

DÉCISION

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2026-082

R-4321-2025

30 juillet 2026

PRÉSENT :

André Larocque
Régisseur

Hydro-Québec
Demanderesse

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

*Demande d'investissement relative à la construction du
nouveau poste Pierre-Laporte et de sa ligne d'alimentation*

Demanderesse :

**Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité
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	8
3.1 ÉVOLUTION DU SOUS-RÉSEAU DE L'ESTRIE	8
3.2 SITUATION ACTUELLE.....	9
4 JUSTIFICATION DU PROJET EN LIEN AVEC LES OBJECTIFS VISÉS.....	11
5 SOLUTIONS ENVISAGÉES EN LIEN AVEC LES OBJECTIFS VISÉS.....	12
6 DESCRIPTION DU PROJET	15
6.1 ACTIVITÉS D'INFORMATION ET DE CONSULTATION	16
6.2 NOUVELLE LIGNE D'ALIMENTATION MONTÉRÉGIE – PIERRE-LAPORTE	17
6.3 POSTE PIERRE-LAPORTE	19
6.4 FACTEURS DE RISQUE DU PROJET.....	21
7 COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET.....	22
8 IMPACT TARIFAIRE.....	25
9 IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU ET LA QUALITÉ DU SERVICE	26
10 AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS	27
11 OPINION DE LA RÉGIE	27
11.1 ÉVOLUTION DU SOUS-RÉSEAU DE L'ESTRIE	29
11.2 MISE EN PERSPECTIVE DES COÛTS DU PROJET AVEC LIGNE ET POSTE	30
11.3 HISTORIQUE DES VARIANTES NÉCESSAIRES D'UN PROJET.....	33
12 DEMANDES D'ORDONNANCES DE TRAITEMENT CONFIDENTIEL	34
DISPOSITIF	44

LISTE DES ACRONYMES

DDR	demande de renseignements
-----	---------------------------

LISTE DES ABRÉVIATIONS ET DES SIGNES CONVENTIONNELS

\$	dollar canadien
kV	kilovolt
M	méga (million)
MVA	Mégavoltampère

1 DEMANDE

[1] Le 19 novembre 2025, Hydro-Québec, dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur), dépose à la Régie de l'énergie (la Régie) une demande¹ pour obtenir l'autorisation requise afin de construire le nouveau poste Pierre-Laporte et sa ligne d'alimentation (la Demande).

[2] Le projet consiste à construire le nouveau poste Pierre-Laporte et sa ligne d'alimentation, le réaménagement des lignes autour du nouveau poste, l'ajout de départs de ligne au poste de la Montérégie, l'ajout de disjoncteurs au poste de Waterloo, la réalisation des travaux connexes et de télécommunications, ainsi que le démantèlement du poste de Cleveland (le Projet).

[3] Le coût total du Projet s'élève à 394 M\$ et s'inscrit dans les catégories d'investissement *Croissance des besoins de la clientèle* (305,4 M\$) et *Maintien des actifs* (88,6 M\$). Les mises en service sont prévues pour les mois d'avril et d'août 2029.

[4] La preuve du Transporteur inclut plusieurs documents, déposés sous pli confidentiel².

[5] Le Transporteur demande à la Régie de rendre des ordonnances de traitement confidentiel à l'égard de certains renseignements contenus dans ces documents³.

¹ Pièce [B-0002](#). La Demande est soumise en vertu des articles 31 (5^o) et 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* ([RLRQ, c. R-6.01](#)) (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* ([RLRQ, c. R-6.01, r. 2](#)) (le Règlement).

² Respectivement aux pièces B-0004, B-0006, B-0008, B-0009, B-0011 et B-0013, pour lesquelles des versions caviardées sont également déposées aux pièces [B-0005](#), [annexe 6.1](#), [B-0010](#) et [B-0012](#).

³ Pièce [B-0002](#), p. 8 à 20.

[6] Le 28 janvier 2026, la Régie publie un avis aux personnes intéressées, sur son site internet (l'Avis), indiquant qu'elle compte procéder à l'étude de la demande du Transporteur par voie de consultation, ainsi que l'échéancier fixé à cet effet⁴. La Régie n'a reçu aucun commentaire à la suite de la publication de l'Avis.

[7] Les 24 février, 17 mars et 26 mars 2026, la Régie transmet ses demandes de renseignements (DDR) n° 1, n° 2 et n° 3 au Transporteur qui y répond les 10 mars, 31 mars et 13 avril respectivement⁵. Le 21 mai, la Régie transmet sa DDR n° 4 au Transporteur⁶. Le Transporteur dépose ses réponses le 4 juin⁷.

[8] Le 4 juin 2026, la Régie entame son délibéré.

[9] 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 renseignements.

2 CONCLUSION PRINCIPALE DE LA RÉGIE

[10] Pour les motifs énoncés ci-après, la Régie autorise le projet d'investissement soumis.

⁴ Pièce [A-0003](#). Le Transporteur confirme la publication de l'Avis sur son site internet (pièce [B-0014](#)), afin de se conformer à une demande de la Régie (pièce [A-0002](#)).

⁵ Pièces B-0017, B-0021, B-0026 (sous pli confidentiel), [B-0018](#), [B-0022](#) et [B-0027](#).

⁶ Pièce [A-0013](#).

⁷ Pièce [B-0032](#).

3 MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIFS VISÉS PAR LE PROJET

3.1 ÉVOLUTION DU SOUS-RÉSEAU DE L'ESTRIE

[11] En suivi de la décision D-2024-068⁸, le Transporteur dépose le *Rapport d'étude de planification, Mise à jour du Plan de conversion du réseau à 49 kV de l'Estrie (entre les postes de St-Césaire et de Magog) Rédaction : 2022* (Plan d'évolution)⁹. Ce plan détermine les solutions optimales permettant de répondre aux besoins du sous-réseau de l'Estrie en tenant compte de son évolution anticipée, ainsi que des considérations du Transporteur et du Distributeur. Le Projet est le produit d'une planification intégrée et fait partie des étapes de déploiement du Plan d'évolution.

[12] Le Plan d'évolution repose principalement sur deux orientations afin d'assurer la fiabilité du réseau électrique en Estrie. La première orientation prévoit la conversion des postes satellites de 49-25 kV à 120-25 kV afin de répondre à la croissance de la demande et accroître la résilience du réseau. Cette démarche a notamment mené à l'autorisation de la construction du poste de Bonsecours et de sa ligne d'alimentation.

[13] La seconde orientation vise le renforcement du réseau à 120 kV alimentant les postes satellites. À cet égard, la reconstruction de la ligne Cleveland–Waterloo en biterne constituait une première étape, alors que le présent Projet représente la seconde étape du renforcement envisagé.

[14] Le Transporteur indique que le Projet permet de renforcer le sous-réseau de l'Estrie par l'ouest et tient compte des besoins actualisés de la demande, incluant le remplacement du poste de Cleveland. Ainsi, le Transporteur considère que le remplacement du poste de Cleveland par le poste Pierre-Laporte ne constitue pas une modification significative au Plan, mais plutôt une précision de la solution. Enfin, le Transporteur soutient qu'aucune révision du Plan d'évolution n'est nécessaire car les orientations en demeurent inchangées¹⁰.

⁸ Dossier R-4248-2024, décision [D-2024-086](#), p. 41.

⁹ Pièce [B-0010](#).

¹⁰ Pièce [B-0018](#), p. 5 et 6.

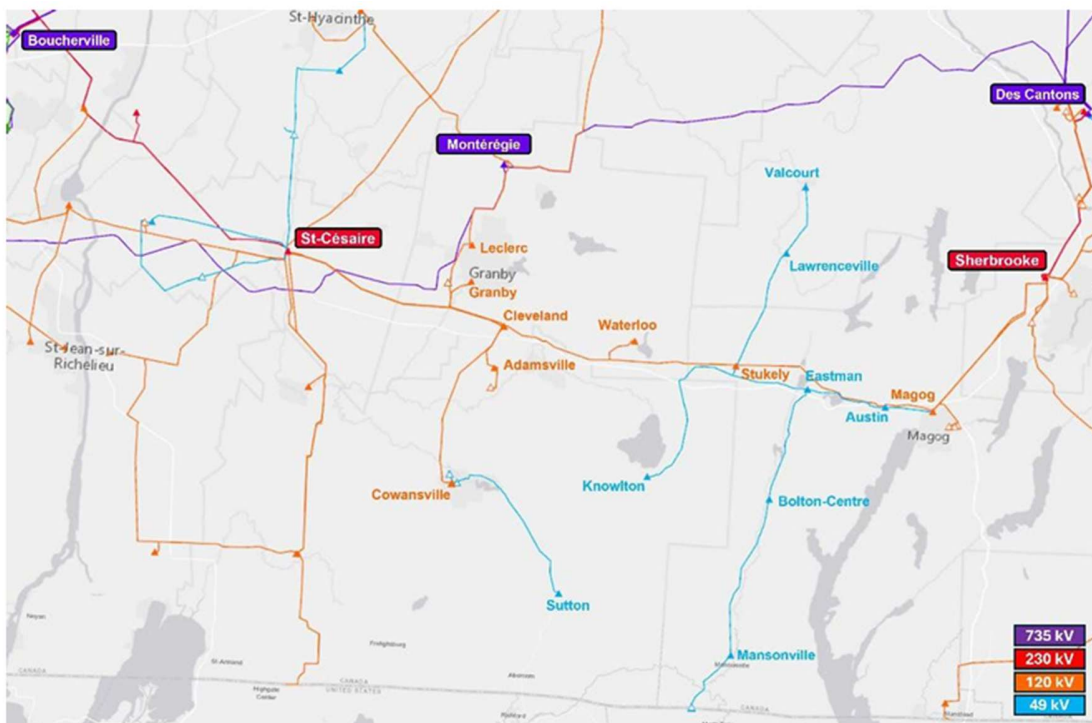
3.2 SITUATION ACTUELLE

[15] Le sous-réseau de l'Estrie est alimenté à 120 kV par trois sources :

- Le poste de la Montérégie à 735-120 kV ;
- Le poste de Saint-Césaire à 230-120 kV alimenté par le poste de Boucherville à 735-230 kV via deux circuits à 230 kV de 42 km chacun ;
- Le poste de Sherbrooke à 230-120 kV alimenté par le poste des Cantons à 735-230 kV via trois circuits à 230 kV de 20 km chacun.

