

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2011-084

R-3761-2011

17 juin 2011

PRÉSENT :

Richard Lassonde
Régisseur

Hydro-Québec
Demanderesse

Décision finale

*Demande du Transporteur et du Distributeur relative au
poste de Charlesbourg*

1. DEMANDE

[1] Le 29 avril 2011, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) et dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur) [collectivement (les Demandeurs)] déposent auprès de la Régie de l'énergie (la Régie) une demande fondée sur l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹ (la Loi) en vue d'obtenir l'autorisation pour l'acquisition, la construction et la disposition d'immeubles ou d'actifs dans le cadre d'un projet conjoint, le nouveau poste de Charlesbourg (le Projet).

[2] Le projet du Transporteur, au coût total de 94,2 M\$, vise la construction et l'acquisition d'immeubles et des actifs suivants : le nouveau poste de Charlesbourg à 230-25 kV, les travaux sur le réseau nécessaires à son raccordement, la réalisation de travaux connexes aux postes des Laurentides et de Québec ainsi qu'au réseau de télécommunication, de même que le démantèlement du poste de L'Épinay à 69-25 kV.

[3] Le projet du Distributeur, au coût total de 34,6 M\$, vise la construction et l'acquisition d'immeubles et d'actifs nécessaires au raccordement du nouveau poste de Charlesbourg au réseau de distribution, au transfert de charges de postes existants vers le nouveau poste et à la réalisation de travaux connexes.

[4] Le Transporteur dépose, sous pli séparé et confidentiel, les annexes 1 à 3 de la pièce B-0006. Il s'agit respectivement du schéma unifilaire du poste de Charlesbourg, des interventions prévues au réseau de transport pour permettre de réaliser le raccordement du poste de Charlesbourg, ainsi que des schémas unilaires des postes des Laurentides et de Québec (les Documents). Une affirmation solennelle appuie la demande de traitement confidentiel des Documents.

[5] Conformément à l'article 30 de la Loi, le Transporteur demande à la Régie de reconnaître le caractère confidentiel des Documents et d'en interdire la divulgation, la publication et la diffusion.

[6] Le 20 mai 2011, la Régie transmet une demande de renseignements aux Demandeurs. Ceux-ci y répondent le 30 mai suivant.

¹ L.R.Q., c. R-6.01.

[7] Le 30 mai 2011, la Régie prend le dossier en délibéré.

2. CADRE RÉGLEMENTAIRE

[8] Les Demandeurs présentent cette demande en application de l'article 73 de la Loi et du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*² (le Règlement).

[9] Le Règlement prévoit que les Demandeurs doivent obtenir une autorisation spécifique et préalable de la Régie lorsque le coût global d'un projet est égal ou supérieur à 25 M\$ pour le Transporteur et à 10 M\$ pour le Distributeur. Le Règlement indique les renseignements qui doivent accompagner une telle demande³.

3. ANALYSE

3.1 MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIFS VISÉS PAR LE PROJET

[10] En avril 2008, le Transporteur a émis son *Plan d'évolution portant sur le réseau régional de la Communauté Métropolitaine de Québec* (le Plan). Les premières demandes d'autorisation d'investissements des Demandeurs découlant du Plan concernaient les travaux afférents aux nouveaux postes Anne-Hébert (dossiers R-3666-2008 et R-3691-2009) et Limoilou (dossier R-3736-2010).

[11] Le présent projet constitue la troisième demande d'autorisation découlant de ce Plan. Il a comme objectif de répondre à l'accroissement prévu de la charge du Distributeur dans le Nord-Est de la Communauté Métropolitaine de Québec (CMQ) et de régler les enjeux liés aux dépassements de la capacité limite de transformation (CLT) des postes satellites alimentant ces charges. Pour le Transporteur, il vise également à

² (2001) 133 G.O. II, 6165.

³ Articles 2 et 3 du Règlement.

effectuer les modifications nécessaires au réseau pour permettre de remplacer des équipements vétustes.

[12] L'ajout du nouveau poste source de Charlesbourg tient compte des plus récentes prévisions de la charge du Distributeur, tel que demandé par la Régie dans sa décision D-2010-161⁴. Le tableau 1 présente la prévision de la charge du Distributeur pour la période 2010-2025.

