

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2014-107

R-3882-2014

26 juin 2014

PRÉSENT :

Bernard Houle
Régisseur

Hydro-Québec
Demanderesse

Décision finale et sur la confidentialité

*Demande du Transporteur et du Distributeur relative au
poste de Baie-Saint-Paul*

1. DEMANDE

[1] Le 20 mars 2014, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) et Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur) (collectivement, les Demandeurs) déposent auprès de la Régie de l'énergie (la Régie) une demande conjointe (la demande) en vertu des articles 31 (5) et 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹ (La Loi) en vue d'obtenir l'autorisation pour l'acquisition et la construction d'immeubles ou d'actifs dans le cadre d'un projet conjoint relatif au nouveau poste de Baie-Saint-Paul (le Projet).

[2] Pour le Transporteur, le projet, au coût total de 52,0 M\$, s'inscrit dans les catégories d'investissement « maintien des actifs » et « croissance des besoins de la clientèle ». Le projet vise à assurer la pérennité des installations actuelles tout en répondant à la croissance de la charge dans le secteur.

[3] Pour le Distributeur, le projet, au coût total de 22,5 M\$, consiste essentiellement à préparer l'ensemble des composantes du réseau de distribution afin de raccorder les charges des clients des postes de Baie-Saint-Paul actuel et de Saint-Hilarion et d'une partie des charges du poste de La Malbaie au nouveau poste à 315-25 kV.

[4] Le Transporteur dépose sous pli confidentiel, à l'annexe 1 de la pièce B-0005, le Rapport d'étude de plan d'évolution portant sur le réseau transport régional de la région de Charlevoix (le Plan) et, à l'annexe 1 de la pièce B-0007, le schéma unifilaire du nouveau poste et les schémas de liaison entre les postes de la région. Une affirmation solennelle appuie la demande de traitement confidentiel de ces pièces. Le Transporteur demande à la Régie d'en reconnaître le caractère confidentiel et de rendre une ordonnance en vertu de l'article 30 de la Loi afin d'interdire la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements qu'elles contiennent.

[5] Le 3 avril 2014, la Régie informe les personnes intéressées, par un avis diffusé sur son site internet, qu'elle compte procéder à l'étude de cette demande sur dossier. Elle fixe au 2 mai 2014 la date limite pour le dépôt des observations écrites et permet aux Demandeurs de commenter ces observations, au plus tard le 9 mai 2014.

[6] La Régie n'a reçu aucune observation.

¹ RLRQ., c. R-6.01.

[7] Le 15 avril 2014, la Régie transmet aux Demandeurs deux demandes de renseignements, dont l'une sous pli confidentiel. Les Demandeurs déposent leurs réponses le 25 avril 2014.

[8] Le 23 mai 2014, la Régie transmet une troisième demande de renseignements. Elle reçoit les réponses des Demandeurs le 30 mai suivant.

[9] La présente décision porte sur le Projet, ainsi que sur la demande de traitement confidentiel déposée par le Transporteur.

2. CADRE RÉGLEMENTAIRE

[10] Les Demandeurs présentent cette demande en vertu des articles 31 (5) et 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).

[11] Le Règlement stipule 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 prescrit les renseignements qui doivent accompagner une telle demande.

3. ANALYSE

3.1 MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIFS VISÉS PAR LE PROJET

[12] Les municipalités de la municipalité régionale de comté (MRC) de Charlevoix, dont celle de Baie-Saint-Paul, sont alimentées en électricité depuis quarante ans par deux postes à 69-25 kV, soit celui de Baie-Saint-Paul et celui de Saint-Hilarion. Avec le développement récréotouristique du Massif de Charlevoix, le poste actuel de Baie-Saint-Paul a dépassé depuis l'hiver 2011-2012 sa capacité de charge maximale et ne

² (2001) 133G. O. II, 6165.

peut plus transférer au poste de Saint Hilarion de charges supplémentaires, compte tenu de sa faible capacité.

