D É C I S I O N

QUÉBEC **RÉGIE DE L'ÉNERGIE**

D-2025-085	**R-4277-2024**	**26 août 2025**

PRÉSENT :

François Émond
Régisseur

Hydro-Québec
Demanderesse

et

Association Hôtellerie Québec et Association Restauration Québec (AHQ-ARQ)

Décision sur le fond

Demande d'autorisation relative à la construction du nouveau poste Jean-Jacques-Archambault à 735-120 kV

Demanderesse :

Hydro-Québec
représentée par Me Yves Fréchette.

Intervenant :

Association Hôtellerie Québec et Association Restauration Québec (AHQ-ARQ)
représentée par Me Steve Cadrin.

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES ACRONYMES, ABRÉVIATIONS ET DES SIGNES CONVENTIONNELS 5

1 DEMANDE 6

2 CONCLUSION PRINCIPALE DE LA RÉGIE 7

3 OBJECTIF DU PROJET 7

4 DESCRIPTION DU PROJET 8

5 JUSTIFICATION DU PROJET 10

6 AUTRES SOLUTIONS ENVISAGÉES 18

7 COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET 19

8 IMPACT TARIFAIRE 22

9 IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU OU SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE 23

10 AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS 23

11 AJOUT DE LA COMPENSATION SÉRIE 24

12 DEMANDES D'ORDONNANCES DE TRAITEMENT CONFIDENTIEL 26

13 DEMANDE DE PAIEMENT DE FRAIS 28

DISPOSITIF 30

LISTE DES ACRONYMES, ABRÉVIATIONS ET DES SIGNES CONVENTIONNELS

CLT	Capacité limite de transformation
DDR	Demande de renseignements
ISQ	Institut de la statistique du Québec
k$	millier de dollars canadiens
M$	million de dollars canadiens
Norme VZE	norme véhicules zéro émission
kV	kilovolt
MVA	mégavoltampère
MW	mégawatt

1 DEMANDE

[1] Le 18 octobre 2024, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité dépose à la Régie de l'énergie (la Régie) une demande afin d'obtenir l'autorisation requise pour la construction du nouveau poste Jean-Jacques-Archambault ainsi que pour la réalisation de travaux connexes (le Projet). Cette demande est présentée en vertu des articles 31 (5°) et 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la Loi)[1] et du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*[2] (le Règlement).

[2] Le Transporteur inclut dans sa preuve cinq documents déposés sous pli confidentiel[3] :

- Demande relative à la construction du nouveau poste Jean-Jacques-Archambault à 735-120 kV;
- Les schémas de liaison et unifilaires du Projet;
- Les taux d'inflation spécifiques ventilés par composantes;
- Les coûts détaillés du Projet;
- Les coûts annuels du Projet.

[3] Le Transporteur demande à la Régie d'ordonner le traitement confidentiel de certains renseignements contenus dans ces documents[4].

---

1 RLRQ, c. R-6.01, telle que modifiée en cours d'instance par la *Loi assurant la gouvernance responsable des ressources énergétiques et modifiant diverses dispositions législatives*.

2 RLRQ, c. R-6.01, r. 2, tel que modifié en cours d'instance par la *Loi assurant la gouvernance responsable des ressources énergétiques et modifiant diverses dispositions législatives*.

3 Pièces B-0004, B-0006, B-0008, B-0009 et B-0011.

4 Pièce B-0002.

2 CONCLUSION PRINCIPALE DE LA RÉGIE

[4] La Régie juge 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.

[5] L'ajout du poste stratégique Jean-Jacques-Archambault au réseau à 735 kV permet d'augmenter la capacité du réseau de transport, afin de répondre à la croissance de la demande d'électricité de la région de Lanaudière.

[6] La Régie retient que le futur poste permettra d'améliorer l'exploitation et la fiabilité du réseau de transport et, par conséquent, la qualité de prestation du service de transport d'électricité.

[7] La Régie ne retient pas l'argument du Transporteur à l'effet que la compensation série est autorisée par la décision D-2017-025[5]. À défaut de preuve, la Régie ne peut l'autoriser dans le présent dossier.

[8] Pour les motifs énoncés ci-après, la Régie accueille partiellement la demande du Transporteur.

3 OBJECTIF DU PROJET

[9] Le Projet a pour objectif d'augmenter la capacité du réseau de transport, afin de répondre à la croissance de la demande d'électricité du Distributeur dans la région de Lanaudière[6].