Tableau 1
Croissance de la charge dans les postes satellites desservant
le Nord-Est de la CMQ

Poste	CLT	Prévisions (pointes diversifiées en MVA)														
		10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24	24-25
Beauport	364	383.8	389.5	396.3	399.4	402.1	404.6	407.1	409.6	412.0	414.4	416.8	419.2	421.4	423.6	425.7
Frontenac 1	357	340.0	345.7	333.6	336.3	338.6	340.8	342.9	345.1	347.3	349.4	351.6	353.8	355.8	357.8	359.8
L'Épinay	80	85.0	86.0	86.9	87.4	88.3	89.1	89.9	90.8	91.7	92.6	93.5	94.5	95.4	96.3	97.2
Neurichâtel	546	513.3	506.0	512.7	516.8	520.3	523.6	526.9	530.2	533.5	536.8	540.0	543.3	546.4	549.5	552.5
Total 25 kV	1347	1322	1327	1329	1340	1349	1358	1367	1376	1384	1393	1402	1411	1419	1427	1435
% CLT		98%	99%	99%	99%	100%	101%	101%	102%	103%	103%	104%	105%	105%	106%	107%

[13] L'accroissement de la charge constitue le principal élément déclencheur du Projet des Demandeurs. Cet accroissement se traduit, entre autres, par un dépassement de la CLT des quatre postes desservant la zone étudiée à la fin de la période visée par la prévision de la charge du Distributeur. Cette situation, combinée au fait que la charge totale de la zone d'étude dépassera la CLT totale des quatre postes qui l'alimente, démontre la nécessité d'ajouter de la capacité supplémentaire au réseau et qu'une solution de transfert de la charge interposte n'est pas une solution viable.

[14] La construction d'un nouveau poste situé au coeur de cette zone, de même que le transfert de certaines charges vers le nouveau poste, permettront d'obtenir les marges de manœuvre requises pour pallier aux besoins futurs de la croissance de la demande électrique du Nord-Est de la CMQ. De plus, un nouveau poste d'une grande capacité situé près du poste de L'Épinay permettra d'éliminer ce dernier, évitant ainsi les

⁴ Dossier R-3744-2010.

investissements nécessaires pour assurer sa pérennité et celle de son alimentation, de même que l'ajout d'un nombre important d'équipements aux postes des Laurentides et de Québec.

3.2 DESCRIPTION DU PROJET ET AUTRES SOLUTIONS ENVISAGÉES

[15] Dans le but de satisfaire les besoins de croissance de la zone d'étude concernée, en assurant le respect des critères de conception du réseau de transport, les Demandeurs ont conjointement analysé les trois solutions suivantes :

- ajout d'un nouveau poste à 230-25 kV raccordé en boucle entre les postes des Laurentides et de Québec (scénario 1);
- ajout d'un nouveau poste à 230-25 kV raccordé à partir du poste de Québec (scénario 2);
- ajout d'un nouveau poste à 315-25 kV raccordé en boucle entre les postes des Laurentides et de la Jacques-Cartier (scénario 3).

[16] Le tableau 2 présente une comparaison économique des solutions décrites précédemment. Les coûts y sont exprimés en millions de dollars actualisés de l'année 2010.

Tableau 2

Comparaison économique des solutions (M\$ actualisés 2010)

	Scénario 1 Charlesbourg 230-25 kV Boucle 230 kV	Scénario 2 Charlesbourg 230-25 kV Radial Québec	Scénario 3 Charlesbourg 315-25 kV Boucle 3104
HQT			
-Investissements	73,7	77,9	79,4
-Valeurs résiduelles	-1,4	-1,6	-1,6
-Taxes	4,7	4,9	5,1
-Pertes électriques	Ref.	0	-2,4
Coûts globaux actualisés (CGA) HQT	77,0	81,2	80,5
HQD			
-Investissements	27,7	27,7	29,7
-Réinvestissements	4,4	4,4	4,6
-Valeurs résiduelles	-2,3	-2,3	-2,4
-Taxes	1,7	1,7	1,8
Coûts globaux actualisés (CGA) HQD	31,5	31,5	33,7
Total coûts globaux actualisés (CGA)	108,5	112,7	114,2

