

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2018-092

R-4036-2018

23 juillet 2018

PRÉSENT :

Nicolas Roy
Régisseur

Hydro-Québec
Demanderesse

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

Demande d'autorisation du Transporteur relative au remplacement d'inductances shunt à 735 kV au poste des Montagnais

1. INTRODUCTION

[1] Le 13 avril 2018, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie) une demande d'autorisation (la Demande) pour remplacer des inductances shunt à 735 kV au poste des Montagnais ainsi que des équipements connexes (le Projet).

[2] D'un coût total de 43,6 M\$, le Projet s'inscrit dans la catégorie d'investissement « Maintien des actifs ». Il vise à assurer la pérennité des installations au poste des Montagnais. Les mises en service du Projet sont prévues pour les mois d'août 2019, de septembre 2020 et d'août 2021.

[3] Le Transporteur dépose, sous pli confidentiel, un document présentant le schéma unifilaire relatif au Projet¹. Il demande à la Régie de reconnaître le caractère confidentiel des renseignements contenus à ce document et de rendre une ordonnance, en vertu de l'article 30 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*² (la Loi), afin d'en interdire la divulgation, la publication et la diffusion, sans restriction quant à la durée.

[4] De même, le Transporteur dépose, sous pli confidentiel, deux documents présentant respectivement les coûts détaillés et annuels du Projet³. Il demande à la Régie de reconnaître le caractère confidentiel des renseignements contenus à ces documents et de rendre une ordonnance, en vertu de l'article 30 de la Loi, afin d'en interdire la divulgation, la publication et la diffusion, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de mise en service finale du Projet.

[5] De plus, le Transporteur soumet une proposition de suivi, dans le cadre de ses rapports annuels, qui serait applicable au Projet.

[6] Le 20 avril 2018, la Régie publie un Avis aux personnes intéressées sur son site internet indiquant qu'elle ne juge pas nécessaire de solliciter d'interventions formelles au dossier et qu'elle compte traiter la Demande par voie de consultation. Elle fixe au 15 juin 2018 la date limite pour le dépôt des commentaires des personnes intéressées et au 22 juin 2018 celle pour la réponse du Transporteur à ces commentaires.

¹ Pièce B-0005 (pièce confidentielle).

² [RLRQ, c. R-6.01](#).

³ Pièces B-0007 et B-0008, respectivement (pièces confidentielles).

[7] Le 24 avril 2018, le Transporteur confirme à la Régie que l’Avis aux personnes intéressées a également été diffusé sur son site internet.

[8] Le 9 mai 2018, la Régie transmet au Transporteur une demande de renseignements, à laquelle ce dernier répond le 30 mai 2018.

[9] Le 15 juin 2018, n’ayant reçu aucun commentaire de personnes intéressées au sujet de la Demande, la Régie entame son délibéré.

[10] La présente décision porte sur la demande d’autorisation du Projet et sur les demandes d’ordonnance de traitement confidentiel de certains documents.

2. CADRE RÉGLEMENTAIRE

[11] La Demande est présentée en vertu des articles 31 (5^o) et 73 de la Loi et du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l’énergie*⁴ (le Règlement).

[12] Le Règlement stipule qu’une autorisation spécifique et préalable de la Régie est requise lorsque le coût global d’un projet du Transporteur est égal ou supérieur à 25 M\$. Le Règlement prescrit également les renseignements qui doivent accompagner la demande d’autorisation.

⁴ [RLRQ, c. R-6.01, r. 2.](#)

3. DESCRIPTION DE LA DEMANDE

3.1 MISE EN CONTEXTE

[13] Le poste des Montagnais est situé à plus de 200 km au nord de la ville de Sept-Îles. Il s'agit d'un poste stratégique du réseau principal du Transporteur, mis en service en 1971, qui permet d'acheminer, par trois lignes à 735 kV, l'électricité produite par la centrale des Churchill Falls vers les grands centres de consommation.

[14] Ce poste comporte six inductances shunt à 735 kV, soit quatre de 165 Mvar et deux de 330 Mvar. Ces équipements permettent de maintenir la tension du poste à l'intérieur des limites d'exploitation permises, tout en protégeant les équipements du Transporteur et des clients.

