

# DÉCISION

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

---

D-2026-065

R-4327-2025

25 juin 2026

---

**PRÉSENT :**

Steeves Demers  
Régisseur

---

**Hydro-Québec**  
Demanderesse

et

**Intervenants dont les noms apparaissent ci-après**

---

**Décision sur le fond**

*Demande relative à l'intégration des parcs éoliens Des Neiges, Secteurs Charlevoix, Ouest-A et Ouest-B, au réseau de transport*



**Demanderesse :**

**Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité  
représentée par M<sup>e</sup> Yves Fréchette.**

**Intervenants :**

**Association Hôtellerie Québec et Association Restauration Québec (AHQ-ARQ)  
représenté par M<sup>e</sup> Steve Cadrin;**

**Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (section Québec) (FCEI)  
représentée par M<sup>e</sup> Charles Turmel;**

## TABLE DES MATIÈRES

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1. DEMANDE .....</b>  | <b>5</b>  |
| <b>2. CONCLUSION PRINCIPALE DE LA RÉGIE .....</b>  | <b>8</b>  |
| <b>3. MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIFS VISÉS PAR LE PROJET .....</b>                            | <b>8</b>  |
| <b>4. DESCRIPTION DU PROJET .....</b>  | <b>9</b>  |
| <b>5. JUSTIFICATION DU PROJET ET SOLUTIONS ENVISAGÉES .....</b>                              | <b>10</b> |
| <b>5.1 RACCORDEMENT LOCAL DES PARCS ÉOLIENS .....</b>  | <b>10</b> |
| <b>5.2 RENFORCEMENT DU RÉSEAU DE TRANSPORT PRINCIPAL.....</b>                                | <b>14</b> |
| <b>6. COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET .....</b>   | <b>16</b> |
| <b>7. IMPACT TARIFAIRE .....</b>   | <b>20</b> |
| <b>8. IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU OU SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE .....</b> | <b>22</b> |
| <b>9. AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D’AUTRES LOIS.....</b>                                  | <b>23</b> |
| <b>10. COMMENTAIRES DE L’AHQ-ARQ.....</b>  | <b>24</b> |
| <b>10.1 AUTRES TRAVAUX DE RACCORDEMENT ET DE RENFORCEMENT ET SYSTÈME CCTG .....</b>          | <b>24</b> |
| <b>10.2 ABSENCE D’UNE SOLUTION ALTERNATIVE.....</b>  | <b>26</b> |
| <b>11. OPINION DE LA RÉGIE .....</b>   | <b>28</b> |
| <b>12. CONFIDENTIALITÉ .....</b>   | <b>29</b> |
| <b>DISPOSITIF .....</b>  | <b>36</b> |

## 1. DEMANDE

[1] Le 17 décembre 2025, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur ou HQT), dépose à la Régie de l'énergie (la Régie) une demande afin d'obtenir l'autorisation de construire et d'installer les actifs requis pour l'intégration des trois parcs éoliens Des Neiges - Secteurs Charlevoix (DNC), Ouest-A (DNO-A) et Ouest-B (DNO-B) (les Parcs éoliens) à son réseau de transport (le Projet) (la Demande)<sup>1</sup>.

[2] Cette Demande est soumise en vertu des articles 31 (1) (5<sup>o</sup>) et 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*<sup>2</sup> (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*<sup>3</sup>.

[3] Le Projet vise à répondre à la demande des promoteurs Société de projet BVH2, s.e.n.c. (BVH2) et Société de projet BVH3, s.e.n.c. (BVH3) agissant par leur gestionnaire, Boralex Inc., pour raccorder les Parcs éoliens au réseau de transport d'Hydro-Québec.

[4] Le Transporteur inclut, dans sa preuve, des documents qu'il dépose sous pli confidentiel<sup>4</sup> :

- Les schémas de liaison et unifilaires relatifs au Projet;
- L'étude d'impact 233R;
- Les taux d'inflation spécifiques ventilés par composantes;
- Les coûts détaillés du Projet;
- Les coûts annuels du Projet.

---

<sup>1</sup> Pièce [B-0002](#).

<sup>2</sup> [RLRQ, c. R-6.01](#).

<sup>3</sup> [RLRQ, c. R-6.01, r. 2](#).

<sup>4</sup> Respectivement les pièces B-0011, B-0012, B-0015, B-0016 et B-0018.

[5] Les versions caviardées de l'étude d'impact 233R, des taux d'inflation spécifiques ventilés par composantes ainsi que des coûts détaillés du Projet sont également déposées<sup>5</sup>.

[6] Le Transporteur demande à la Régie de rendre des ordonnances de traitement confidentiel à l'égard de certains renseignements contenus dans ces documents<sup>6</sup>.

[7] Le 29 janvier 2026, la Régie publie un avis aux personnes intéressées sur son site internet, indiquant qu'elle compte procéder à l'étude de la demande du Transporteur par voie de consultation<sup>7</sup>. Elle demande au Transporteur de publier cet avis sur son site internet. Le 30 janvier 2026, le Transporteur confirme à la Régie cette publication<sup>8</sup>.

[8] Le 18 février 2026, la Régie reçoit les demandes d'intervention de l'AHQ-ARQ et de la FCEI<sup>9</sup>.

[9] Le 6 mars 2026, à la demande de la Régie, le Transporteur dépose un complément de preuve sur des sujets spécifiques<sup>10</sup>.

[10] Le 11 mars 2026, la Régie publie sa décision procédurale D-2026-030<sup>11</sup> qui fixe le cadre d'examen du dossier, les demandes d'intervention, les budgets de participation et le calendrier de traitement du dossier.

---

<sup>5</sup> Pièces [B-0013](#), [B-0014](#), annexe 11.1, et [B-0017](#).

<sup>6</sup> Pièce [B-0002](#), p. 2 et 3, et conclusions de la Demande.

<sup>7</sup> Pièce [A-0003](#).

<sup>8</sup> Pièce [B-0020](#).

<sup>9</sup> Pièces [C-AHQ-ARQ-0002](#) et [C-FCEI-0002](#).

<sup>10</sup> Pièce [A-0004](#).

<sup>11</sup> Décision [D-2026-030](#).

[11] Le 27 mars 2026, l'AHQ-ARQ et la FCEI déposent leurs demandes de renseignements (DDR), auxquelles le Transporteur répond le 13 avril 2026<sup>12</sup>.

[12] Le 15 avril 2026, l'AHQ-ARQ conteste les réponses du Transporteur à certaines de ses DDR et demande à la Régie d'ordonner à ce dernier d'y répondre<sup>13</sup>. Le 20 avril 2026, le Transporteur commente la contestation de l'AHQ-ARQ<sup>14</sup>.

[13] Le 27 avril 2026, la Régie dépose sa DDR, à laquelle le Transporteur répond le 8 mai 2026.

[14] Le 28 avril 2026, la Régie rend sa décision D-2026-044<sup>15</sup>, dans laquelle elle rejette la demande d'ordonnance relative aux réponses du Transporteur déposée par l'AHQ-ARQ.

[15] Le 13 mai 2026, l'AHQ-ARQ dépose son mémoire<sup>16</sup>. Le même jour, la FCEI informe la Régie qu'elle ne déposera pas de preuve écrite<sup>17</sup>.

[16] Le 21 mai 2026, le Transporteur dépose ses commentaires relatifs au mémoire de l'AHQ-ARQ<sup>18</sup>. La Régie entame son délibéré le 22 mai 2026.

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

---

<sup>12</sup> Pièces [B-0028](#) et [B-0029](#).

<sup>13</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0010](#).

<sup>14</sup> Pièce [B-0030](#).

<sup>15</sup> Décision [D-2026-044](#).

<sup>16</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0012](#).

<sup>17</sup> Pièce [C-FCEI-0008](#).

<sup>18</sup> Pièce [B-0037](#).