---

5 Dossier R-3978-2016, décision D-2017-025.

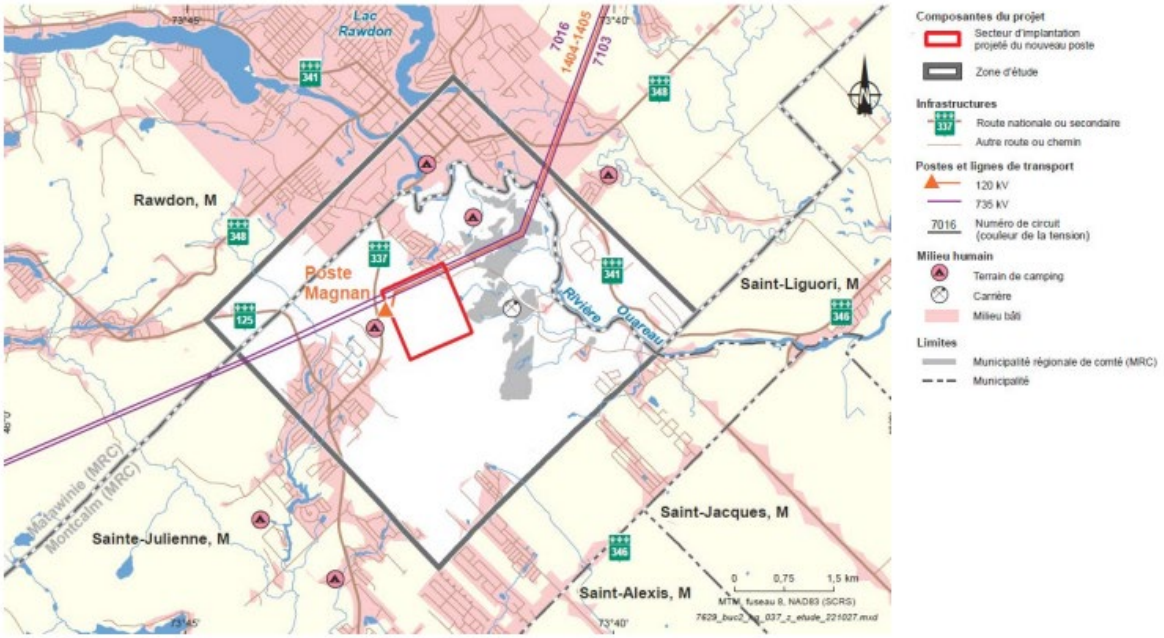
6 Pièce B-0025, p. 11.

4 DESCRIPTION DU PROJET

[10] Le Projet est constitué de deux parties distinctes, soit la construction du nouveau poste stratégique Jean-Jacques-Archambault à 735-120 kV dans la région de Lanaudière, permettant d'ajouter une capacité supplémentaire de transformation de [redacted] pour les besoins de la région, ainsi que l'ajout de la compensation série pour renforcer le réseau de transport principal.

FIGURE 1[7]

LOCALISATION DU NOUVEAU POSTE STRATÉGIQUE À 735-120 KV



[7] Pièces B-0021 (version confidentielle), p. 12, et B-0025 (version caviardée), p. 12.

[11] Le Projet est constitué des éléments suivants :

- Des transformateurs de puissance normalisés à 735-120 kV avec changeur de prises sous charge et équipements connexes;
- Deux inductances shunt normalisées à 735-120 kV;
- Une batterie de condensateurs shunt triphasée à 120 kV de 108 mégavars;
- Deux départs de lignes à 735 kV et équipements connexes;
- Quatre départs de lignes à 120 kV et équipements connexes;
- Un nouveau bâtiment de commande et protection;
- Un nouvel atelier;
- La reconfiguration du lien de télécommunications à fibres optiques, afin d'intégrer le nouveau poste au réseau de télécommunication provincial;
- Six pylônes à 735 kV permettant d'intercepter la ligne 7103;
- Six pylônes à 120 kV permettant d'intercepter la ligne biterne 1404-1405.

[12] Le Transporteur prévoit une mise en service en septembre 2028.

TABLEAU 1[8]

CALENDRIER DE RÉALISATION

Activité	Début	Fin
Avant-projet	Juillet 2020	Juin 2024
Autorisation de la Régie de l'énergie	Octobre 2024	Mars 2025
Projet	Avril 2025	Novembre 2029
Mise en service	Septembre 2028	

[8] Pièces B-0021 (version confidentielle), p. 14, et B-0025 (version caviardée), p. 14.

[13] Afin d'assurer cette mise en service, les travaux d'aménagement des lignes doivent être terminés avant ceux du poste pour les essais de mise en service[9]. Les travaux de déboisement débuteront en janvier 2026. Les ouvrages civils ainsi que la section à 735 kV seront réalisés en 2027, et ceux de la section à 120 kV en 2028.

5 JUSTIFICATION DU PROJET

[14] La construction du nouveau poste stratégique résout une problématique de tension du réseau régional de transport de Lanaudière[10]. Le Projet permet de répondre aux besoins de la clientèle d'Hydro-Québec, en assurant la continuité et la qualité de ce service, selon les critères de conception du réseau de transport[11].

Prévisions de la demande

Réseau régional de transport à 315 kV

[15] Les prévisions de charge du Distributeur de septembre 2023 et de septembre 2024 pour les postes satellites et les clients industriels alimentés par le poste source de Lanaudière indiquent que la CLT est déjà dépassée[12].

---

9 Pièces B-0022 (version confidentielle), R4.1, p. 13, et B-0026 (version caviardée), R4.1, p. 13.

10 Pièces B-0021 (version confidentielle), p. 13, et B-0025 (version caviardée), p. 13.

11 Pièces B-0021 (version confidentielle), p. 14, et B-0025 (version caviardée), p. 14.

12 Pièces B-0044, p. 12, R.2.9 (version caviardée), et B-0043, p. 12, R.2.9 (version confidentielle).

TABLEAU 2

PRÉVISIONS DES CHARGES ALIMENTÉES PAR LE POSTE SOURCE DE LANAUDIÈRE - PÉRIODE 2024-2039 (MVA) (SEPTEMBRE 2024)[13]

[redacted]

[16] Le dépassement de la capacité du réseau régional de transport de Lanaudière est le déclencheur et la principale justification du Projet.

Réseau régional de transport à 120 kV

[17] Les prévisions de charge du Distributeur pour les postes satellites et les clients industriels alimentés par les circuits 1404-1405 montrent également des dépassements de CLT depuis [redacted][14].