Source : Pièce B-0003, HQT-D-1, document 1, tableau 4, page 25

[17] Parmi ces solutions, le scénario 1 (le Projet) a été retenu comme étant le plus avantageux, puisqu'il permet de :

- récupérer des départs de lignes à 230 kV existants aux postes des Laurentides et de Québec, mais requiert la réalisation de travaux souterrains au poste des Laurentides pour permettre la sortie du circuit 230 kV vers le poste de Charlesbourg;
- limiter l'ajout de lignes à des emplacements peu visibles et peu sensibles;
- rencontrer les coûts globaux actualisés les plus bas.

[18] Outre le fait que leurs coûts globaux actualisés soient supérieurs, les deux autres scénarios présentaient des désavantages importants comparativement à la solution retenue. Dans le cas du scénario 2, bien qu'il ait pu permettre l'utilisation d'une ligne existante, sa réalisation aurait engendré une augmentation du transit des postes des Laurentides vers le poste de Québec. Quant au scénario 3, il aurait nécessité la construction d'une nouvelle ligne pouvant représenter un fort potentiel de contestation par le milieu.

[19] De manière plus spécifique, le projet du Transporteur requiert les travaux suivants pour sa réalisation :

- construction du nouveau poste de Charlesbourg à 230-25 kV;
- reconstruction de la ligne 2325 sur 5,1 km entre les postes de Québec et de Charlesbourg ainsi que 0,9 km entre le poste de Charlesbourg et la ligne 2325 vers un réseau voisin;
- ajout d'une section de ligne de 1,9 km entre le poste des Laurentides et la ligne 2325;
- réalisation de travaux connexes aux postes des Laurentides et de Québec ainsi qu'au réseau de télécommunication;
- mise en place des circuits de télécommunication requis pour l'intégration du poste de Charlesbourg au réseau électrique du Transporteur;
- démantèlement du poste de L'Épinay à 69-25 kV.

[20] La mise en service finale du projet du Transporteur est prévue pour le mois d'octobre 2013.

[21] Pour sa part, le projet du Distributeur comporte les travaux requis pour le raccordement du poste de Charlesbourg au réseau de distribution, soit :

- en réseau souterrain, la construction de 14 km de canalisations et l'installation de 34 km de câbles;
- en réseau aérien, la construction et la modification de 15 km de sections (remplacement de conducteurs, poteaux et autres équipements au besoin) et le démantèlement de 3 km de réseau;
- les transferts de la charge de postes existants vers le poste de Charlesbourg.

[22] Les travaux du Distributeur devraient se terminer par la mise en service à la fin des travaux de distribution en décembre 2014.

3.3 JUSTIFICATION DU PROJET

[23] La capacité du réseau de transport desservant la CMQ est aujourd'hui pratiquement saturée. Pour le Transporteur, cette situation se traduira par un dépassement de la capacité de plusieurs postes de la CMQ au cours des prochaines années.

[24] En plus des enjeux liés à l'augmentation de la charge du Distributeur, le Transporteur indique qu'il aura également à faire face à des investissements importants au cours des prochaines années afin de maintenir l'état de ses installations dans la CMQ. En effet, la pérennité du réseau à 69 kV doit être prise en compte dans le cadre du projet du Transporteur. D'une part, les postes et les lignes qui le composent sont d'un âge avancé. D'autre part, la configuration et la capacité des installations du réseau à 69 kV desservant la CMQ ne répondent plus aux besoins actuels et ne sont pas adaptées à la charge à desservir.

[25] La configuration particulière du poste de L'Épinay fait en sorte que sa CLT est limitée par le manque de départ de lignes à 25 kV et par l'impossibilité de bien répartir la charge sur chacun des transformateurs actifs qu'il comporte. En outre, considérant l'ensemble des modifications requises pour mettre à niveau ce poste en fonction des nouveaux besoins et le manque d'espace au poste de L'Épinay, le Transporteur prévoit reconstruire le poste de L'Épinay sur un autre site plutôt que d'en assurer la pérennité. Le transfert de la charge du poste de L'Épinay sur un autre palier de tension permet l'élimination de l'un des trois transformateurs à 230-69 kV du poste de Québec et de plusieurs de ses équipements connexes. Ces équipements requièrent des investissements pour en assurer la pérennité.