## 2. CONCLUSION PRINCIPALE DE LA RÉGIE

[18] Pour les motifs énoncés ci-après, la Régie autorise le projet d'investissement soumis par le Transporteur. La Régie accueille les demandes d'ordonnances de traitement confidentiel, sauf la demande portant sur l'étude d'impact 233R. Dans ce cas, la Régie réserve sa décision jusqu'à ce que la formation du dossier R-4272-2024<sup>19</sup> se prononce sur cette question.

## 3. MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIFS VISÉS PAR LE PROJET

[19] Le Projet vise à répondre à une demande des promoteurs BVH2 et BVH3 (les Producteurs) pour raccorder les Parcs éoliens au réseau de transport d'Hydro-Québec. La puissance maximale à transporter demandée totalise 798 MW<sup>20</sup> et les investissements nécessaires pour sa réalisation sont estimés à 542,1 M\$. Les mises en service commerciales sont prévues pour les mois de décembre 2027 (DNC) et décembre 2028 (DNO-A et DNO-B).

[20] Les ententes de raccordement, les distinctions de ces ententes de raccordement par rapport à l'entente type de raccordement ainsi que les engagements d'achat de services de transport sont déposés au présent dossier<sup>21</sup>.

[21] Le Transporteur précise que le Projet a pour objectif d'intégrer la production des Parcs éoliens au réseau de transport, d'effectuer certains travaux de renforcement du réseau afin de permettre l'intégration de cette production et dans une perspective de planification intégrée du réseau de transport, d'effectuer certains travaux visant à assurer la pérennité d'équipements touchés par le Projet<sup>22</sup>. Il présente la carte du réseau de

---

<sup>19</sup> Dossier [R-4272-2024](#).

<sup>20</sup> DNC : 399 MW, DNO-A : 301 MW et DNO-B : 98 MW.

<sup>21</sup> Pièces [B-0005](#), [B-0006](#), [B-0007](#), [B-0008](#), [B-0009](#) et [B-0010](#).

<sup>22</sup> Pièce [B-0004](#), p. 10.

transport en date du 31 décembre 2024 ainsi que la localisation géographique des Parcs éoliens<sup>23</sup>.

#### 4. DESCRIPTION DU PROJET

[22] Le Projet inclut les travaux suivants :

- Construction d'une ligne monoterne de 0,4 km à 315 kV entre le poste de départ du Parc éolien DNC et un nouveau point de dérivation sur le circuit 3002;
- Construction d'une ligne monoterne de 4,9 km à 315 kV entre le poste de départ du Parc éolien DNO-A et un nouveau point de dérivation sur le circuit 3095;
- Construction d'une ligne monoterne de 1,7 km à 315 kV entre le poste de départ du Parc éolien DNO-B et un nouveau point de dérivation sur le circuit 3187;
- Ajout de compensation réactive *shunt* au poste des Laurentides à 315 kV;
- Réalisation de travaux de rehaussement de la capacité des jeux de barres du poste des Laurentides à 315 kV;
- Ajout de compensation réactive *shunt* au poste de Lévis à 315 kV;
- Remplacement de sept disjoncteurs au poste de Lévis à 230 kV;
- Ajout de compensation réactive *shunt* au poste des Appalaches à 230 kV;
- Ajout de compensation réactive *shunt* au poste de la Montérégie à 120 kV;
- Mise en œuvre du système de Contrôle de la Consigne de Tension par le Générateur (CCTG) aux centrales Saint-Marguerite-3, Romaine-1 et Romaine-2;
- Modification des protections de lignes 3002, 3095 et 3187;
- Réalisation de travaux de télécommunications.

---

<sup>23</sup> Pièce [B-0004](#), p. 8, figure 1, et p. 9, figure 2.

[23] Le Transporteur dépose une description détaillée des travaux<sup>24</sup> de même que le calendrier de réalisation des travaux lié au Projet<sup>25</sup>.

## 5. JUSTIFICATION DU PROJET ET SOLUTIONS ENVISAGÉES

### 5.1 RACCORDEMENT LOCAL DES PARCS ÉOLIENS

[24] Le Transporteur mentionne avoir envisagé deux solutions pour le raccordement local des Parcs éoliens. La première solution consiste à raccorder les Parcs éoliens en dérivation des circuits existants à 315 kV. Le Transporteur indique qu'il s'agit de la solution retenue, puisqu'elle est avantageuse économiquement et permet de limiter au maximum les impacts sur le milieu, en réduisant la longueur des lignes à construire. Il précise que cette solution permet également d'éviter la construction d'un nouveau poste.

[25] La deuxième solution envisagée par le Transporteur consiste à raccorder les Parcs éoliens à un nouveau poste à 735-315 kV. Ce poste sectionnerait la ligne 7004 à une distance d'environ 67 km du poste des Laurentides et comprendrait deux transformateurs à 735-315 kV de 1 650 MVA, une inductance *shunt* à 735 kV et trois départs de ligne à 315 kV. Cette solution nécessite également la construction d'environ 57 km de lignes à 315 kV.

[26] Le Transporteur indique que cette solution n'a pas été retenue, pour des raisons de coûts plus élevés et d'impacts environnementaux et sociaux, du fait des lignes à construire et de l'ajout d'un poste de transport à 735 kV.

[27] Questionné sur les nouvelles productions à venir avec l'appel d'offres A/O 2026-01<sup>26</sup>, le Transporteur précise qu'en tenant compte des critères de conception, des projets à venir et des demandes des Producteurs, la solution optimale demeure le raccordement en dérivation des circuits existants à 315 kV.

---

<sup>24</sup> Pièce [B-0004](#), p. 10, section 4.1.

<sup>25</sup> Pièce [B-0004](#), p. 22.

<sup>26</sup> Pièce [B-0033](#), p. 7 et 8, réponse 3.1.

[28] Conformément à la décision D-2023-057<sup>27</sup>, le Transporteur explique les choix d’emplacements des postes de départ, de même que les choix de raccordement de ces derniers. Il précise que l’optimisation des emplacements et du scénario de raccordement réduit d’environ 30 km les lignes à construire, et ainsi de minimiser les impacts sur le milieu<sup>28</sup>.

### ***Des Neiges – secteur Charlevoix (DNC)***

[29] La puissance maximale à transporter du Parc éolien DNC sera de 399 MW. Selon le Transporteur, comme plusieurs circuits à 315 kV passent à proximité du poste de départ projeté, le raccordement au circuit 3002 est à privilégier, la ligne 3001 étant déjà utilisée pour le raccordement du parc éolien des neiges – Sud (DNS). Le Transporteur précise que la construction d’une nouvelle ligne monoterne à 315 kV de 0,4 km et l’insertion d’un pylône de dérivation sont requises, afin de raccorder le poste de départ en dérivation du circuit 3002.

[30] Le Transporteur indique que le circuit 3002 a une capacité de transit de 352 MVA à une température ambiante de 30°C. En condition de pointe estivale et en considérant l’indisponibilité d’une ligne de transport adjacente, la puissance à transporter totale en aval du point de dérivation projeté peut atteindre plus de 600 MVA. Cependant, dans le cadre du projet d’intégration du parc éolien DNS<sup>29</sup>, le rehaussement thermique prévu de la ligne biterne 3001-3002 sur la section entre le point de dérivation du parc éolien DNS et le poste des Laurentides augmente suffisamment la capacité du circuit 3002 pour permettre l’intégration du Parc éolien DNC. Ainsi, aucun rehaussement thermique n’est requis au présent dossier. Cependant, le Transporteur précise que l’injection de la puissance maximale du Parc éolien DNC ne peut se faire que vers le poste des Laurentides en raison de la grande distance, environ 307 km, séparant le Parc éolien DNC et le poste Bersimis-1.

---

<sup>27</sup> Dossier R-4212-2022, décision [D-2023-057](#), p. 30, par. 89.

<sup>28</sup> Pièce [B-0004](#), p. 15.

<sup>29</sup> Dossier [R-4272-2024](#).

[31] Par ailleurs, les protections de lignes du circuit 3002 doivent également être modifiées aux postes des Laurentides et Bersimis-1, afin qu'elles soient compatibles avec les nouveaux relais du poste du Parc éolien DNC, et des liens de télécommunications doivent être ajoutés entre le poste du Parc éolien DNC et les postes des Laurentides et Bersimis-1 afin d'assurer le bon fonctionnement des protections.

