

# Réponses du Transporteur à la demande de renseignements n° 4 de la Régie



---

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 4 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) RELATIVE À LA  
DEMANDE D'AUTORISATION RELATIVE AU POSTE PIERRE-LAPORTE ET À SA LIGNE D'ALIMENTATION

---

### COÛTS DE L'ACCEPTABILITÉ SOCIALE

1. Référence :
- (i) Pièce [B-0005](#), p. 23;
  - (ii) Pièce [B-0005](#), p. 25;
  - (iii) Pièce [B-0007](#), Annexe 4, p. 4 et 6;
  - (iv) Dossier R-4270-2024, Pièce [B-0011](#), p. 64;
  - (v) Pièce [B-0022](#), p. 9;
  - (vi) Pièce [B-0022](#), p. 9 et 10.

**Préambule :**

(i) « [...] le Projet a comme principaux objectifs de répondre aux besoins de capacité sur les axes à 120 kV du sous-réseau de l'Estrie, induits par la croissance de la charge du Distributeur dans cette région, tout en répondant aux besoins de pérennité des postes de Cleveland et de Waterloo. »

(ii) « La solution 1 constitue la solution optimale et donc celle retenue par le Transporteur. »

(iii) En page 4 :

« Au printemps 2024, Hydro-Québec a présenté le projet, sa raison d'être et les variantes de tracé aux citoyens du milieu d'accueil. Initialement, trois variantes de tracé ont été soumises en consultation citoyenne. Les propriétaires concernés par le projet, ainsi que le grand public ont été invités à participer à ces consultations durant lesquelles ils pouvaient faire part de leurs commentaires et de leurs préoccupations quant au Projet. La majorité des citoyens ont proposé à Hydro-Québec d'étudier une nouvelle variante de tracé qui, selon eux, aurait moins d'impact sur le milieu d'accueil.

À l'automne 2024, Hydro-Québec a tenu une deuxième activité de consultation pour présenter cette quatrième variante aux citoyens concernés par le Projet. Cette quatrième variante de tracé a été choisie par Hydro-Québec, puisque c'est celle qui comporte le moins d'impacts sociaux, environnementaux et technico-économique. »

En page 6 :

« Depuis le début de la présentation du Projet par Hydro-Québec en 2023, les commentaires recueillis se résument en trois grands thèmes :

- Présence de milieu humide et déboisement sur le terrain du nouveau poste ;
- Le tracé des lignes de transport pour alimenter le nouveau poste ;
- La préservation des terres agricoles d'où l'émergence du 4e tracé.

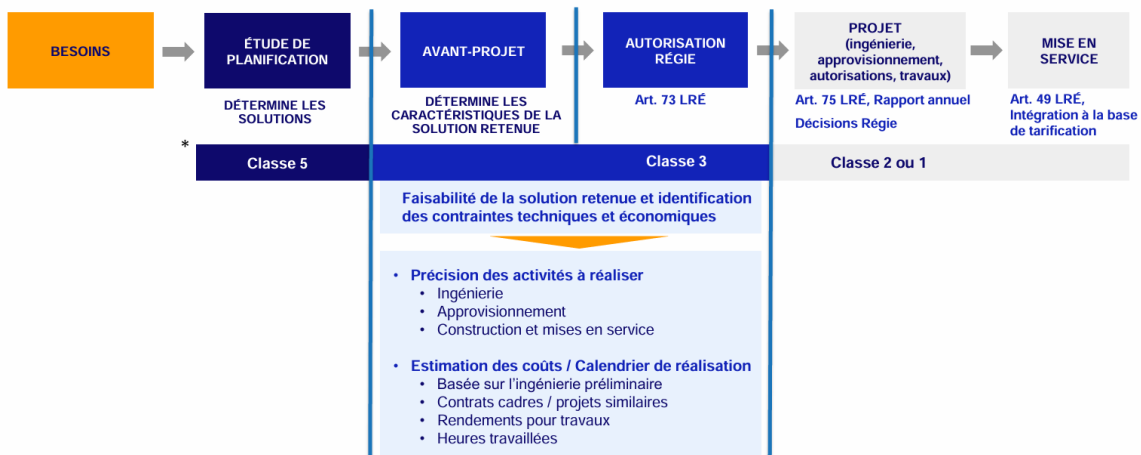
En ce qui concerne le terrain choisi pour la construction du nouveau poste, bien que le terrain appartienne déjà à Hydro-Québec, des citoyens demeuraient préoccupés par l'impact de sa construction sur l'environnement. L'entreprise en a tenu compte en limitant au minimum le déboisement et les milieux humides sur le futur site du poste. Quant au tracé des lignes, Hydro-Québec a répondu aux préoccupations des citoyens en élaborant une nouvelle variante de tracé, qui limitait l'impact autant sur le milieu résidentiel, commercial et agricole. »

(iv) Processus détaillant : Coûts et calendrier de réalisation de projet

Public

2 DESCRIPTION, COÛTS ET CALENDRIER DE RÉALISATION DE PROJETS

### Coûts et calendrier de réalisation de projet



(v) « Le Transporteur précise que chaque projet de nouvelle ligne s'inscrit dans un milieu distinct, qui comporte des particularités inhérentes à ce milieu. Dans l'élaboration de ses projets, le Transporteur doit donc tenir compte de ces particularités en respect des principes de développement durable et de ses critères de conception. Le Transporteur se doit de présenter des solutions pertinentes et justifiables. Ainsi, le Transporteur ne dispose pas de variante de tracé « normalisée », laquelle servirait de fondement à l'établissement d'un surcoût, puisque chaque projet est optimisé en fonction des besoins du Transporteur pour respecter sa mission, en considération du milieu d'accueil.

Conséquemment, les coûts à engager sont nécessaires à la réalisation du Projet. » [nous soulignons]

(vi) « À cet effet, puisque la longueur du tracé est généralement la composante ayant la plus grande incidence sur les trois pôles du développement durable, dont le coût d'une nouvelle ligne, les différents experts sont commis déterminer la solution optimale. [...] De plus, le Transporteur précise qu'un tracé plus court permet généralement de minimiser les impacts sur le milieu. »

**Demandes :**

1.1. La Régie comprend que les deux principaux objectifs du Projet sont (1) de répondre à la croissance de la charge dans le sous-réseau de l'Estrie et (2) de répondre aux besoins de pérennité dans les installations du Transporteur (référence (i)). Le Transporteur a retenu la solution 1, parmi trois solutions, afin de répondre à ces objectifs (référence (ii)).

La solution 1 étant le Projet déposé; c.-à-d., le nouveau poste Pierre-Laporte et sa ligne d'alimentation afin de renforcer le sous-réseau de l'Estrie par le poste de la Montérégie.

Veuillez confirmer la compréhension de la Régie, selon laquelle :

1.1.1. les trois variantes de tracé (référence (iii)), présentées lors de la consultation citoyenne, répondaient toutes les trois aux objectifs du Projet définis par le Transporteur;

**Réponse :**

1 **Le Transporteur précise que l'étape de planification a permis d'identifier trois**  
2 **solutions pour résoudre le dépassement des axes à 120 kV du sous-réseau de**  
3 **l'Estrie et satisfaire les besoins de pérennité des postes de Cleveland et de**  
4 **Waterloo. Ces solutions ont fait chacune l'objet d'une estimation paramétrique**  
5 **des coûts (classe 5). Le Transporteur a décrit ces solutions en preuve<sup>1</sup>, en**  
6 **respect du Règlement.**

7 **Au terme de l'étape de planification, le Transporteur a retenu la solution 1, soit**  
8 **celle du nouveau poste Pierre-Laporte et du renforcement par le poste de la**  
9 **Montérégie. Le Transporteur rappelle que cette solution est optimale au regard**  
10 **de l'analyse technico-économique ; nécessairement, la solution retenue répond**  
11 **aux objectifs du Projet, soit « Croissance des besoins de la clientèle » et**  
12 **« Maintien des actifs ».**

13 **Par la suite, le Transporteur a entamé l'étape d'avant-projet. Entre autres**  
14 **objectifs, celle-ci permet de confirmer la faisabilité de la solution retenue, au**  
15 **regard des trois pôles du développement durable (social, économique,**  
16 **environnement)<sup>2</sup>, d'en préciser le contenu technique en vue de sa réalisation et**  
17 **de produire une estimation paramétrique de classe 3. Pour ce faire, le**

<sup>1</sup> [B-0005](#), p. 24.

<sup>2</sup> Développement durable – Hydro-Québec – [Site internet](#).

1 Transporteur a élaboré à haut niveau différentes variantes de tracé dans le  
2 respect de ses critères de conception de lignes aériennes. Le Transporteur  
3 précise que dans le cadre de la présente demande, il nomme « variante de tracé »  
4 les différentes versions de tracés élaborées en avant-projet. Celles-ci peuvent  
5 comporter de légères différences, tout en conservant des caractéristiques  
6 essentielles de la solution, comme le niveau de tension, le type de conducteur,  
7 les points de départ et d'arrivée, lorsque ceux-ci sont connus, et une longueur  
8 de tracé comparable. Aussi, lorsque le Transporteur s'attend à ce que l'ordre de  
9 grandeur des coûts d'une solution estimés en classe 5 soit valide et applicable  
10 à l'ensemble des variantes de tracé qu'il élabore, comme dans le cas de la  
11 présente, il ne réalise pas systématiquement d'estimation paramétrique de  
12 classe 5 pour chaque variante de la solution.