FIGURE 1¹¹

EMPLACEMENT GÉOGRAPHIQUE DES POSTES ET DES LIGNES DU SOUS-RÉSEAU DE L'ESTRIE



¹¹ Pièce [B-0005](#), p. 9.

Enjeux de pérennité

[16] Selon le Transporteur, le réseau actuel ne permet plus de fournir une alimentation fiable aux clients du sous-réseau de l'Estrie¹², notamment au niveau des postes de Waterloo, mis en service en 1978, et de Cleveland, mis en service en 1951. Après 75 ans de service, le poste de Cleveland, un poste de sectionnement (sans transformateur) ne dispose pas d'espace d'accueil suffisant pour l'installation de nouveaux équipements permettant de répondre à la croissance de la demande¹³.

Enjeux de croissance

[17] Le Distributeur présente au Transporteur, sous pli confidentiel, la prévision des charges hivernales et estivales de l'ensemble des postes du sous-réseau de l'Estrie pour la période 2025-2040¹⁴. Le Transporteur précise que ces prévisions de croissance datent du mois de septembre 2025¹⁵. Le Distributeur émet les prévisions, par poste et les prévisions des clients alimentés en transport, au plus tard le 30 septembre de chaque année¹⁶. Le Transporteur a tenu compte des prévisions coïncidentes par secteur et évalué que celles-ci n'ont pas d'impact sur le Projet par rapport aux Prévisions non coïncidentes par secteur¹⁷.

[18] La Régie note que le Transporteur a reçu du Distributeur les prévisions de charge à la pointe coïncidente et à la pointe non coïncidente par poste.

[19] Le Transporteur déduit de ces prévisions de charge les prévisions du transit pour les différents axes alimentant le poste Cleveland à partir des postes de Montérégie, Saint-Césaire et Magog, en situation de contingence, à la pointe hivernale comme à la pointe

¹² Pièce [B-0005](#), p. 8 à 15.

¹³ Pièce [B-0018](#), p. 6. C'est lors de la planification du Projet, que l'analyse technique a permis de constater que le poste de Cleveland était physiquement trop petit pour accueillir les cinq départs de ligne à 120 kV supplémentaires, requis pour le renforcement du sous-réseau de l'Estrie.

¹⁴ Pièce B-0004, tableaux 2 et 3 (sous pli confidentiel).

¹⁵ Pièces [B-0018](#), p. 10, et B-0004, tableaux 2 et 3 (sous pli confidentiel).

¹⁶ Pièce [B-0018](#), p. 8.

¹⁷ Pièce [B-0018](#), p. 11.

estivale. Ces prévisions de transit à l'horizon 2040 sont fournies dans cinq tableaux sous pli confidentiel¹⁸.

[20] Il apparaît clairement, dans les quatre tableaux relatifs à la pointe hivernale¹⁹, que les différents circuits présents dans ces axes seront tous en dépassement de capacité thermique dès 2035. Neuf circuits sur onze seront en dépassement de capacité à la pointe hivernale dès 2031 et sept circuits dès cette année. Ainsi, sur ces circuits, en période de pointe hivernale, le Transporteur ne possède plus, par exemple, la capacité suffisante pour interrompre le service d'une ligne afin d'y faire de l'entretien préventif.

[21] **La Régie constate le besoin de renforcement de la capacité d'alimentation du réseau au niveau du poste Cleveland visant à maintenir la qualité du service, et que ce dernier, mis en service en 1951, n'est pas en mesure de répondre aux futurs besoins du sous-réseau de l'Estrie.**

4 JUSTIFICATION DU PROJET EN LIEN AVEC LES OBJECTIFS VISÉS

[22] Les principaux objectifs du Projet visent à répondre à la croissance de la charge dans le sous-réseau de l'Estrie en augmentant la capacité de transit à 120 kV tout en assurant la pérennité des installations.

[23] La nouvelle ligne d'alimentation permet de corriger les dépassements de capacité sur les axes Montérégie – Cleveland et Saint-Césaire – Cleveland; ces deux axes alimentent la charge du sous-réseau de l'Estrie. Par ailleurs, le dépassement dans l'axe Cleveland–Magog est résolu grâce au bouclage du réseau entre le nouveau poste Pierre-Laporte et le poste Stukely. Finalement, le nouveau poste Pierre-Laporte permet de réduire les chutes de tension dans l'axe Cleveland – Cowansville tout en éliminant les dépassements de capacité (voir Figure 1).

¹⁸ Pièce B-0004 (confidentielle), tableaux 4 à 9, p. 11 à 13.

¹⁹ Pièce B-0004 (confidentielle), tableaux 4, 6, 8 et 9, p. 11 à 13.

[24] Le Projet vise également le maintien des actifs en remplaçant des équipements jugés à risque selon la *Stratégie de pérennité*, tant au poste de Cleveland qu'au poste de Waterloo. La valeur des retraits d'actifs prévue en 2029 pour le Projet s'élève à 2,7 M\$.

[25] **La Régie constate que ces remplacements et ces ajouts d'infrastructures permettent de satisfaire les besoins de capacité et de pérennité du réseau électrique du Transporteur.**

5 SOLUTIONS ENVISAGÉES EN LIEN AVEC LES OBJECTIFS VISÉS

[26] Le Transporteur présente trois solutions qui ont été analysées permettant de résoudre les dépassements existants des axes à 120 kV du sous-réseau de l'Estrie. Les aspects techniques, environnementaux et économiques ont été considérés afin d'orienter le choix de la solution retenue :

- Solution 1 : Nouveau poste Pierre-Laporte et renforcement par le poste de la Montérégie (Solution 1);
- Solution 2 : Nouveau poste Pierre-Laporte et renforcements par l'est et l'ouest (Solution 2);
- Solution 3 : Nouveau poste Pierre-Laporte et reconstruction des lignes existantes à 120 kV (Solution 3).

[27] La construction du nouveau poste Pierre-Laporte à 120 kV est requise afin d'assurer le renforcement de l'alimentation des postes de Cowansville et de Sutton. Les autres sources du réseau sont situées à une distance trop importante pour garantir une alimentation fiable à 120 kV au sous-réseau de l'Estrie. Les trois solutions soumises par le Transporteur ont pour objet commun la mise en place de ce nouveau poste source sans transformation, et permettent de comparer les scénarios de renforcement en amont de celui-ci.

[28] La Solution 1 consiste à construire une nouvelle ligne biterne à 230 kV, exploitée à 120 kV, d'une longueur de 25 km à partir du poste de la Montérégie à 735-120 kV, où deux

nouveaux départs de ligne à 120 kV seront ajoutés. Cette ligne alimentera le nouveau poste source Pierre-Laporte qui remplacera le poste de Cleveland. Le projet prévoit également l'interception de toutes les lignes environnantes afin de renforcer le sous-réseau de l'Estrie à 120 kV ainsi que le démantèlement du poste de Cleveland et d'une portion du circuit 1187.

[29] La Solution 2 propose un renforcement par l'ouest et par l'est. Le renforcement par l'ouest comprend la reconstruction de 8 km de ligne à 230 kV entre les postes de Boucherville et de Saint-Césaire²⁰. Le renforcement par l'est est également nécessaire compte tenu de la distance entre le poste de Boucherville et la charge du sous-réseau. Ce renforcement consiste en une nouvelle ligne de 44 km à 230 kV, exploitée à 120 kV, entre les postes des Cantons et de Bonsecours²¹.

[30] Cette solution implique des coûts globaux actualisés plus élevés que ceux de la Solution 1. Elle comporte aussi davantage d'interventions et nécessite l'ouverture d'un nouveau corridor de ligne entre les postes des Cantons et de Bonsecours. Pour ces motifs, le Transporteur a rejeté cette solution.

[31] La Solution 3 vise la reconstruction des lignes à 120 kV qui sont en dépassement de capacité afin d'en augmenter celle-ci²². De plus, ce scénario implique la reconstruction de parties des sections à 120 kV des postes de Granby et Leclerc, la reconstruction de 8 km de ligne à 230 kV entre Boucherville et Saint-Césaire, ainsi que l'ajout d'un départ 230 kV et d'un départ 120 kV au poste de Saint-Césaire.

[32] Cette solution présente des coûts globaux actualisés plus élevés que ceux de la Solution 1 et comprend un nombre significativement plus élevé d'interventions complexes. Le Transporteur a également rejeté cette solution.

²⁰ Le renforcement par l'Ouest comprend également, la reconstruction du circuit 1187 en ligne biterne sur 24 km jusqu'au poste Pierre-Laporte, ainsi que l'ajout d'un transformateur 230-120 kV et d'une batterie de condensateurs au poste de Saint-Césaire.