#### ***Des Neiges – secteur Ouest-A (DNO-A)***

[32] La puissance maximale à transporter du Parc éolien DNO-A sera de 301 MW. Bien que l'étude d'intégration ait prévu le raccordement du parc en dérivation du circuit 3003, le Transporteur mentionne que les analyses d'avant-projet ont permis de déterminer qu'un raccordement fiable en dérivation du circuit 3095 était possible et avantageux d'un point de vue économique, environnemental et social. Cela en raison, notamment, de la réduction de la longueur de ligne à construire (4,9 km plutôt que 22 km pour le circuit 3003), de l'élimination des besoins de rehaussements thermiques identifiés pour les lignes 3003 et 3010, et de l'évitement du dépassement des capacités observées sur la ligne 3010 suivant des événements de perte de ligne entre les postes Bersimis-1 et des Laurentides.

[33] Le Transporteur indique par ailleurs que les protections de lignes du circuit 3095 devront être modifiées aux postes des Laurentides ainsi qu'aux postes clients Delisle (Rio Tinto) et Rivière-du-Moulin (EDF), afin qu'elles soient compatibles avec les nouveaux relais du poste du Parc éolien DNO-A. Finalement, il précise que des liens de télécommunications devront être ajoutés entre le poste du Parc éolien DNO-A et les postes des Laurentides et Delisle, afin d'assurer le bon fonctionnement des protections.

#### ***Des Neiges – secteur Ouest-B (DNO-B)***

[34] La puissance maximale à transporter du Parc éolien DNO-B sera de 99 MW. Le Transporteur indique que le raccordement du poste de départ au circuit 3187 représente la meilleure solution de raccordement, ce dernier étant situé près du poste de départ projeté par les Producteurs. La construction d'une ligne d'environ 1.7 km est toutefois requise afin de raccorder le Parc DNO-B en dérivation du circuit 3187. Le Transporteur mentionne que les analyses effectuées en cours d'avant-projet ont permis de déterminer qu'un raccordement en dérivation pouvait être réalisé de façon fiable en modifiant le type

des protections de lignes aux postes de Beaupré, de Charlevoix et du poste client Seigneurie-de-Beaupré.

[35] Par ailleurs, le Transporteur précise que les protections de lignes du circuit 3187 doivent être modifiées aux postes de Beaupré, de Charlevoix ainsi qu'au poste client Seigneurie-de-Beaupré (Boralex), afin qu'elles soient compatibles avec les nouveaux relais du poste du Parc éolien DNO-B. Finalement, il indique que des liens de télécommunications doivent être ajoutés entre le poste du Parc éolien DNO-B, les postes de Beaupré et de Charlevoix, et le poste client Seigneurie-de-Beaupré, afin d'assurer le bon fonctionnement des protections.

### ***Rehaussement de la capacité de barres au poste des Laurentides***

[36] Le Transporteur mentionne que, compte tenu de la conception originale du poste des Laurentides à 315-230 kV dans les années 50, les barres à 315 kV, composées majoritairement de conducteurs de 1 796 MCM<sup>30</sup> offrent une capacité inférieure à celle des transformateurs à 735-315 kV ajoutés lors du développement du réseau à 735 kV avec des conducteurs de 4 000 MCM. Il en résulte que les barres deviennent l'élément limitant dans le poste des Laurentides à 315 kV et que l'injection additionnelle de courant par les Parcs éoliens pourrait provoquer un dépassement de la capacité des barres, dans certaines conditions d'exploitation.

[37] Le Transporteur indique que la solution développée en phase d'avant-projet comprend deux facettes : le rehaussement de la capacité du départ de ligne 3002 et le déplacement du point de raccordement du secondaire du transformateur T1, à l'autre extrémité du jeu de barres principal. Cette solution a pour effet de redistribuer les courants et d'éviter des dépassements de capacité.

---

<sup>30</sup> MCM : Mille mils circulaires ou *Thousand Circular Mills*.

[38] Par ailleurs, dans une perspective de planification intégrée du réseau de transport, le Transporteur prévoit également les travaux suivants :

- Remplacement des éléments constituant le départ de la ligne 3001 pour en assurer la pérennité;
- Travaux sur les fondations de la section de barres raccordant le secondaire du transformateur T1 présentant des signes d'affaiblissement importants depuis plusieurs années;
- Remplacement des sectionneurs et transformateurs de tension des départs de ligne L25 et L26, qui ont atteint la fin de leur durée de vie utile.

## 5.2 RENFORCEMENT DU RESEAU DE TRANSPORT PRINCIPAL

[39] Le Transporteur mentionne que l'ajout des Parcs éoliens a un impact direct sur le transit des lignes à 735 kV du réseau. Des sous-tensions en régime permanent en dehors des plages permises par les critères pourraient survenir, advenant des événements impliquant la perte d'une des lignes au sud du poste Jacques-Cartier (L7002 et L7017), dans une situation où l'autre ligne est déjà hors service.

[40] Le Transporteur a considéré trois solutions visant le renforcement du réseau de transport principal. La première solution consiste en un ajout de batteries de condensateurs *shunt* à des postes stratégiques sur le réseau de transport principal, afin de corriger les problèmes de sous-tensions. Cette solution a été retenue par le Transporteur, puisqu'elle présente les investissements les moins importants, en plus de générer moins de pertes que les autres solutions<sup>31</sup>.

---

<sup>31</sup> Pièce [B-0004](#), p. 24.

[41] La deuxième solution envisagée consiste à ajouter un compensateur statique au poste de la Nicolet<sup>32</sup>. Le Transporteur précise que la faisabilité de cette solution n'a pas été validée, puisqu'elle présente des défis techniques particuliers et pourrait demander une refonte complète de l'automatisme de commande de la puissance réactive (automatisme CPR) des groupes convertisseurs du réseau multiterminal à courant continu (RMCC). Le Transporteur mentionne avoir écarté cette solution, compte tenu des coûts significativement plus élevés et des risques quant à sa faisabilité<sup>33</sup>.

[42] La troisième solution envisagée consiste en l'ajout d'une plateforme de compensation série au poste de la Chamouchouane sur la ligne 7103. Cette solution permet également de corriger les problèmes de sous-tension suivant les événements de pertes de ligne au sud du poste Jacques-Cartier. Le Transporteur indique que cette solution n'a pas été retenue, compte tenu des coûts considérablement plus élevés<sup>34</sup>.

[43] La première solution retenue par le Transporteur consiste en l'ajout de compensation réactive *shunt* aux postes Laurentides, Lévis, Appalaches et Montérégie, permettant de corriger les problèmes de sous-tension identifiés et d'assurer l'intégration fiable de la puissance des Parcs éoliens. Aux postes des Appalaches et de la Montérégie, les batteries de condensateurs devront être munies d'un circuit d'amortissement visant à atténuer ou prévenir ces résonances harmoniques résultant de l'interaction entre les équipements à réactance capacitive et le réseau électrique.

[44] Le Transporteur mentionne également que des événements provoquant la perte simultanée de deux lignes parallèles au sud du poste Arnaud provoquent des oscillations de tension inférieures aux limites permises par les critères de conception du réseau. La mise en œuvre du système CCTG aux centrales de la Sainte-Marguerite-3, de la Romaine-1 et de la Romaine-2, vise à corriger ce problème en permettant aux groupes de production de ces centrales de contribuer de façon plus importante à l'atténuation des oscillations transitoires.

---

<sup>32</sup> Pièce [B-0004](#), p. 24.

<sup>33</sup> Pièce [B-0024](#), p. 5.

<sup>34</sup> Pièce [B-0004](#), p. 25.