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

19 Par la suite, parmi les différentes variantes étudiées, le Transporteur a présenté  
20 au milieu d'accueil trois variantes de tracé réalisables d'un point de vue  
21 technique. Cependant, lors de cette démarche, le milieu d'accueil, dont l'Union  
22 des producteurs agricole, s'est montré en défaveur de l'utilisation des terres  
23 agricoles à d'autres fins.

24 Dans l'objectif de trouver une solution viable, donc réalisable en fonction des  
25 aspects technico-économiques, environnementaux et sociaux, en respect de  
26 l'ordre de grandeur établi en matière du coût de la solution, le MTMD et  
27 Hydro-Québec ont participé à une série de rencontres, afin d'élaborer une  
28 variante de tracé qui permettrait l'utilisation d'une partie de l'emprise existante  
29 de la route 139. La quatrième variante de tracé en a résulté. Considérant que cette  
30 variante présentait des avantages en matière d'impacts environnementaux et  
31 sociaux, en plus de respecter l'ordre de grandeur des coûts attendus en fonction  
32 de l'estimation paramétrique de classe 5, le Transporteur a opté pour celle-ci.

33 En comparaison de la quatrième variante élaborée, qui minimisait les impacts  
34 environnementaux et sociaux à coût équivalent, deux des trois variantes de tracé  
35 proposées au milieu d'accueil étaient à risque de ne pas obtenir l'autorisation de  
36 la CPTAQ pour le Projet en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des*  
37 *activités agricoles*, ce qui implique de ne pas obtenir les autorisations

1 ministérielles en vertu de l'article 22 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*<sup>3</sup>,  
2 puisque la quatrième variante était plus avantageuse pour toutes les parties  
3 prenantes.

4 De même, la troisième variante, dont le tracé était difficilement conciliable avec  
5 un développement immobilier dont la construction était amorcée, est devenue  
6 caduque à la suite de l'octroi de permis de construction par la Ville de Granby,  
7 pendant la démarche de consultation du Transporteur.

8 En bref, la quatrième variante de tracé permettait à Hydro-Québec de favoriser  
9 l'acceptabilité sociale, minimiser les risques liés aux autorisations exigées en  
10 vertu d'autres lois et ce, à coût équivalent, le tout dans le but de réaliser un projet  
11 qui lui permettait de respecter sa mission<sup>4</sup>, au regard des besoins du sous-  
12 réseau de l'Estrie<sup>5</sup>.

13 Ainsi, la quatrième variante de tracé de la solution 1 présentée à la Régie et  
14 détaillée à la section 4 de la pièce [B-0005](#) était la variante optimale pour s'assurer  
15 de la réalisation du projet et donc la seule considérée au terme de l'avant-projet.  
16 Cela implique que le Transporteur considère les autres variantes hypothétiques,  
17 puisqu'elles présentent moins d'avantages que la variante retenue pour un coût  
18 équivalent et mettent à risque la réalisation du projet au regard des autorisations  
19 à obtenir en vertu des autres lois.

20 Quant à la démarche de participation du public, le Transporteur rappelle qu'un  
21 de ses objectifs est de faire connaître le Projet aux élus, aux gestionnaires  
22 municipaux, aux représentants de groupes ou d'organismes régionaux et locaux,  
23 aux propriétaires potentiellement touchés et aux citoyens du milieu d'accueil<sup>6</sup>.

24 En lien avec cette démarche, le Transporteur rappelle que les activités de  
25 communication ont débuté en 2023. La première étape des consultations a  
26 permis à Hydro-Québec de présenter le projet et sa raison d'être aux acteurs du  
27 milieu dont la MRC Haute-Yamaska, les municipalités touchées par le milieu  
28 d'accueil et l'Union des producteurs agricoles. Par la suite, au printemps 2024,  
29 le Projet a été présenté aux citoyens du milieu d'accueil. Les activités de  
30 communication se sont poursuivies jusqu'en 2025<sup>7</sup>.

31 À l'annexe 4, dans la section « Bilan de la démarche » présentée à la Régie en  
32 suivi de la décision D-2024-085, le Transporteur a précisé que les commentaires

<sup>3</sup> [B-0007](#), p. 11.

<sup>4</sup> Missions et activités – Hydro-Québec – [Site internet](#).

<sup>5</sup> [B-0005](#), p. 7.

<sup>6</sup> [B-0007](#), p. 15.

<sup>7</sup> [B-0007](#), p. 15.

1 recueillis depuis 2023 se résument à trois grands thèmes, incluant la  
2 préservation des terres agricoles. À ce sujet, le Transporteur précise que  
3 l'émergence du quatrième tracé découle notamment de la préservation des terres  
4 agricoles. Cette nouvelle variante de tracé, qui limitait l'impact autant sur le  
5 milieu résidentiel, commercial qu'agricole, offrait ainsi aussi l'avantage de  
6 répondre aux préoccupations des citoyens<sup>8</sup>.

7 Enfin, en ce qui a trait à la démarche citoyenne, puisque le Transporteur avait  
8 déjà mentionné en preuve que la zone régionale de l'Estrie est marquée par un  
9 accroissement de la demande et une sensibilité de la population à la préservation  
10 des paysages et des milieux naturels<sup>9</sup>, le Transporteur a détaillé la démarche  
11 réalisée auprès des citoyens du printemps 2024 à l'hiver 2025 à l'annexe 4 de la  
12 présente, afin de rassurer la Régie quant à l'acceptabilité sociale de la solution  
13 qu'il lui présente pour fins d'autorisation.

1.1.2. ces trois variantes de tracé rencontraient les normes techniques du Transporteur avec des coûts raisonnables, et rendaient donc ces tracés acceptables en vue d'un dépôt auprès de la Régie, n'eut été des adaptations requises au tracé pour atteindre l'acceptabilité sociale. Veuillez élaborer.

#### Réponse :

14 Le Transporteur ne souscrit pas à l'affirmation selon laquelle si ces trois  
15 variantes de tracé rencontraient les normes techniques du Transporteur avec  
16 des coûts raisonnables, c'est donc que ces tracés étaient acceptables en vue  
17 d'un dépôt à la Régie, n'eut été des adaptations requises au tracé pour atteindre  
18 l'acceptabilité sociale.

19 Le Transporteur présente à la Régie pour fins d'autorisation une solution qu'il  
20 considère optimale du point de vue des coûts, des impacts environnementaux et  
21 sociaux, au terme de l'avant-projet et suivant l'approbation de la haute direction  
22 d'Hydro-Québec.

23 Voir la réponse à la question 1.1.1.

1.1.3. le différentiel de coût, entre les trois variantes de tracé initiales, et le coût de la quatrième variante de tracé (tracé #4), peut être considéré comme des coûts liés à l'acceptabilité sociale du milieu. Veuillez élaborer.

<sup>8</sup> [B-0007](#), p. 15.

<sup>9</sup> R-4256-2024, [B-0004](#), HQT-1, Document 1, p. 7.

**Réponse :**

1            **Le Transporteur ne souscrit pas à l'affirmation selon laquelle le différentiel de**  
2            **coût, entre les trois variantes de tracé initiales, et le coût de la quatrième variante**  
3            **de tracé, peut être considéré comme des coûts liés à l'acceptabilité sociale du**  
4            **milieu.**

5            **Voir la réponse à la question 1.1.1.**

1.1.4. la *Solution retenue*, identifiée en référence (iv) à l'étape de l'*Avant-projet*, représente la solution 1, c.-à-d., le nouveau poste Pierre-Laporte et sa ligne d'alimentation, avec le tracé #4 présenté par HQT aux citoyens concernés par le Projet.

**Réponse :**

6            **Le Transporteur précise que le choix de la solution 1 résulte de l'étape de**  
7            **planification du projet, alors que le choix de la quatrième variante a été confirmé**  
8            **au terme de l'étape d'avant-projet.**

9            **Voir également la réponse à la question 1.1.1.**

1.2. Veuillez fournir le nombre de citoyens qui s'opposaient aux trois premiers tracés, en distinguant les propriétaires agricoles, les autres propriétaires et le public en général. Veuillez élaborer sur les raisons et l'ampleur des oppositions (référence (iii)).

**Réponse :**

10           **Au regard des questions précédentes, le Transporteur comprend que la Régie**  
11           **présume que le manque d'acceptabilité sociale a mené à l'abandon des trois**  
12           **premières variantes de tracé, ce que le Transporteur a rectifié en réponse à la**  
13           **question 1.1.1.**

1.3. En tenant compte de vos réponses à la question précédente, veuillez indiquer lequel des trois thèmes, représentant des préoccupations du milieu, a été le plus crucial pour le choix du quatrième tracé (référence (iii)).

**Réponse :**

14           **Voir la réponse à la question 1.1.1.**

1.4. Veuillez élaborer quant au choix du 4<sup>ième</sup> tracé et son impact réduit sur les milieux résidentiel, commercial et agricole, et comparer cet impact aux trois autres tracés.