[13] Le Transporteur dépose sous pli confidentiel le Plan, produit en 2010, qui propose de remplacer les installations du réseau à 69 kV alimentant l'ouest de la région de Charlevoix par un poste satellite à 315-25 kV. Ce choix s'appuie sur le fait que le réseau à 69 kV n'est plus en mesure de répondre adéquatement aux besoins de la MRC de Charlevoix, en raison de la densité de la charge à alimenter et de son éloignement par rapport au poste source de Charlevoix à 315-69 kV.

[14] Le Plan prévoit également que le réseau à 69 kV soit conservé pour l'alimentation de la zone est de la région de Charlevoix.

3.2 SOLUTIONS ENVISAGÉES

[15] Les Demandeurs ont examiné diverses solutions pour pallier au dépassement de la capacité du poste de Baie-Saint-Paul actuel. Ils ont retenu les deux solutions permettant d'assurer la fiabilité d'alimentation des charges tout en satisfaisant aux critères de conception du réseau de transport et aux normes en vigueur. Ces solutions sont les suivantes :

- Solution 1 : construction d'un nouveau poste à 120-25 kV;
- Solution 2 : construction d'un nouveau poste à 315-25 kV.

[16] Quelle que soit la solution retenue, la construction d'un nouveau poste à Baie-Saint-Paul nécessitera le démantèlement des postes à 69-25 kV de Baie-Saint-Paul et de Saint-Hilarion ainsi que celui des deux lignes du réseau à 69 kV, totalisant 70 km.

[17] le Distributeur réalisera les travaux requis suivants peu importe la solution retenue :

- Construction de nouvelles canalisations souterraines, implantation de nouveaux circuits électriques souterrains ainsi que réaménagement du réseau aérien. Le Distributeur transférera également la totalité des charges raccordées aux postes actuels de Baie-Saint-Paul et de Saint-Hilarion ainsi qu'une partie de celles du poste de La Malbaie au réseau à 25 kV du nouveau poste.

[18] Le tableau suivant présente la comparaison économique de ces deux solutions.

TABLEAU 1
COMPARAISON ÉCONOMIQUE DES SOLUTIONS
(K\$ ACTUALISÉS 2013)

	Solution 1 Nouveau poste à 120-25 kV	Solution 2 Nouveau poste à 315-25 kV
HQT		
• Investissements	104 819	44 332
• Réinvestissements	792	792
• Valeurs résiduelles	(2 528)	(742)
• Taxes	6 685	2 783
• Pertes électriques	2 745	0
Coûts globaux actualisés HQT	112 513	47 165
HQD		
• Investissements	18 917	18 917
• Réinvestissements	1 289	1 289
• Valeurs résiduelles	(1 706)	(1 706)
• Taxes	1 391	1 391
Coûts globaux actualisés HQD	19 891	19 891
Total Coûts globaux actualisés	132 404	67 056

Source : pièce B-0004, p. 15.

[19] Les résultats de l'analyse économique réalisée par le Transporteur et le Distributeur démontrent que les coûts globaux actualisés de la solution 2 sont inférieurs à ceux de la solution 1.

3.3 JUSTIFICATION DU PROJET

[20] La solution retenue, soit la construction d'un nouveau poste à 315-25 kV, remédiera au manque de capacité des installations alimentant les charges de l'ouest de la région de Charlevoix. Elle remplacera également des installations vieillissantes qui auraient nécessité, à court terme, des interventions importantes afin d'assurer leur pérennité. Les travaux envisagés suivent les orientations du Plan.

[21] Les besoins en croissance constituent un enjeu important pour le Transporteur. En effet, en regard des critères de conception du réseau de transport, la capacité limite de transformation du poste de Baie-Saint-Paul actuel, qui est de 42 MVA, est dépassée depuis l'hiver 2011-2012. En cas de simple contingence causée par la perte d'un transformateur de puissance, la charge pourrait alors excéder la capacité des transformateurs de puissance encore sous tension. Cette situation pourrait ultimement mener à la perte d'autres équipements et affecter considérablement la continuité et la qualité du service offert aux clients.