TABLEAU 3

PRÉVISIONS DES CHARGES ALIMENTÉES PAR LA LIGNE BITERNE 1404-1405 PÉRIODE 2024-2039 (MVA) (SEPTEMBRE 2024)[15]

[redacted]

[13] Pièce B-0062, p. 10, tableau révisé R-3.1A (pièce déposée sous pli confidentiel). Le tableau R-3.1A a d'abord été déposé sous pli confidentiel dans une première version (pièce B-0052, p. 9 et 10). Après qu'une erreur y ait été relevée (pièce B-0065, p. 5, engagement n° 4), le Transporteur a déposé une version corrigée.

[14] Pièce B-0021, p. 9 et 10 (pièce déposée sous pli confidentiel) (version révisée de la pièce B-0004).

[15] Pièce B-0052, p. 10, tableau R-3.1B (pièce déposée sous pli confidentiel).

[18] Ces circuits couvrent un vaste territoire, ce qui augmente la difficulté d'en maintenir la tension. Avec l'augmentation de la charge, les critères de conception du réseau ne sont plus respectés, en raison des sous-tensions aux postes satellites.

Facteur de diversité régionale

[19] Aux fins d'évaluer le transit aux postes sources et de modélisation du comportement du réseau, le Transporteur utilise les prévisions de la demande qui lui sont fournies par le Distributeur[16].

[20] Le Transporteur reçoit du Distributeur une prévision de pointe coïncidente au poste satellite, ainsi qu'une prévision de la pointe coïncidente à l'échelle provinciale[17].

[21] Puisque ces prévisions de charge des postes satellites ont une probabilité de réalisation centrée de 50 %, le Transporteur y ajoute une marge pour les aléas climatiques et de la demande. Les charges ne sont coïncidentes qu'au niveau de leur artère de distribution et sont normalisées pour les conditions climatiques[18].

[22] Le Transporteur ajuste cette prévision des postes satellites d'un facteur de diversité régionale, pour estimer la charge maximale du poste source. Ce facteur reflète l'incertitude liée à l'agrégation des charges des postes satellites de la zone à l'étude en l'absence d'une prévision coïncidente. Le Transporteur estime la marge d'erreur de son estimation dans un intervalle variant de 2 % à 4 % de la charge[19].

---

16 Pièce B-0045, p. 6 et 7. Le Transporteur réfère aux pièces B-0030 et B-0048, déposées dans le cadre du dossier R-4180-2021.

17 Pièces B-0045, p. 5, et A-0036, p. 64.

18 Pièce B-0045, p. 5.

19 Pièces B-0064 p. 3, tableau R1-1 (pièce déposée sous pli confidentiel), et B-0065, p. 3, tableau R1-1 (pièce caviardée).

[23] Ce facteur est calculé à partir des données brutes historiques de transit, sans ajustements reliés aux moyens de gestion, aux aléas climatiques, aux transferts sur le réseau du Distributeur, ni aux anomalies de données. En parallèle, le Transporteur examine la courbe de puissance mesurée aux transformateurs du poste source afin de la comparer à la charge agrégée des postes satellites. Le Transporteur soutient que [redacted][20].

[24] Le Transporteur soumet que ce facteur de diversité régionale montre une forte coïncidence des charges, indiquant une forte synchronisation des pointes des postes satellites du poste de Lanaudière[21].

[25] L'AHQ-ARQ demande plutôt que le Transporteur produise les prévisions de charge à la pointe coïncidente et à la pointe non coïncidente par poste satellite, tel que les articles 37.1 et 39.1 des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (Tarifs et conditions) l'exigent[22].

[26] L'AHQ-ARQ estime que la prévision à la pointe coïncidente par poste satellite est essentielle pour la planification du réseau de transport. L'intervenant critique le Transporteur de ne pas avoir fait la demande au Distributeur de fournir ces prévisions, et à ce dernier de ne pas les avoir fournis, tel que le requièrent les Tarifs et conditions. En utilisant une méthode basée sur la pointe non coïncidente, l'AHQ-ARQ soumet que le Transporteur surestime les besoins. Sur la base des écarts observés en Ontario, cette surestimation pourrait être de l'ordre de 10 %[23].

---

20 Pièce A-0034, p. 20 à 24 (pièce déposée sous pli confidentiel).

21 Pièces B-0064, p. 3 et 4 (version confidentielle), et B-0065, p. 3 et 4 (version caviardée).

22 Pièce C-AHQ-ARQ-0033, p. 11 et 18 (version caviardée).

23 Pièce A-0036, p. 98 et 99.

[27] Selon l'AHQ-ARQ, l'exigence des articles 37.1 et 39.1 des Tarifs et conditions ne porte pas seulement sur les postes satellites, mais aussi sur la charge à alimenter à partir de chaque poste du Transporteur.

[28] Tel qu'il a été longuement débattu à l'audience, le Transporteur ne reçoit du Distributeur que les prévisions de charge coïncidente au niveau des artères et non celles de la pointe coïncidente aux postes satellites, tel que le stipule l'article 39.1 des Tarifs et conditions. Le Transporteur explique que cette information ne lui est pas nécessaire. Il en est de même pour la prévision des charges coïncidentes par poste et niveaux de tension, à l'article 37.1 des Tarifs et conditions.

[29] Le Transporteur soumet qu'une telle prévision solliciterait la participation engagée du Transporteur dans l'exercice de prévision du Distributeur, au point où il en résulterait une prévision conjointe[24].