[26] Pour le Distributeur, l'optimisation de la capacité des postes effectuée au cours des dernières décennies, combinée au phénomène de l'étalement urbain, ont eu pour effet de décentrer les zones d'influence par rapport à l'emplacement des postes existants, contribuant ainsi à accroître la longueur de son réseau. La solution retenue permettra de sécuriser l'alimentation des charges actuellement alimentées par le poste de L'Épinay et d'absorber une partie de la croissance de la charge anticipée sur le poste de Beauport au cours des 15 prochaines années. Cette nouvelle source évitera également un dépassement de la capacité limite de transformation des postes Frontenac-1 (315-25 kV) et de Neufchâtel (315-25 kV) à long terme. Enfin, elle permettra de corriger des problèmes de surcharge déjà existants sur quelques lignes situées dans la zone d'influence du futur poste de Charlesbourg.

3.4 COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET

[27] Le coût total du projet du Transporteur s'élève à 94,2 M\$, incluant un montant de 1,2 M\$ pour les installations de télécommunication, et s'inscrit dans les catégories d'investissement « Croissance des besoins de la clientèle » et « Maintien des actifs ». Le coût du Projet inclut une provision, pour couvrir les incertitudes imputables aux risques et aux imprécisions, de 8,2% lorsque sont soustraits les autres coûts et les frais financiers. Le tableau 3 montre la répartition de ces coûts.

Tableau 3

**Coûts des travaux avant-projet et projet par élément
(en milliers de dollars de réalisation)**

	Total Lignes	Total Postes	Total Transport (lignes et postes)	Télécommunication	Total lignes, postes et télécomm.
Coûts de l'avant-projet					
Études d'avant-projet	935,8	937,6	1 873,3	83,2	1 956,5
Autres coûts	7,4	12,2	19,6		19,6
Frais financiers	65,7	64,1	129,8	1,2	131,0
Sous-total	1 008,9	1 013,9	2 022,7	84,4	2 107,1
Coûts du projet					
Ingénierie interne	849,8	1 403,4	2 253,2	64,2	2 317,4
Ingénierie externe	547,2	1 134,2	1 681,4	78,4	1 759,8
Client	2 160,6	3 522,7	5 683,3	200,3	5 883,6
Approvisionnement	4 916,5	22 939,7	27 856,2	270,5	28 126,7
Construction	10 450,4	22 111,4	32 561,8	211,5	32 773,3
Gérance interne	1 589,2	3 286,7	4 875,9	104,0	4 979,9
Gérance externe	63,8	1 327,5	1 391,3		1 391,3
Provision	2 199,7	4 777,3	6 976,9	104,8	7 081,8
Autres coûts	412,5	877,0	1 289,5		1 289,5
Frais financiers	1 316,9	5 130,2	6 447,1	51,9	6 498,9
Sous-total	24 506,5	66 510,0	91 016,5	1 085,6	92 102,1
TOTAL	25 515,4	67 523,8	93 039,2	1 170,0	94 209,2

Source : Pièce B-0005, HQTD-2, document 1, tableau 2, page 16

[28] Le coût total du projet du Distributeur s'élève à 34,6 M\$, incluant une contingence de 15 % pour imprévus. Le tableau 4 montre la répartition de ces coûts.

Tableau 4

**Coûts annuels des travaux de distribution
(k\$ courants)**

Nature des travaux	2010 ⁽¹⁾	2011	2012	2013	2014	Total
Ingénierie et gestion de projet	658	759	1 448	875	331	4 072
Travaux civils	2 303	1 298	4 832	3 832	-	12 265
Travaux électriques aériens	-	129	1 360	1 868	1 087	4 443
Travaux électriques souterrains	-	-	2 414	1 753	2 224	6 391
Sous-total	2 961	2 186	10 054	8 328	3 643	27 171
Contingence	444	328	1 508	1 249	546	4 076
Frais d'emprunt à capitaliser	128	348	884	1 716	325	3 401
Total	3 534	2 862	12 446	11 293	4 514	34 647

⁽¹⁾ Travaux amorcés en 2010 pour les raisons invoquées à la pièce B-0007, HQTD-3, document 1, section 1.2, page 15