²¹ Le renforcement par l'Est comprend également, la reconstruction du circuit 1192 sur 13 km, l'ajout d'un transformateur et d'une batterie de condensateurs au poste des Cantons, et l'exploitation du deuxième circuit de la ligne biterne 2310. Trois départs de ligne à 230 kV et quatre départs à 120 kV doivent être ajoutés.

²² Les lignes ou portions de lignes dont la capacité est en dépassement sont : une partie du circuit 1169 sur 13 km, les circuits 1187 sur 24 km, 1336 sur 9 km, 1422 et 1423 sur 11 km.

[33] Le Transporteur a effectué une analyse économique comparative des coûts des solutions sur une période de 35 ans²³. Cette dernière a été mise à jour en 2025 afin de refléter les paramètres économiques et financiers les plus récents²⁴.

[34] Le Transporteur souligne que les pertes électriques différentielles ne sont considérées dans l'analyse économique qu'à partir de la mise en service du Projet. Par ailleurs, le choix de la solution retenue n'est pas modifié par l'inclusion du coût actualisé des pertes électriques différentielles. Les coûts d'exploitation et d'entretien ont également été intégrés à l'analyse, tel que demandé par la Régie²⁵.

[35] Le Transporteur présente, au Tableau 1, les résultats de la comparaison économique des solutions évaluées. Le détail de l'analyse et les paramètres utilisés sont présentés dans son analyse économique du Projet (annexe 5)²⁶.

TABLEAU 1
COMPARAISON ÉCONOMIQUE DES SOLUTIONS
(M\$ ACTUALISÉS 2025)

Coûts des solutions <i>(en M\$ actualisés en 2025)</i>	Solution 1	Solution 2	Solution 3
Investissements	466,6	544,5	524,4
Valeurs résiduelles	(113,6)	(145,8)	(111,2)
Pertes électriques	0,0	101,5	42,1
Charges d'exploitation et d'entretien	2,1	4,7	2,0
Taxes	25,0	30,0	30,1
Coûts globaux actualisés totaux	380,1	534,9	487,4

²³ Cette analyse comparative tient compte des investissements de construction, des valeurs résiduelles, de la taxe sur les services publics, du coût du capital, des pertes électriques ainsi que des charges d'exploitation et d'entretien.

²⁴ Les hypothèses retenues sont les suivantes : un taux d'actualisation de long terme de 5,602 %, des taux d'inflation spécifiques pour 2024-2029 présentés au tableau 14 et un taux d'inflation général de 2 % par la suite, ainsi qu'un taux de taxe sur les services publics de 0,55 %.

²⁵ Décision [D-2020-083](#), par. 105.

²⁶ Pièces [B-0005](#), p. 27, et [B-0007](#), annexe 5.

[36] Les résultats présentés au Tableau 1, démontrent que la Solution 1, soit le nouveau poste Pierre-Laporte et le renforcement par le poste de la Montérégie, présente les coûts globaux actualisés les plus bas.

[37] Le Transporteur mentionne que la solution retenue et présentée à la Régie est la solution optimale pour répondre aux besoins du réseau et ceux de sa clientèle, et qu'elle rencontre ses critères de fiabilité²⁷.

[38] De plus, cette solution permet l'évolution future du poste Pierre-Laporte en poste source de transformation à 230-120 kV, avec l'ajout éventuel d'un palier à 735-230 kV au poste de la Montérégie. Des travaux de conversion à 230 kV du lien *Montérégie – Pierre-Laporte*, à l'horizon 2044 dans les deux postes attenants, viendront compléter le renforcement vers l'Ouest. Ces ajouts sont en phase avec la vision du Plan d'évolution qui implique un futur poste source à 230-120 kV dans le secteur Ouest du sous-réseau de l'Estrie²⁸.

6 DESCRIPTION DU PROJET

[39] La Solution 1 étant la solution retenue, le Transporteur en précise les caractéristiques au moment de la préparation du cahier des charges et du mandat d'avant-projet²⁹. Il procède à l'étape d'avant-projet afin de confirmer la faisabilité de cette solution, au regard des trois pôles du développement durable³⁰. De plus, l'avant-projet permet de préciser le contenu technique du Projet en vue de sa réalisation et de produire une estimation paramétrique des coûts de classe 3.

²⁷ Pièce [B-0018](#), p. 8.

²⁸ Pièce [B-0018](#), p. 9.

²⁹ Pièce [B-0005](#), p. 5.

³⁰ Les trois pôles du développement durable sont de l'ordre social, économique et environnemental.

[40] Le Transporteur présente la liste des huit principaux travaux constituant le Projet³¹. Il explique ensuite brièvement pour chacun d’eux l’objectif de ces travaux et les liens entre ceux-ci et les postes avoisinants³².

6.1 ACTIVITÉS D’INFORMATION ET DE CONSULTATION

[41] Une fois la solution retenue, le Transporteur a réalisé, entre l’automne 2023 et l’hiver 2025, une démarche de participation du public comportant plusieurs étapes réparties sur cette période. Trois variantes du tracé ont été soumises pour consultation citoyenne.

[42] Les principales préoccupations du milieu concernaient l’impact du tracé sur les terres agricoles ainsi que l’interférence du tracé avec les développements résidentiel, commercial et industriel de la ville de Granby. De plus, les participants étaient en défaveur de l’ouverture d’un nouveau corridor. Le Transporteur a analysé les différentes variantes de tracé en tenant compte de trois pôles du développement durable : technico-économique, environnemental et social.

[43] La majorité des citoyens ont proposé à Hydro-Québec d’étudier une nouvelle variante de tracé qui, selon eux, aurait moins d’impacts sur le milieu d’accueil (la « Quatrième variante »). Cette variante de tracé, choisie par le Transporteur, fut présentée aux citoyens concernés par le Projet. Pour le Transporteur cette variante comporte le moins d’impacts sociaux, environnementaux et technico-économiques. Ainsi, d’après le Transporteur, cette variante a répondu aux préoccupations des citoyens et a permis d’obtenir l’acceptabilité sociale du Projet et a été appréciée par le public.

[44] En réponse à une DDR, le Transporteur explique que cette Quatrième variante est basée sur le tracé initialement choisi par le Transporteur mais refusé, au départ, par le

³¹ Pièce [B-0005](#), p. 16.

³² Pièce [B-0005](#), p. 17 et 21.

ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) qui a finalement accepté de donner son autorisation après plusieurs rencontres de négociations^{33 et 34}.

6.2 NOUVELLE LIGNE D'ALIMENTATION MONTÉRÉGIE – PIERRE-LAPORTE

[45] Pour alimenter le nouveau poste Pierre-Laporte et renforcer le réseau à 120 kV existant, le Transporteur indique qu'il est nécessaire de construire une nouvelle ligne biterne de 25 km entre le poste de la Montérégie et le nouveau poste Pierre-Laporte, composée des circuits 1290 et 1329. Étant donné l'évolution prévue du poste Pierre-Laporte à 230-120 kV, la nouvelle ligne doit également être construite à 230 kV, mais sera exploitée à 120 kV.

[46] En réponse à une question de la Régie, le Transporteur indique, en MVA, la capacité que chaque circuit de la nouvelle ligne aura pour répondre à la pointe hivernale. Il précise également la capacité qui sera atteinte par ces circuits lorsqu'elle sera exploitée à 230 kV³⁵.

[47] Les circuits du poste de Cleveland doivent être redirigés vers le nouveau poste Pierre-Laporte, à l'exception du circuit 1187, remplacé par les deux circuits de la nouvelle ligne Montérégie – Pierre-Laporte. Le circuit 1384 doit être intercepté par le nouveau poste Pierre-Laporte, tandis que le circuit 1169 doit être dérivé vers ce dernier afin de renforcer l'alimentation vers le poste de Cowansville. Finalement, le second circuit de la future ligne encore dénommée « Cleveland-Waterloo » dans la preuve du dossier R-4261-2024, sera connecté au circuit 1192 existant afin de boucler le sous-réseau de l'Estrie entre les postes Pierre-Laporte et Stukely.

³³ Pièce [B-0032](#), p. 6 et 7.

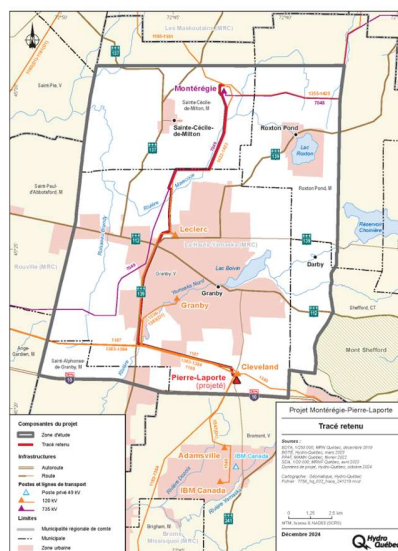
³⁴ Lors de l'élaboration des différents tracés, le Transporteur précise avoir fait, à l'hiver 2024, une première demande au Ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD), afin de valider la possibilité d'utiliser une partie de l'emprise de la route 139 afin d'y implanter la ligne ; cependant, cette première demande du Transporteur n'a pu être agréée par le MTMD pour des considérations lui étant propres.

³⁵ Pièce [B-0022](#), p. 17.

[48] Le Transporteur présente les schémas de liaison³⁶ et les modifications apportées au poste de la Montérégie (par exemple des nouveaux départs en 120 kV) et au poste de Waterloo. Il présente également les protections à ajouter aux postes de Cowansville, de Granby, Leclerc et de Saint-Césaire, tenant compte de la nouvelle topologie du réseau dans le secteur³⁷.