[30] La Régie rappelle que les articles 37.1 et 39.1 des Tarifs et conditions sont en vigueur et qu'elle aurait pu faire sienne la demande de l'intervenant d'obtenir les prévisions correspondantes. La Régie comprend que ces prévisions n'existent pas, mais qu'elles auraient pu être produites à la suite d'un effort soutenu de quelques semaines de la part d'Hydro-Québec. Au présent dossier, la Régie juge que l'effort requis est disproportionné, eu égard à la faible valeur différenciée appréhendée, compte tenu de la preuve déjà déposée.

[31] La Régie comprend qu'Hydro-Québec ne se conforme pas à la lettre de ces articles. En audience, en abordant l'éventualité de sanction en lien avec le manquement, autant la Demanderesse que l'intervenant s'entendent sur le fait que le présent dossier n'en est pas un de conformité, propice à revoir les Tarifs et conditions.

---

[24] Pièce A-0036, p. 164.

[32] Dans les circonstances, la Régie accepte les prévisions présentées par le Transporteur. Toutefois, **elle ordonne à Hydro-Québec, soit de revoir ses pratiques pour les rendre conformes, soit de déposer une demande de modification des Tarifs et conditions dans les meilleurs délais**. Ainsi, le Transporteur s'assurera d'une meilleure assise pour l'évaluation de ses futurs projets d'investissement par la Régie et les intervenants bénéficieront d'une meilleure prévisibilité quant aux éléments à apprécier, afin de faire leurs recommandations.

Engagement nº 3 – Objection sous réserve

[33] L'AHQ-ARQ demande au Transporteur de fournir le tableau 2 de la pièce confidentielle B-0021 avec les charges à la pointe coïncidente sur l'horizon 2023-2039[25]. Cette demande a été débattue à l'audience et l'objection prise sous réserve.

[34] Selon l'AHQ-ARQ, cette information est essentielle afin de valider les besoins réels de capacité pour la région de Lanaudière. Elle est exigée par les articles 37.1 et 39.1 des Tarifs et conditions.

[35] Le Transporteur soumet que celle-ci ne lui est d'aucune utilité et qu'il lui préconise le facteur de diversité régionale, afin d'évaluer l'intervalle de confiance des prévisions utilisées pour le dimensionnement du Projet[26].

[36] Le Transporteur considère qu'une lecture littérale des articles 37.1 et 39.1 n'est pas appropriée, car l'approche à privilégier doit tenir compte de la réalité opérationnelle d'Hydro-Québec. De façon subsidiaire, le Transporteur indique que ces articles des Tarifs et conditions sont désuets. Il envisage un suivi dans son dossier tarifaire 2026[27].

---

25 Pièce B-0065, p. 4.

26 Pièce A-0036, p. 64 et 65.

27 Pièce A-0036, p. 73 et 178 à 180.

[37] Le texte des Tarifs et conditions est clair et ne prête pas à interprétation. De plus, celui-ci a été proposé par le Transporteur. Il devrait, s'il portait réellement à interprétation, être interprété en faveur de ses clients :

> 37.1 Information requise annuellement du Distributeur : Le Distributeur doit fournir annuellement, ou faire fournir, tous les renseignements prévus aux décisions, ordonnances, règlements de la Régie, y compris, mais sans s'y limiter, ce qui suit :
>
> (i) une description de la charge à chaque point de livraison. Cette description doit identifier et fournir séparément la meilleure estimation par le Distributeur des charges totales à alimenter à chaque niveau de tension de transport, de même que des charges à alimenter à partir de chaque poste du Transporteur au même niveau de tension de transport. La description doit comprendre des prévisions sur dix (10) ans de la charge et des ressources nécessaires à la pointe coïncidente et non coïncidente, en été et en hiver;
>
> […]
>
> 39.1 Charge locale : Le Distributeur doit désigner annuellement les différentes charges constituant sa charge locale pour lesquelles le Transporteur fournira le service de transport. Le Distributeur fournira annuellement au Transporteur, à la date convenue entre les parties, une description annuelle de la charge à chaque point de livraison. Cette description doit identifier et fournir séparément la meilleure estimation par le Distributeur des charges totales à alimenter à chaque niveau de tension de transport, de même que les charges à alimenter à partir de chaque poste du Transporteur au même niveau de tension du transport. La description doit inclure une prévision sur dix (10) ans de la charge coïncidente par poste satellite et par région, ainsi que la prévision des ressources nécessaires pour l'alimenter à la pointe coïncidente en hiver et en été. La description doit inclure également la nature de la charge, de même que la puissance active et la puissance réactive et ce, pour chacun des poste-satellites et pour chacune des charges de 25 MW et plus raccordées au réseau de transport[28].

[28] *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*, p. 97 et 104.

Taux de croissance dû à la décarbonation

[38] La croissance annuelle moyenne en puissance pour les 15 prochaines années dans la région de Lanaudière serait de 1,3 %, laquelle diminuerait à 1 % à l'horizon 2047-2048. La moitié de cette croissance (0,5 %) serait attribuable à la décarbonation, présentée comme un facteur majeur dans l'évolution de la demande en puissance à la pointe d'hiver[29].

[39] La croissance annuelle moyenne en puissance des postes de distribution alimentés par le poste de Lanaudière a été de 1,9 % entre les hivers 2018-2019 et 2022-2023, apparentée à la croissance annuelle moyenne des ménages dans la région. Selon l'ISQ, elle était de 1,8 % pour la période 2018-2023, et devrait ralentir à 0,7 % pour la période 2024-2039[30]. Cet élément jette un doute sur la croissance envisagée par le Transporteur.

