](#), p. 7 et 8, réponse 2.2.

¹⁶ Pièce [B-0015](#), p. 13.

¹⁷ Pièce [B-0015](#), p. 13 et 14.

7 AUTRES SOLUTIONS ENVISAGÉES

[29] Le Transporteur est d'avis que le Projet constitue l'unique solution du point de vue technique, économique et environnemental, afin d'atteindre les objectifs visés.

[30] En réponse à la DDR de la Régie, le Transporteur explique que la solution qu'il propose est adéquate et conforme à ses encadrements internes pour rehausser la robustesse des lignes érigées avant 1973 et conçues selon les normes de l'industrie en vigueur à cette époque¹⁸.

[31] Selon le Transporteur, la reconstruction complète de la ligne, qui aurait pu être envisagée comme alternative au Projet, ne procurerait qu'une faible réduction du risque d'un bris majeur sur une longue distance et impliquerait des investissements considérables. De plus, les impacts environnementaux liés à la reconstruction complète de la ligne seraient majeurs et, de loin, plus importants que ceux du Projet¹⁹.

8 COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET

[32] Le coût total du Projet s'élève à 166,9 M\$. Le Transporteur présente, au tableau 2 suivant, les coûts des travaux pour les phases d'avant-projet et de projet.

¹⁸ Pièce [B-0014](#), p. 10, réponse 3.1.

¹⁹ Pièce [B-0014](#), p. 11, réponse 3.1.

TABLEAU 2²⁰
COÛTS DES TRAVAUX AVANT-PROJET ET PROJET
(EN K\$ DE RÉALISATION)

		Total ligne
Coûts de l'avant-projet		
Sous-total		1 668,2
Coûts du projet		
Ingénierie, approvisionnement et construction		159 259,1
Client		831,0
Frais financiers		5 155,0
Sous-total		165 245,1
TOTAL		166 913,3

[33] Le Transporteur fournit les coûts détaillés dans lesquels il présente, entre autres, la ventilation des coûts des travaux pour les phases d'avant-projet et de projet²¹.

[34] Le Transporteur présente, pour la période 2024 à 2027, les taux d'inflation spécifiques à la rubrique « Lignes » utilisés pour l'établissement de son coût. Les taux d'inflation utilisés pour l'établissement du coût du Projet proviennent des prévisions datées d'avril 2023²².

[35] Le Transporteur mentionne les éléments relatifs à la variation des taux d'inflation utilisés, de même que des précisions sur la mécanique d'établissement de ceux-ci. Il présente ces taux, ventilés par composantes, sous pli confidentiel et en version caviardée²³.

[36] Quant à l'attribution des coûts aux différentes catégories d'investissement, la méthode d'attribution directe a été utilisée. Les coûts de la catégorie d'investissement

²⁰ Pièce [B-0015](#), p. 14, tableau 3.

²¹ Pièces B-0007, B-0009 (déposées sous pli confidentiel), et [B-0008](#).

²² Pièce [B-0015](#), p. 15.

²³ Pièces [B-0005](#), annexe 4.1, et B-0006 (déposée sous pli confidentiel).

« Maintien et amélioration de la qualité du service » s'élèvent à 146,2 M\$ et ont trait au renforcement de l'intégrité structurelle de la ligne par l'insertion de 11 pylônes antichute en cascade et à l'installation de nouveaux câbles de garde. Les coûts de la catégorie d'investissement « Maintien des actifs » s'élèvent à 20,7 M\$ et ont trait au remplacement de conducteurs.

Suivi des coûts du projet

[37] Le Transporteur soutient que les coûts du Projet sont nécessaires à sa réalisation et qu'ils sont raisonnables. Il mentionne qu'il assurera un suivi étroit des coûts du Projet.

[38] Le Transporteur fera état de l'évolution du Projet lors du dépôt de son rapport annuel à la Régie. À cet effet, il propose de présenter les renseignements suivants :

- Le suivi des coûts réels du Projet, sous la même forme et le même niveau de détail que ceux du tableau 3 de la pièce B-0015²⁴, de même que les coûts totaux par type d'équipement;
- Le suivi des coûts réels du Projet, sous pli confidentiel jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an après la mise en service finale du Projet, selon le niveau de détail des coûts présentés au tableau 1 « Coûts des travaux d'avant-projet et projet par élément » de la pièce B-0008²⁵.

[39] 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 écarts d'échéances.

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

²⁴ Pièce [B-0015](#), p. 14, tableau 3.

²⁵ Pièce [B-0008](#), p. 5, tableau 1.