[22] Après avoir géré pendant plusieurs années l'augmentation de la charge de ce secteur par des transferts de charges entre les postes, le Transporteur constate que le réseau à 69 kV de ce secteur a atteint la limite de sa capacité et qu'il n'est plus possible d'augmenter la capacité des installations existantes. En raison de leur configuration et leur superficie, les postes de Baie-Saint-Paul actuel et de Saint-Hilarion ne peuvent être modifiés sans nécessiter leur reconstruction.

[23] En effet, le poste de Baie-Saint-Paul actuel se situe à 40 km du poste source de Charlevoix et la zone à alimenter a atteint le niveau de charge maximale qu'un réseau à 69 kV de cette longueur peut alimenter. Au-delà, il n'est techniquement plus possible de maintenir la tension du réseau à l'intérieur des limites d'exploitation.

[24] De plus, les équipements du poste de Baie-Saint-Paul à 69-25 kV, mis en service au milieu des années 60, ont dépassé 75 % de leur durée de vie utile. De ce nombre, plus de la moitié sont à remplacer sur un horizon de cinq à dix ans. Quant au poste de Saint-Hilarion, mis en service au début des années 70, et d'une capacité de 11 MVA, il est vétuste et sa configuration ne correspond plus aux normes des Demandeurs. Tous les équipements de ce poste devront être remplacés sur un horizon de cinq ans. S'y retrouvent notamment un groupe de trois transformateurs monophasés âgés de plus de 55 ans et un de réserve, âgé de plus de 60 ans.

3.4 COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET

[25] Le coût total du projet du Transporteur s'élève à 52,0 M\$, incluant 3,0 M\$ pour les installations de télécommunications. Le coût total se répartit entre les catégories d'investissement « maintien des actifs » et « croissance des besoins de la clientèle », à hauteur de 21,5 M\$ et de 30,5 M\$ respectivement. Le tableau suivant montre la répartition des coûts d'avant-projet et de projet du Transporteur, par élément.

TABLEAU 2
COÛTS DES TRAVAUX AVANT-PROJET ET PROJET DU TRANSPORTEUR PAR ÉLÉMENT
(EN K\$ DE DOLLARS DE RÉALISATION)

	Total lignes	Total Postes	Total Transport (ligne et postes)	Télécommunications	Total lignes, postes et télécomm.
Coûts de l'avant-projet					
Études d'avant-projet	689,8	883,0	1 572,8	178,8	1 751,6
Autres coûts	0,5	1,3	1,8		1,8
Frais financiers	37,8	38,5	76,3	5,7	82,0
Sous-total	728,1	922,8	1 650,9	184,5	1 835,4
Coûts du projet					
Ingénierie interne	387,4	1 110,5	1 497,9	243,5	1 741,4
Ingénierie externe	415,1	603,0	1 018,1	340,4	1 358,5
Client	328,7	2 819,0	3 147,7	279,3	3 427,0
Approvisionnement	1 329,7	12 326,9	13 656,6	465,0	14 121,6
Construction	6 093,2	9 837,5	15 930,7	620,0	16 550,7
Gérance interne	1 431,7	2 201,8	3 633,5	342,7	3 976,2
Gérance externe	168,3	965,0	1 133,3		1 133,3
Provision	922,7	3 106,0	4 028,7	246,8	4 275,5
Autres coûts	161,3	676,8	838,1		838,1
Frais financiers	379,6	2 121,9	2 501,5	257,8	2 759,3
Sous-Total	11 617,7	35 768,4	47 386,1	2 795,5	50 181,6
TOTAL	12 345,8	36 691,2	49 037,0	2 980,0	52 017,0

Source : pièce B-0006, p. 12.

[26] Le Transporteur inclut, dans son coût, une provision de 4,0 M\$, soit 8,2 % du coût de son projet. Cette provision s'élève à 8,8 % lorsque l'on retranche les « Autres coûts » et les « Frais financiers ».