[49] Le tracé retenu de la nouvelle ligne traverse le territoire de la municipalité de Sainte-Cécile-de-Milton et celui de la ville de Granby. Ce tracé suit une ligne existante à 735 kV sur environ 7,6 km, puis celui d'une ligne existante à 120 kV sur 2,4 km. Le tracé comporte également un segment de 6,5 km, situé dans l'emprise de la route 139. Finalement, un segment de 5,5 km sera construit dans l'emprise actuelle du circuit 1187, qui sera partiellement démantelé au profit de la nouvelle ligne. La portion subsistante du circuit 1187 sera alors mise hors tension. De surcroît, le remplacement de deux (2) pylônes existants est requis pour croiser la ligne existante à 120 kV. La figure suivante présente un aperçu du tracé retenu.

FIGURE 2
TRACÉ DE LA NOUVELLE LIGNE MONTÉRÉGIE- PIERRE-LAPORTE



³⁶ Pièce [B-0006](#) (sous pli confidentiel).

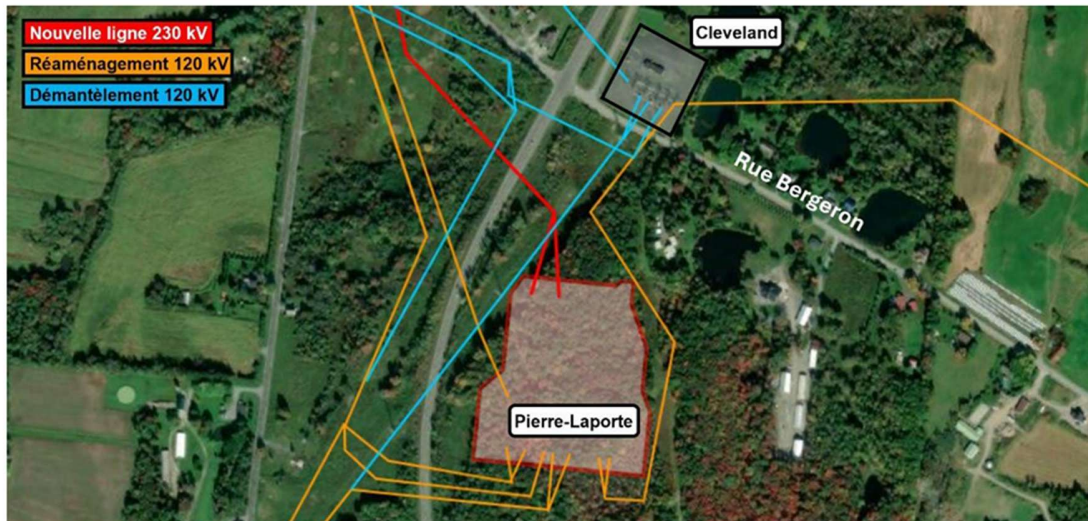
³⁷ Pièce [B-0005](#), p. 20.

[50] Afin de favoriser une meilleure intégration visuelle dans le paysage, le Transporteur a choisi d'utiliser des pylônes tubulaires pour supporter la portion de la nouvelle ligne biterne située le long de la route 139. Ces supports sont identiques aux supports à proximité. Des pylônes en acier à treillis sont utilisés sur le restant du tracé³⁸.

6.3 POSTE PIERRE-LAPORTE

[51] Comme le poste Cleveland ne dispose pas d'espace d'accueil suffisant pour accommoder l'ajout de nouveaux équipements, le Transporteur a décidé de le démanteler et de le remplacer par le nouveau poste Pierre-Laporte³⁹. Le nouveau poste sera construit sur un terrain du Transporteur situé à quelques dizaines de mètres du poste de Cleveland.

FIGURE 3
VUE AÉRIENNE DU SITE DU NOUVEAU POSTE PIERRE-LAPORTE



³⁸ Pièce [B-0005](#), p. 18 et 19.

³⁹ Pièce [B-0018](#), p. 6.

[52] À l'initiale, le poste comprend un bâtiment de commande, dix départs de ligne à 120 kV et une batterie de condensateurs à 120 kV. Il permet de rediriger le transit provenant du poste de la Montérégie vers les postes satellites de la région.

[53] Le Transporteur mentionne que la conception du nouveau Poste Pierre-Laporte permet d'assurer une capacité de transit à long terme pour la région de l'Estrie. L'exploitation initiale à 120 kV permet toutefois de repousser les investissements liés à l'ajout des paliers à 735-230 kV au poste de la Montérégie et à 230-120 kV au poste Pierre-Laporte.

[54] La conversion, envisagée autour de 2040, de la nouvelle ligne Montérégie – Pierre-Laporte à 230 kV permettra de soulager le palier de transformation à 735-120 kV du poste de la Montérégie. Ainsi, initialement, le poste Pierre-Laporte ne sera équipé d'aucun transformateur, mais des transformateurs 230-120 kV seront ajoutés lorsque la nouvelle ligne sera convertie à 230 kV⁴⁰.

[55] Le Transporteur indique le nombre et la capacité des transformateurs de puissance à 230-120 kV que le nouveau poste Pierre-Laporte pourra accueillir, après la conversion de la nouvelle ligne à 230 kV. Il précise que seront alors ajoutés quatre départs de ligne à 230 kV et trois batteries de condensateurs supplémentaires à 120 kV. Ces futurs équipements sont un investissement repoussé⁴¹ et ne font pas partie de la Demande.

[56] Par ailleurs, le surcoût de conception de la nouvelle ligne à 230 kV plutôt qu'à 120 kV serait de l'ordre de 2 M\$. Ce montant s'avère non matériel par rapport à la reconstruction de la nouvelle ligne à 230 kV pour répondre aux besoins à long terme du sous-réseau de l'Estrie, considérant les impacts sur le milieu d'une reconstruction de la nouvelle ligne moins de 20 ans plus tard⁴².

⁴⁰ Pièce [B-0018](#), p. 14.

⁴¹ Pièce [B-0018](#), p. 14.

⁴² Pièce [B-0018](#), p. 15.

6.4 FACTEURS DE RISQUE DU PROJET

[57] En suivi de la décision D-2025-027⁴³, le Transporteur dépose les principaux éléments de risque propres au Projet. Ces risques sont liés aux catégories suivantes : approvisionnement, disponibilité de la main-d'œuvre, environnement et obtention des mises hors tension⁴⁴.

[58] Ces risques proviennent principalement de retards potentiels quant à la livraison de certains équipements, d'un manque de main-d'œuvre, d'impacts causés par l'environnement, des processus d'autorisations gouvernementales et finalement des mises hors tension de sept postes et de huit circuits existants, conditionnelles à l'état du réseau au moment des travaux.

[59] En réponse à une DDR de la Régie⁴⁵, le Transporteur fournit le processus de quantification des risques du Projet. Ce processus comporte les étapes suivantes :

1. Analyse qualitative des facteurs de risques du Projet à l'aide d'une grille de risque ;
2. Détermination de l'ampleur du risque, sa probabilité d'occurrence et son indice;
3. Identification des mesures de mitigation afin de pallier les risques identifiés :
 - Établissement de l'indice des risques⁴⁶,
 - Quantification de la provision du projet⁴⁷;
4. Réévaluation des risques selon l'avancement du projet.

⁴³ Dossier R-4279-2024, décision [D-2025-027](#), par. 41.

⁴⁴ Pièce [B-0005](#), p. 21 et 22.

⁴⁵ Pièce [B-0027](#), p. 11 à 14.

⁴⁶ À la suite des mesures de mitigation, cet indice permet d'identifier les risques majeurs qui pourraient être des intrants à la quantification des risques.

⁴⁷ La quantification des risques est réalisée avec un modèle empirique, soit une représentation statistique, qui permet de déterminer une provision globale pour les volets « poste » et « ligne » du Projet.

[60] L'analyse qualitative des quatre risques majeurs du Projet indique qu'à la suite de la mise en place des mesures de mitigation, l'indice de risque passe de *Modéré-Élevé* à *Faible-Modéré* pour ces quatre risques majeurs.

[61] **Au vu de l'importance de cette information dans le cadre de l'analyse des dossiers d'investissement, la Régie ordonne au Transporteur de fournir, dans le cadre des prochaines demandes d'autorisation d'un projet d'investissement, le tableau *Analyse qualitative des risques majeurs du Projet*⁴⁸ en y incluant une description de la signification des en-têtes du tableau, soit *Ampleur du risque*, *Probabilité du risque*, *Probabilité d'occurrence* et *l'Indice du risque*. De plus, elle demande au Transporteur de préciser les mesures de mitigations ayant un impact sur l'échéancier ou sur les coûts d'un projet. Finalement, lorsqu'un modèle empirique est réalisé dans le cadre d'un projet, à l'étape de la quantification des risques, la Régie demande au Transporteur d'en déposer les résultats⁴⁹.**

7 COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET

[62] Le Transporteur, ayant obtenu l'approbation de la haute direction d'Hydro-Québec⁵⁰ au terme de l'avant-projet, soutient que les coûts du Projet sont nécessaires à sa réalisation, qu'ils sont raisonnables^{51,52} et que la solution choisie est optimale du point de vue des coûts, des impacts environnementaux et sociaux.

⁴⁸ Pièce [B-0027](#), tableau R-2.2, p. 13.

⁴⁹ Pièce [B-0027](#), tableau R-2.2, p. 13.