9 IMPACT TARIFAIRE

[41] L'impact annuel moyen du Projet sur les revenus requis est de 12,4 M\$ sur une période de 20 ans et de 7,4 M\$ sur une période de 80 ans, ce qui représente un impact à la marge de 0,4 % sur une période de 20 ans et de 0,2 % sur une période de 80 ans, par rapport aux revenus requis approuvés par la Régie pour l'année 2022. 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 prospectif²⁶.

[42] L'impact sur les revenus requis à la suite de la mise en service du Projet prend en compte les coûts associés à l'amortissement, au financement, à la taxe sur les services publics et les coûts d'exploitation et d'entretien. Les résultats sont présentés sur des périodes respectives de 20 et de 80 ans, conformément à la décision D-2003-68²⁷. Le Transporteur précise cependant que les résultats pour la période de 80 ans sont plus comparables à la durée de vie utile moyenne des immobilisations visées par le Projet.

[43] En réponse à la DDR de la Régie, le Transporteur présente l'âge et la durée de vie des principaux équipements du Projet.

TABLEAU 3²⁸
ÂGE ET DURÉE DE VIE UTILE DES ÉQUIPEMENTS

Équipements	Âge ¹	Durée de vie ²
Ligne 735 kV (pylônes, fondations et conducteurs)	57	85

¹ Âge de l'équipement à la mise en service finale du Projet en 2027.

² Le terme est utilisé comme synonyme à la notion comptable de « durée de vie utile ».

²⁶ Pièce [B-0005](#), annexe 5, p. 4 et 6.

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

²⁸ Pièce [B-0014](#), p. 5, réponse 1.1.

[44] Le Transporteur précise que la durée de vie utile des catégories d'actif n'est pas ajustée en fonction des conditions dans lesquelles l'actif est installé et exploité, puisqu'il s'agit là d'une notion comptable basée sur la moyenne calculée pour un ensemble d'actifs d'une même catégorie²⁹.

10 IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU OU SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE

[45] Le Transporteur mentionne que le Projet a pour objectif de maintenir la fiabilité et la performance du réseau de transport et d'améliorer la qualité de service, tout en assurant la pérennité de la ligne 7004. Le Transporteur est également d'avis que les investissements prévus dans le cadre de ce Projet permettent de renforcer le réseau de transport et ainsi résoudre des enjeux de sécurité et de performance qui touchent, entre autres, la continuité du service, notamment en diminuant les impacts potentiels dus aux conditions climatiques difficiles qui prévalent dans cette région³⁰.

[46] Le Transporteur soutient également que le Projet entraîne un impact positif sur la fiabilité et la qualité de prestation du service de transport d'électricité dans l'axe Manic-Québec, au bénéfice de l'ensemble de la clientèle.

²⁹ Pièce [B-0014](#), p. 5, réponse 1.2.

³⁰ Pièce [B-0015](#), p. 18.

11 AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS

[47] Le Transporteur présente les principales autorisations gouvernementales exigées en vertu d'autres lois pour la réalisation du Projet³¹. Il précise que l'obtention des principales autorisations mentionnées dépendra, notamment, des caractéristiques, de la nature et de l'emplacement des interventions à effectuer, ainsi que de la présence de contraintes environnementales. Le Transporteur mentionne également que d'autres autorisations de nature sectorielle pourraient être requises au fil de l'avancement du Projet.

12 DEMANDES D'ORDONNANCES DE TRAITEMENT CONFIDENTIEL

[48] Le Transporteur demande à la Régie, en vertu de l'article 30 de la Loi, de rendre des ordonnances pour assurer le traitement confidentiel de certains renseignements, afin d'en interdire la divulgation, la publication et la diffusion, en raison de leur caractère confidentiel et pour des motifs d'intérêt public.

[49] Le Transporteur demande la confidentialité des renseignements relatifs aux :

- Coûts annuels³² et détaillés³³ du Projet, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de mise en service finale du Projet;
- Taux d'inflation spécifiques ventilés par composantes³⁴, jusqu'à l'expiration d'un délai de 20 ans de la date de mise en service finale du Projet, conformément à la décision D-2022-003.

³¹ Pièce [B-0005](#), annexe 2.

³² Pièce B-0009 (sous pli confidentiel).

³³ Pièces B-0007 (sous pli confidentiel) et [B-0008](#) (version caviardée).

³⁴ Pièces B-0006 (sous pli confidentiel) et [B-0005](#) (version caviardée).

[50] Au soutien de sa demande, le Transporteur dépose respectivement les déclarations sous serment de monsieur Mario Albert, directeur principal – Approvisionnement stratégique et matériel, Groupe-Exploitation et infrastructures³⁵ et de madame Nada Duchesne, cheffe - Proposition et estimation, Direction - Efficacité projets construction et réfection du Groupe - Exploitation et infrastructures³⁶.