[15] Onze des douze cuves monophasées composant les quatre inductances de 165 Mvar doivent être remplacées. Le Transporteur mentionne que ces cuves ont dépassé leur durée de vie utile et que les composantes de ces inductances présentent des problématiques de fonctionnement depuis plusieurs années. Il signale, plus particulièrement, la présence de fuites d'huile. De même, plusieurs radiateurs montrent des signes importants de détérioration par la rouille.

[16] Par ailleurs, la technologie des systèmes de commande et de protection servant à l'exploitation des inductances shunt est désuète. Ces systèmes permettent de les actionner, localement ou à distance, et de les protéger contre des événements pouvant perturber leur fonctionnement ou les endommager.

3.2 OBJECTIFS ET DESCRIPTION DU PROJET

[17] Le Projet vise à assurer la pérennité des installations au poste des Montagnais en y remplaçant des inductances shunt à 735 kV et des équipements connexes.

[18] Les travaux proposés consistent à remplacer les quatre inductances de 165 Mvar par deux inductances de 330 Mvar (XL1 et XL3) et deux inductances de 165 Mvar (XL2 et XL6). Pour l'inductance XL6, seules deux cuves (phases B et C) seront remplacées puisque la troisième (phase A) a déjà été remplacée en 2012.

[19] Le Transporteur propose de hausser à 330 Mvar la capacité des inductances XL1 et XL3 dans le but de permettre une plus grande flexibilité dans le contrôle de la tension au poste des Montagnais et de minimiser les manœuvres d'équipement dans les postes avoisinants. La capacité des inductances XL2 et XL6 est maintenue à 165 Mvar pour permettre de répondre à des besoins de contrôle de tension de plus faible niveau. Selon le Transporteur, cette répartition de la capacité des inductances shunt tient compte des besoins de transport et permet de minimiser le retrait de lignes entre les postes Churchill et de la Manicouagan.

[20] Le Projet comporte également des travaux connexes visant le remplacement et la numérisation des systèmes de commande et de protection, de même que le remplacement des bases de béton et des bassins de récupération des huiles associés à chacune des inductances.

[21] Le calendrier de réalisation des activités prévoit les mises en service du Projet entre les mois d'août 2019 et août 2021.

3.3 JUSTIFICATION DU PROJET

[22] Le Transporteur appuie la justification du Projet sur sa Stratégie de gestion de la pérennité des actifs (la Stratégie), qui lui permet de déterminer les équipements devant faire l'objet d'interventions.

[23] Le Transporteur considère ainsi nécessaire de remplacer les quatre inductances shunt à 735 kV de 165 Mvar pour les motifs suivants :

- mises en service en 1971, elles ont dépassé de plus de dix ans leur durée de vie utile établie à 35 ans et sont considérées à risque selon la Stratégie;
- la majorité de leurs composantes (cabinet, câbles, relais, sondes et radiateurs) sont vétustes et ne sont plus disponibles sur le marché.

[24] En ce qui a trait aux travaux connexes, le Transporteur justifie le remplacement des systèmes de commande et de protection par la désuétude de la technologie, et celui des bases de béton et des bassins de récupération des huiles par le fait que les nouvelles inductances proviennent de fournisseurs différents et sont de dimensions différentes.

3.4 SOLUTIONS ENVISAGÉES

[25] Selon le Transporteur, le remplacement des onze cuves d'inductances shunt au poste des Montagnais constitue la seule solution possible pour remédier à leur vétusté et assurer leur pérennité, de même que pour assurer la fiabilité du poste. Aucune autre solution n'a été envisagée.

3.5 COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET

[26] Le coût du Projet du Transporteur s'élève à 43,6 M\$. Le tableau 1 présente la ventilation des coûts des travaux pour les phases avant-projet et projet.

TABLEAU 1
COÛTS DES TRAVAUX AVANT-PROJET ET PROJET
(en milliers de dollars de réalisation)

		Total postes
Coûts de l'avant-projet		
Sous-total		254,6
Coûts du projet		
Ingénierie, approvisionnement et construction		40 636,1
Client		1 909,9
Frais financiers		772,0
Sous-total		43 318,0
TOTAL		43 572,6

Source : Pièce [B-0004](#), p. 11, tableau 3.