⁵⁰ Pièce [B-0032](#), p. 8.

⁵¹ Pièce [B-0005](#), p. 32.

⁵² Pièce [B-0022](#), p. 12.

[63] Le coût du Projet s'élève à 394,0 M\$. Le Transporteur présente, au tableau 2 suivant, une ventilation des coûts pour les phases d'avant-projet et de projet.

TABLEAU 2⁵³
COÛTS DES TRAVAUX AVANT-PROJET ET PROJET

Coûts <i>(en M\$ de réalisation)</i>	Total ligne, poste et télécommunications
Coûts de l'avant-projet	
Sous-total	6,7
Coûts du Projet	
Ingénierie, approvisionnement et construction	340,3
Client	15,1
Frais financiers	32,0
Sous-total	387,3
Total	394,0

[64] Le Tableau 3 présente une ventilation des coûts par activité.

TABLEAU 3
RÉPARTITION DES COÛTS PAR ACTIVITÉ

Coûts de l'avant-projet et du projet <i>(en M\$ de réalisation)</i>	Postes	Lignes	Télécomm.
Total 394,0	162,7	224,4	6,9
Pourcentage 100%	41%	57%	2%

⁵³ Pièce [B-0005](#), p. 28.

[65] Le Transporteur précise que le coût associé au nouveau poste Pierre-Laporte est de 135,2 M\$, lequel est compris dans le coût total de la rubrique « Poste »⁵⁴. Quant à la nouvelle ligne Montérégie – Pierre-Laporte, son coût est de 195,3 M\$. Le reste du coût total de 224,4 M\$ associé à la rubrique « Lignes » concerne le réaménagement de lignes autour du nouveau poste Pierre-Laporte⁵⁵.

[66] Une fois les circuits à 120 kV transférés sur le poste Pierre-Laporte, le Transporteur procédera au démantèlement d'une portion du circuit 1187 ainsi que du poste de Cleveland. Les mises en service sont prévues pour les mois d'avril et août 2029 et le démantèlement est prévu en août 2030.

[67] Le Distributeur mentionne 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 qu'il s'efforcera de contenir les coûts du Projet à l'intérieur du montant autorisé par la Régie.

Suivi des coûts du Projet

[68] Le Transporteur mentionne qu'il assure un suivi étroit des coûts liés à la réalisation de ses projets d'investissements et fera état de l'évolution du Projet lors du dépôt de son rapport annuel à la Régie, si cette dernière le requiert.

[69] Le Transporteur présentera les suivis décrits ci-après :

- Le suivi des coûts réels du Projet, sous la même forme et le même niveau de détail que ceux du *Tableau 13 - Coûts des travaux avant-projet et projet* de la pièce B-0005⁵⁶, les coûts totaux par équipement ainsi que le suivi des coûts totaux relatifs à chacune des catégories d'investissement;

⁵⁴ Pièce [B-0027](#), p. 10.

⁵⁵ Pièce [B-0022](#), p. 18.

⁵⁶ Pièce [B-0005](#), p. 28.

- 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 détails des coûts présentés au *Tableau 1 - Coûts des travaux avant-projet et projet par élément* de la pièce B-0011⁵⁷.

[70] 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 modifications aux échéances.

8 IMPACT TARIFAIRE

[71] Le coût global du Projet s'inscrit dans les catégories d'investissement *Croissance des besoins de la clientèle* et *Maintien des actifs*. Un montant de 305,4 M\$ (77,5 %) est alloué aux besoins de croissance et 88,6 M\$ sont attribués aux besoins en maintien des actifs.

[72] Le Projet est réalisé en amont des postes satellites. Conséquemment, aucun montant maximal n'est octroyé, conformément aux *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (Tarifs et conditions). À la suite de la mise en service du Projet, la contribution sera mise à jour⁵⁸.

[73] L'impact sur les revenus requis à la suite de la mise en service du Projet prend en compte les coûts de celui-ci⁵⁹. Les résultats sont présentés sur des périodes respectives de 20 ans et de 55 ans, conformément à la décision D-2003-68⁶⁰. Le Transporteur précise cependant que les résultats pour la période de 55 ans sont davantage comparables à la durée de vie utile moyenne des immobilisations visées par le Projet.

⁵⁷ Pièce B-0011, p. 5 (sous pli confidentiel).

⁵⁸ La contribution sera mise à jour, à la suite de mise en service, comme applicable, selon les modalités des Tarifs et conditions, appendice J, section C, quant aux ajouts pour répondre aux besoins de croissance de la charge locale.

⁵⁹ Les coûts du Projet comprennent les coûts associés à l'amortissement, au financement et à la taxe sur les services publics

⁶⁰ Dossier R-3497-2002, décision [D-2003-68](#), p. 27.

[74] L'impact annuel moyen du Projet sur les revenus requis est de 6,5 M\$ sur une période de 20 ans et de 4,2 M\$ sur une période de 55 ans, ce qui représente, par rapport aux revenus requis approuvés par la Régie pour l'année 2025, un faible impact à la marge de 0,2 % sur une période de 20 ans et de 0,1 % pour 55 ans. 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 du capital prospectif⁶¹. L'impact tarifaire du Projet sur les revenus requis et l'analyse de sensibilité figurent à l'annexe 7.

[75] **La Régie juge satisfaisantes les informations fournies en lien avec les coûts et l'impact tarifaire du Projet.**

9 IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU ET LA QUALITÉ DU SERVICE

[76] Dans ses réponses à la Régie⁶², le Transporteur précise que le nouveau poste Pierre-Laporte permet d'accueillir les circuits de la nouvelle ligne Montérégie – Pierre-Laporte, ce qui procure un nouveau corridor pour le transit de puissance vers le sud du réseau et réduit le transit sur les circuits existants des axes Montérégie – Cleveland et Saint-Césaire – Cleveland. En accueillant le deuxième circuit de la ligne Cleveland-Waterloo et ceux du poste de Cowansville, le poste Pierre-Laporte permet de réduire les chutes de tension sur les axes Cleveland – Cowansville et Magog – Cleveland. La réduction des chutes de tension rehausse la capacité de transit de ces axes, ce qui élimine le dépassement de leur capacité. Les dépassements de capacité liés à la croissance sont ainsi résolus.

[77] L'élimination des dépassements de capacité, même en période hors-pointe, favorisera la planification des retraits d'équipements essentiels à leur entretien et au maintien de la fiabilité d'alimentation. Enfin, la nouvelle architecture bouclée du sous-réseau, assurée par le nouveau poste Pierre-Laporte et la modification de l'exploitation du lien entre les secteurs Est et Ouest du sous-réseau de l'Estrie, améliorera la continuité de service du secteur Est.

⁶¹ Pièce [B-0007](#), p. 30 à 35.

⁶² Pièce [B-0018](#), p. 11 et 12.

[78] **La Régie est satisfaite de ces réponses à l'effet que le Projet améliorera la fiabilité et la qualité du service d'électricité dans le contexte de croissance de la demande et de vieillissement des équipements existants du sous-réseau de l'Estrie.**

10 AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS

[79] Le Transporteur présente les principales autorisations gouvernementales exigées en vertu d'autres lois pour la réalisation du Projet⁶³.

11 OPINION DE LA RÉGIE

[80] 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 des articles 31 (5^o) et 73 de la Loi et des articles 1, 2 et 3 du Règlement.

[81] Elle retient de la preuve du Transporteur que le Projet permet l'atteinte des objectifs visés, soit de répondre à la croissance de la charge dans le sous-réseau de l'Estrie, en augmentant la capacité de transit à 120 kV, tout en assurant la pérennité des installations.

[82] La Régie reconnaît que la solution retenue par le Transporteur est la solution optimale se distinguant par son coût moindre, sa capacité à minimiser les perturbations sur le réseau lors des travaux, tout en offrant des perspectives de développement futur, ce qui en fait une option techniquement plus avantageuse que les deux autres solutions envisagées.

⁶³ Pièce [B-0007](#), p. 9 à 12.

[83] Par conséquent, la Régie est d'avis que le Transporteur a démontré adéquatement que le Projet est nécessaire afin de répondre à ses besoins, ainsi qu'à ceux du Distributeur, tout en assurant la pérennité des installations du Transporteur. Le Projet est conçu et sera réalisé selon les pratiques usuelles adoptées par Hydro-Québec et les critères de conception applicables. Ainsi, les investissements découlant de ce Projet seront, une fois réalisés, utiles à l'exploitation fiable du réseau de transport.

[84] Par ailleurs, la Régie prend acte du fait que le coût total du Projet ne doit pas dépasser le montant autorisé par le Conseil d'administration d'Hydro-Québec de plus de 15 %, auquel cas le Transporteur doit obtenir une nouvelle autorisation de celui-ci. Le cas échéant, il s'engage à en informer la Régie en temps opportun. Le Transporteur souligne qu'il continuera de s'efforcer de contenir les coûts du Projet à l'intérieur du montant autorisé par la Régie.

[85] 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 présentant le même niveau de détail que celui du tableau 13 de la pièce B-0005, 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-0012.

[86] 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-0011.

[87] 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 ainsi que ceux impactant les échéances, notamment en ce qui a trait aux dates de mises en service.

[88] Pour ces motifs, la Régie autorise la réalisation du Projet, tel que soumis, en vertu des articles 31 (5^o) et 73 de la Loi.

[89] Par ailleurs, la Régie demande au Transporteur, comme indiqué dans les sections ci-après, que certaines informations soient déposées dans le cadre de ses prochaines demandes d'investissement.