**Réponse :**

1 **Le Transporteur ne peut comparer la solution qu'il considère optimale à des**  
2 **scénarios qu'il estime hypothétiques, pour fins d'autorisation de la présente.**

3 **Voir également les réponses aux questions 1.1.1 et 1.1.2.**

1.5. En référence (iv), le Transporteur présente les différentes étapes d'un projet d'investissement, débutant par l'étape des *Besoins* et se concluant par la *Mise en service*. Selon ce diagramme, à l'étape de *l'étude de planification*, le Transporteur détermine les solutions afin de répondre aux besoins identifiés. Les solutions identifiées ont des coûts associés de niveau de *Classe 5*.

Selon la compréhension de la Régie, les trois variantes de tracé, présentées au milieu, et identifiées en tant que solutions possibles avaient des coûts associés de niveau de *Classe 5*.

1.5.1. Veuillez déposer ces coûts pour les trois variantes. Si certains coûts ne sont pas disponibles, veuillez en expliquer les raisons. Veuillez également, à tout le moins, fournir un ordre de grandeur de ces coûts afin que la Régie puisse apprécier le coût supplémentaire estimé pour le tracé 4 au moment où il a été retenu.

**Réponse :**

4 **Le Transporteur précise que la solution optimale, par rapport aux autres**  
5 **solutions envisagées, est déterminée à l'étape de planification, mais que les**  
6 **variantes de tracé découlant de la solution choisie, comme dans la présente, ne**  
7 **le sont qu'à l'étape de l'avant-projet.**

8 **Le Transporteur réfère la Régie à la réponse à la question 4.3 de la demande de**  
9 **renseignements n° 2 pour l'ordre de grandeur des coûts de la variante retenue**  
10 **au terme de l'avant-projet et réitère que le même ordre de grandeur était attendu**  
11 **pour l'ensemble des variantes.**

12 **Voir également la réponse à la question 1.1.1.**

1.5.2. Veuillez déposer les données techniques sous forme de tableau pour chacune des quatre (4) variantes de tracé (tracés # 1 à #4), pour fins de comparaison, telles que : la longueur de la ligne, les types de pylônes, la capacité de la ligne, etc.

**Réponse :**

13 **Voir la réponse à la question 1.4.**

- 1.5.3. Veuillez expliquer pour quelles raisons le tracé #4 n'a pas été présenté, au milieu, au même moment que les trois autres variantes de tracé. Veuillez tenir compte de la référence (vi) dans votre réponse, c.-à-d., l'impact de la longueur du tracé sur le coût ainsi que sur le milieu avec les longueurs des trois autres variantes de tracé présentées au milieu.

**Réponse :**

1 **Voir la réponse à la question 1.1.1.**

- 1.6. La Régie est préoccupée de l'équilibre à maintenir entre, d'une part, les coûts nécessaires pour obtenir l'acceptabilité sociale du milieu d'accueil concerné par le Projet, (référence (v)), et, d'autre part, les coûts acceptables pour l'ensemble de la clientèle d'Hydro-Québec qui en assumera les frais :

- 1.6.1. Veuillez indiquer comment le Transporteur s'est assuré de maintenir cet équilibre.

**Réponse :**

2 **D'une part, le Transporteur réitère que dans le cadre de la présente, il considère**  
3 **que les coûts entre les différentes variantes étaient du même ordre de grandeur,**  
4 **selon son appréciation, mais que la quatrième variante permettait la réalisation**  
5 **du Projet en minimisant les impacts sociaux et environnementaux. Elle**  
6 **constituait donc la solution optimale.**

7 **D'autre part, le Transporteur rappelle qu'il en va de la politique de l'entreprise**  
8 **que d'œuvrer dans les principes de développement durable, comprenant la**  
9 **notion d'équilibre entre trois pôles : social, économique et environnemental, et**  
10 **ce dans toutes les solutions qu'il présente à sa haute direction pour approbation.**

11 **Voir également les réponses aux questions 1.1.1., 1.1.2, 1.1.3 et 1.2.**

- 1.6.2. Veuillez indiquer les raisons pour lesquelles le Transporteur considère que le montant de cette acceptabilité sociale régionale doit être supportée par l'ensemble de la clientèle.

**Réponse :**

12 **Le Transporteur indique qu'il présente pour autorisation à la Régie le Projet selon**  
13 **le cadre réglementaire applicable issu de la *Loi sur la Régie de l'énergie*.**

14 **À cet égard, la question fait référence à « l'ensemble de la clientèle »**  
15 **d'Hydro-Québec, mais il y a lieu de préciser que les coûts de la catégorie**  
16 **« Croissance des besoins de la clientèle » sont assumés par le Distributeur à titre**

1 de client du Transporteur pour la charge locale, selon les modalités reconnues  
2 par la Régie pour la croissance de charge.

3 Voir également les réponses aux questions 1.1.1., 1.1.2, 1.1.3 et 1.2.

1.6.3. Veuillez indiquer si le Transporteur a appliqué des principes directeurs ou des balises pour établir les limites de coûts à ne pas dépasser afin d'obtenir l'acceptabilité sociale du milieu d'accueil concerné par le Projet. Veuillez élaborer.

**Réponse :**

4 Tout d'abord, le Transporteur rappelle que le coût des quatre variantes à l'étude  
5 était du même ordre de grandeur, selon son appréciation. Cependant, la  
6 quatrième variante permettait la réalisation du Projet en minimisant les impacts  
7 sociaux et environnementaux pour les raisons explicitées précédemment.

8 Les coûts se sont précisés au fil de de l'étape de l'avant-projet et le Transporteur  
9 s'est assuré que le coût de la solution retenue, en considération de la variante  
10 privilégiée, était du même ordre de grandeur que celui attendu au début de  
11 l'étape de l'avant-projet.

12 Par ailleurs, le Transporteur rappelle que le Projet constitue la meilleure solution  
13 d'un point de vue technique et économique pour répondre à la problématique  
14 induite par l'accroissement de charge et pour assurer la pérennité du réseau, en  
15 vue d'améliorer la qualité d'alimentation de la clientèle<sup>10</sup>.

16 Le Transporteur fait valoir que l'élimination des dépassements de capacités sur  
17 les axes à 120 kV du sous-réseau de l'Estrie réduit considérablement les risques  
18 de pannes prolongées dues à la surcharge d'équipement sur le réseau de  
19 transport ou à l'effondrement de tension. À cet effet, le Transporteur a déjà  
20 expliqué à la Régie les risques probants associés à des surcharges de tension  
21 sur son réseau, tant sur sa clientèle que sur ses actifs<sup>11</sup>. Aussi, le Transporteur  
22 rappelle que le Projet donne également la flexibilité nécessaire au Transporteur  
23 pour effectuer des retraits et procéder à la maintenance de ses équipements.

24 En somme, le Transporteur rappelle que le Projet est nécessaire, qu'il a un  
25 impact positif sur la fiabilité du réseau de transport, tant sur sa capacité à  
26 répondre aux besoins de croissance, le tout dans le respect de ses critères de

<sup>10</sup> [B-0005](#), p. 35.

<sup>11</sup> R-4286-2024, [A-0009](#), p. 38 et ss.

1 conception, que sur la pérennité de ses actifs<sup>12</sup>, tout en étant à la satisfaction du  
2 milieu d'accueil.

3 Voir également les réponses aux question 1.1.1 et 1.1.2 et 1.6.1.

1.6.4. En l'absence de telles limites, veuillez expliquer les moyens pris par le Transporteur pour minimiser les coûts qu'il doit consacrer pour obtenir l'adhésion du milieu. Dans votre réponse, veuillez élaborer sur les alternatives qui sont étudiées pour aller chercher, par exemple, le moindre coût entre dévier un tracé de ligne, ou donner de meilleures indemnités pour obtenir un droit de passage.

**Réponse :**

4 Sans objet.

**TROIS PÔLES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE**

2. **Références :** (i) Pièce [B-0022](#), p.5 et 9.;

**Préambule :**

(i) En page 5 :

*« Tout d'abord, le Transporteur précise que dans le cadre de l'élaboration de ses projets, il met en application une démarche environnementale qui analyse les impacts du projet sur plus d'une centaine d'éléments sensibles pouvant être présents dans le milieu d'accueil, incluant les impacts visuels et autres éléments d'intégration au paysage. »*

En page 9 :

*« Ensuite, le Transporteur analyse les différentes variantes de tracé qui lui permettraient de concrétiser la solution requise, en tenant compte des trois pôles du développement durable, soit le pôle technico-économique, environnemental et social. »*

**Demandes :**

2.1. Veuillez commenter la possibilité d'inclure, lors des prochains dépôts de projet d'investissement devant la Régie :

2.1.1. un résumé de la démarche environnementale, analysant les impacts du projet sur plus d'une centaine d'éléments sensibles ;

---

<sup>12</sup> [B-0005](#), p. 34.

**Réponse :**

1 Le Transporteur est d'avis que la démarche environnementale lui permet  
2 d'élaborer une solution réalisable qu'il présente à la Régie pour autorisation en  
3 vertu du cadre règlementaire. Cependant, la démarche environnementale permet  
4 notamment d'obtenir les autorisations requises du projet en vertu d'autres lois,  
5 qui ne sont pas sous la juridiction de la Régie<sup>13</sup>.