[27] Le coût total du projet du Distributeur, s'élève à 22,5 M\$. Les coûts d'investissement les plus importants sont reliés aux travaux électriques aériens (40 %) et à des travaux civils (20 %). Le tableau suivant illustre le détail des coûts associés au projet.

TABLEAU 3
COÛTS DES TRAVAUX DU PROJET DU DISTRIBUTEUR PAR ÉLÉMENT
(EN K\$ DE RÉALISATION)

Prévisions annuelles des investissements	Total	Part
Ingénierie et frais de gestion de projet	2 762	12 %
Travaux civils	4 507	20 %
Travaux électriques aériens	8 879	40 %
Travaux électriques souterrains	2 906	13 %
Sous-Total	19 054	85 %
Réserve pour imprévus (10%)	1 905	8 %
Sous-Total du projet	20 959	93 %
Frais d'emprunt capitalisés (6,38%)	1 527	7 %
TOTAL	22 486	100 %

Source : pièce B-0008, p. 8.

[28] Le tableau 3 montre que le Distributeur utilise un taux de réserve pour imprévus de 10 %, appliqué au coût des travaux, excluant les frais financiers à capitaliser.

[29] La Régie note que, si le coût total des projets respectifs des Demandeurs dépasse de 15 % le montant autorisé, les Demandeurs devront obtenir de nouveau l'autorisation du Conseil d'administration d'Hydro-Québec et en informeront la Régie en temps opportun.

[30] Le Transporteur débutera la réalisation de son projet en septembre 2014, pour une mise en service du nouveau poste en novembre 2016. Le Distributeur complétera le démantèlement des installations à 69 kV en décembre 2017 et ses travaux civils et électriques et le transfert des clients au nouveau poste de Baie-Saint-Paul au cours des années 2015 et 2016.

3.5 IMPACT TARIFAIRE DU PROJET DU TRANSPORTEUR

[31] Le Transporteur mentionne que les investissements inscrits dans la catégorie « maintien des actifs », d'une valeur de 21,5 M\$, maintiendront le bon fonctionnement du réseau et assureront le transport d'électricité de façon sécuritaire et fiable. C'est pourquoi, en toute équité, l'ensemble des clients devront contribuer au paiement de ces ajouts au réseau. Les coûts de cette catégorie sont de l'ordre de 21,5 M\$.

[32] Les investissements de la catégorie « croissance des besoins de la clientèle », qui s'élèvent à 30,5 M\$ entraîneront une contribution estimée du Distributeur de 23,7 M\$, correspondant à l'excédent du montant maximal que peut assumer le Transporteur pour les ajouts au réseau, conformément à l'appendice J des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec.

[33] L'impact sur les revenus requis à la suite de la mise en service du projet du Transporteur tient compte des coûts de ce projet nets de la contribution estimée. Ces coûts sont ceux associés à l'amortissement, au financement, à la taxe sur les services publics ainsi que les frais d'entretien et d'exploitation.

[34] L'impact annuel moyen du projet du Transporteur sur les revenus requis est de 2,2 M\$ sur une période de 20 ans, et de 1,6 M\$ sur une période de 40 ans, soit, dans les deux cas, un impact à la marge de 0,1 % sur les revenus requis de l'année 2012, tels qu'approuvés par la Régie.

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

[35] Afin d'établir l'impact tarifaire de ses investissements, le Distributeur considère les coûts du projet, soit les coûts associés à l'amortissement des actifs, au coût du capital et de la taxe sur les services publics.

[36] Le Distributeur précise que ces coûts incluent une contribution de 27,3 M\$ à verser au Transporteur en 2016 pour l'ajout d'un poste au réseau de transport. Cette contribution comprend un montant de 23,7 M\$ pour les investissements et un montant de 3,6 M\$ pour les charges d'exploitation et d'entretien du Transporteur. Elle sera versée dans un compte de frais reportés amorti sur la durée de vie utile du poste, soit 40 ans.