Source : Pièce B-0007, HQTD-3, document 1, tableau 3, page 18

[29] La Régie prend acte de l'affirmation des Demandeurs voulant que le coût total du Projet ne doit, en aucun cas, dépasser de plus de 15 % le montant autorisé par le conseil d'administration, auquel cas ils devront obtenir une nouvelle autorisation de ce dernier et que, le cas échéant, ils s'engagent à en informer la Régie en temps opportun. La Régie note également l'engagement des Demandeurs à déployer tous les efforts afin de contenir les coûts du Projet à l'intérieur du montant autorisé par la Régie.

3.5 FAISABILITÉ ÉCONOMIQUE ET IMPACT TARIFAIRE DU PROJET

3.5.1 IMPACT TARIFAIRE DU PROJET DU TRANSPORTEUR

[30] Afin de déterminer l'impact sur les revenus requis à la suite de la mise en service de son projet, le Transporteur prend en compte les coûts associés à l'amortissement, au financement, à la taxe sur les services publics et aux frais d'entretien et d'exploitation ainsi que les besoins de la charge locale, qui augmenteront graduellement à partir de la mise en service jusqu'à atteindre la capacité ajoutée par le projet du Transporteur de 102 MW en 2025.

[31] Le tableau 1 produit par le Transporteur à l'annexe 7 de la pièce B-0005 indique que l'impact annuel moyen du projet sur les revenus requis est de 8,0 M\$ sur une période de 20 ans et de 5,7 M\$ sur une période de 40 ans, soit un impact à la marge de 0,3 % et de 0,2 % sur les mêmes périodes par rapport aux revenus requis de l'année 2010 approuvés par la Régie.

[32] Le Transporteur présente aussi l'impact de son projet sur le tarif de transport à titre indicatif, soit de 75,33 \$/kW sur une période de 20 ans et de 75,25 \$/kW sur une période de 40 ans par rapport au tarif annuel de 75,26 \$/kW de l'année 2010 approuvé par la Régie.

3.5.2 IMPACT TARIFAIRE ET TRAITEMENT RÉGLEMENTAIRE DES COÛTS POUR LE PROJET DU DISTRIBUTEUR

[33] Pour établir l'impact tarifaire de ses investissements, le Distributeur prend en considération les coûts de son projet, les coûts associés à l'amortissement, au financement

et à la taxe sur les services publics. Une analyse réalisée sur une période de 30 ans permet d'évaluer l'impact maximal à 3,1 M\$ atteint en 2015.

3.6 AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS

[34] Le Transporteur indique que pour la construction du nouveau poste de transformation à 235-25 kV, il devra obtenir un certificat d'autorisation du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, ainsi qu'un certificat et un avis de conformité des autorités municipales concernées. De plus, une autorisation de la Commission de protection du territoire agricole du Québec est requise pour l'implantation de la ligne en zone verte protégée.

[35] Pour les travaux dans le cadre du projet du Distributeur, aucune autorisation n'est requise.

3.7 IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU ET SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE

[36] En assurant le maintien de ses actifs, les travaux du Transporteur auront un impact positif sur la fiabilité du réseau de transport et, par le fait même, sur la fiabilité de l'alimentation des clients du Distributeur.

[37] Pour le Transporteur, la mise en place d'un nouveau poste dans la zone visée permettra de résoudre les enjeux reliés au dépassement de la capacité des postes de Beauport, Frontenac-1, L'Épinay et Neufchâtel. Après la réalisation du Projet, il ne subsistera qu'un seul dépassement sur le poste de Beauport dans l'horizon 2010-2025.

[38] Le réseau d'alimentation électrique à haute tension modifié par le projet du Transporteur répondra aux critères relatifs à l'exploitation et à la continuité de service des clients du Nord-Est de la CMQ.

[39] Le nouveau poste sera situé au coeur de la zone visée, ce qui permettra d'alimenter à moindre coût les secteurs situés à proximité faisant l'objet de développements industriels et résidentiels prochains.