6 En ce sens, bien que les coûts relatifs à la demande d'investissement pour  
7 autorisation à la Régie soient réfectifs de cette démarche, le Transporteur estime  
8 que le dépôt d'un résumé de la démarche environnementale n'apparaît pas utile  
9 dans la mesure où les aspects environnementaux du Projet sont couverts par  
10 d'autres instances, notamment le Ministère de l'Environnement, de la Lutte  
11 contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (« MELCCFP ») et  
12 la Commission de protection du territoire agricole du Québec (« CPTAQ »), dans  
13 le cas où la loi le requiert.

14 Le résumé de la démarche environnementale ne ferait ainsi qu'alourdir l'analyse  
15 du dossier, en considérant que le Transporteur présente à la Régie une solution  
16 réalisable au regard des autorisations à obtenir, qui couvrent les obligations du  
17 Transporteur en matière d'environnement.

18 Le Transporteur réitère que son dossier est complet selon le cadre règlementaire  
19 applicable, qu'il présente la solution optimale et que les coûts à engager sont  
20 nécessaires à la réalisation du Projet.

2.1.2. un résumé des conclusions des analyses, tenant compte des trois pôles du  
développement durable, pour toutes variantes de tracés, de postes ou autres  
variantes considérées lors de *l'Étape d'étude de planification*.

**Réponse :**

21 D'une part, le Transporteur réitère que la solution optimale, par rapport aux  
22 autres solutions envisagées, est déterminée à l'étape de planification, mais les  
23 variantes de tracé découlant de la solution choisie, comme dans la présente, ne  
24 le sont qu'à l'étape de l'avant-projet.

25 D'autre part, les variantes de tracé ne constituent pas des solutions à proprement  
26 dit au terme de l'avant-projet, puisqu'elles peuvent s'avérer non réalisables,  
27 sous-optimales ou encore à risque pour l'obtention des autorisations requises

---

<sup>13</sup> [D-2016-043](#), par. 58.

1 en vertu des autres lois, par rapport à la variante retenue. En cela, le Transporteur  
2 ne voit pas l'utilité de détailler aux fins de l'autorisation de la Régie ces variantes  
3 non avérées en matière de faisabilité.

### JUSTIFICATION DES COÛTS DU PROJET

3. **Références :**
- (i) Dossier R-4277-2024, Pièce [B-0017](#), p. 11;
  - (ii) Dossier R-4270-2024, Pièce [B-0011](#), p. 64;
  - (iii) Pièce [B-0022](#), p.12;
  - (iv) Pièce [B-0027](#), p.10.

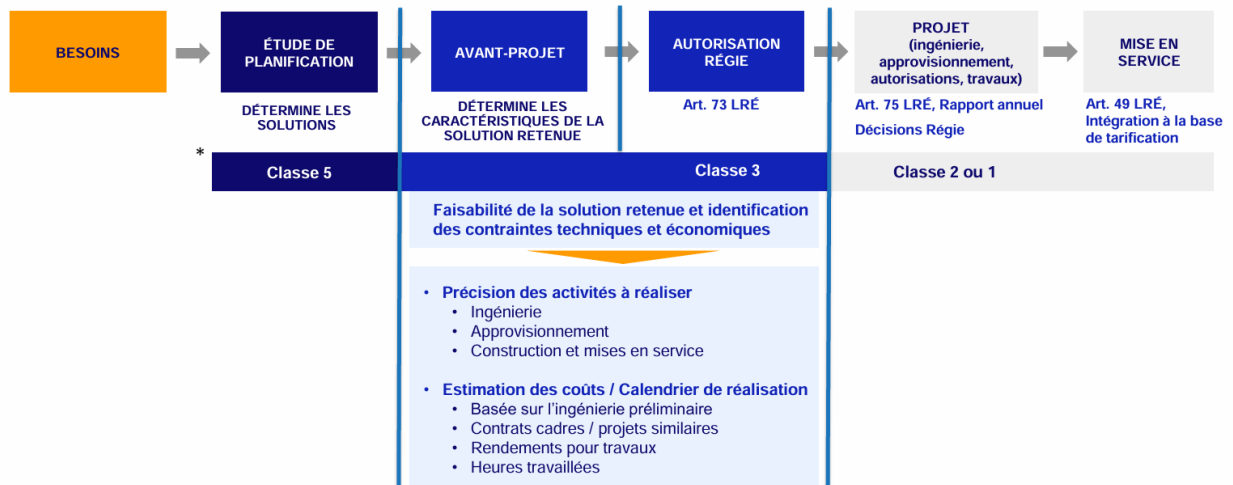
#### Préambule :

(i) Le Transporteur présente les classes de coûts aux différentes étapes de réalisation de ses projets. Le Transporteur précise, dans la diapo ci-dessous, que l'estimation des coûts de classe 3 se fait au moyen de « Contrats cadres/projets similaires » [nous soulignons].

Public

#### 2 DESCRIPTION, COÛTS ET CALENDRIER DE RÉALISATION DE PROJETS

### Coûts et calendrier de réalisation de projet



11 Hydro-Québec

\* Source : R-4270-2024, [B-0011](#), HQT-2, Document 1, Annexe B, pp. 64-66.

(ii) Le Transporteur présente, en suivi de la décision D-2023-063, son processus d'établissement des estimations paramétriques des coûts d'investissement.

« À chacune de ces étapes, le Transporteur se base sur des référentiels pertinents provenant de projets complétés ou en cours pour produire les estimations paramétriques. Parmi ces référentiels se trouvent des coûts d'ingénierie, d'équipements et de travaux de nature similaire. Le Transporteur prend aussi en considération les taux d'inflation les plus récents. »

(iii) « Ainsi, au regard des différents paramètres à prendre en considération et faisant l'unicité de chaque projet, le Transporteur est d'avis que la recherche d'un coût unitaire pour les lignes mène sur une fausse piste, puisqu'elle néglige de prendre en considération plusieurs paramètres relatifs au contenu technique et à la nature des travaux à réaliser, comme le Transporteur l'a déjà exposé<sup>2</sup>. » (nous soulignons)

(iv) « Le Transporteur est d'avis que la comparaison de la proportion de coûts de la rubrique « Postes » entre les projets n'est pas pertinente, puisqu'elle dépend non seulement de l'unicité de chaque projet, mais aussi des coûts des rubriques « Lignes » et « Télécommunications ». » (nous soulignons)

#### Demands :

3.1. Veuillez préciser et expliquer la notion de *Contrats-cadres/Projets similaires* mentionnée en référence (i) à propos de l'estimation des coûts de *Classe 3*.

#### Réponse :

1            **Par « contrat-cadre », Hydro-Québec entend une convention d'achat en vertu de**  
2            **laquelle l'acheteur fait, pour une période de référence donnée, une commande**  
3            **globale que le fournisseur s'engage à exécuter aux moments et aux lieux**  
4            **précisés par l'acheteur. Le Transporteur précise que les contrats cadres sont**  
5            **utiles, puisqu'ils sécurisent l'approvisionnement de certains équipements et**  
6            **donne une visibilité sur leur coût d'acquisition.**

7            **Par « projets similaires », le Transporteur entend que pour estimer une**  
8            **composante d'un projet, il peut s'appuyer sur des projets complétés ou en cours,**  
9            **qui sont comparables en ce qui concerne cette composante précise.**

3.2. En tenant compte des références (i) et (ii), mentionnant l'utilisation de projets similaires, de projets complétés ou bien en cours dans l'estimation des coûts et dans la production d'estimations paramétriques, veuillez expliquer vos positions présentées aux références (iii) et (iv) selon lesquelles la recherche d'un coût unitaire pour les lignes mène à une fausse piste et que comparer des coûts de Postes entre projets n'est pas pertinente.

#### Réponse :

10           **Le contenu d'un projet renferme plusieurs paramètres, notamment ceux**  
11           **présentés aux réponses données à la question 2.3 de la demande de**

1 renseignements n° 2 et à la question 1.9 de la demande de renseignements n° 3  
2 du présent dossier.

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

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

3.3. Veuillez préciser à quelle étape sont déterminés, dans la diapositive en référence (i), les éventuels droits de passage ou coûts d'expropriation permettant la réalisation d'un projet de ligne. Veuillez élaborer.

**Réponse :**

14 Le Transporteur indique que les coûts des droits de passage sont estimés une  
15 fois le tracé arrêté, à l'étape de l'avant-projet. Ces coûts sont confirmés à l'étape  
16 projet. Le Transporteur souligne toutefois que le mécanisme de calcul des  
17 indemnités à verser aux propriétaires est encadré, notamment par  
18 « L'Entente Hydro-Québec-UPA sur le passage des lignes de transport en milieux  
19 agricole et forestier<sup>14</sup> ».

20 Quant aux coûts d'expropriation, ils sont généralement connus pendant ou après  
21 la phase projet et sont tributaires des spécificités du dossier des expropriés. Le  
22 Transporteur précise toutefois que l'expropriation est un mécanisme de dernier  
23 recours, utilisé pour un faible nombre de propriétaires.

3.4. Veuillez confirmer que « les paramètres relatifs au contenu technique » du Projet (référence (ii)) doivent être déterminés avant l'étude de planification (référence (i)) et lors de laquelle sont déterminés les coûts de Classe 5 des différentes options du projet afin de pouvoir retenir l'option optimale avant d'aller en Avant-Projet et la demande d'autorisation à la Régie basée sur des coûts de Classe 3.