[51] L'article 30 de la Loi prévoit que la Régie peut interdire ou restreindre la divulgation, la publication ou la diffusion de renseignements ou de documents qu'elle indique, si le respect de leur caractère confidentiel ou de l'intérêt public le requiert.

[52] La Régie a indiqué à plusieurs reprises 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 faire la preuve que les renseignements visés par sa demande ont un caractère confidentiel qui doit être respecté ou que l'intérêt public requiert l'émission d'une telle ordonnance.

[53] Aux fins de l'examen d'une telle demande, la Régie se réfère aux critères énoncés par la Cour suprême du Canada dans l'arrêt *Sierra Club du Canada c. Canada (ministre des Finances)*³⁷ (l'arrêt *Sierra Club*)³⁸.

[54] 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

³⁵ Pièce [B-0002](#), p. 6 à 10.

³⁶ Pièce [B-0002](#), p. 11 à 14.

³⁷ *Sierra Club du Canada c. Canada (ministre des Finances)*, 2002 CSC 41, [2002] 2 R.C.S. 522.

³⁸ Voir notamment les décisions suivantes : Dossiers R-3956-2015, décision [D-2016-086](#), p. 15 à 18 et 20, par. 60 à 70 et 82, R-3960-2016, décision [D-2016-091](#), p. 14 à 17, par. 43 à 48 et 55, R-3984-2016, décision [D-2021-114](#), telle que rectifiée, p. 18 à 21, par. 33 à 35, et R-4110-2019 Phase 1, décision [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 par. 43, 59, 62, 63 et 86.

l'intérêt du public dans la publicité du processus suivi par la Régie pour l'examen de la demande.

[55] Après examen des déclarations sous serment, la Régie juge que les motifs qui y sont invoqués justifient l'émission des ordonnances de traitement confidentiel demandées à l'égard des informations identifiées.

[56] Pour les mêmes motifs que ceux qu'elle a énoncés au sujet de cette demande dans sa décision D-2016-086³⁹, la Régie est d'avis que la divulgation des renseignements des pièces B-0007 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.

[57] 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-0007 et des renseignements confidentiels qu'elle contient, caviardés à la pièce B-0008, et de la pièce B-0009.

[58] La Régie assujettit le suivi annuel des coûts réels du Projet, transmis dans le cadre du rapport annuel du Transporteur, tel que précisé au paragraphe 71 de la présente décision, à la même ordonnance.

³⁹ Dossier R-3956-2015, décision [D-2016-086](#).

[59] La Régie est également 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, relatifs aux taux d'inflation spécifiques ventilés par composantes. Tel qu'elle l'a conclu dans ses décisions antérieures à ce sujet⁴⁰, elle juge que la durée demandée de 20 ans pour l'application de cette ordonnance est raisonnable.

[60] 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 l'annexe 4.1 de la pièce B-0005, relatifs aux taux d'inflation spécifiques ventilés par composantes.

[61] 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 qu'une version publique des pièces et des renseignements visés soit versée au dossier public, dans les délais prévus à la présente décision.

13 OPINION DE LA RÉGIE

[62] La Régie juge que l'information fournie par le Transporteur au soutien de sa 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.

[63] La Régie constate que le Projet permettra d'assurer la disponibilité de la ligne 7004 et de renforcer la fiabilité du réseau de transport. Elle comprend qu'il s'agit d'une des lignes stratégiques de l'axe Manic-Québec et qu'une indisponibilité prolongée de cette ligne impacterait de façon importante l'exploitation du réseau de transport. Elle comprend qu'à cause de son exposition à des conditions climatiques difficiles, cette ligne a subi une dégradation qui doit être corrigée. La Régie estime que le Transporteur agi de

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

façon prudente en prenant action afin de réduire les impacts potentiels des dommages à cette ligne stratégique.

[64] La Régie retient que la solution retenue constitue la solution optimale d'un point de vue économique et environnemental. Elle comprend que la reconstruction de la ligne 7004 ne se présente pas comme une alternative à retenir étant donné le faible gain sur la fiabilité du réseau par rapport à la solution retenue et les considérations économiques et environnementales désavantageuses.

[65] Concernant l'écart de plus de 30 % entre l'âge des équipements à remplacer et la durée de vie utilisée aux fins de l'amortissement des équipements⁴¹, la Régie est satisfaite des explications du Transporteur précisant que la durée de vie utile des catégories d'actif n'est pas ajustée en fonction des conditions dans lesquelles l'actif est installé et exploité, puisqu'il s'agit là d'une notion comptable basée sur la moyenne calculée pour un ensemble d'actifs d'une même catégorie⁴².