[45] Également, les analyses du Transporteur ont permis de déceler des dépassements du pouvoir de coupure de sept disjoncteurs au poste de Lévis à 230 kV suivant l'ajout des Parcs éoliens. Ces disjoncteurs ont tous atteint la fin de leur durée de vie utile et présentent un niveau de risque élevé. Leur remplacement vise donc à en assurer la pérennité. Le Transporteur, conformément à la décision D-2024-068<sup>35</sup>, indique la valeur des retraits d'actifs suivants :

|              |                |
|--------------|----------------|
| Disjoncteurs | 1,0 M\$        |
| Sectionneurs | <u>2,0 M\$</u> |
| <b>TOTAL</b> | <b>1,2 M\$</b> |

[46] Conformément à la décision D-2025-027<sup>36</sup>, le Transporteur présente une description des facteurs de risques propres au Projet<sup>37</sup>.

## 6. COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET

[47] Le coût total du Projet s'élève à 542,1 M\$, et s'inscrit dans les catégories « Croissance des besoins de la clientèle » et « Maintien des actifs » pour des montants respectifs de 498,1 M\$ et 44,0M\$<sup>38</sup>.

[48] Les coûts détaillés ainsi que les coûts annuels des travaux sont déposés sous pli confidentiel<sup>39</sup>. Le Transporteur fournit également une version caviardée de la pièce relative aux coûts détaillés, dans laquelle il présente, entre autres, la ventilation des coûts des travaux pour les phases d'avant-projet et de projet<sup>40</sup>.

---

<sup>35</sup> Dossier R-4248-2024, décision [D-2024-068](#).

<sup>36</sup> Dossier R-4279-2024, décision [D-2025-027](#), p. 15, par. 41.

<sup>37</sup> Pièce [B-0004](#), p. 21, section 4.3.

<sup>38</sup> Pièce [B-0004](#), p. 28, tableau 5.

<sup>39</sup> Pièces B-0016 et B-0018 (déposées sous pli confidentiel).

<sup>40</sup> Pièce [B-0017](#).

[49] Le tableau suivant précise le coût total du Projet et y détaille les remboursements pour les postes de départs et les réseaux collecteurs, de même que la contribution des Producteurs. Le Transporteur précise que le tout est conforme aux *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*<sup>41</sup> pour des installations n'appartenant pas à Hydro-Québec.

**TABLEAU 1**<sup>42</sup>  
**SYNTHÈSE DES COÛTS GLOBAUX (M\$)**

|  | DNC   | DNO   | Total        |
|--|-------|-------|--------------|
| <b>Coût du Projet</b>  | -     | -     | <b>542,1</b> |
| Coûts de la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle » | 294,0 | 204,1 | 498,1        |
| o Travaux d'intégration  | 177,8 | 73,8  | 251,7        |
| o Remboursement des postes de départ <sup>13</sup>               | 39,5  | 53,7  | 93,2         |
| o Remboursement des réseaux collecteurs <sup>13</sup>            | 76,6  | 76,6  | 153,2        |
| Coûts de la catégorie « Maintien des actifs »                    | -     | -     | 44,0         |

  

| <b>Estimation de la contribution des Producteurs</b> | DNC       | DNO-A et B |
|--|-----------|------------|
| Puissance maximale à transporter (MW)                | 399 MW    | 399 MW     |
| Coûts à considérer                                   | 275,5     | 183,3      |
| Allocation maximale                                  | 612 \$/kW | 612 \$/kW  |
| Montant maximal                                      | 244,2     | 244,2      |
| Contribution <sup>14</sup>                           | 31,3      | 0          |
| Coûts d'exploitation et d'entretien                  | 5,9       | 0          |
| Contribution totale                                  | 37,2      | 0          |

<sup>41</sup> Dossier R-4270-2025, pièce [B-0406](#), appendice J, section B, p. 182 et section E, p. 192.

<sup>42</sup> Pièce [B-0004](#), p. 28, tableau 5.

[50] Le Transporteur présente, pour la période 2025 à 2029, les taux d'inflation spécifiques et ventilés par composante pour les catégories « Postes », « Lignes » et « Télécommunications »<sup>43</sup>. Il précise que les taux d'inflation utilisés pour l'établissement du coût du Projet proviennent des prévisions datées de mai 2024<sup>44</sup>.

[51] En suivi de la demande de la Régie de présenter des pièces révisées utilisant les taux d'inflation de mai 2025, le Transporteur indique qu'il ne détient pas l'information requise, puisque l'estimation des coûts du projet a été complétée en mars 2025, soit avant la parution des taux d'inflation de mai 2025, et que les taux utilisés représentent l'information la plus à jour au moment de la préparation des coûts du projet.

[52] Dans sa décision D-2025-076<sup>45</sup>, la Régie a retenu certains des propos mentionnés par le Transporteur :

[47] Le Transporteur mentionne que les taux d'inflation sont mis à jour une fois par année, généralement au printemps. Il ajoute qu'en fonction de la fréquence de révision des taux et des délais relatifs au processus d'approbation interne, il est possible que les taux présentés pour l'évaluation des coûts ne soient pas les plus récents lors du dépôt du Projet à la Régie. [nous soulignons]

[53] La Régie considère que les paramètres utilisés pour une étude économique doivent être, dans la mesure du possible, contemporains de la date de dépôt du dossier, et ce, afin de présenter des résultats représentatifs et de diminuer les risques relatifs à l'utilisation de données qui pourraient s'avérer obsolètes, et ainsi diminuer la fiabilité de réalisation des estimations financières relatives au projet à l'étude. Or, au présent dossier, la Régie note que les délais entre les taux d'inflation de mai 2024 utilisés et le dépôt du dossier à la Régie en décembre 2025 sont de 19 mois.

[54] La Régie rappelle que l'utilisation des taux d'inflation les plus récents disponibles, au moment du dépôt du dossier, est souhaitable. Puisque la mise à jour de ceux-ci est effectuée généralement au printemps de chaque année, la Régie est d'avis que les taux

---

<sup>43</sup> Pièces [B-0014](#), annexe 11.1, p. 3, et B-0015 (déposée sous pli confidentiel).

<sup>44</sup> Pièce [B-0004](#), p. 29.

<sup>45</sup> Dossier R-4272-2024, décision [D-2025-076](#), p. 14, par. 47.

d'inflation utilisés au présent dossier, déposé en décembre 2025, auraient pu être ceux de mai 2025.

[55] La Régie considère également devoir prendre en compte les délais inhérents à la préparation des dossiers déposés devant elle. Elle retient des propos du Transporteur que la préparation d'une proposition d'affaires d'une telle envergure se réalise sur plusieurs mois et que le processus de recommandation à l'interne prend aussi généralement plusieurs semaines<sup>46</sup>.

[56] En lien avec les éléments mentionnés aux paragraphes précédents, la Régie considère qu'afin d'obtenir des études économiques représentatives dans le temps, elle doit concilier le besoin de taux d'inflation relativement récents et le temps requis par le Transporteur pour la préparation d'un dossier de qualité.

**[57] Par conséquent, la Régie demande au Transporteur de s'assurer, lors du dépôt des futurs dossiers en vertu de l'article 73 de la LRÉ, que l'intervalle de temps entre les taux d'inflation utilisés et le dépôt du dossier soit au maximum de 15 mois.**

### ***Suivi des coûts du projet***

[58] Le Transporteur soutient que les coûts du Projet sont raisonnables et mentionne qu'il en assurera un suivi étroit.

[59] Suivant la pratique établie depuis la réglementation des activités du Transporteur, ce dernier mentionne qu'il fera état de l'évolution du Projet lors du dépôt de son rapport annuel à la Régie, si celle-ci le requiert et selon ses indications. À cet effet, il propose de présenter les renseignements suivants :

- Le suivi des coûts réels du Projet, sous la même forme et le même niveau de détail que ceux du tableau 6 de la pièce B-0004<sup>47</sup>;

---

<sup>46</sup> Pièce [B-0033](#), p. 3 et 4, réponse à la question 1.1.

<sup>47</sup> Pièce [B-0004](#), p. 29, tableau 6.

- Le suivi des coûts réels du Projet, sous pli confidentiel, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an après la mise en service finale du Projet, selon le niveau de détail des coûts présentés au tableau 1 intitulé *Coûts des travaux avant-projet et projet par élément* de la pièce B-0017<sup>48</sup>.