---

<sup>14</sup> [Entente Hydro-Québec-UPA sur le passage des lignes de transport en milieux agricole et forestier](#), septembre 2014.

**Réponse :**

1            **Le Transporteur comprend que la Régie cherche à distinguer à quelle étape sont**  
2            **déterminés les paramètres techniques d'une solution.**

3            **À l'étape de planification, différentes solutions sont élaborées. Le niveau de**  
4            **tension et la capacité d'une nouvelle ligne, de même que les postes qu'elle doit**  
5            **relier, constituent quelques-uns des paramètres qui sont établis afin de définir**  
6            **les solutions. Une analyse technico-économique permet de comparer ces**  
7            **solutions grâce à des estimations paramétriques de classe 5. L'étape de**  
8            **planification permet de retenir la solution probante pour satisfaire les besoins du**  
9            **réseau.**

10           **À l'étape d'avant-projet, le Transporteur s'affaire à confirmer la faisabilité de la**  
11           **solution retenue lors de l'étape de planification et à planifier sa réalisation.**  
12           **D'autres paramètres relatifs au contenu technique comme le tracé, le type de**  
13           **pylônes, le type de fondations, sont alors déterminés en ingénierie préliminaire.**  
14           **Ces paramètres peuvent toutefois être raffinés à la phase projet, lors de la**  
15           **réalisation de l'ingénierie détaillée.**

3.5. Dans un objectif d'optimisation de l'analyse des projets d'investissement par la Régie, veuillez élaborer sur les outils que pourrait proposer le Transporteur à la Régie afin d'optimiser l'évaluation de la raisonnable des coûts d'un projet, notamment en permettant de le comparer à des projets similaires, à travers une fourchette de coûts, une échelle comparative, etc. et en permettant de positionner le projet dans son unicité dans un groupe référentiel.

**Réponse :**

16           **En réponse, le Transporteur réitère ses réponses aux questions 1.8, 1.9, 2.1, 2.3,**  
17           **2.4, 3.2, 3.3 et 4.3 de la demande de renseignements n° 2 et aux questions 1.1,**  
18           **1.8.1, 1.8.3, 1.8.4 et 1.9 de la demande de renseignements n° 3 et réfère aux**  
19           **compléments offerts en annexe de la présente.**

## ANNEXE

1 En complément d'information en appui à ses réponses, le Transporteur soumet les  
2 éléments suivants à la Régie.

3 La demande en l'instance est présentée selon la Loi et le cadre réglementaire  
4 applicable. La Régie trouvera ci-après un rappel de ce cadre réglementaire ainsi que  
5 des commentaires supplémentaires du Transporteur en réponse aux questions.

### A. Historique législatif<sup>15</sup>

6 Tel que décrit à la section Références, l'article 73 de la Loi est entré en vigueur le 2  
7 juin 1997. Il a par la suite été modifié en 2000, 2016, 2019 et 2025. La version actuelle  
8 est comme suit :

9 73. Le transporteur d'électricité et les distributeurs de gaz naturel doivent obtenir  
10 l'autorisation de la Régie, aux conditions et dans les cas qu'elle fixe par règlement, pour:

11 1° acquérir, construire ou disposer des immeubles ou des actifs destinés au transport  
12 ou à la distribution;

13 2° étendre, modifier ou changer l'utilisation de leur réseau de transport ou de  
14 distribution;

15 3° cesser ou interrompre leurs opérations;

16 4° effectuer une restructuration de leurs activités ayant pour effet d'en soustraire une  
17 partie de l'application de la présente loi.

18 Le premier alinéa n'empêche pas le transporteur d'électricité ou un distributeur de gaz  
19 naturel d'effectuer des investissements aux fins d'inventaire, de levés, d'exams,  
20 d'analyses ou d'autres travaux préparatoires lorsque ceux-ci sont directement liés à une  
21 opération prévue au premier alinéa. Ils peuvent également demander à la Régie  
22 d'autoriser de tels investissements et, dans le cas où une autorisation est accordée, les  
23 investissements sont présumés utiles pour l'application du paragraphe 1° du premier  
24 alinéa de l'article 49.

25 Dans l'examen d'une demande d'autorisation visée au paragraphe 1° ou 2° du premier  
26 alinéa, la Régie tient compte, le cas échéant:

---

<sup>15</sup> [Versions de 1997, 2000, 2016, 2019 et 2025](#) de l'article 73 de *Loi sur la Régie de l'énergie*.

1 1° des prévisions de vente des distributeurs de gaz naturel et de leur obligation de  
2 distribuer;

3 2° des engagements contractuels des consommateurs du service de transport  
4 d'électricité et, le cas échéant, de leurs contributions financières à l'acquisition ou à la  
5 construction d'actifs de transport et de la faisabilité économique de ce projet.

6 La Régie peut autoriser le projet aux conditions qu'elle détermine.

7 L'obtention d'une autorisation en application du présent article ne dispense pas de  
8 demander une autorisation par ailleurs exigée en vertu d'une loi.

9 1996, c. 61, a. 73; 2000, c. 22, a. 24; 2016, c. 35, a. 10; 2019, c. 27, a. 11; 2025, c.  
10 24, a. 58.

11 De l'étude des différentes modifications de l'article 73 LRÉ, depuis l'année 2000, l'on  
12 constate que la disposition est demeurée la même quant aux activités du Transporteur  
13 notamment en ce qu'elle vise les mêmes objets et exige les mêmes démonstrations.

14 Un règlement est adjoint à l'article 73 de la Loi, il s'agit du **Règlement sur les**  
15 **conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie**<sup>16</sup>. Les  
16 articles pertinents du règlement précité pour les fins des présentes sont reproduits sous  
17 la section Références des présentes.

18 D'un examen de l'historique législatif depuis son adoption, l'on constate que le  
19 règlement est demeuré le même quant aux activités du Transporteur notamment en ce  
20 qu'il vise les mêmes objets et exige les mêmes démonstrations. Seul fait notable, le  
21 seuil d'application pour l'étude par la Régie de projets individualisés d'investissement  
22 du Transporteur a évolué jusqu'à son seuil actuel qui est « d'un coût de 250 000 000 \$  
23 et plus » (article 1, 1°, a)).

24 Le 7 février 2007, la Régie met en place le **Guide de dépôt du Transporteur**<sup>17</sup> dont  
25 l'objectif déclaré est :

1.2 Objectifs

Le Guide vise à standardiser la documentation déposée par le Transporteur à l'appui de ses demandes et à la compléter de façon à ce que la Régie ait tous les documents dont elle a besoin dans l'exercice de ses fonctions.

Le dépôt des documents exigés par le Guide permettra d'améliorer l'efficacité du traitement des demandes du Transporteur.

<sup>16</sup> La Loi (article 114) permet à la Régie de déterminer par [règlement](#) les conditions et les cas où une activité visée à l'article 73 précité requiert une autorisation. Le règlement de la Régie est soumis au gouvernement pour approbation (article 115 LRÉ).

<sup>17</sup> [Guide de dépôt du Transporteur](#), 7 février 2007.

Les exigences du Guide sont des normes minimales. Le Transporteur est libre d'inclure à ses demandes tout autre document pertinent.

1 Le *Guide de dépôt du Transporteur* s'applique à la présente instance. Les dispositions  
2 du guide précité qui sont applicables à la demande du Transporteur selon l'article 73  
3 de la Loi en l'instance, se retrouvent à la section 2.2, du Chapitre 2.

### **B. Décisions de la Régie de l'énergie**

4 Depuis l'entrée en vigueur de l'article 73 LRÉ, le Transporteur a déposé auprès de la  
5 Régie un très grand nombre de demandes d'autorisation. La Régie a émis un très grand  
6 nombre de décisions à l'égard de ces demandes.

7 Ces demandes et ces décisions de la Régie ont bénéficié d'un encadrement législatif  
8 stable et forment, en association avec l'article 73 LRÉ, le *Règlement sur les conditions*  
9 *et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie* et le *Guide de dépôt du*  
10 *Transporteur*, l'assise du cadre réglementaire applicable pour l'étude de la demande  
11 du Transporteur en l'instance.

12 Au fil des ans et des projets présentés par le Transporteur pour autorisation, de  
13 nombreuses décisions ont contribué à incarner la juridiction de la Régie, à préciser le  
14 cadre de l'étude d'une demande ainsi que le fardeau de preuve attendu du  
15 Transporteur.

16 La Régie a déterminé qu'une demande d'autorisation introduite en vertu de l'article 73  
17 de la Loi et du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la*  
18 *Régie de l'énergie* constitue un exercice d'analyse technico-économique en adéquation  
19 avec le cadre réglementaire, qui doit porter sur la justification du projet en regard de  
20 ses objectifs et de l'impact du projet sur les tarifs et la fiabilité du réseau de transport  
21 d'électricité, conformément aux exigences prescrites par le cadre réglementaire.

22 Dans l'exercice de sa juridiction selon l'article 73, dans les quelques décisions  
23 répertoriées à la section Références des présentes, la Régie a précisé sa juridiction  
24 selon la loi.