[27] Le Transporteur présente les coûts détaillés du Projet, de même que les coûts annuels, sous pli confidentiel. Il dépose également une version caviardée de la pièce relative aux coûts détaillés⁵.

⁵ Pièces B-0007 et B-0008 (pièces confidentielles) ainsi que [B-0009](#).

[28] Le Transporteur soumet que le coût total du Projet ne doit pas dépasser le montant autorisé par le conseil d'administration d'Hydro-Québec de plus de 15 %, auquel cas il doit obtenir une nouvelle autorisation. Le cas échéant, il s'engage à en informer la Régie en temps opportun. Le Transporteur souligne qu'il s'efforcera de contenir les coûts du Projet à l'intérieur du montant autorisé par la Régie.

3.5.1 SUIVI DES COÛTS DU PROJET

[29] Le Transporteur propose de faire état de l'évolution des coûts du Projet lors du dépôt de son rapport annuel à la Régie, en vertu de l'article 75 de la Loi. Il soumet qu'il présentera, selon les indications de la Régie, le suivi des coûts réels du Projet sous la même forme et le même niveau de détails que ceux du tableau 3 de la pièce B-0004 ou, sous pli confidentiel, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la mise en service finale du Projet, sous la même forme détaillée que celle du tableau 1 de la pièce B-0009⁶ intitulé *Coûts des travaux avant-projet et projet par élément*⁷.

[30] Dans les deux cas, il soumet qu'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 des échéances.

3.5.2 COÛTS DES CATÉGORIES D'INVESTISSEMENT

[31] Le Transporteur propose que tous les coûts d'investissement du Projet s'inscrivent dans la catégorie « Maintien des actifs », et ce, bien qu'il reconnaisse qu'une partie de ces coûts puisse, de par la nature des investissements auxquels ils correspondent, être attribuée à la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité du service ».

[32] Il soumet que le remplacement des inductances, peu importe leur capacité, vise à assurer la pérennité de ces équipements au poste des Montagnais et permet de maintenir la flexibilité d'exploitation et la capacité du service de transport.

⁶ Pièce [B-0009](#), p. 5.

⁷ Pièces [B-0002](#), par. 10, et [B-0004](#), p. 13.

[33] Par ailleurs, l'augmentation de la capacité des inductances XL1 et XL3 de 165 Mvar à 330 Mvar permet une plus grande flexibilité pour le maintien du niveau de tension, considérant l'évolution des besoins du réseau de transport au cours des dernières années. Le Transporteur reconnaît que cet avantage additionnel que procure l'ajout de deux inductances de plus grande capacité est de nature à ce que la partie des coûts liée à cette plus grande capacité soit attribuée à la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité du service » plutôt que « Maintien des actifs ».

[34] Toutefois, le Transporteur soutient que l'écart de coût entre des inductances de 165 Mvar et 330 Mvar n'est pas suffisamment important pour justifier l'application de la méthode séquentielle⁸ et attribuer ce coût à la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité du service ». Il souligne avoir déjà mentionné que les projets rencontrant plus d'un objectif s'inscrivent dans plusieurs catégories dans la mesure où celles-ci s'avèrent matérielles.

[35] De plus, le Transporteur fait valoir que l'attribution des coûts à plus d'une catégorie d'investissement selon la méthode séquentielle, appliquée aux cas où un équipement ou une composante constitue la majeure partie d'un projet à objectifs multiples, implique un suivi particulier. Il souligne qu'il doit concilier l'objectif d'une juste attribution des coûts à celui d'un suivi juste et adéquat et qu'il cherche à restreindre les cas d'exception impliquant un suivi particulier, considérant le nombre élevé de projets réalisés à chaque année⁹.

3.6 IMPACT TARIFAIRE DU PROJET

[36] Le Transporteur prévoit les mises en service du Projet pour les mois d'août 2019, de septembre 2020 et d'août 2021.