[60] Le Transporteur mentionne que, dans les deux cas, il présentera également un suivi de l'échéancier du Projet et fournira, le cas échéant, l'explication des écarts majeurs entre les coûts projetés et réels et les écarts d'échéances.

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

## 7. IMPACT TARIFAIRES

[62] Le Transporteur indique que les coûts du Projet s'inscrivent dans les catégories d'investissements « Croissance des besoins de la clientèle » et « Maintien des actifs » et précise que les différentes mises en service sont prévues pour novembre 2026, juillet, novembre et décembre 2027 et décembre 2028.

[63] Pour le Parc éolien DNC, le Transporteur précise que les coûts de la catégorie d'investissement « Croissance des besoins de la clientèle », excluant les coûts d'exploitation et d'entretien du poste de départ et du réseau collecteur, sont supérieurs à l'allocation maximale de 244,2 M\$<sup>49</sup> et que, par conséquent, une contribution des Producteurs de 31,3 M\$ est requise.

---

<sup>48</sup> Pièces B-0017, p. 4, tableau 1, et B-0016, p. 4, tableau 1 (déposée sous pli confidentiel).

<sup>49</sup> 610 \$/kW pour 399 MW = 244,2 M\$.

[64] Concernant les Parcs éoliens DNO-A et DNO-B, le Transporteur mentionne que les coûts de la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle », excluant les coûts d'exploitation et d'entretien du poste de départ et du réseau collecteur, sont inférieurs au montant maximal de 244,2 M\$ et que, par conséquent, aucune contribution des Producteurs n'est requise.

[65] Il précise que le montant final de la contribution sera déterminé en fonction des coûts réels lors de la mise en service du Projet. Il indique également les montants de la catégorie d'investissement « Maintien des actifs » de même que leur traitement au niveau de l'impact tarifaire<sup>50</sup>.

[66] L'impact sur les revenus requis à la suite des mises en service prend en compte les coûts du Projet nets de la contribution estimée, soit les coûts associés à l'amortissement, au financement, à la taxe sur les services publics, aux coûts d'exploitation et d'entretien, de même que la puissance maximale à transporter du Projet.

[67] Les résultats sont présentés sur des périodes respectives de 20 ans avec une période mixte de 20 ans pour le remboursement du poste de départ et du réseau collecteur, ainsi que de 45 ans pour les autres actifs, conformément à la décision D-2003-68<sup>51</sup>. Le Transporteur précise que les résultats présentés sur les périodes mixtes de 20 et 45 ans sont plus représentatifs de l'impact sur les revenus requis, puisqu'ils sont plus comparables à la durée d'utilité moyenne des immobilisations du Projet.

[68] L'impact annuel moyen du Projet sur les revenus requis est de 39,1 M\$ sur une période de 20 ans et de 23,9 M\$ sur une période de 45 ans, ce qui représente un impact à la marge de 1,1 % sur une période de 20 ans et de 0,7 % sur une période de 45 ans, par rapport aux revenus requis approuvés par la Régie pour l'année 2025. Une analyse de sensibilité est également présentée sous l'hypothèse d'une variation à la hausse de 15 % du coût du Projet et du coût moyen pondéré du capital prospectif<sup>52</sup>.

---

<sup>50</sup> Pièce [B-0004](#), p. 33.

<sup>51</sup> Dossier R-3497-2002, décision [D-2003-68](#), p. 27.

<sup>52</sup> Pièce [B-0014](#), annexe 12.

## 8. IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU OU SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE

[69] Le Transporteur mentionne qu'il doit s'assurer que le Projet respecte les critères du *Northeast Power Coordinating Council inc.* (NPCC) et de la *North American Electric Reliability Corporation* (NERC), afin d'assurer une fiabilité adéquate au réseau de transport. Il indique également que les critères de conception utilisés permettent d'assurer les besoins du réseau de transport de manière fiable et sécuritaire.

[70] Questionné au sujet des impacts sur le raccordement du Parc éolien DNO-A (300 MW) et sur la limite d'exploitation du réseau (limites SOL) de la ligne 3095<sup>53</sup>, le Transporteur mentionne que les installations de Rio Tinto Alcan ne subiront pas de modifications substantielles. Il précise cependant que l'ajout de la dérivation à la ligne 3095 pourrait constituer une modification substantielle à cet actif du Transporteur.

[71] Le Transporteur mentionne que l'application d'un défaut triphasé en planification peut potentiellement permettre, au réseau de transport, une meilleure robustesse comparativement à l'application d'un défaut monophasé. Il indique cependant que le résultat d'un défaut triphasé n'entraîne pas nécessairement une augmentation des limites de transit selon le lieu du défaut, les équipements et les conditions du réseau. Il précise que seule une simulation de réseau permet d'en établir l'impact et que cette simulation ne peut être effectuée qu'au cas par cas. Le Transporteur mentionne également que les limites SOL ne font pas partie de l'évaluation qu'il effectue dans le cadre d'une demande de raccordement<sup>54</sup>.

[72] Le Transporteur indique également qu'aucun investissement n'est prévu sur la ligne 3095 des installations de Rio Tinto Alcan pour se conformer aux normes FAC-011-3 et FAC-011-4<sup>55</sup>.

---

<sup>53</sup> Pièce [B-0033](#), p. 9 et 10, réponse 4.1.

<sup>54</sup> Pièce [B-0033](#), p. 10 et 11, réponse 4.2.

<sup>55</sup> Pièce [B-0033](#), p. 11, réponse 4.3.

### ***Opinion de la Régie***

[73] La Régie est satisfaite de la preuve fournie en complément de preuve<sup>56</sup> ainsi qu'en DDR<sup>57</sup> concernant les impacts sur la fiabilité au réseau de transport.

[74] Toutefois, la Régie invite le Transporteur à décrire, dès le dépôt de sa preuve en chef dans ses prochains dossiers d'investissements déposés en vertu de l'article 73 de la Loi, les enjeux liés aux impacts pertinents des normes de fiabilité sur le Projet. Une telle approche permettrait à la Régie de procéder à une évaluation adéquate des impacts de la fiabilité du réseau de transport dès le dépôt du dossier.

## **9. AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS**

[75] Le Transporteur présente la liste des autorisations requises pour la réalisation du Projet<sup>58</sup>.

[76] Le Transporteur présente également la liste des activités d'information et de consultation qu'il a menées. Il y précise la zone d'étude, les activités de participation du public et les activités menées auprès des communautés autochtones, dont les territoires traditionnels revendiqués faisant partie de la zone d'étude<sup>59</sup>.

---

<sup>56</sup> Pièce [B-0024](#), p. 6 et 7.

<sup>57</sup> Pièce [B-0033](#), p. 8 à 11.

<sup>58</sup> Pièce [B-0014](#), annexe 8.

<sup>59</sup> Pièce [B-0014](#), annexe 9.

## 10. COMMENTAIRES DE L'AHQ-ARQ

### 10.1 AUTRES TRAVAUX DE RACCORDEMENT ET DE RENFORCEMENT ET SYSTÈME CCTG

[77] Concernant les travaux relatifs au poste des Laurentides, l'AHQ-ARQ est d'avis que la preuve du Transporteur est insuffisante pour justifier les travaux de rehaussement de la capacité des jeux de barres à ce poste. L'intervenant est préoccupé par la méconnaissance du Transporteur des gains découlant de la mise en œuvre du système CCTG. L'AHQ-ARQ soutient que la mise en œuvre du système CCTG consiste essentiellement en des modifications logicielles aux systèmes d'excitation ainsi qu'à l'ajout de câbles de commande. Il présente également plusieurs éléments en lien avec le déploiement du système CCTG et les dates relatives à ceux-ci<sup>60</sup>.

[78] Concernant l'estimation des gains attendus sur les limites du réseau en lien avec l'implantation du système CCTG, l'AHQ-ARQ s'étonne de l'affirmation du Transporteur selon laquelle les gains ne seront connus que lorsque le système sera implanté, alors que ce dernier a présenté des estimations de gains depuis plus de huit ans.