11.1 ÉVOLUTION DU SOUS-RÉSEAU DE L'ESTRIE

[90] Le Transporteur précise que le Plan d'évolution permet d'apporter, à haut niveau et à l'échelle de la région, des solutions qui répondront aux besoins du sous-réseau de l'Estrie. Toutefois, c'est à l'étape de la planification du Projet que les avenues envisagées dans le Plan d'évolution se précisent.

[91] En réponse à une DDR de la Régie, le Transporteur indique que c'est lors de cette étape que la nécessité de remplacer le poste de Cleveland par le nouveau poste Pierre-Laporte s'est confirmée. L'analyse technique a établi que le poste de Cleveland était physiquement trop petit pour accueillir les cinq départs de ligne supplémentaires à 120 kV⁶⁴.

[92] Ce remplacement ne constituerait pas une modification significative du plan, mais plutôt une précision de la solution envisagée initialement et considérée comme la solution optimale afin de répondre aux besoins du sous-réseau de l'Estrie. Conséquemment, le Transporteur indique qu'il ne met pas systématiquement le Plan d'évolution à jour, dans la mesure où les grandes orientations du plan demeurent, ce qui est le cas dans le présent Plan d'évolution. Finalement, il n'entrevoit pas d'autres modifications au plan qui puissent affecter le Projet⁶⁵.

[93] La Régie comprend la raison d'être du Plan d'évolution et le niveau d'analyse de haut niveau qui y est présenté. Ce plan peut évoluer au moment de l'étape de planification. Toutefois, la Régie rappelle sa décision D-2024-068 en ce qui a trait aux projets d'investissements s'inscrivant dans un plan régional :

⁶⁴ Pièce [B-0018](#), p. 6.

⁶⁵ Pièce [B-0018](#), p. 5 à 9.

[155] Enfin, la Régie souligne que le dépôt des plans d'évolution permet une mise en contexte pertinente des projets. [...]. Pour les prochains projets d'investissements qui s'inscrivent dans un plan régional, la Régie demande au Transporteur de fournir un portrait à jour de ce plan, en y décrivant le contexte actualisé entourant le projet visé par la demande⁶⁶. [nous soulignons]

[94] Afin de faciliter l'étude du dossier et d'en accélérer le traitement, la Régie aurait apprécié des explications plus détaillées quant à l'intégration du Projet dans le Plan d'évolution et la manière dont cette intégration se réconcilie avec les orientations du Plan d'évolution. Dans ce contexte, la Régie invite le Transporteur à considérer la possibilité de mettre à jour sommairement son Plan d'évolution, lorsqu'un projet approuvé par la Régie change significativement celui-ci.

[95] Pour les prochains projets d'investissements qui s'inscrivent dans un plan d'évolution, la Régie demande au Transporteur d'expliquer la manière dont le projet visé s'inscrit dans les grandes orientations du plan régional, surtout lorsque le projet visé n'était pas initialement prévu ou était partiellement prévu.

11.2 MISE EN PERSPECTIVE DES COÛTS DU PROJET AVEC LIGNE ET POSTE

[96] La Régie constate que les explications fournies quant à la description du Projet⁶⁷ et dans certaines réponses aux DDR⁶⁸ permettent de mieux comprendre le but de ces travaux. Elles fournissent également, au niveau des postes et des lignes, certaines spécifications essentielles de base comme la longueur des lignes, les niveaux de tension de conception et d'opération (kV) des postes, ainsi que la capacité (MVA) des lignes et de certaines composantes des postes. Pour les lignes, l'information quant au type de pylône utilisé⁶⁹ et au type de territoire à traverser⁷⁰ est aussi utile à la Régie.

⁶⁶ Dossier R-4248-2024, décision [D-2024-068](#), p. 41.

⁶⁷ Pièce [B-0005](#), p. 16 à 21.

⁶⁸ Pièce [B-0018](#), questions 1.1.4, p.6, 1.2.1, p.7, 1.3.2, p.8, et 1.4, p. 9, et pièce [B-0027](#), question 1.8.4, p. 10.

⁶⁹ Par exemple, pylônes en treillis d'acier, à faible empattement, tubulaire.

⁷⁰ Par exemple, un territoire escarpé ou non, le long d'une route ou non, milieu marin plus corrosif, type de sol exigeant des fondations complexes, zone de verglas exigeant une ligne plus résiliente, etc.

[97] Afin de s'assurer de mettre correctement en perspective les coûts de la ligne, la Régie a fait confirmer la capacité (en MVA) de la nouvelle ligne⁷¹. Dans une réponse à une autre question, le Transporteur confirme que les coûts d'une ligne sont en lien direct avec sa capacité et il précise au préalable :

[...] le coût associé à la nouvelle ligne Montérégie – Pierre-Laporte est de 195,3 M\$, ce qui comprend la construction de la nouvelle ligne, le démantèlement partiel du circuit 1187 pour permettre la construction dans son emprise et le remplacement de deux pylônes existants requis pour croiser la ligne 1169-1336 existante. Le reste du coût total de 224,4 M\$ associé à la rubrique « Lignes » concerne le réaménagement de lignes autour du nouveau poste Pierre-Laporte⁷².

[98] Cette information, qui précise le coût de la ligne elle-même par rapport aux autres coûts connexes de la rubrique « Lignes », avec la raison d'être de ces derniers, tient dans un court paragraphe. Elle est pourtant utile pour la Régie dans son appréciation de ces coûts.

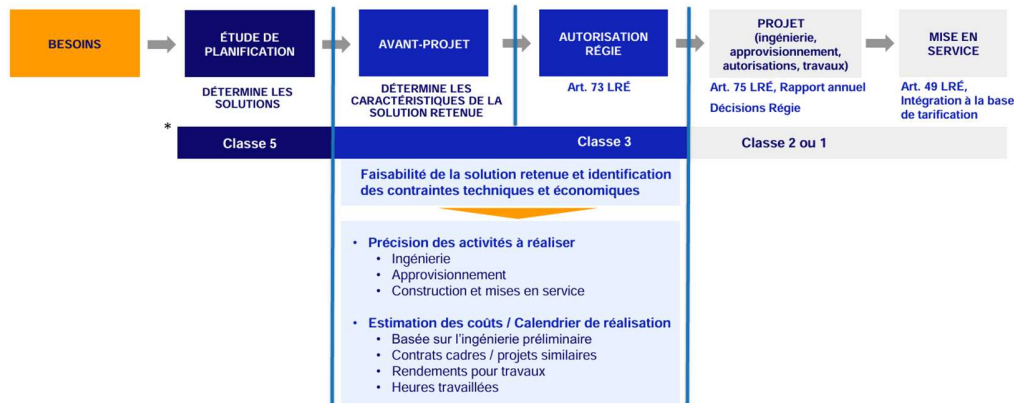
[99] En ce qui concerne d'autres éléments pouvant faciliter l'analyse du Projet, la Régie se réfère au processus de réalisation des projets du Transporteur pour la phase d'avant-projet⁷³.

⁷¹ Pièce [B-0022](#), p.17, réponse 4.2 : « Le Transporteur précise que la capacité maximale installée de la nouvelle ligne Montérégie – Pierre-Laporte sera de [...] MVA, lorsque celle-ci sera exploitée à 230 kV ; cela considérant que la ligne est composée de deux circuits de [...] MVA chacun ».

⁷² Pièce [B-0022](#), p. 17 et 18.

⁷³ Présentation lors de la séance d'information au dossier R-4277-2024, pièce [B-0017](#), p. 11, *Demande relative à la construction du nouveau poste Jean-Jacques-Archambault à 735-120 kV*.

FIGURE 4
COÛTS ET CALENDRIER DE RÉALISATION DE PROJET



[100] Dans cette figure, la Régie constate que le Transporteur se base sur des contrats cadres et des projets similaires pour estimer ses coûts. Elle le questionne à ce sujet. Le Transporteur répond :

Le Transporteur peut utiliser les coûts de projets réalisés ou en cours de réalisation comme référence pour estimer le coût d'une composante d'un projet à réaliser, lorsque les paramètres qui s'y rattachent sont similaires. De plus, grâce aux contrats-cadres, il a une meilleure visibilité sur les coûts à engager pour l'approvisionnement de certains équipements du projet.

Toutefois, la diversité de contenu des projets fait en sorte qu'ils ne comprennent pas systématiquement les mêmes paramètres. Le Transporteur peut donc utiliser plusieurs références pour en arriver à estimer le coût d'un seul projet. Ainsi, les projets sont très difficilement comparables dans leur ensemble en raison de la pluralité des paramètres qui composent leur contenu et du contexte de réalisation spécifique à chaque projet⁷⁴.

⁷⁴ Pièce [B-0032](#), p. 17.

[101] Dans un objectif d'optimisation de l'analyse des coûts des projets d'investissements à venir, la Régie a demandé au Transporteur d'élaborer sur les outils qu'il pourrait proposer. Le Transporteur, dans sa réponse à cette DDR, invite la Régie à le contacter dans l'exercice administratif de ses fonctions, afin qu'il puisse recueillir les préoccupations de la Régie et tenter d'y apporter, si possible, des solutions⁷⁵. **La Régie note l'ouverture du Transporteur et prend acte de son invitation.**

11.3 HISTORIQUE DES VARIANTES NÉCESSAIRES D'UN PROJET

[102] La Régie constate que le Projet :

- répond à un besoin de renforcement de la capacité d'alimentation au niveau du poste Cleveland;
- répond à des enjeux de pérennité d'équipements en service depuis 75 ans; et
- aura un impact bénéfique sur la fiabilité du service dans la région desservie.