[37] Tel que mentionné précédemment, le Transporteur considère que les investissements de 43,6 M\$ relatifs au Projet relèvent de la catégorie « Maintien des actifs ». Il rappelle que les coûts de cette catégorie visent à assurer la pérennité des installations, en permettant de maintenir le bon fonctionnement du réseau et d'assurer le

⁸ La méthode séquentielle consiste à attribuer une part des coûts d'un projet à chacune des catégories d'investissement visées par ce projet, par différence des coûts et de façon séquentielle, selon un ordonnancement prédéterminé des catégories (dossier R-3888-2014 Phase 1, décision [D-2015-209](#), par. 599 à 607).

⁹ Pièce [B-0014](#), p. 5 et 6, R2.2 et R2.3.

transport d'électricité de façon sécuritaire et fiable, et que la Régie a déjà indiqué qu'il est équitable que tous les clients contribuent au paiement de ces ajouts au réseau¹⁰.

[38] L'impact sur les revenus requis, à la suite de la mise en service du Projet, prend en compte les coûts relatifs au Projet, soit ceux associés à l'amortissement, au financement et à la taxe sur les services publics.

[39] Les résultats sont présentés sur des périodes de 20 ans et de 35 ans, conformément à la décision D-2003-68¹¹. Selon le Transporteur, les résultats sur la période de 35 ans sont plus représentatifs de l'impact sur les revenus requis, puisqu'ils sont davantage comparables à la durée de vie utile moyenne des immobilisations du Projet.

[40] L'impact annuel moyen du Projet sur les revenus requis est de 3,0 M\$ sur une période de 20 ans et de 2,3 M\$ sur une période de 35 ans, soit un impact de 0,1 % sur chacune de ces périodes par rapport aux revenus requis de l'année 2018 approuvés par la Régie.

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

[41] Le Transporteur affirme que le Projet au poste des Montagnais, une installation stratégique de transport, permettra de disposer des équipements nécessaires pour exploiter le réseau de transport de manière à en contrôler adéquatement la tension et à en améliorer la fiabilité et la robustesse. Le Projet aura ainsi un impact positif sur la fiabilité et la qualité de prestation du service de transport.

[42] Le Transporteur soutient que le remplacement à ce poste des inductances shunt à 735 kV ayant excédé leur durée de vie utile ou des équipements connexes désuets représente une solution optimale répondant aux enjeux identifiés de fiabilité des équipements.

¹⁰ Le Transporteur renvoie à la page 297 de la décision [D-2002-95](#) rendue dans le dossier R-3401-98.

¹¹ Dossier R-3497-2002, décision [D-2003-68](#).

3.8 AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS

[43] Aucune autorisation gouvernementale n'est exigée en vertu d'autres lois qui s'appliquent au Projet.

4. OPINION DE LA RÉGIE

4.1 PROJET

[44] La Régie est satisfaite des renseignements fournis par le Transporteur au soutien de sa demande d'autorisation de réaliser le Projet.

[45] Elle retient que le Projet est nécessaire afin d'assurer la pérennité des équipements du poste des Montagnais et de répondre à des enjeux de fiabilité des équipements touchant notamment le comportement du réseau de transport et la continuité du service.

[46] La réalisation du Projet au poste des Montagnais permettra au Transporteur de maintenir la flexibilité d'exploitation et la capacité du service de transport entre les postes de la centrale des Churchill Falls et de la Manicouagan.

[47] Par ailleurs, la réalisation du Projet permettra une plus grande flexibilité pour le maintien du niveau de tension en raison de l'augmentation de 165 Mvar à 330 Mvar de la capacité de deux des quatre inductances remplacées. Bien que cet avantage puisse relever, de par sa nature, de la catégorie d'investissement « Maintien et amélioration de la qualité du service », la Régie juge raisonnable d'attribuer l'entièreté des coûts du Projet à la catégorie « Maintien des actifs », considérant que le faible écart de coûts constaté¹² entre des inductances de 165 Mvar et de 330 Mvar ne justifie pas l'ajout d'un cas d'exception impliquant un suivi particulier et que les ajouts relevant de ces deux catégories bénéficient à la même clientèle, soit l'ensemble des clients.

¹² Pièce B-0015, R2.1 et R2.3 (pièce confidentielle).

[48] La Régie constate que la réalisation du Projet aura un impact positif sur la fiabilité et sur la qualité de prestation du service de transport d'électricité, avec une incidence limitée sur les tarifs.