[79] Par conséquent, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de ne pas reconnaître les coûts d'investissements associés aux autres travaux de raccordement et de renforcement (au poste des Laurentides et sur le réseau de transport principal), et ce, tant que le Transporteur n'aura pas évalué les gains associés au déploiement du système CCTG aux centrales Sainte-Marguerite-3, Romaine-1 et Romaine-2.

[80] Dans un premier temps, le Transporteur rappelle, en réplique, que dans le cadre de la planification du réseau, les renforcements sont déterminés en application de ses critères de conception qui sont basés sur les normes de la NERC adoptées par la Régie ainsi que les exigences du NPCC. Il précise que ces renforcements ont pour objectif le respect de ces critères de conception.

---

<sup>60</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0012](#), p. 7 et 8.

[81] Concernant la mise en œuvre du CCTG, le Transporteur mentionne que cette solution est requise en raison de l'ajout des Parcs éoliens au réseau et vise à corriger des oscillations de tension inférieures aux limites permises par les critères de conception suivant des événements au poste Arnaud. Il précise que cette solution ne vise pas à obtenir des gains sur les limites de transit.

[82] En lien avec les gains possibles mentionnés par l'AHQ-ARQ, le Transporteur indique que ces derniers s'appliquent aux limites de transit calculées par l'exploitant pour la conduite du réseau. Il précise également qu'un gain potentiel sur une limite d'exploitation ne se traduit pas en une capacité d'intégration de production additionnelle provenant d'installations éoliennes.

[83] Le Transporteur indique également que dans la justification du Projet en relation avec les objectifs visés, les renforcements du réseau de transport principal sont déclenchés par des problèmes de sous-tension sur les postes de transport de l'axe Québec-Montréal. Il précise également que ces problèmes ne peuvent être corrigés par la mise en œuvre de CCTG et nécessitent l'ajout de batteries de condensateurs *shunt*.

[84] Pour ces raisons, « le Transporteur soutient que ces propos de l'intervenant devraient être rejetés »<sup>61</sup>.

[85] Dans un premier temps, la Régie retient des propos du Transporteur à l'effet que les renforcements du réseau requis sont basés sur les normes de la NERC ainsi que les exigences du NPCC, et que les renforcements requis au présent dossier ont pour objectif le respect des critères de conception de ces deux organismes.

[86] Concernant les systèmes CCTG, la Régie rappelle que dans sa décision portant sur les contestations aux réponses des DDR de l'intervenant, elle a rejeté la demande de l'AHQ-ARQ et qu'elle a statué que le Transporteur n'est pas en mesure de fournir les données et les impacts relatifs à la mise en œuvre du système CCTG aux centrales Sainte-Marguerite-3, Romaine-1 et Romaine-2, le système n'y ayant pas été implanté<sup>62</sup>.

---

<sup>61</sup> Pièce [B-0037](#), p. 7.

<sup>62</sup> Décision [D-2026-044](#), p. 5 et 6, par. 9 à 15.

[87] Considérant les éléments susmentionnés, la Régie est d'avis que l'AHQ-ARQ n'a pas démontré de façon satisfaisante que les montants demandés, relatifs aux autres travaux de raccordement et de renforcement, dont ceux prévus au poste des Laurentides, ne devraient pas être reconnus. **Par conséquent, la Régie ne retient pas la recommandation de l'intervenant en lien avec les travaux de renforcement et les gains associés au système CCTG.**

## 10.2 ABSENCE D'UNE SOLUTION ALTERNATIVE

[88] L'AHQ-ARQ mentionne qu'au présent dossier, le Transporteur a omis de considérer, comme solution alternative, une approche probabiliste de planification optimale de son réseau de transport en tenant compte, notamment, des valeurs potentielles des productions à intégrer en considérant le recours possible au plafonnement de la production éolienne dans certaines situations extrêmes et peu probables<sup>63</sup>. L'intervenant mentionne que cette alternative a été présentée dans le rapport qu'il a déposé au dossier R-4329-2026<sup>64</sup>. Il présente également un résumé dudit rapport<sup>65</sup>.

[89] La Régie juge qu'en fonction des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*<sup>66</sup> en vigueur, le Transporteur se doit d'utiliser la notion de puissance maximale à transporter, soit 798 MW, dans sa planification. La Régie ne retient donc pas le plafonnement comme une solution pertinente au présent dossier et invite l'intervenant à partager ses réflexions et recommandations dans le forum approprié.

[90] Par ailleurs, l'AHQ-ARQ cite la décision D-2007-141 au soutien de sa recommandation de refuser la proposition du Transporteur de procéder aux travaux de raccordement (au poste Laurentides) et de renforcement (du réseau principal). Cette recommandation de l'intervenant est basée sur le refus du Transporteur de considérer la solution alternative proposée par l'intervenant sur le plafonnement de la production.

---

<sup>63</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0012](#), p. 9.

<sup>64</sup> Dossier [R-4329-2026](#), intitulé *Demande d'avis à la Régie de l'énergie dans le cadre de l'élaboration du plan de gestion intégrée des ressources énergétiques*.

<sup>65</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0012](#), p. 9 à 11.

<sup>66</sup> [Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec](#), section E, appendice J.

[91] Dans cette décision, et comme l'intervenant le mentionne, la Régie refusait la proposition du Transporteur d'un rehaussement de la température pour le circuit 1602, au motif que ce dernier n'avait pas fait la démonstration de la nécessité de l'investissement aux fins de respecter ses critères de conception et d'assurer la fiabilité de son réseau selon les standards usuels<sup>67</sup>.

[92] Dans ses commentaires concernant cette décision, le Transporteur précise que l'intervenant omet d'indiquer qu'elle a fait l'objet d'une révision et que ce rehaussement a finalement été autorisé par la décision D-2008-077<sup>68</sup>.

[93] À cet égard, la Régie est d'avis qu'il est important que la partie qui réfère à une décision s'assure qu'il s'agit bien d'une décision finale qui n'a pas fait l'objet d'une révision. Par conséquent, la Régie ne retient pas les commentaires de l'AHQ-ARQ qui reposent sur la décision citée.

[94] **Pour ces raisons, la Régie ne retient pas les recommandations de l'AHQ-ARQ visant à refuser la proposition de procéder aux autres travaux de raccordement (au poste Laurentides) et de renforcement (du réseau principal) et d'autre parts à ne pas reconnaître les coûts qui y sont associés tant que le Transporteur n'aura pas évalué les gains associés au déploiement du système CCTG.**

[95] **De plus, la Régie ne retient pas la recommandation de l'AHQ-ARQ d'exiger une étude d'optimisation tenant compte des possibilités de plafonnement de la production, et ce, pour chaque demande d'investissements futurs d'intégration de production et d'exiger la comparution du Distributeur dans le cadre de ces dossiers afin de présenter de telles possibilités.**

---

<sup>67</sup> Dossier R-3631-2007, décision [D-2007-141](#), p. 15.

<sup>68</sup> Dossier R-3660-2008, décision [D-2008-077](#).

## 11. OPINION DE LA RÉGIE

[96] La Régie juge que l'information fournie par le Transporteur au soutien de la Demande satisfait aux exigences de l'article 73 de la Loi ainsi qu'à celles du Règlement pour son Projet, et que ce dernier est d'intérêt public. Elle retient de la preuve du Transporteur que le projet retenu constitue la solution optimale permettant le raccordement des Parcs éoliens.

[97] **Par conséquent, la Régie autorise la réalisation du Projet, tel que soumis.**

[98] **Cependant, le Transporteur ne pourra pas apporter au Projet, sans l'autorisation préalable de la Régie, quelque modification que ce soit qui aurait pour effet d'en modifier de façon appréciable la nature ou les coûts. La Régie réitère, à cet égard, les exigences formulées aux paragraphes 508 à 511 de sa décision D-2014-035<sup>69</sup> et aux paragraphes 364 à 366 de sa décision D-2017-021<sup>70</sup>.**

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

[100] **La Régie ordonne au Transporteur de déposer publiquement, lors du dépôt de son rapport annuel, le suivi des coûts réels du Projet, sous le même format et le même niveau de détail que ceux du tableau 6 de la pièce B-0004<sup>71</sup>, 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-0017<sup>72</sup>.**

---

<sup>69</sup> Dossier R-3823-2012, décision [D-2014-035](#), p. 109 et 110.