[40] Le Distributeur n'a pas été en mesure d'expliquer ou de convaincre la Régie que les facteurs pris en cause pour justifier la croissance de la demande attribuable à la décarbonation, tels que l'électrification des transports, l'immatriculation des véhicules ou le renforcement de la norme VZE, ainsi que la conversion des systèmes de chauffage des bâtiments alimentés au gaz ou au mazout ne faisait pas double emploi avec la prévision intégrée de la demande présentée à la Régie.

[41] Malgré le soin apporté à éviter ce dédoublement, les prévisions régionales et provinciales sont modélisées séparément. Elles sont alignées sur les cibles gouvernementales et non pas une observation de cette demande. Il sera plus adéquat de les considérer après leur mise à jour et validation par la Régie, dans le cadre du Plan d'approvisionnement et du Plan de gestion intégré des ressources énergétiques (PGIRE).

[42] La Régie reconnait toutefois le bien-fondé de la prétention du Transporteur quant au dépassement observé de la CLT, qui déclenche le besoin pour le Projet[31]. L'ajout de

---

29 Pièce B-0026, p. 5 (version caviardée).
30 Pièce B-0026, p. 5 (version caviardée).
31 Pièce B-0065, p. 7 (version caviardée).

transformation et le choix de transformateurs normalisés est justifié, malgré une évaluation plus pessimiste de la demande.

FIGURE 2

PRÉVISIONS DES CHARGES ET SURPLUS DE CAPACITÉ – SCÉNARIOS AVEC/SANS DÉCARBONATION[32]

[redacted]

6 AUTRES SOLUTIONS ENVISAGÉES

[43] Le Transporteur a analysé trois solutions pour répondre au besoin de croissance de la région de Lanaudière :

- Solution 1 – Nouveau poste Jean-Jacques-Archambault à 735-120 kV;
- Solution 2 – Renforcements à 315 kV et un nouveau poste de sectionnement de Saint-Jean-de-Matha à 120 kV;
- Solution 3 – Renforcements à 315 kV et une nouvelle ligne à 120 kV de 43 km.

[32] Pièces B-0021, p. 26, tableau 11, et B-0062, p. 10, tableau révisé R-3.1A (pièces déposées sous pli confidentiel).

[44] L'analyse du Transporteur montre un coût global actualisé plus bas pour la solution proposée que le coût de 621 M$ pour la solution 2 et de 666 M$ pour la solution 3[33]. De plus, ces autres solutions n'apporteraient qu'une faible hausse de la capacité de transformation régionale[34].

7 COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET

[45] Le coût total des travaux liés au nouveau poste Jean-Jacques-Archambault s'élève à 385,2 M$ et s'inscrit dans la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle ».

TABLEAU 4[35]

COÛTS DES TRAVAUX AVANT-PROJET ET PROJET DU POSTE JEAN-JACQUES-ARCHAMBAULT (EN MILLIERS DE DOLLARS DE RÉALISATION)

	Total ligne, poste et télécommunications
Coûts de l'avant-projet	
Sous-total	**9 755,9**
Coûts du projet	
Ingénierie, approvisionnement et construction	**334 763,3**
Client	**14 306,9**
Frais financiers	**26 362,9**
Sous-total	**375 433,1**
TOTAL	**385 189,0**

33 Pièces B-0021, p. 19 (version confidentielle), et B-0025, p. 19 (version caviardée).

34 Pièces B-0022, R6.3, p. 19 (version confidentielle), et B-0026, R6.3, p. 19 (version caviardée).

35 Pièces B-0021, p. 20, tableau 6 (version confidentielle), et B-0025, p. 20, tableau 6 (version caviardée).

[46] Les coûts détaillés et les coûts annuels des travaux sont déposés sous pli confidentiel[36], accompagnés d'une version caviardée ventilant les coûts pour les phases d'avant-projet et de projet[37].

[47] La durée de vie utile moyenne des immobilisations du Projet est de 40 ans[38].

Suivi des coûts du Projet

[48] Conformément à la pratique usuelle, le Transporteur rendra compte de l'évolution du Projet dans son rapport annuel à la Régie, selon les modalités précisées par cette dernière. Il propose de fournir :

- Un suivi des coûts réels du Projet, au même format et niveau de détail que le tableau 8 de la pièce B-0009;
- Un suivi confidentiel des coûts réels globaux, jusqu'à un an après la mise en service finale, selon le détail présenté au tableau 1 de la pièce B-0011 (Coûts des travaux avant-projet et projet par élément).

[49] Le Transporteur présentera le suivi de l'échéancier et expliquera les écarts majeurs entre les coûts projetés et réels ainsi que les retards de l'échéancier. Si le coût du Projet dépasse de plus de 15 % le montant autorisé par la Régie, une nouvelle autorisation devra être obtenue par la haute direction d'Hydro-Québec.

Classes d'estimation de coûts

[50] Questionné sur l'augmentation de la prévision des coûts de 114 % depuis 2021[39], le Transporteur indique ne pas disposer d'une analyse spécifique à ce sujet. Il se rabat, de manière générale, sur la forte inflation post pandémie, la rareté de la main-d'œuvre et les

---

36 Pièce B-0009 (pièce déposée sous pli confidentiel).

37 Pièce B-0010 (version caviardée).

38 Pièce B-0026, p. 25 et 26.

39 Dossier R-4167-2021, pièce B-0068, annexe 2, p. 31, ligne 15. Dans sa demande de modification des Tarifs et conditions pour 2021 et 2022, le Transporteur estimait les coûts du poste Jean-Jacques-Archambault à environ 180 M$. Il prévoyait déposer la demande d'autorisation du projet en 2023 et mettre le poste en service en 2026.

délais d'approvisionnement qui exercent une pression à la hausse sur les coûts des projets 2021[40].