25 L'étude de la demande du Transporteur en l'instance doit se faire en respectant le cadre  
26 réglementaire, dont notamment les décisions citées<sup>18</sup>, qui délimite le cadre de l'étude  
27 de la demande présentée pour autorisation par le Transporteur.

---

<sup>18</sup> Il est à souligner que dans le cadre de son étude de projets selon l'article 73 LRÉ, la Régie a requis, à plusieurs reprises au fil des projets et des décisions, des raffinements quant aux démonstrations du Transporteur d'aspects associés à l'étude technico-économique des projets que la Régie réalise, ainsi que précisé les suivis décisionnels attendus (à titre d'exemples : La description du taux ainsi que la provision pour contingence

### C. Commentaires supplémentaires du Transporteur

1 Avec égards, muni de tout ce qui précède, à savoir un cadre législatif et réglementaire  
 2 stable et bien établi depuis de nombreuses années, le Transporteur soumet  
 3 respectueusement les compléments suivants, à savoir :

Demandes de renseignements	Commentaires supplémentaires
<p>1.6 La Régie est préoccupée de l'équilibre à maintenir entre, d'une part, les coûts nécessaires pour obtenir l'acceptabilité sociale du milieu d'accueil concerné par le Projet, (référence (v)), et, d'autre part, les coûts acceptables pour l'ensemble de la clientèle d'Hydro-Québec qui en assumera les frais :</p> <p>1.6.1. Veuillez indiquer comment le Transporteur s'est assuré de maintenir cet équilibre.</p>	<p>L'article 5 LRÉ est une disposition interprétative que la Régie se doit de considérer dans l'étude de la demande d'autorisation.</p> <p>L'acceptabilité sociale est à considérer selon cet article et elle est une condition essentielle à la réalisation des projets d'Hydro-Québec</p> <p>Dans le présent dossier, la demande du Transporteur est complète en application du cadre réglementaire et l'optimalité est démontrée par la preuve offerte en l'instance.</p>
<p>1.6.2. Veuillez indiquer les raisons pour lesquelles le Transporteur considère que le montant de cette acceptabilité sociale régionale doit être supportée par l'ensemble de la clientèle.</p>	<p>L'acceptabilité sociale est à considérer selon l'article 5 LRÉ et elle est une condition essentielle à la réalisation des projets d'Hydro-Québec. Le Transporteur rappelle que l'expropriation est une exception utilisée en dernier recours.</p>
<p>2.1 Veuillez commenter la possibilité d'inclure, lors des prochains dépôts de projet d'investissement devant la Régie :</p> <p>2.1.1. un résumé de la démarche environnementale, analysant les impacts du projet sur plus d'une centaine d'éléments sensibles ;</p> <p>2.1.2. un résumé des conclusions des analyses, tenant compte des trois pôles du développement</p>	<p>Avec égards, ces demandes de la Régie ne sont pas juridictionnelles selon le cadre réglementaire applicable de l'article 73 LRÉ.</p>

en incluant une simulation de type Monte-Carlo, D-2014-035 (paragraphe 508 à 511), D-2017-021(paragraphe 364 à 366)).

<p>durable, pour toutes variantes de tracés, de postes ou autres variantes considérées lors de l'Étape d'étude de planification.</p>	
<p>3.5 Dans un objectif d'optimisation de l'analyse des projets d'investissement par la Régie, veuillez élaborer sur les outils que pourrait proposer le Transporteur à la Régie afin d'optimiser l'évaluation de la raisonnable des coûts d'un projet, notamment en permettant de le comparer à des projets similaires, à travers une fourchette de coûts, une échelle comparative, etc. et en permettant de positionner le projet dans son unicité dans un groupe référentiel.</p>	<p>La demande d'autorisation est conforme au cadre réglementaire et probante. Sur cette base, la Régie a émis, depuis plus de deux décennies, des décisions autorisant des projets du Transporteur.</p> <p>Le Transporteur collabore avec la Régie de l'énergie afin de fournir de l'information arrimée à la juridiction de la Régie selon l'article 73 LRÉ et qui concerne son mandat législatif d'analyse technico-économique. La Régie conviendra avec le Transporteur que les demandes de renseignements qui relèvent de la micro-gestion des actions du Transporteur ou non juridictionnelles sont à proscrire.</p> <p>Le Transporteur demande respectueusement que le cadre réglementaire soit respecté et appliqué en l'instance, tel que cela est le cas depuis l'introduction de l'article 73 LRÉ.</p> <p>Considérant la question posée par la Régie, le Transporteur invite la Régie à le contacter dans l'exercice administratif de ses fonctions, i.e. à l'exclusion du présent forum juridictionnel, afin que le Transporteur puisse recueillir les préoccupations de la Régie et tenter d'y apporter, si possible, des solutions.</p>

## D. Références

### a. Historique législatif article 73 LRÉ

- 1 L'article 73 de la Loi était comme suit lors de son adoption (eev : [1997-06-02](#)) :
- 2 *73. Hydro-Québec ou un distributeur de gaz naturel doit obtenir l'autorisation de la Régie, aux*
- 3 *conditions et dans les cas qu'elle fixe par règlement, pour:*
- 4 *1° acquérir, construire ou disposer des immeubles ou des actifs destinés à la production, au*
- 5 *transport ou à la distribution d'électricité ou de gaz naturel;*

- 1           2° étendre ou modifier son réseau de distribution;
- 2           3° cesser ou interrompre ses opérations;
- 3           4° changer l'utilisation de son réseau de distribution;
- 4           5° effectuer une restructuration de ses activités ayant pour effet d'en soustraire une partie de
- 5           l'application de la présente loi;

- 6           6° exporter de l'électricité hors du Québec, sous réserve de la Loi sur l'exportation de
- 7           l'électricité ([chapitre E-23](#)).

8           Lorsque la Régie étudie une demande visée au paragraphe 1°, elle doit tenir compte

9           notamment de la justification des besoins énergétiques.

10          Lorsqu'elle étudie une demande visée au présent article, elle doit tenir compte des

11          préoccupations économiques, sociales et environnementales que peut lui indiquer le

12          gouvernement.

13          Une autorisation visée au présent article ne dispense pas Hydro-Québec ou un distributeur de

14          gaz naturel de demander une autorisation par ailleurs exigée en vertu d'une loi.

15          1996, c. 61, a. 73.

16          En 2000, il fut modifié comme suit (eev : [2000-06-16](#)) :

17          73. Le transporteur d'électricité, le distributeur d'électricité et les distributeurs de gaz naturel

18          doivent obtenir l'autorisation de la Régie, aux conditions et dans les cas qu'elle fixe par

19          règlement, pour:

20          1° acquérir, construire ou disposer des immeubles ou des actifs destinés au transport ou à la

21          distribution;

22          2° étendre, modifier ou changer l'utilisation de leur réseau de transport ou de distribution;

23          3° cesser ou interrompre leurs opérations;

24          4° effectuer une restructuration de leurs activités ayant pour effet d'en soustraire une partie

25          de l'application de la présente loi.

26          Dans l'examen d'une demande d'autorisation, la Régie tient compte des préoccupations

27          économiques, sociales et environnementales que peut lui indiquer le gouvernement par décret

28          et, dans le cas d'une demande visée au paragraphe 1°, tient compte le cas échéant:

1            *1° des prévisions de vente du distributeur d'électricité ou des distributeurs de gaz naturel et*  
2            *de leur obligation de distribuer;*

3            *2° des engagements contractuels des consommateurs du service de transport d'électricité et,*  
4            *le cas échéant, de leurs contributions financières à l'acquisition ou à la construction d'actifs*  
5            *de transport et de la faisabilité économique de ce projet.*

6            *L'obtention d'une autorisation en application du présent article ne dispense pas de demander*  
7            *une autorisation par ailleurs exigée en vertu d'une loi.*

8            *1996, c. 61, a. 73; 2000, c. 22, a. 24.*

9            *En 2016, il fut modifié à nouveau (eev : [2016-12-10](#)) :*

10           *73. Le transporteur d'électricité, le distributeur d'électricité et les distributeurs de gaz naturel*  
11           *doivent obtenir l'autorisation de la Régie, aux conditions et dans les cas qu'elle fixe par*  
12           *règlement, pour:*

13           *1° acquérir, construire ou disposer des immeubles ou des actifs destinés au transport ou à la*  
14           *distribution;*

15           *2° étendre, modifier ou changer l'utilisation de leur réseau de transport ou de distribution;*

16           *3° cesser ou interrompre leurs opérations;*

17           *4° effectuer une restructuration de leurs activités ayant pour effet d'en soustraire une partie*  
18           *de l'application de la présente loi.*

19           *Dans l'examen d'une demande d'autorisation, la Régie tient compte des préoccupations*  
20           *économiques, sociales et environnementales que peut lui indiquer le gouvernement par décret*  
21           *et, dans le cas d'une demande visée au paragraphe 1°, tient compte le cas échéant:*

22           *1° des prévisions de vente du distributeur d'électricité ou des distributeurs de gaz naturel et*  
23           *de leur obligation de distribuer;*

24           *2° des engagements contractuels des consommateurs du service de transport d'électricité et,*  
25           *le cas échéant, de leurs contributions financières à l'acquisition ou à la construction d'actifs*  
26           *de transport et de la faisabilité économique de ce projet.*

27           *La Régie peut autoriser le projet aux conditions qu'elle détermine.*

28           *L'obtention d'une autorisation en application du présent article ne dispense pas de demander*  
29           *une autorisation par ailleurs exigée en vertu d'une loi.*

1 1996, c. 61, a. 73; 2000, c. 22, a. 24; 2016, c. 35, a. 10.