<sup>70</sup> Dossier R-3981-2016, décision [D-2017-021](#), p. 91.

<sup>71</sup> Pièce [B-0004](#), p. 29, tableau 6.

<sup>72</sup> Pièce [B-0017](#), p. 4, tableau 1.

[101] 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-0016.

[102] Enfin, pour chacun de ces suivis, la Régie demande au Transporteur de lui présenter un suivi de l'échéancier du Projet et, le cas échéant, de fournir l'explication des écarts majeurs entre les coûts projetés et réels ainsi que des écarts d'échéance, notamment, en ce qui a trait aux dates de mises en service.

## 12. CONFIDENTIALITÉ

[103] Le Transporteur demande à la Régie de rendre des ordonnances de traitement confidentiel en vertu de l'article 30 de la Loi et d'interdire la divulgation, la publication et la diffusion de certaines pièces et de certains renseignements contenus à la preuve. Au soutien de ces demandes, il dépose des déclarations sous serment.

[104] Le Transporteur demande la confidentialité des renseignements suivants :

- Schémas de liaisons et unifilaires<sup>73</sup>, sans restriction quant à la durée, tel que reconnu par la Régie dans sa décision D-2016-091;
- Coûts annuels et détaillés du Projet<sup>74</sup>, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de mise en service finale du Projet;
- Taux d'inflation spécifiques ventilés par composantes<sup>75</sup>, jusqu'à l'expiration d'un délai de 20 ans à compter de la date de mise en service finale du Projet, conformément à la décision D-2022-003;

---

<sup>73</sup> Pièce B-0011, déposée sous pli confidentiel. Le Transporteur a déposé une version caviardée à la pièce [B-0025](#).

<sup>74</sup> Pièces B-0016 et B-0018, déposées sous pli confidentiel. Le Transporteur a déposé une version caviardée de la pièce B-0016 à la pièce [B-0017](#).

<sup>75</sup> Pièce B-0015, déposée sous pli confidentiel. Le Transporteur a déposé une version caviardée à l'annexe 11.1 de la pièce [B-0014](#).

- Certaines informations de planification et d'exploitation contenues à l'étude d'impact 233R<sup>76</sup>, sans restriction quant à la durée.

[105] L'article 30 de la Loi constitue une exception à la règle générale du caractère public des débats devant la Régie. Selon cette règle, il incombe à celui qui demande une ordonnance de traitement confidentiel de faire la preuve que les renseignements visés par sa demande ont un caractère confidentiel qui doit être respecté ou que l'intérêt public requiert l'émission d'une telle ordonnance.

[106] Aux fins de l'examen d'une telle demande, la Régie a également indiqué qu'elle applique les critères énoncés par la Cour suprême du Canada dans l'arrêt *Sierra Club du Canada c. Canada (ministre des Finances)*<sup>77</sup> (Sierra Club)<sup>78</sup>.

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

---

<sup>76</sup> Pièce B-0012, déposée sous pli confidentiel. Le Transporteur a déposé une version caviardée à la pièce [B-0013](#).  
<sup>77</sup> *Sierra Club du Canada c. Canada (ministre des Finances)*, [2002 CSC 41](#), [2002] 2 R.C.S. 522.

<sup>78</sup> Voir notamment les décisions suivantes : Dossier R-3956-2015, décision [D-2016-086](#), par. 60 à 70 et 82, dossier R-3960-2016, décision [D-2016-091](#), par. 43 à 48 et 55, dossier R-3984-2016, décision [D-2021-114](#), telle que rectifiée, par. 33 à 35, et dossier R-4110-2019, décision [D-2022-137](#), par. 6 à 13. La Régie note que la Cour suprême du Canada a récemment réitéré que le test énoncé dans l'arrêt *Sierra Club* continue d'être la référence appropriée pour statuer sur une demande d'ordonnance de traitement confidentiel : *Sherman (Succession) c. Donovan*, [2021 CSC 25](#); voir notamment les commentaires de la Cour aux paragraphes 43, 59, 62, 63 et 86.

### ***Schémas de liaisons et unifilaires du Projet***

[108] 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-0011, et caviardés à la pièce B-0025<sup>79</sup>, présentant les schémas de liaisons et unifilaires relatifs au Projet. Il demande que cette ordonnance soit rendue pour une période sans restriction quant à sa durée.

[109] Au soutien de cette demande, il dépose une déclaration sous serment de M. Steve Blackburn, chef - Conception et évolution du système énergétique, Direction – Conception intégrée et optimale du système énergétique, Groupe – Exploitation et infrastructures<sup>80</sup>.

[110] M. Blackburn mentionne que la pièce B-0011 contient des renseignements d'ordre stratégique relatifs aux installations du Transporteur, de la nature de ceux identifiés à des ordonnances de la FERC<sup>81</sup>, et que ces installations sont sujettes au même type de risque de sécurité. Il soutient que la divulgation de ces renseignements faciliterait la localisation de ces installations, permettrait d'identifier leurs caractéristiques et pourrait ainsi compromettre la sécurité du réseau du Transporteur. Il soumet que, pour des motifs de sécurité de ces installations, le caractère confidentiel de ces renseignements et l'intérêt public requièrent l'émission de l'ordonnance demandée, sans restriction quant à sa durée.

[111] Pour les mêmes motifs que ceux qu'elle a énoncés au sujet de cette demande dans sa décision D-2016-091<sup>82</sup>, la Régie est d'avis que la divulgation des renseignements contenus à la pièce B-0011 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. 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

---

<sup>79</sup> Pièce [B-0025](#).

<sup>80</sup> Pièce [B-0002](#).

<sup>81</sup> *Federal Energy Regulatory Commission*.

<sup>82</sup> Dossier R-3960-2016, décision [D-2016-091](#), p. 27 et suivantes.

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

**[112] En conséquence, la Régie accueille la demande d'ordonnance de traitement confidentiel du Transporteur et interdit la divulgation, la publication et la diffusion de renseignements contenus à la pièce B-0011, caviardés à la pièce B-0025, sans restriction quant à la durée.**

### ***Coûts annuels et détaillés du Projet***

[113] Le Transporteur demande la confidentialité des renseignements relatifs aux coûts annuels et détaillés du Projet, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de la mise en service finale du Projet.

[114] Au soutien de sa demande, le Transporteur dépose une déclaration sous serment de M. Mario Albert, directeur principal – Approvisionnement stratégique, Groupe – Stratégie d'entreprise et finances.

[115] M. Albert indique que ces renseignements doivent demeurer confidentiels afin d'assurer une saine concurrence et un niveau de compétitivité optimal dans le cadre des stratégies d'approvisionnement du Transporteur. La divulgation de ces renseignements à des fournisseurs potentiels pourrait amoindrir la compétitivité pour l'obtention de biens et services de la meilleure qualité au moindre coût. Le Transporteur demande que ces renseignements soient maintenus confidentiels pour une durée d'une année suivant la mise en service finale du Projet.

[116] Pour les mêmes motifs que ceux qu'elle a énoncés au sujet de cette demande dans sa décision D-2016-086<sup>83</sup>, la Régie est d'avis que la divulgation des renseignements contenus aux pièces B-0016 et B-0018, visés par la demande d'ordonnance, comporte un risque sérieux pour l'atteinte de l'objectif du Transporteur d'obtenir, dans le cadre d'un processus d'acquisition compétitif, les biens et les services requis au meilleur coût possible, le tout ayant un impact pour ses clients qui, ultimement, assument les coûts associés aux investissements du Transporteur par le biais des tarifs qu'ils paient. La Régie

---

<sup>83</sup> Dossier R-3956-2016, décision [D-2016-086](#), par. 72 à 84 et 88.