[51] Ces facteurs sont préoccupants, dans la mesure où Hydro-Québec s'engage dans un vaste plan de croissance. Si le niveau actuel des investissements, lequel est appelé à croître vivement, fait bondir le coût des projets de cet ordre de grandeur, la Régie s'interroge sur les moyens dont dispose Hydro-Québec pour adresser la pression inflationniste et les tensions dans le marché de la main-d'œuvre créés par son plan de croissance.

[52] Malgré la demande de l'AHQ-ARQ, la Régie ne juge pas pertinent de comparer les différentes solutions d'un projet d'investissement sur la base de leurs estimations initiales de classe 5.

[53] Elle ne juge également pas pertinent d'actualiser les coûts des alternatives abandonnées, de classe 5, hormis dans une situation où cette alternative peut émerger à nouveau pour des raisons technico-économiques.

[54] La Régie ne juge pas plus pertinent d'exiger, pour chaque dossier, les estimés antérieurs, hormis possiblement, dans une situation où le choix initial de l'alternative serait contesté. Cette recommandation de l'AHQ-ARQ ne va pas dans le sens d'un allègement réglementaire et n'ajoute pas de valeur à l'analyse des coûts d'avant-projet, de classe 3.

[55] Le Transporteur aurait toutefois dû être en mesure de justifier une évolution aussi significative des coûts, de l'ordre de 114 %. La Régie est consciente de l'évolution du contexte économique depuis 2021, de même que des écarts du niveau de précision des différentes classes d'estimation[41]. Elle s'attend néanmoins à une présentation transparente de l'évolution d'un projet tout au long de son cycle de vie, au bénéfice de ses clients.

---

40 Pièces B-0026, p. 25 (version caviardée), et B-0022, p. 25 (version confidentielle).

41 Pièces B-0053, p. 10, tableau R-3.1C (version caviardée), et B-0052, p. 10, tableau R-3.1C (version confidentielle).

8 IMPACT TARIFAIRE

[56] La totalité des coûts relatifs au poste Jean-Jacques-Archambault est attribuée à la catégorie « *Croissance des besoins de la clientèle* ». Ainsi, le Distributeur assumera, par sa contribution, le coût entier du poste, estimé à 385,2 M$, conformément aux Tarifs et conditions.

[57] Lors de la mise en service, le Transporteur ajustera le montant de cette contribution, conformément aux modalités prévues à l'appendice J, section C des Tarifs et conditions.

[58] L'impact sur les revenus requis après la mise en service tient compte des coûts nets de la contribution estimée, soit les coûts associés à l'amortissement, au financement, à la taxe sur les services publics ainsi qu'à l'exploitation et à l'entretien. Pour ce Projet, les coûts nets pour le Transporteur sont nuls ; en conséquence, aucun impact n'est prévu sur les revenus requis du Transporteur pour la durée du Projet, tel qu'illustré au tableau suivant. L'impact sera entièrement reflété dans les tarifs du Distributeur, qui en assume les coûts par le biais de sa contribution.

TABLEAU 5[42]

IMPACT TARIFAIRE

Impact tarifaire du Projet	Projet	Sensibilité 15 %
Coût du projet (M$)	385,189	442,967
Contribution estimée du Distributeur (M$)	(385,189)	(442,967)
Mise en service nette (M$)	0,000	0,000
Impact annuel sur le tarif de transport ($/kW)	0,00	0,00

[42] Pièces B-0025, p. 25, tableau 9 (version caviardée), et B-0021, p. 25, tableau 9 (version confidentielle).

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

[59] Le Projet permet de maintenir la fiabilité et la performance du réseau de transport, en respectant ses critères de conception, en vue d'assurer l'alimentation de la clientèle[43].

[60] La nouvelle topologie du réseau résultant de l'implantation d'un nouveau poste stratégique soulagera la capacité actuelle de transformation à 315 kV et à 120 kV, en transférant l'alimentation des postes satellites du centre et du nord de Lanaudière vers le nouveau poste Jean-Jacques-Archambault[44].

10 AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS

[61] Le Transporteur présente les autorisations gouvernementales exigées en vertu d'autres lois pour la réalisation du Projet[45]. Celles-ci n'ont été ni contestées, ni n'ont fait l'objet de préoccupations.

[62] **En conséquence, la Régie accueille la demande du Transporteur et autorise la réalisation de la composante du Projet relative au nouveau poste Jean-Jacques-Archambault, tel que soumis par le Transporteur.**

---

43 Pièces B-0021 (version confidentielle), p. 25 et B-0025 (version caviardée), p. 25.

44 Pièces B-0021 (version confidentielle), p. 25 et B-0025 (version caviardée), p. 25.

45 Pièce B-0007, annexe 3.

11 AJOUT DE LA COMPENSATION SÉRIE

[63] Dans le dossier R-3879-2016, le Transporteur mentionnait que l'intégration de parcs de production éolienne entraînait une dégradation de la fiabilité du réseau de transport principal. La Régie a alors accepté la demande du Transporteur et approuvé, notamment, un investissement de 120 M$ pour l'ajout au futur poste de Manouane d'un banc de compensation de 42 ohms sur la ligne L7103 (Chamouchouane-Duvernay)[46]. Ce projet n'ayant jamais vu le jour pour des raisons de difficultés quant à l'acceptabilité sociale, le Transporteur indique que cette dégradation existe toujours[47].