[49] En conséquence, la Régie autorise le Transporteur à réaliser le Projet, tel que soumis. Le Transporteur ne pourra apporter, sans autorisation préalable de la Régie, aucune modification au Projet qui aurait pour effet d'en modifier de façon appréciable la nature, les coûts ou la rentabilité.

[50] Par ailleurs, la Régie prend acte du fait que le Transporteur s'engage à l'informer, en temps opportun, si le coût total du Projet devait dépasser le montant autorisé de plus de 15 % et s'il obtient l'autorisation du conseil d'administration à cet égard. Dans un tel cas, elle souhaite en être informée sans délai.

[51] La Régie demande au Transporteur de se conformer aux exigences qu'elle a mentionnées aux paragraphes 508 à 511 de sa décision D-2014-035¹³ et aux paragraphes 364 à 366 de sa décision D-2017-021¹⁴, dans le cas de modifications au Projet, dont un dépassement des coûts ou une modification de sa rentabilité.

[52] La Régie demande au Transporteur de déposer publiquement le suivi des coûts présentés au tableau 3 de la pièce B-0004 lors du dépôt de son rapport annuel.

[53] La Régie demande également au Transporteur de présenter, au même moment, le suivi des coûts réels détaillés du Projet, sous la même forme et le même niveau de détail que ceux du tableau 1 de la pièce B-0009¹⁵. Par ailleurs, elle dispose de la demande d'ordonnance de traitement confidentiel du Transporteur à l'égard d'un tel suivi dans la section 4.2 de la présente décision.

[54] Enfin, dans l'un et l'autre cas, la Régie demande au Transporteur de 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 et des écarts d'échéance, notamment en ce qui a trait aux dates de mises en service.

¹³ Dossier R-3823-2012, décision [D-2014-035](#), p. 109 et 110.

¹⁴ Dossier R-3981-2016, décision [D-2017-021](#), p. 91.

¹⁵ Pièce [B-0009](#), p. 5.

4.2 CONFIDENTIALITÉ DES DOCUMENTS

[55] Le Transporteur demande à la Régie de rendre une ordonnance de traitement confidentiel, en vertu de l'article 30 de la Loi, et d'interdire la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements contenus à la pièce B-0005, soit le schéma unifilaire relatif au Projet, sans restriction quant à la durée¹⁶.

[56] Au soutien de sa demande, le Transporteur invoque les décisions D-2016-086¹⁷ et D-2016-091¹⁸ de la Régie. Il dépose également une affirmation solennelle de M. Patrick Bujold, chef Planification des réseaux régionaux pour la division Hydro-Québec TransÉnergie¹⁹. Monsieur Bujold allègue, notamment, que la pièce B-0005 contient des renseignements d'ordre stratégique relatifs aux installations du Transporteur et que leur divulgation publique faciliterait la localisation de ces installations, permettrait d'identifier leurs caractéristiques et pourrait ainsi compromettre la sécurité du réseau de transport. Il soumet que le caractère confidentiel de cette pièce et l'intérêt public requièrent l'émission de l'ordonnance demandée, sans restriction quant à la durée.

[57] Pour les motifs invoqués à l'affirmation solennelle de M. Patrick Bujold, la Régie accueille la demande d'ordonnance de traitement confidentiel du Transporteur et interdit la divulgation, la publication et la diffusion de la pièce B-0005 et des renseignements qu'elle contient, sans restriction quant à la durée.

[58] Le Transporteur demande également à la Régie de rendre une ordonnance de traitement confidentiel, en vertu de l'article 30 de la Loi, et d'interdire, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de mise en service finale du Projet, la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements relatifs aux coûts détaillés du Projet contenus à la pièce B-0007 et caviardés à la pièce B-0009, ainsi que des renseignements relatifs aux coûts annuels du Projet contenus à la pièce B-0008²⁰.

[59] Il demande qu'une telle ordonnance soit également rendue, pour une durée similaire, à l'égard des renseignements relatifs au suivi des coûts réels du Projet qui seraient déposés, le cas échéant, selon les exigences de la Régie, telles que celles prévues

¹⁶ Pièce [B-0002](#), par. 8, et les conclusions de la demande d'autorisation.