2 En 2019, il fut modifié à nouveau comme suit (eev : [2019-12-08](#)) :

3 *73. Le transporteur d'électricité et les distributeurs de gaz naturel doivent obtenir l'autorisation*  
4 *de la Régie, aux conditions et dans les cas qu'elle fixe par règlement, pour:*

5 *1° acquérir, construire ou disposer des immeubles ou des actifs destinés au transport ou à la*  
6 *distribution;*

7 *2° étendre, modifier ou changer l'utilisation de leur réseau de transport ou de distribution;*

8 *3° cesser ou interrompre leurs opérations;*

9 *4° effectuer une restructuration de leurs activités ayant pour effet d'en soustraire une partie*  
10 *de l'application de la présente loi.*

11 *Dans l'examen d'une demande d'autorisation, la Régie tient compte des préoccupations*  
12 *économiques, sociales et environnementales que peut lui indiquer le gouvernement par décret*  
13 *et, dans le cas d'une demande visée au paragraphe 1°, tient compte le cas échéant:*

14 *1° des prévisions de vente des distributeurs de gaz naturel et de leur obligation de distribuer;*

15 *2° des engagements contractuels des consommateurs du service de transport d'électricité et,*  
16 *le cas échéant, de leurs contributions financières à l'acquisition ou à la construction d'actifs*  
17 *de transport et de la faisabilité économique de ce projet.*

18 *La Régie peut autoriser le projet aux conditions qu'elle détermine.*

19 *L'obtention d'une autorisation en application du présent article ne dispense pas de demander*  
20 *une autorisation par ailleurs exigée en vertu d'une loi.*

21 1996, c. 61, a. 73; 2000, c. 22, a. 24; 2016, c. 35, a. 10; 2019, c. 27, a. 11.

22 En 2025, l'article fut à nouveau modifié et il s'agit de la version actuelle (eev : [2025-](#)  
23 [06-07](#)) :

24 *73. Le transporteur d'électricité et les distributeurs de gaz naturel doivent obtenir l'autorisation*  
25 *de la Régie, aux conditions et dans les cas qu'elle fixe par règlement, pour:*

26 *1° acquérir, construire ou disposer des immeubles ou des actifs destinés au transport ou à la*  
27 *distribution;*

28 *2° étendre, modifier ou changer l'utilisation de leur réseau de transport ou de distribution;*

1                   3° cesser ou interrompre leurs opérations;

2                   4° effectuer une restructuration de leurs activités ayant pour effet d'en soustraire une partie  
3 de l'application de la présente loi.

4                   Le premier alinéa n'empêche pas le transporteur d'électricité ou un distributeur de gaz naturel  
5 d'effectuer des investissements aux fins d'inventaire, de levés, d'examins, d'analyses ou  
6 d'autres travaux préparatoires lorsque ceux-ci sont directement liés à une opération prévue  
7 au premier alinéa. Ils peuvent également demander à la Régie d'autoriser de tels  
8 investissements et, dans le cas où une autorisation est accordée, les investissements sont  
9 présumés utiles pour l'application du paragraphe 1° du premier alinéa de l'article 49.

10                  Dans l'examen d'une demande d'autorisation visée au paragraphe 1° ou 2° du premier alinéa,  
11 la Régie tient compte, le cas échéant:

12                  1° des prévisions de vente des distributeurs de gaz naturel et de leur obligation de distribuer;

13                  2° des engagements contractuels des consommateurs du service de transport d'électricité et,  
14 le cas échéant, de leurs contributions financières à l'acquisition ou à la construction d'actifs  
15 de transport et de la faisabilité économique de ce projet.

16                  La Régie peut autoriser le projet aux conditions qu'elle détermine.

17                  L'obtention d'une autorisation en application du présent article ne dispense pas de demander  
18 une autorisation par ailleurs exigée en vertu d'une loi.

19                  1996, c. 61, a. 73; 2000, c. 22, a. 24; 2016, c. 35, a. 10; 2019, c. 27, a. 11; 2025, c. 24, a. 58.

## **b. Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie (extraits)**

20                  Les extraits pertinents aux fins de la demande en l'instance sont les suivants :

21                  1. Une autorisation de la Régie de l'énergie est requise pour:

22                  1° acquérir, construire ou disposer des immeubles ou des actifs destinés au transport ou à la  
23 distribution ainsi que pour étendre, modifier ou changer l'utilisation du réseau de transport ou  
24 de distribution dans le cadre d'un projet de:

25                  a) transport d'électricité d'un coût de 250 000 000 \$ et plus;

26                  b) (sous-paragraphe abrogé);

1 c) distribution de gaz naturel d'un coût de 4 000 000 \$ et plus lorsque les volumes distribués  
2 annuellement par un distributeur sont de 1 milliard de mètres cubes et plus;

3 d) distribution de gaz naturel d'un coût de 1 200 000 \$ et plus lorsque les volumes distribués  
4 annuellement par un distributeur sont inférieurs à 1 milliard de mètres cubes;

5 2° cesser ou interrompre les opérations du transporteur ou du distributeur pour des raisons  
6 autres que la sécurité publique ou l'exploitation normale d'un réseau;

7 3° effectuer une restructuration des activités du transporteur ou du distributeur ayant pour effet  
8 d'en soustraire une partie de l'application de la Loi.

9 Une autorisation est également requise pour les projets dont le coût est inférieur aux seuils  
10 énoncés au paragraphe 1 du premier alinéa et qui n'ont pas encore été reconnus prudemment  
11 acquis et utiles pour l'exploitation du réseau de transport d'électricité ou d'un réseau de  
12 distribution de gaz naturel en vertu du paragraphe 1 du premier alinéa de l'article 49 de la Loi  
13 sur la Régie de l'énergie (chapitre R-6.01).

14 Le deuxième alinéa ne s'applique pas aux projets de rétablissement du service, ni aux travaux  
15 de raccordement demandés au distributeur ou au transporteur après la date de dépôt d'une  
16 demande d'autorisation.

17 D. 970-2001, a. 1 et 6; D. 789-2019, a. 1; D. 789-2019, a. 11; L.Q. 2025, c. 24, a. 116.

18 2. Toute demande d'autorisation en vertu du premier alinéa de l'article 1, doit être  
19 accompagnée des renseignements suivants:

20 1° les objectifs visés par le projet;

21 2° la description du projet;

22 3° la justification du projet en relation avec les objectifs visés;

23 4° les coûts associés au projet;

24 5° l'étude de faisabilité économique du projet;

25 6° la liste des autorisations exigées en vertu d'autres lois;

26 7° l'impact sur les tarifs incluant une analyse de sensibilité;

27 8° l'impact sur la fiabilité du réseau de transport d'électricité et sur la qualité de prestation du  
28 service de transport d'électricité ou de distribution de gaz naturel;

1 9° le cas échéant, les autres solutions envisagées, accompagnées des renseignements visés  
2 aux paragraphes 1° à 8°.

3 D. 970-2001, a. 2; L.Q. 2025, c. 24, a. 117.

4 3. Une demande d'autorisation pour acquérir, construire ou disposer des immeubles ou des  
5 actifs destinés au transport ou à la distribution doit également être accompagnée des  
6 renseignements suivants:

7 1° selon la nature du projet, la liste des principales normes techniques qui y seront appliquées;

8 2° le cas échéant, les prévisions de vente attribuables au projet des distributeurs de gaz  
9 naturel;

10 3° le cas échéant, les engagements contractuels des consommateurs du service ainsi que  
11 leurs contributions financières.

12 D. 970-2001, a. 3; L.Q. 2025, c. 24, a. 118.

### **c. Décisions de la Régie de l'énergie (extraits)**

13 La Régie s'est exprimée comme suit dans diverses décisions : (notes de bas de pages  
14 omises)

15 « Bien que la Régie ne soit pas liée par les décisions gouvernementales et qu'elle doive agir  
16 dans le cadre de son mandat, il n'en demeure pas moins que les politiques gouvernementales  
17 font partie intégrante du concept large d'intérêt public. La Régie rappelle qu'elle doit tenir  
18 compte de l'intérêt public lorsqu'elle rend ses décisions (article 5 de sa Loi) et que la décision  
19 du gouvernement d'autoriser la centrale Toulnostouc est présumée prise dans l'intérêt public.  
20 » (Décision D-2003-68, pp.9-10)

21 « La Régie est d'avis qu'il incombe au Transporteur de faire ses choix technologiques lorsqu'il  
22 élabore un projet et de justifier devant la Régie que son projet va lui permettre de rencontrer  
23 ses objectifs. » (Décision D-2004-175, page 14).

24 « Sous l'article 73 de la Loi, l'examen de la Régie porte sur la question de savoir si le Projet  
25 du Distributeur satisfait aux exigences citées plus haut du Règlement. Ces exigences sont  
26 essentiellement de nature technico-économique et portent sur la justification du Projet en  
27 regard de ses objectifs, de l'impact des coûts sur les tarifs et de l'impact du Projet sur la fiabilité  
28 du réseau de distribution. [...]