[66] La Régie est d'avis que le Projet est nécessaire et que l'estimation des coûts est raisonnable au regard des projets de même nature récemment autorisés. La Régie est satisfaite de la démonstration et de la justification fournie par le Transporteur.

[67] En conséquence, la Régie autorise la réalisation du Projet, tel que soumis.

[68] Cependant, le Transporteur ne pourra pas apporter au Projet, sans l'autorisation préalable de la Régie, 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-2014-035⁴³ et aux paragraphes 364 à 366 de sa décision D-2017-021⁴⁴.

⁴¹ Pièce [B-0014](#), p. 5, réponse 1.1.

⁴² Pièce [B-0014](#), p. 5, réponse 1.2.

⁴³ Dossier R-3823-2012, décision [D-2014-035](#), p. 109 et 110.

⁴⁴ Dossier R-3981-2016, décision [D-2017-021](#), p. 91.

[69] 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 %.

[70] **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 3 de la pièce B-0015⁴⁵, de même que le suivi des montants totaux et sous-totaux des coûts détaillés, selon le même format et le même niveau de détail que ceux du tableau 1 à la pièce B-0008⁴⁶.**

[71] **La Régie ordonne également au Transporteur de présenter au même moment, sous pli confidentiel, le suivi des coûts réels détaillés du Projet, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an à compter de sa mise en service, selon le même format et le même niveau de détail que ceux du tableau 1 de la pièce confidentielle B-0007.**

[72] **Enfin, pour chacun de ces suivis, la Régie demande 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.**

[73] Par ailleurs, la Régie constate que le Transporteur a débuté la réalisation des travaux sur le terrain avant d'obtenir son autorisation. En réponse à la DDR, le Transporteur confirme que les travaux sur le terrain ont commencé dès le mois de mai 2024. Les travaux amorcés à ce jour visent l'aménagement des chemins d'accès aux pylônes et les fondations de pylônes pour un montant estimé à 1,5 M\$⁴⁷.

⁴⁵ Pièce [B-0015](#), p. 14, tableau 3.

⁴⁶ Pièce [B-0008](#), p. 5, tableau 1.

⁴⁷ Pièce [B-0014](#), p. 8, réponse 2.3.

[74] Le Transporteur explique qu'il devait commencer les travaux sans délai, en raison d'un échéancier serré. Dans le cadre de sa planification, il doit tenir compte de la courte période de retrait durant laquelle la ligne peut être mise hors tension. De plus, les travaux doivent se réaliser du mois de mai à septembre en raison des difficultés d'accès au terrain. Le Transporteur souhaite également profiter des retraits déjà prévus dans d'autres projets pour effectuer les travaux sur la ligne qui sera alors mise hors tension.

[75] Selon le Transporteur, les travaux devaient impérativement débiter sans tarder, afin qu'ils soient complétés avant la prochaine pointe hivernale pour ainsi réduire le risque d'exposition à une indisponibilité de la ligne 7004 causée par un événement climatique.

[76] La Régie constate que la valeur des travaux réalisés à ce jour n'est pas significative. La Régie tient tout de même à rappeler que le Transporteur doit s'assurer que la planification de ses travaux tienne compte des délais réglementaires nécessaires, afin d'obtenir l'autorisation de la Régie en temps opportun.

[77] La Régie comprend que des circonstances particulières peuvent justifier que le Transporteur débute l'exécution des travaux d'un projet d'investissement à l'intérieur d'un court délai. Sans se prononcer spécifiquement sur le présent cas, la Régie rappelle que la Loi lui accorde tous les pouvoirs nécessaires pour rendre les décisions provisoires appropriées en tenant compte des circonstances propres à chaque cas.

[78] Lorsque le Transporteur débute les travaux d'un projet d'investissement avant d'avoir obtenu l'autorisation requise par la Loi, il s'expose aux risques découlant de ce choix, notamment à la possibilité que la Régie refuse la récupération des coûts engagés dans le projet dans le cas d'un rejet de la demande d'autorisation au fond.

[79] **Considérant ce qui précède,**

La Régie de l'énergie :

ACCUEILLE la demande du Transporteur;

AUTORISE le Transporteur à réaliser le Projet tel que soumis, le Transporteur ne pouvant apporter, sans l'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;

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 70 et 71 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 72 de la présente décision;

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

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-0007 et des renseignements confidentiels qu'elle contient, caviardés à la pièce B-0008,
- De la pièce B-0009,
- Des renseignements déposés par le Transporteur en suivi des coûts réels détaillés du Projet selon les exigences énoncées au paragraphe 71 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 l'annexe 4.1 de la pièce B-0005;

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.

Esther Falardeau
Régisseur