[37] L'impact maximal net sur les revenus requis du Distributeur s'élève à 3,7 M\$ à l'horizon 2017 et ne tient pas compte des revenus générés par la croissance de la clientèle³.

3.7 AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS

[38] Le Transporteur indique que le Projet devra obtenir, en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement*⁴, un certificat d'autorisation délivré par le gouvernement du Québec, conformément au *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement*⁵, et un autre certificat d'autorisation délivré par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC), conformément au *Règlement relatif à l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement*⁶. Le Projet devra obtenir une résolution formulant un avis sur la conformité du Projet aux objectifs du schéma d'aménagement et de développement de la MRC de Charlevoix, en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*⁷. Enfin, les Demandeurs devront réaliser et transmettre au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques des études de caractérisation des terrains des postes de Baie-Saint-Paul à 69-25 kV et de Saint-Hilarion à 69-25 kV à démanteler et, le cas échéant, des plans de réhabilitation pour approbation. Aucune autorisation fédérale n'est requise pour la réalisation du projet du Transporteur.

[39] Aucune autorisation n'est requise en vertu d'autres lois dans le cadre du projet du Distributeur.

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

[40] Le Projet répond aux besoins de la croissance de la charge de la MRC de Charlevoix et répond aux enjeux reliés à la pérennité des postes de Baie-Saint-Paul, de Saint-Hilarion et du réseau de transport à 69 kV, tout en ayant des répercussions positives sur la fiabilité du réseau de transport et la continuité de service aux clients.

³ Pièce B-0008, p. 12, tableau 6.

⁴ RLRQ., c. Q-2.

⁵ RLRQ., c. Q-2, r.9.

⁶ RLRQ., c. Q-2, r.1.001.

⁷ RLRQ., c. A-19.

[41] La construction d'une nouvelle installation à 315-25 kV augmentera la fiabilité d'alimentation du réseau de distribution. En raison de sa configuration, le réseau à 315 kV subit moins de pannes que le réseau à 69 kV. Le nouveau poste permettra de démanteler un nombre important d'équipements vieillissants dont la fiabilité est en baisse. Du coup, l'exploitabilité et l'entretien en seront facilités. Le Projet aura donc un impact positif tant sur la fiabilité du réseau de transport que sur sa capacité à répondre aux besoins de croissance, le tout dans le respect des critères de conception du réseau de transport.

4. CONCLUSION

4.1 PROJET

[42] La Régie a soumis aux Demandeurs trois demandes de renseignements, dont une de nature confidentielle, pour compléter son examen de la preuve soumise. Les Demandeurs ont fourni les précisions recherchées, notamment au sujet des coûts de la ligne de raccordement du nouveau poste à 315 kV et de la répartition des coûts entre les catégories « croissance des besoins de la clientèle » et « maintien des actifs ».

[43] La Régie exige des Demandeurs qu'ils expliquent, à compter de la prochaine demande d'autorisation en vertu de l'article 73 de la Loi, les bases sur lesquelles s'appuie la répartition des coûts entre les diverses catégories d'investissements, notamment entre les catégories « croissance des besoins de la clientèle » et « maintien de actifs », lorsque applicable.

[44] À la suite de l'examen de l'ensemble de la preuve présentée par les Demandeurs la Régie considère que le Projet est conçu et sera réalisé selon les pratiques usuelles adoptées par Hydro-Québec.

[45] L'analyse du Projet montre que cet investissement est nécessaire afin de répondre aux enjeux de pérennité des équipements du réseau du Transporteur et de croissance de la charge locale dans la MRC de Charlevoix.

[46] L'analyse montre aussi que les travaux prévus par le Distributeur sont requis pour raccorder le nouveau poste de Baie-Saint-Paul au réseau de distribution et permettre d'effectuer les transferts de charge requis pour l'alimentation de la clientèle visée par le Projet.