[64] L'ajout de la compensation série sur la ligne 7103 au poste Jean-Jacques Archambault coûtera 112,7 M$, attribués à la catégorie « *Croissance des besoins de la clientèle* » donnant lieu à une contribution du Distributeur d'autant.

[65] Le Transporteur soutient que la compensation série a déjà été approuvée par la Régie dans sa décision D-2017-025 du 7 mars 2017. Il ne présente pas à son soutien les informations requises par le Règlement ou par l'article 73 de la Loi permettant à la Régie d'en apprécier la justesse et la nécessité lui permettant de bénéficier de la présomption d'inclusion à sa base de tarification et à ses tarifs. Il n'explique également pas les modifications substantielles apportées aux caractéristiques techniques de la compensation série qu'il prévoit ajouter au réseau depuis son approbation en 2017.

[66] Le Transporteur désire impérativement profiter de la présente opportunité pour construire la compensation série. La ligne 7103 étant très longue, l'ajout de la compensation série augmenterait la capacité de transit et le maintien de la tension[48].

[67] Même si la Régie est sensible aux bénéfices que procure l'ajout d'un banc de condensateurs, elle ne peut retenir la position juridique défendue par le Transporteur.

---

46 Décision D-2017-025, par. 63. Dossier R-3978-2016, pièce B-0004, p. 16.

47 Pièce B-0048, R1.1, p. 3.

48 Pièces B-0022 (version confidentielle), R5.3, p. 15 et 16, et B-0026 (version caviardée), R5.3, p. 15 et 16.

[68] Les caractéristiques électriques du projet de compensation série maintenant proposé par le Transporteur ont été revues à la hausse. Le nombre, le lieu, le courant nominal ainsi que le taux de compensation[49] sont différents. Il s'agit d'un nouveau projet, différent de celui approuvé en 2017 par la Régie. Cette autorisation et cette présomption aux fins d'inclusion dans la base de tarification sont caduques.

[69] Le Transporteur peut à tout moment présenter la preuve requise pour en obtenir l'approbation mais, dans le cas présent, il ne s'est pas déchargé de son fardeau de preuve.

[70] Depuis l'entrée en vigueur de la *Loi assurant la gouvernance responsable des ressources énergétiques et modifiant diverses dispositions législatives*, le seuil d'approbation individuel des projets du Transporteur a été élevé à 250 M$[50], au-delà du coût estimé du projet de compensation série. Dans la mesure où son ajout est séparé du Projet, ce qui semble être le cas, il sera à même de procéder sans tarder aux travaux envisagés et d'inclure cet investissement à ceux de moins de 250 M$. Il devra toutefois démontrer la justesse et la nécessité de cet investissement au moment de sa mise en service et de son ajout à sa base de tarification.

[71] Le Transporteur n'a pas fourni d'éléments probants quant à la justification et les bénéfices techniques et économiques que pourrait apporter sa nouvelle proposition d'ajout de compensation série sur la ligne 7103.

[72] **En conséquence, la Régie rejette la présente demande du Transporteur pour l'ajout de la compensation série prévue à titre de renforcement du réseau de transport principal sur la ligne 7103 au nouveau poste Jean-Jacques-Archambault.**

---

49 Pièces B-0022 (version confidentielle), R5.2, p. 15, et B-0026, R5.2, p. 15.

50 *Loi assurant la gouvernance responsable des ressources énergétiques et modifiant diverses dispositions législatives*, art. 116.

12 DEMANDES D'ORDONNANCES DE TRAITEMENT CONFIDENTIEL

[73] Le Transporteur formule quatre demandes de traitement confidentiel concernant les informations suivantes :

1. Schémas de liaison et unifilaires.
2. Informations de planification et d'exploitation (nombre de transformateurs dans un poste et des capacités de transit des lignes).
3. Coûts : coûts détaillés de l'avant-projet, du Projet et coûts annuels.
4. Taux d'inflation spécifiques ventilés par composantes.

[74] Le Transporteur demande à la Régie de rendre une ordonnance interdisant la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements qui sont caviardés ou contenus aux pièces suivantes :

- Pièces B-0004, déposée sous pli confidentiel (pièce B-0005 caviardée), et B-0006, déposée sous pli confidentiel, sans restriction quant à la durée du traitement confidentiel;
- Pièces B-0009, déposée sous pli confidentiel (pièce B-0010 caviardée), et B-0011, déposée sous pli confidentiel, pour une durée d'un an suivant la mise en service finale;
- Pièce B-0008, déposée sous pli confidentiel, pour une durée de 20 ans suivant la mise en service finale.

[75] Le tableau suivant reprend les pièces visées par les demandes, les déclarations sous serment déposées au soutien de celles-ci, ainsi que la durée demandée pour le traitement confidentiel[51] :

[51] Des informations pour lesquelles une ordonnance de traitement confidentiel est demandée se retrouvent également dans les pièces suivantes, déposées sous pli confidentiel : A-0010, A-0019, A-0028 et A-0034; B-0021, B-0022, B-0023, B-0024, B-0036, B-0038, B-0043, B-0052, B-0062, B-0064 et B-0066, C-AHQ-ARQ-0011, C-AHQ-ARQ-0017, C-AHQ-ARQ-0027, C-AHQ-ARQ -0029 et C-AHQ-ARQ-0031.