[40] Le transfert des charges du poste de L'Épinay vers le nouveau poste de Charlesbourg aura un impact positif sur la fiabilité du service des clients qu'il alimente. Le poste de Charlesbourg est conçu à partir des critères de fiabilité actuels pour un poste en milieu urbain et il possèdera deux circuits d'alimentation en provenance de source différente, ce qui en fera un poste plus fiable que le poste de L'Épinay.

[41] Pour le Distributeur, l'installation de douze lignes de distribution requises à la mise en service du poste de Charlesbourg permettra de corriger le dépassement de la CLT du poste de L'Épinay, d'absorber la croissance de la charge sur les postes avoisinants et de régler les surcharges de lignes dans la zone d'influence du futur poste de Charlesbourg. La réduction du nombre de clients par ligne permettra d'améliorer globalement la qualité de service de cette clientèle, qui sera dorénavant alimentée par un réseau en relève intégrée.

[42] Par ailleurs, ce projet permettra à terme de faire des transferts de la charge entre le poste de Charlesbourg et les postes avoisinants, amenant une flexibilité des opérations du Distributeur. Ces actions combinées auront donc un impact favorable sur la qualité du service.

4. OPINION DE LA RÉGIE

4.1 CONFIDENTIALITÉ DES DOCUMENTS

[43] Le Transporteur dépose, sous pli séparé et confidentiel, les schémas unifilaires et de localisation d'une partie du réseau de transport. Ces schémas apparaissent aux annexes 1 à 3 de la pièce B-0006.

[44] Le Transporteur demande à la Régie de se prévaloir de l'article 30 de la Loi afin de rendre une ordonnance interdisant la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements contenus à ces pièces, pour des motifs d'intérêt public. Le Transporteur

soutient, entre autres, que la divulgation publique de ces renseignements faciliterait la localisation des diverses installations (lignes et postes), permettrait d'identifier leurs caractéristiques et ainsi pourrait compromettre la sécurité du réseau de transport. Le Transporteur dépose une affirmation solennelle pour appuyer les motifs invoqués dans sa demande.

[45] La Régie accueille la demande de confidentialité du Transporteur. Elle accorde le traitement confidentiel des annexes 1 à 3 de la pièce B-0006.

4.2 CONCLUSION

[46] À la suite de l'examen de la preuve présentée par les Demandeurs et exposée à la section 3 de la présente décision, la Régie considère que le Projet est conçu et sera réalisé selon les pratiques usuelles adoptées par les Demandeurs.

[47] L'analyse du Projet montre également que cet investissement est nécessaire afin d'assurer la pérennité et d'intégrer une capacité d'expansion aux équipements du réseau du Transporteur par l'ajout éventuel d'un transformateur, au besoin, au nouveau poste de Charlesbourg. Il permettra également d'intégrer les besoins en croissance de la charge locale pour la zone Nord-Est de la CMQ.

[48] L'analyse montre aussi que les travaux prévus par le Distributeur sont indispensables pour sécuriser l'alimentation de la charge locale existante. Ils procureront une plus grande flexibilité au Distributeur quant à la gestion actuelle et future de son réseau et lui permettront de répondre, à moindre coût, à la demande d'alimentation des secteurs environnants faisant l'objet de développements industriels et résidentiels.

[49] En conséquence, la Régie est d'avis que le Projet est d'intérêt public et qu'il y a lieu d'en autoriser la réalisation.

[50] **Pour ces motifs,**

La Régie de l'énergie :

AUTORISE les Demandeurs à réaliser le Projet du nouveau poste de Charlesbourg;

DEMANDE aux Demandeurs de présenter dans leur rapport annuel respectif, conformément à l'article 75 (5) de la Loi :

- un tableau présentant le suivi des coûts réels du Projet, sous la même forme et le même niveau de détails que ceux du tableau 2 de la pièce B-0005 et du tableau 3 de la pièce B-0007,
- le suivi de l'échéancier du Projet,
- le cas échéant, l'explication des écarts majeurs des coûts projetés et réels et des échéances;

ACCUEILLE la demande de traitement confidentiel du Transporteur;

INTERDIT la divulgation, la publication ou la diffusion des annexes 1, 2 et 3 de la pièce B-0006.

Richard Lassonde

Régisseur

Hydro-Québec représentée par M^{es} Yves Fréchette et Jean-Olivier Tremblay.