[47] **En conséquence, la Régie est d'avis qu'il y a lieu d'autoriser la réalisation du Projet. 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.**

[48] Par ailleurs, la Régie note que le Transporteur s'engage à l'informer en temps opportun si le coût total du Projet dépassait plus de 15 % le montant autorisé par la présente décision.

[49] La Régie rappelle au Transporteur les conclusions de la décision D-2014-035⁸ quant au dépassement de coûts et à la modification de projets autorisés en vertu de l'article 73 de la Loi. **À cet effet, elle demande au Transporteur de dénoncer, dans le cadre du suivi administratif du projet, tout dépassement de plus de 15 % des coûts du projet autorisé.**

[50] **La Régie demande également au Transporteur de réitérer cette dénonciation lors de la première demande d'inclusion de l'actif à la base de tarification subséquente à la date de dénonciation effectuée lors d'un suivi administratif, que la mise en exploitation correspondante soit partielle ou totale. Les dépassements de coûts, réels ou anticipés, devront être décrits et explicités.**

4.2 CONFIDENTIALITÉ DES DOCUMENTS

[51] Le Transporteur a déposé sous pli confidentiel le schéma unifilaire du poste de Baie-Saint-Paul ainsi que les schémas des liaisons du projet à la pièce B-0007, annexe 1, de même que le Rapport d'étude de plan d'évolution portant sur le réseau de transport régional de la région de Charlevoix à la pièce B-0005, annexe 1.

[52] Il demande à la Régie de rendre une ordonnance en vertu de l'article 30 de la Loi et d'interdire toute divulgation des documents et des renseignements contenus dans ce document, puisque leur caractère confidentiel de même que l'intérêt public le requièrent. Une affirmation solennelle est déposée en appui des motifs invoqués au soutien de cette demande.

⁸ Dossier R-3823-2012.

[53] **La Régie accueille la demande d'ordonnance du Transporteur pour le traitement confidentiel de l'annexe 1 de la pièce B-0005 et de l'annexe 1 de la pièce B-0007 sans restriction quant à la durée de ce traitement confidentiel.**

4.3 SUIVI DU PROJET AU RAPPORT ANNUEL RESPECTIF DU TRANSPORTEUR ET DU DISTRIBUTEUR

[54] **La Régie 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 du Distributeur, sous la même forme et avec le même niveau de détails que ceux présentés au tableau 3 de la pièce B-0008;**
- **un tableau présentant le suivi des coûts réels du projet du Transporteur, sous la même forme et avec le même niveau de détails que ceux présentés au tableau 2 de la pièce B-0006;**
- **le suivi de l'échéancier du projet du Transporteur et de celui du Distributeur;**
- **le cas échéant, l'explication des écarts majeurs des coûts projetés et réels ainsi que des échéances.**

[55] **La Régie demande au Transporteur de dénoncer, dans le cadre des suivis à son rapport annuel des projets de plus de 25 M\$, tout dépassement de plus de 15 % des coûts d'un projet qu'elle a initialement autorisé et d'en fournir les justifications.**

[56] **La Régie demande également au Transporteur de réitérer cette dénonciation lors de la première demande d'inclusion de l'actif à la base de tarification subséquente à la date de dénonciation effectuée lors d'un suivi au rapport annuel, que la mise en exploitation correspondante soit partielle ou totale. Les dépassements de coûts, réels ou anticipés, devront être décrits et explicités.**

[57] **Pour ces motifs,**

La Régie de l'énergie :

AUTORISE les Demandeurs à réaliser le Projet tel que soumis;

ACCUEILLE la demande de traitement confidentiel du Transporteur relativement aux annexes 1 des pièces B-0005 et B-0007 et des renseignements qu'elles contiennent et en **INTERDIT** la divulgation, la publication et la diffusion, sans restriction quant à la durée de ce traitement confidentiel;

ORDONNE aux Demandeurs de se conformer aux autres demandes de la Régie, dans la présente décision.

Bernard Houle
Régisseur

Représentants :

Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité représentée par M^e Simon Turmel;

Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité représentée par M^e Yves Fréchette.