TABLEAU 6

LISTE DES PIÈCES ET INFORMATIONS CAVIARDÉES FAISANT L'OBJET DE DEMANDES DE TRAITEMENT CONFIDENTIEL

Pièce	Pièce caviardée	Durée demandée pour le traitement confidentiel
B-0006		Sans restriction quant à la durée
B-0004	B-0005	Sans restriction quant à la durée
B-0009 B-0011	B-0010	Jusqu'à un an de la mise en service finale
B-0008		Jusqu'à 20 ans de la mise en service finale

[76] Le Transporteur demande à la Régie de rendre des ordonnances en vertu de l'article 30 de la Loi. Cet article constitue une exception à la règle générale du caractère public de ses audiences et il incombe à la personne qui demande une ordonnance de traitement confidentiel 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.

[77] Si la divulgation des renseignements comporte un risque sérieux pour un intérêt important justifiant de conclure qu'il y a un intérêt public à les traiter confidentiellement, la Régie évalue si les effets bénéfiques d'une ordonnance l'emportent sur ses effets préjudiciables à l'intérêt du public dans la publicité de son processus.

[78] Tel que le souligne le Transporteur, la Régie a déjà accueilli des demandes de traitement confidentiel portant sur des renseignements[52] relatifs aux coûts, aux taux d'inflation spécifiques et aux schémas unifilaires. Le Transporteur demande également à la Régie de rendre une telle ordonnance quant au nombre de transformateurs dans un poste et des capacités de transit des lignes.

---

[52] Voir notamment les dossiers R-4185-2022, décision D-2023-010, et R-4147-2021, décision D-2022-003.

[79] Le Transporteur affirme que ces renseignements sont stratégiques. Il considère que leur publication pourrait permettre un ciblage plus précis de sabotages par des personnes malveillantes.

[80] La Régie doute de l'impact d'une telle publication sur les risques supportés par le Transporteur et, ultimement, par l'ensemble de ses clients. À titre d'exemple, le nombre de transformateurs de puissance de l'envergure du poste Jean-Jacques-Archambault peut être observé par tous les passants, puisque le poste est à ciel ouvert.

[81] Toutefois, la Régie est d'avis qu'elle doit examiner et disposer avec diligence et célérité de la demande du Transporteur. Puisque la demande n'est pas contestée, qu'elle pourra être entendue dans un dossier où les visions opposées de l'intérêt public pourront être débattues, la Régie accueille les demandes d'ordonnances de traitement confidentiel du Transporteur.

[82] **La Régie accueille les demandes d'ordonnances de traitement confidentiel du Transporteur relatives à ces informations, pour les périodes précisées au tableau 6.**

[83] **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 DEMANDE DE PAIEMENT DE FRAIS

[84] Selon l'article 36 de la Loi, la Régie peut ordonner à Hydro-Québec de payer en tout ou en partie des frais aux personnes dont elle juge la participation utile à ses délibérations[53].

---

[53] RLRQ, c. R-6.01, art. 36, tel que modifié en cours d'instance par l'article 35 de la *Loi assurant la gouvernance responsable des ressources énergétiques et modifiant diverses dispositions législatives*.

[85] Le Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie[54] et le Guide de paiement des frais[55] encadrent les demandes de paiement de frais que la Régie peut payer ou ordonner de payer, sans limiter son pouvoir discrétionnaire de juger de l'utilité de la participation des personnes à ses délibérations et du caractère nécessaire et raisonnable des frais encourus.

[86] L'AHQ-ARQ réclame des frais de participation au présent dossier totalisant 71 904,30 $, taxes incluses[56]. Ces frais sont jugés admissibles dans leur intégralité. Dans sa demande d'intervention initiale, l'AHQ-ARQ avait prévu un budget global de 28 428 $, taxes incluses, sans toutefois inclure d'heures pour la préparation ni la participation à des audiences.

[87] La Régie juge que l'intervention de l'AHQ-ARQ fut globalement utile et a contribué à ses réflexions. **Elle accorde donc le remboursement de la totalité des frais réclamés**. La Régie souligne également que le Transporteur n'a formulé aucun commentaire concernant ce budget de participation.

TABLEAU 7

FRAIS RÉCLAMÉS ET OCTROYÉS À L'AHQ-ARQ

Frais réclamés ($)	Frais accordés ($)
71 904,30$	71 904,30$

54 RLRQ, c. R-6.01, r. 4.1, tel que modifié en cours d'instance par les articles 120 à 123 de la *Loi assurant la gouvernance responsable des ressources énergétiques et modifiant diverses dispositions législatives*.

55 *Guide de paiement des frais 2020*.

56 Pièce C-AHQ-ARQ-0035.

[88] **Considérant ce qui précède,**

La Régie de l'énergie :

ACCUEILLE PARTIELLEMENT la demande du Transporteur;

AUTORISE le Transporteur à réaliser le Projet de poste Jean-Jacques-Archambault, tel que soumis, 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;

REJETTE la demande du Transporteur d'ajout de compensation série;

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

ACCUEILLE les demandes d'ordonnances de traitement confidentiel du Transporteur pour les périodes précisées au tableau 6 de la présente décision;

INTERDIT la divulgation, la publication et la diffusion des pièces et des renseignements indiqués au tableau 6 de la présente décision qui sont visés par les demandes de traitement confidentiel, pour les durées indiquées à ce même tableau;

OCTROIE à l'AHQ-ARQ un montant de 71 904,30 $;

ORDONNE au Transporteur de payer à l'AHQ-ARQ, dans un délai de 30 jours, le montant octroyé par la présente décision;

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

François Émond

Régisseur