1 La Régie veut éviter que les demandes sous l'article 73 de la Loi débordent du cadre décrit  
2 plus haut et impliquent des analyses et contre-expertises coûteuses, pas toujours pertinentes,  
3 nécessaires ou même utiles. » (Décision D-2007-20, page 4).

4 « [...] c'est le Projet du Transporteur qu'elle examine, et non un projet alternatif que l'intéressée  
5 pourrait vouloir lui soumettre. » (Décision D-2009-068, page 7).

6 « [26] La Régie précise que dans le cadre de l'examen d'une demande d'investissement, c'est  
7 l'aspect technico-économique du projet du Transporteur qu'elle examine, et non celui d'un  
8 projet alternatif ou hypothétique. » (Décision D-2010-036, page 8).

9 « [64] Qu'en est-il des fonctions de la Régie lorsqu'elle est saisie d'une demande soumise en  
10 vertu de l'article 73 de la Loi? S'agit-il de fonctions juridictionnelles ou administratives?

11 [65] Après étude de la jurisprudence et la doctrine sur cette question, la Régie considère  
12 que ses fonctions, lorsqu'appelée à statuer sur une demande soumise en vertu de l'article 73  
13 de la Loi, tombent sous le troisième type de procédés identifiés par les professeurs Issalys et  
14 Lemieux, celui de « de type juridictionnel ». Conséquemment, la Régie n'est pas assujettie à  
15 la LDD lorsqu'elle étudie une demande en vertu de l'article 73 de la Loi. [...]

16 [68] La Régie s'est d'ailleurs déjà prononcée à quelques reprises sur la portée de l'article 5  
17 de la Loi et, notamment, dans la décision D-2005-216 :

18 « La formation en révision ne croit pas que la première formation a outrepassé ses pouvoirs  
19 en reportant sur d'autres des responsabilités qui lui reviennent et en ne tenant pas compte  
20 réellement du concept de développement durable que l'on retrouve à l'article 5 de la Loi.  
21 D'emblée, la présente formation tient à préciser que l'article 5 de la Loi n'est pas un article  
22 attributif de compétence tout comme la Régie le précisait dans l'avis A-2005-01 : « Cet article  
23 n'est pas attributif de compétence et ne donne pas de pouvoirs spécifiques à la Régie, puisque  
24 les compétences spécifiques de la Régie sont énumérées au chapitre III de la LRÉ intitulé «  
25 Fonctions et pouvoirs » de la Régie. L'article 5 traite plutôt de la façon dont la Régie doit  
26 exercer sa compétence ». Il est donc erroné de conclure que la première formation aurait  
27 outrepassé ses pouvoirs en interprétant incorrectement, selon le RNCREQ, l'article 5 de sa  
28 Loi. » [nous soulignons]

29 [69] Procéder à l'examen d'un projet d'investissement dans une perspective de  
30 développement durable signifie que la Régie doit étudier les différentes solutions envisagées  
31 au projet par le Transporteur, en fonction des dimensions environnementale, sociale et  
32 économique. Elle doit rechercher l'équilibre et exercer son jugement en fonction des enjeux  
33 aux dossiers. Ainsi, la Régie peut autoriser un projet selon une solution envisagée qui n'est  
34 pas nécessairement au coût le plus bas mais qui possède la meilleure valeur, compte tenu  
35 des deux autres dimensions. C'est d'ailleurs le cas au présent dossier, puisque la Régie, en

1           ce qui a trait aux différentes solutions envisagées pour répondre à la demande du MTQ,  
2           autorise la solution ayant un coût supérieur de 0,9 M\$, puisqu'elle offre plusieurs avantages  
3           aux clients et aux habitants de la région par rapport à la première solution proposée.

4           [70] Là s'arrête la juridiction de la Régie en matière environnementale. Il n'est pas de son  
5           ressort de procéder à une analyse détaillée des impacts environnementaux et d'ordonner la  
6           mise en place de mesures d'atténuations pour un projet si celui-ci est jugé d'intérêt public.  
7           Cela appartient à d'autres entités désignées par le législateur en vertu d'autres lois et en vertu  
8           desquelles la Régie n'a aucune juridiction. (Décision D-2010-061, page 17 ss.)

9           « [89] La Régie rappelle que le Règlement limite l'analyse au projet soumis et indique au  
10          demandeur quelles sont les informations qu'il doit soumettre en appui à sa demande. Sans  
11          porter de jugement sur leur pertinence ou leur bien fondé, les considérations faisant appel à  
12          une lecture différente des Tarifs et conditions ou remettant en cause la méthodologie utilisée  
13          pour, par exemple, calculer l'impact tarifaire, débordent le cadre prévu par le Règlement et  
14          des articles 31(5°) et 73 de la Loi » (Décision D-2010-084, page 21).

15          « [30] La Régie précise que, dans le cadre de l'examen du dossier, il ne s'agit pas de faire en  
16          sorte qu'un client assume la plus grande partie du coût du Projet, tel que le soumet  
17          l'intervenant, mais bien de s'assurer que la demande est conforme au cadre réglementaire en  
18          vigueur, aux principes déjà reconnus par la Régie, ainsi qu'aux décisions antérieures. La  
19          Régie demande à l'AQCIE/CIFQ de tenir compte de cette précision et, dans ce contexte, de  
20          ré-évaluer la pertinence d'avoir recours à un expert. » (D-2014-118, page 8).

21          « [52] L'article 73 de la Loi, ainsi que le Règlement, encadrent l'exercice de la juridiction de la  
22          Régie en matière de demandes d'autorisation d'investissements.

23          [53] Les renseignements soumis par le Transporteur en vertu du Règlement constituent  
24          l'assise sur laquelle l'analyse de la Régie doit porter pour lui permettre de déterminer la  
25          justification du projet soumis, tant sur le plan énergétique qu'économique. La Régie doit ainsi  
26          s'assurer que la solution retenue est justifiée au regard de son impact sur les tarifs ainsi que  
27          sur la fiabilité du réseau.

28          [54] Par ailleurs, dans l'exercice de sa compétence, la Régie doit notamment poser un  
29          jugement sur les hypothèses et les paramètres utilisés par le Transporteur.

30          [55] L'argumentation, les commentaires ou observations des intervenants dans le cadre du  
31          présent dossier doivent donc porter sur ces hypothèses et l'application correcte de ces  
32          paramètres. [...]

33          [58] La Régie souligne également que l'article 5 de la Loi constitue un guide dans l'exercice  
34          de sa compétence, mais que cet article n'est pas attributif de cette compétence. En effet, cet

1 *article énonce des facteurs que la Régie garde en perspective dans l'exercice de ses*  
2 *fonctions, mais ne lui accorde pas de juridiction en matière d'application de lois et de*  
3 *règlements spécifiques en matière environnementale ou de développement durable.» (D-*  
4 *2016-043, pp. 13-14.)*

5 *« [33] La Régie estime que les informations relatives à la prévision de la demande du*  
6 *Distributeur, lesquelles sont à la base du Projet du Transporteur, sont pertinentes à l'examen*  
7 *du présent dossier, notamment afin d'apprécier la justification du Projet et la nécessité de*  
8 *procéder aux investissements qui en font l'objet, le tout conformément à la Loi et au*  
9 *Règlement. » (Décision D-2021-054, p. 8)*

10 *« [58] Tel que mentionné dans sa décision D-2022-003, l'article 73 de la Loi constitue un*  
11 *régime d'approbation préalable des investissements pour les entreprises règlementées qui y*  
12 *sont assujetties et que dans le cadre de l'examen sous cet article, la Régie doit porter un*  
13 *premier jugement sur le caractère prudent de l'investissement ainsi que sur l'utilité*  
14 *appréhendue du projet. Pour satisfaire à ses obligations, la Régie doit donc être en mesure*  
15 *de questionner et d'évaluer ce caractère prudent de l'investissement et de son utilité. »*  
16 *(Décision D-2022-011, p. 16)*

17 *« [52] La Régie souligne que le traitement du présent dossier ne saurait viser la remise en*  
18 *cause des Tarifs et conditions. » (Décision-2022-064, p. 13)*

19 *« [298] Comme le Transporteur le précise en argumentation, par l'application de l'article 50,*  
20 *la Loi confère, depuis le 7 juin 2025, une présomption légale que les actifs destinés au*  
21 *transport d'électricité sont présumés prudemment acquis et utiles lorsque la Régie a autorisé*  
22 *un projet en vertu des paragraphes 1 et 2 du premier alinéa de l'article 73 de la Loi. [...]*

23 *[306] De l'avis de la Régie, la présomption légale de l'article 50 de la Loi est conditionnelle à*  
24 *l'obtention de l'autorisation en vertu de l'article 73 de la Loi et au fait que les conditions, en*  
25 *vertu desquelles elle a été émise, soient respectées. Lorsqu'il y a un changement substantiel*  
26 *ou appréciable à la nature du projet ou aux coûts autorisés, le Transporteur ne peut établir les*  
27 *faits qui servent de fondement à cette induction légale. [...]* (Décision D-2026-008, p. 82 ss.)