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.

**[117] En conséquence, la Régie accueille la demande d'ordonnance de traitement confidentiel du Transporteur et interdit, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de la mise en service finale du Projet, la divulgation, la publication et la diffusion de la pièce B-0016 et des renseignements confidentiels qu'elle contient, caviardés à la pièce B-0017, et de la pièce B-0018.**

[118] La Régie assujettit le suivi annuel des coûts réels du Projet, transmis dans le cadre du rapport annuel du Transporteur, tel que précisé au paragraphe 101 de la présente décision, à la même ordonnance.

### ***Taux d'inflation***

[119] 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-0015 et des renseignements qu'elle contient, caviardés à l'annexe 11.1 de la pièce B-0014, relatifs aux taux d'inflation spécifiques ventilés par composantes visés par le Projet. Le Transporteur renvoie à la décision D-2022-003 que la Régie a antérieurement rendue à ce sujet<sup>84</sup>.

[120] 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<sup>85</sup>.

---

<sup>84</sup> Décision [D-2022-003](#), dossier R-4147-2021, p. 67 à 72, par. 274 à 277, 279 à 281 et 284.

<sup>85</sup> Pièce [B-0002](#), p. 13 à 16.

[121] Mme Duchesne explique qu'Hydro-Québec a développé, pour les besoins d'estimation de ses projets, des modèles types d'inflation par secteur d'activité (réfection, nouveaux aménagements, ligne, poste, télécommunications, bâtiments et centrales en réseaux autonomes). Elle indique que les informations confidentielles contenues à la pièce B-0015 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.

[122] Mme Duchesne soutient que la divulgation de ces informations confidentielles peut avoir un impact notable défavorable sur les coûts de réalisation du Projet ainsi que de tous les projets en cours et à venir du Transporteur, et qu'il s'agit d'informations de grande valeur, car elles constituent un ensemble représentant la méthode utilisée par Hydro-Québec. Elle ajoute que tout fournisseur qui détiendrait ces informations confidentielles pourrait les utiliser sur une longue période et en tirer un avantage au détriment d'Hydro-Québec et de la clientèle réglementée. Mme Duchesne fait également valoir 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.

[123] 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.

[124] Pour les mêmes motifs que ceux qu'elle a énoncés dans sa décision D-2025-076<sup>86</sup>, 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-0015 et des renseignements qu'elle contient, caviardés à l'annexe 11.1 de la pièce B-0014, relatifs aux taux d'inflation spécifiques ventilés par composantes. Elle juge que la durée demandée de 20 ans pour l'application de cette

---

<sup>86</sup> Dossier R-4272-2024, décision [D-2025-076](#), par. 118 et 119.

ordonnance est raisonnable, tel qu'elle l'a conclu dans ses décisions antérieures à ce sujet<sup>87</sup>.

**[125] 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-0015 et des renseignements confidentiels qu'elle contient, caviardés à l'annexe 11.1 de la pièce B-0014, relatifs aux taux d'inflation spécifiques ventilés par composantes.**

### ***Étude d'impact 233R***

[126] Le Transporteur demande à la Régie d'interdire la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements contenus à la section 3.2.3 de l'annexe 6 de la pièce B-0012, caviardés à la pièce B-0013, sans restriction quant à la durée. Il s'agit de l'étude d'impact 233R, portant sur le raccordement des Parcs éoliens, déposée à la suite d'une exigence de la Régie dans sa décision D-2025-076<sup>88</sup>.

[127] Au soutien de sa demande, le Transporteur dépose une déclaration sous serment de M. Pascal Prud'homme, chef Stratégie, capacité et optimisation du système énergétique, Direction – Conception intégrée et optimale du système énergétique, Groupe – Exploitation et infrastructures<sup>89</sup>.

[128] M. Prud'homme allègue que la section 3.2.3 de cette pièce présente des informations de planification et d'exploitation, notamment sur le nombre de transformateurs dans un poste, des stratégies de relèvement et de gestion de contingences, des précisions quant au fonctionnement d'un automate de réseau et des précisions techniques en lien avec le comportement du réseau « bulk ».

---

<sup>87</sup> Voir, notamment, les dossiers R-4147-2021, décision [D-2022-003](#), par. 276, 277 et 279 à 281, R-4188-2022, décision [D-2022-129](#), par. 141 et 144, R-4185-2022, décision [D-2023-010](#), par. 173 et 176 à 180, et R-4258-2024, décision [D-2024-062](#), par. 90 et 91.

<sup>88</sup> Dossier R-4272-2024, décision [D-2025-076](#), par. 83.

<sup>89</sup> Pièce [B-0002](#), p. 17 et 19.

[129] Selon lui, la divulgation publique de ces informations pourrait permettre le ciblage plus précis pour des sabotages physiques et cybernétiques sur le réseau de transport d'Hydro-Québec, ce qui augmenterait le risque à la sécurité, au maintien du réseau et, par conséquent, au service électrique de la clientèle.

[130] La Régie note qu'une demande de traitement confidentiel similaire appuyée par la même déclaration sous serment a été rejetée récemment dans la décision D-2025-076. Toutefois, la prise d'effet de cette décision a été suspendue temporairement. La Régie a jugé pertinent d'accorder au Transporteur la possibilité de fournir les éléments de preuve et la démonstration qui permettraient de tirer une conclusion positive quant à la probabilité de l'existence du risque allégué dans la déclaration sous serment.

[131] Le Transporteur s'est prévalu de cette possibilité en déposant un complément de preuve dans ce dossier. Cependant, la Régie ne s'est pas encore prononcée sur cette question.

[132] **Dans ce contexte, la présente formation réserve sa décision sur cette demande de traitement confidentiel, jusqu'à ce que la formation au dossier R-4272-2024 se prononce sur la confidentialité à la lumière de la preuve complémentaire déposée par le Transporteur dans ce dossier.**

[133] **Pour ces motifs,**

### La Régie de l'énergie :

**ACCUEILLE** la demande du Transporteur;

**AUTORISE** le Transporteur à réaliser le Projet tel que soumis, ce dernier ne pouvant apporter, sans l'autorisation préalable de la Régie, quelque modification que ce soit au Projet qui aurait pour effet d'en modifier de façon appréciable la nature ou les coûts;

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

- Un suivi des coûts du Projet, selon les exigences formulées aux paragraphes 100 et 101 de la présente décision;
- Un suivi de l'échéancier du Projet et, le cas échéant, l'explication des écarts majeurs entre les coûts projetés et réels et des écarts d'échéance, notamment, en ce qui a trait aux dates de mises en service, tel que précisé au paragraphe 102 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** partiellement les demandes d'ordonnances de traitement confidentiel du Transporteur;

**INTERDIT** la divulgation, la publication et la diffusion de la pièce B-0011, et des renseignements qu'elle contient, caviardés à la pièce B-0025, sans restriction à l'égard de la durée;

**INTERDIT**, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an à compter de la mise en service finale du projet, la divulgation, la publication et la diffusion :

- de la pièce B-0016 et des renseignements confidentiels qu'elle contient, caviardés à la pièce B-0017,
- de la pièce B-0018,
- des renseignements relatifs aux coûts réels détaillés du Projet en lien avec les renseignements caviardés au tableau 1 de la pièce B-0016, 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 mise en service finale du Projet, la divulgation, la publication et la diffusion de la pièce B-0015 et des renseignements confidentiels qu'elle contient, caviardés à l'annexe 11.1 de la pièce B-0014, relatifs aux taux d'inflation spécifiques ventilés par composantes;

**RÉSERVE** sa décision sur la demande de traitement confidentiel des renseignements contenus à la section 3.2.3 de l'annexe 6 de la pièce B-0012, caviardés à la pièce B-0013, et ce, jusqu'à ce que la formation au dossier R-4272-2024 se prononce sur la confidentialité à la lumière de la preuve complémentaire déposée par le Transporteur dans ce dossier;

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

Steeves Demers

Régisseur