¹⁷ Dossier R-3956-2015, décision [D-2016-086](#).

¹⁸ Dossier R-3960-2016, décision [D-2016-091](#).

¹⁹ Pièce [B-0002](#), p. 6.

²⁰ Pièce [B-0002](#), par. 9, et les conclusions de la demande d'autorisation.

au paragraphe 53 de la présente décision²¹, ainsi qu'à l'égard des renseignements relatifs aux coûts contenus à la pièce B-0015 et caviardés à la pièce B-0014²².

[60] Au soutien de ces demandes, le Transporteur dépose une affirmation solennelle de M. Mario Albert, directeur principal Approvisionnement stratégique pour Hydro-Québec²³. Monsieur Albert allègue que, afin d'assurer une saine concurrence et un niveau de compétitivité optimal et d'obtenir les meilleures conditions du marché, Hydro-Québec sollicite les fournisseurs par appels d'offres ou de propositions. Dans cette optique, Hydro-Québec souhaite maintenir l'imprévisibilité dans le développement de ses stratégies d'approvisionnement. Monsieur Albert soumet que si les coûts détaillés du Projet étaient divulgués, les fournisseurs sollicités pourraient préparer leurs soumissions en fonction des coûts présentés à la Régie plutôt que de faire preuve de créativité, ce qui limiterait le potentiel de création de valeur pour le Transporteur, notamment en ne lui permettant pas d'obtenir les biens et services requis au meilleur coût possible.

[61] Pour les motifs invoqués à l'affirmation solennelle de M. Mario Albert, la Régie accueille la demande d'ordonnance de traitement confidentiel du Transporteur visant les renseignements caviardés contenus aux pièces B-0009 et B-0014 et interdit, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de mise en service finale du Projet, la divulgation, la publication et la diffusion de ces renseignements, également retrouvés aux pièces B-0007 et B-0015. La Régie accueille également la demande d'ordonnance de traitement confidentiel du Transporteur et interdit, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de mise en service finale du Projet, la divulgation, la publication et la diffusion de la pièce B-0008 et des renseignements qu'elle contient, ainsi que des renseignements relatifs aux coûts réels du Projet qui seront déposés dans le cadre du suivi de ces coûts selon les exigences énoncées au paragraphe 53 de la présente décision.

[62] La Régie demande au Transporteur de l'informer, par voie administrative, de la date de mise en service finale du Projet. Elle verra alors à ce qu'une version non caviardée des pièces visées par l'ordonnance de traitement confidentiel énoncée au paragraphe 61 de la présente décision soit versée au dossier public, dans le délai prévu à la présente décision.

²¹ Pièce [B-0002](#), p. 2, par. 10, et les conclusions de la demande d'autorisation.

²² Pièce [B-0012](#).

²³ Pièce [B-0002](#), p. 7 à 11.

[63] **Pour ces motifs,**

La Régie de l'énergie :

AUTORISE le Transporteur à réaliser le Projet relatif au remplacement d'inductances shunt à 735 kV au poste des Montagnais, tel que décrit par le Transporteur;

DEMANDE au Transporteur d'informer la Régie, par voie administrative, de la date de mise en service finale du Projet;

ACCUEILLE les demandes d'ordonnance de traitement confidentiel du Transporteur;

INTERDIT la divulgation, la publication et la diffusion :

- de la pièce B-0005 et des renseignements qu'elle contient, sans restriction quant à la durée,
- de la pièce B-0008 et des renseignements qu'elle contient, ainsi que des renseignements caviardés aux pièces B-0009 et B-0014, également retrouvés aux pièces B-0007 et B-0015, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de la mise en service finale du Projet;

INTERDIT la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements qui seront fournis par le Transporteur dans le cadre du suivi des coûts réels du Projet, selon les exigences énoncées au paragraphe 53 de la présente décision, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de la mise en service finale du Projet;

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 52 et 53 de la présente décision,
- un suivi de l'échéancier du Projet ainsi que, 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 54 de la présente décision;

ORDONNE au Transporteur de se conformer à l'ensemble des autres éléments décisionnels contenus dans la présente décision.

Nicolas Roy
Régisseur

Hydro-Québec représentée par M^e Yves Fréchette.