[103] Toutefois, avant d'approuver le Projet, la Régie se devait d'évaluer le caractère raisonnable de ses coûts, ce qui fut fait.

[104] La Régie a noté cependant la réticence du Transporteur à répondre à certaines de ses questions. Elle invite le Transporteur à faire preuve à l'avenir de plus d'ouverture dans un objectif d'efficacité réglementaire.

[105] **Dans le cadre des prochains dossiers d'investissements, la Régie demande au Transporteur de fournir, le cas échéant, l'historique des événements ainsi que les motifs du choix de la variante retenue, incluant, le cas échéant, les coûts spécifiques à engager en vue de s'assurer de l'acceptabilité sociale de celle-ci.**

⁷⁵ Pièce [B-0032](#), p. 23.

12 DEMANDES D'ORDONNANCES DE TRAITEMENT CONFIDENTIEL

Schémas unifilaires

[106] 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-0006 présentant les schémas unifilaires relatifs au Projet⁷⁶. Il demande que cette ordonnance soit rendue pour une période sans restriction quant à sa durée⁷⁷.

[107] Au soutien de cette demande, le Transporteur invoque les décisions D-2016-086⁷⁸ et D-2016-091⁷⁹ de la Régie.

[108] Il dépose également une déclaration sous serment de M. Charles-Éric Langlois, chef, Conception des réseaux régionaux, Direction, Conception intégrée et optimale du système énergétique, Groupe, Exploitation et infrastructures, chez Hydro-Québec⁸⁰.

[109] M. Langlois mentionne que la pièce B-0006 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.

[110] 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.

⁷⁶ Pièce B-0006 (sous pli confidentiel).

⁷⁷ Pièce [B-0002](#), p. 2 et conclusions de la Demande.

⁷⁸ Dossier R-3956-2015, décision [D-2016-086](#).

⁷⁹ Dossier R-3960-2016, décision [D-2016-091](#).

⁸⁰ Pièce [B-0002](#), p. 8.

[111] La Régie constate que les motifs invoqués par M. 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.

[112] Pour les mêmes motifs que ceux qu'elle a énoncés au sujet de cette demande dans sa décision D-2016-091, la Régie est d'avis que la divulgation des renseignements contenus à la pièce B-0006 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 confidentiellement ces renseignements.

[113] 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 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.

[114] 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-0006, sans limite de durée.

[115] 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-0006 et des renseignements qu'elle contient, sans restriction quant à la durée.

Informations relatives aux coûts

[116] Le Transporteur demande également à la Régie de rendre une ordonnance de traitement confidentiel à l'égard des coûts du Projet 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-0011 (révisée à la pièce B-0028) et

des renseignements qu'elle contient, caviardés à la pièce B-0012⁸¹ (révisée à la pièce B-0029⁸²), ainsi que de la pièce B-0013 et des renseignements qu'elle contient⁸³.

[117] 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 Régie⁸⁴.

[118] Au soutien de ces demandes, le Transporteur dépose une déclaration sous serment de M. Mario Albert, directeur principal – Approvisionnement stratégique, Groupe – Stratégie d'entreprise et finances, pour Hydro-Québec⁸⁵.

[119] M. 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.

[120] M. 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.

⁸¹ Pièce [B-0012](#).

⁸² Pièce [B-0029](#).

⁸³ Pièce B-0013 (sous pli confidentiel).

⁸⁴ Pièce [B-0002](#), p. 2 et conclusions de la Demande.

⁸⁵ Pièce [B-0002](#), p. 9 à 13.

[121] M. Albert invoque les mêmes motifs en ce qui a trait au suivi des coûts réels du Projet, selon le même niveau de détail qu'au tableau 1 de la pièce B-0011, dans le cadre du rapport annuel du Transporteur à la Régie.

[122] 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.

[123] La Régie constate que les motifs invoqués par M. 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.

[124] Pour les mêmes motifs que ceux qu'elle a énoncés au sujet de cette demande dans sa décision D-2016-086⁸⁶, la Régie est d'avis que la divulgation des renseignements 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.

[125] 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. 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.

⁸⁶ Dossier R-3956-2015, décision [D-2016-086](#).

[126] En conséquence, la Régie accueille la demande d'ordonnance de traitement confidentiel du Transporteur et interdit, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de la mise en service finale du Projet, la divulgation, la publication et la diffusion des pièces B-0011 et B-0028 et des renseignements confidentiels qu'elles contiennent, caviardés aux pièces B-0012 et B-0029, de la pièce B-0013 et des renseignements qu'elle contient, de la pièce B-0021 et des renseignements qu'elle contient, caviardés à la page 16 (tableau 2) de la pièce B-0022⁸⁷, ainsi que des renseignements relatifs aux coûts réels détaillés du Projet en lien avec les renseignements caviardés au tableau 1 de la pièce B-0011, qui seront déposés par le Transporteur dans le cadre du suivi de ces coûts selon les exigences énoncées à la présente décision.

Renseignements confidentiels relatifs à certains projets d'investissements du Transporteur

[127] La Régie a interdit la divulgation, la publication et la diffusion de certains renseignements relatifs aux coûts de deux projets d'investissements du Transporteur dans les décisions D-2024-014⁸⁸ et D-2024-076⁸⁹.

[128] La Régie a, dans sa DDR n° 3⁹⁰, référé à des renseignements qui étaient spécifiquement visés par ces ordonnances de confidentialité.

[129] Ces renseignements ont été déposés sous pli confidentiel à la pièce A-0010 (caviardés à la pièce A-0009⁹¹), ainsi qu'à la pièce B-0026 (caviardés à la pièce B-0027⁹²).

[130] Ces pièces déposées sous pli confidentiel, ainsi que les renseignements qu'elles contiennent, caviardés aux pièces précitées, sont protégés par les ordonnances de confidentialité rendues par la Régie. En conséquence, il n'y a pas lieu d'émettre des ordonnances de confidentialité additionnelles à leur égard au présent dossier.

⁸⁷ Pièce [B-0022](#).

⁸⁸ Dossier R-4256-2024, décision [D-2024-014](#).

⁸⁹ Dossier R-4262-2024, décision [D-2024-076](#).

⁹⁰ Pièce [B-0027](#).

⁹¹ Pièce [A-0009](#).

⁹² Pièce [B-0027](#).

Taux d'inflation

[131] 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-0008 et des renseignements qu'elle contient, caviardés à la pièce B-0007⁹³ (annexe 6.1). relatifs aux taux d'inflation spécifiques ventilés par composantes visés par le Projet. Le Transporteur réfère à la décision D-2022-003 que la Régie a antérieurement rendue à ce sujet⁹⁴.

[132] Au soutien de cette demande, le Transporteur dépose une déclaration sous serment de Mme Nada Duchesne, directrice – Planification, estimation et contrôle projets, Groupe – Exploitation et infrastructures, pour Hydro-Québec⁹⁵.

[133] Mme 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 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.

[134] Mme Duchesne soutient que la divulgation de ces informations confidentielles peut avoir un impact notablement défavorable sur les coûts de réalisation du Projet. 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

⁹³ Pièce [B-0007](#), annexe 6.1.

⁹⁴ Dossier R-4147-2021, décision [D-2022-003](#), p. 67 à 72, par. 274 à 277, 279 à 281 et 284.

⁹⁵ Pièce [B-0002](#), p. 14 à 17.

informations confidentielles pourrait les utiliser sur une longue période et en tirer un avantage au détriment d'Hydro-Québec et de sa clientèle. Mme Duchesne présente à cet égard un argumentaire 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.

[135] Afin d'assurer la compétitivité des marchés lors de travaux futurs, notamment, à l'égard des installations visées par le Projet, Mme 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.

[136] La Régie est d'avis que la divulgation des renseignements visés par cette 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.

[137] 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.

[138] 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.

[139] Pour ces motifs, 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-0008 et des renseignements confidentiels qu'elle contient, caviardés à la pièce B-0007 (annexe 6.1) et relatifs aux taux d'inflation spécifiques aux équipements visés par le Projet.

[140] Elle est également d'avis que la durée demandée de 20 ans pour l'application de cette ordonnance est raisonnable, telle qu'elle l'a conclu dans ses décisions antérieures à ce sujet.

[141] 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-0008 et des renseignements confidentiels qu'elle contient, caviardés à la pièce B-0007 (annexe 6.1) relatifs aux taux d'inflation spécifiques aux équipements visés par le Projet.

Plan d'évolution

[142] Aux fins d'une meilleure compréhension du Projet soumis pour autorisation, le Transporteur dépose le Plan d'évolution comme il appert de la pièce B-0009 et de sa version caviardée à la pièce B-0010⁹⁶.

[143] Selon la décision D-2024-085⁹⁷, ce plan est visé par une ordonnance de confidentialité pour valoir jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de mise en service finale du dernier projet prévu au Plan d'évolution ou le 1^{er} janvier 2033, selon la plus tardive de ces dates.

[144] Le Transporteur demande respectueusement le respect de la décision D-2024-085. Il demande ainsi à la Régie d'interdire la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements contenus au Plan d'évolution aux sections 2.1.1 (p. 4), 2.2 (p. 5), 2.3 (p. 6, 2^{ème} et 3^{ème} puces), 3.1 (p. 7), 3.2 (p. 8), 4.2 (p. 12), 4.2.1.1 (p. 13), 4.2.1.4 (p. 16), 4.3.3 (p. 22, par. 2), et 5 (p. 25).

[145] La Régie accueille la demande de confidentialité du Transporteur et interdit la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements contenus aux sections 2.1.1 (p. 4), 2.2 (p. 5), 2.3 (p. 6, 2^{ème} et 3^{ème} puces), 3.1 (p. 7), 3.2 (p. 8), 4.2 (p. 12), 4.2.1.1 (p. 13), 4.2.1.4 (p. 16), 4.3.3 (p. 22, par. 2), et 5 (p. 25) de la pièce B-0009 (caviardés à la

⁹⁶ Pièce [B-0010](#) (version caviardée).

⁹⁷ Dossier R-4264-2024, décision [D-2024-085](#).

pièce B-0010), jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de mise en service finale du dernier projet prévu au Plan d'évolution ou le 1^{er} janvier 2033, selon la plus tardive de ces dates.

Informations de planification et d'exploitation

[146] Le Transporteur demande à la Régie de rendre une ordonnance, sans restriction quant à sa durée, interdisant la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements confidentiels contenus à la pièce B-0004⁹⁸, sections 2.2.1 (p. 8, lignes 11 et 12 ; tableaux 2 et 3), 4.2.1 (p. 17, lignes 13 et 14), 4.2.2 (p. 18, lignes 6 et 7), et 8 (tableaux 15 et 16)⁹⁹ en raison de leur caractère confidentiel, pour des motifs d'intérêt public comme la Régie l'a déjà reconnu pour le même type d'informations dans ses décisions D-2025-062¹⁰⁰ et D-2025-088¹⁰¹.

[147] Cette demande vise également les renseignements fournis dans les réponses du Transporteur déposées sous pli confidentiel à la pièce B-0017 et caviardées à la pièce B-0018¹⁰², ainsi que les renseignements déposés sous pli confidentiel à la pièce B-0021 (p. 16 référence (iv), et p. 17 et 18) et caviardés à la pièce B-0022¹⁰³.

[148] Le Transporteur demande également à la Régie de rendre une ordonnance de confidentialité à l'égard de certaines informations de planification et d'exploitation de la pièce B-0004, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de mise en service finale du dernier projet prévu au Plan d'évolution ou le 1^{er} janvier 2033, selon la plus tardive de ces dates, interdisant la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements confidentiels contenus aux sections 2.2.1 (p. 9, lignes 1 et 2; p. 11, lignes 5 et 6, lignes 8 et 9, et lignes 13 et 14; p. 12, ligne 7, lignes 12 et 13; p. 13, lignes 1 et 2, lignes 3 à 6 et lignes 12 à 14; tableaux 4, 5, 6, 7, 8 et 9), 2.2.2 (p. 15, ligne 11), et section 8 (p. 34, ligne 2 et p. 35, ligne 1)¹⁰⁴.

⁹⁸ Pièce [B-0005](#) (caviardée).

⁹⁹ Pièce [B-0005](#) (caviardée).

¹⁰⁰ Dossier R-4271-2024, décision [D-2025-062](#).

¹⁰¹ Dossier R-4270-2024, décision [D-2025-088](#).

¹⁰² Pièce [B-0018](#).

¹⁰³ Pièce [B-0022](#).

¹⁰⁴ Pièce [B-0005](#) (caviardée).

[149] En réponse à une DDR de la Régie, le Transporteur explique les raisons pour lesquelles une durée plus limitée est demandée à l'égard des renseignements indiqués au paragraphe précédent¹⁰⁵.

[150] Le Transporteur indique que le Plan d'évolution contient également des informations du même type que ceux visés par les décisions D-2025-062 et D-2025-088. Ainsi, le caviardage de cette pièce a été ajusté à des fins de cohérence avec ses pratiques de protection des informations de planification et d'exploitation actuelles. Il demande ainsi à la Régie de rendre une ordonnance sans restriction quant à sa durée, interdisant la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements confidentiels contenus à la pièce B-0009, sections 1.1.2 (p. 2), 2.3 (p. 6, figure 3 et 1^{ère} puce.), 3.3 (p. 9), 3.4 (p. 10), 4.2.1.2 (p. 14 et 15), 4.2.1.3 (p. 15), 4.2.2.2 (p. 18), 4.2.3.1 (p. 19), 4.2.3.2 (p. 20), 4.3.1 (p. 21), 4.3.2 (p. 21), 4.3.3 (p. 22, par. 1), 4.3.4 (p. 22), et 4.3.6 (p. 24)¹⁰⁶.

[151] Au soutien de ces demandes, le Transporteur dépose une déclaration sous serment de M. Guylain Savoie, ingénieur, Direction – Conception intégrée et optimale du système énergétique, Groupe – Exploitation et infrastructures, pour Hydro-Québec¹⁰⁷.

[152] Pour les motifs invoqués par le Transporteur, et comme l'a Régie l'a reconnu pour des informations similaires dans les décisions précitées, la Régie accueille les demandes de traitement confidentiel du Transporteur et interdit la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements confidentiels indiqués par le Transporteur pour les durées demandées.

¹⁰⁵ Pièce [B-0022](#), p. 19.

¹⁰⁶ Pièce [B-0010](#) (caviardée).

¹⁰⁷ Pièce [B-0002](#), p. 18 à 20.

[153] **Considérant ce qui précède,**

La Régie de l'énergie :

AUTORISE le Transporteur à réaliser le Projet, tel que soumis. Ce dernier ne pourra cependant y apporter, sans son autorisation préalable, de modification 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 :

- Un suivi des coûts du Projet, selon les exigences formulées aux paragraphes 85 et 86 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, ainsi que ceux impactant les échéances, notamment en ce qui a trait aux dates de mises en service, tel que précisé au paragraphe 87 de la présente décision;

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;

INTERDIT sans restriction de durée, la divulgation, la publication et la diffusion de la pièce B-0006 ainsi que des renseignements qu'elle contient;

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-0011 et des renseignements confidentiels qu'elle contient, caviardés à la pièce B-0012;
- De la pièces B-0013 et des renseignements qu'elle contient;

- De la pièce B-0021 et des renseignements qu'elle contient, caviardés à la pièce B-0022 (tableau 2);
- Des renseignements relatifs aux coûts réels détaillés du Projet en lien avec les renseignements caviardés au tableau 1 de la pièce B-0011, qui seront déposés par le Transporteur dans le cadre du suivi de ces coûts selon les exigences énoncées à 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-0008 et des renseignements confidentiels qu'elle contient, caviardés à la pièces B-0007;

INTERDIT, conformément à la décision D-2024-085, la divulgation, la publication et la diffusion de la pièce B-0009 et des renseignements confidentiels qu'elle contient, caviardés aux sections 2.1.1 (p. 4), 2.2 (p. 5), 2.3 (p. 6, 2^{ème} et 3^{ème} puces), 3.1 (p. 7), 3.2 (p. 8), 4.2 (p. 12), 4.2.1.1 (p. 13), 4.2.1.4 (p. 16), 4.3.3 (p. 22, par. 2), et 5 (p. 25) de la pièce B-0010, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de mise en service finale du dernier projet prévu au *Rapport d'étude de planification, Mise à jour du Plan de conversion du réseau à 49 kV de l'Estrie (entre les postes de St-Césaire et de Magog) Rédaction : 2022* ou au 1^{er} janvier 2033, selon la plus tardive de ces dates;

INTERDIT, sans restriction quant à la durée, la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements confidentiels contenus à la pièce B-0004 (caviardés à la pièce B-0005), sections 2.2.1 (p. 8, lignes 11 et 12; tableaux 2 et 3), 4.2.1 (p. 17, lignes 13 et 14), 4.2.2 (p. 18, lignes 6 et 7), et section 8 (tableaux 15 et 16), à la pièce B-0017 (caviardés à la pièce B-0018), et à la pièce B-0021 (caviardés à la pièce B-0022), p. 16, référence (iv), p. 17 et 18;

INTERDIT, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de mise en service finale du dernier projet prévu au *Rapport d'étude de planification, Mise à jour du Plan de conversion du réseau à 49 kV de l'Estrie (entre les postes de St-Césaire et de Magog) Rédaction : 2022* ou le 1^{er} janvier 2033, selon la plus tardive de ces dates, la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements confidentiels contenus à la pièce B-0004 (caviardés à la pièce B-0005)¹⁰⁸ aux sections 2.2.1 (p. 9, lignes 1 et 2; p. 11, lignes 5 et 6,

¹⁰⁸ Pièce [B-0005](#) (caviardée).

lignes 8 et 9, et lignes 13 et 14; p. 12, ligne 7, lignes 12 et 13; p. 13, lignes 1 et 2, lignes 3 à 6 et lignes 12 à 14; tableaux 4, 5, 6, 7, 8 et 9), 2.2.2 (p. 15, ligne 11), et section 8 (p. 34, ligne 2 et p. 35, ligne 1);

INTERDIT, sans restriction quant à la durée, la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements confidentiels contenus à la pièce B-0009 (caviardés à la pièce B-0010), sections 1.1.2 (p. 2), 2.3 (p. 6, figure 3 et 1^{ère} puce.), 3.3 (p. 9), 3.4 (p. 10), 4.2.1.2 (p. 14 et 15), 4.2.1.3 (p. 15), 4.2.2.2 (p. 18), 4.2.3.1 (p. 19), 4.2.3.2 (p. 20), 4.3.1 (p. 21), 4.3.2 (p. 21), 4.3.3 (p. 22, par. 1), 4.3.4 (p. 22), et 4.3.6 (p. 24);

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

André Larocque

Régisseur