D É C I S I O N

QUÉBEC **RÉGIE DE L'ÉNERGIE**

D-2014-155	**R-3894-2014**	**29 août 2014**

PRÉSENT :

Pierre Méthé
Régisseur

Hydro-Québec
Demanderesse

Décision finale

Demande du Transporteur et du Distributeur relative au poste d'Adamsville

1. DEMANDE

[1] Le 30 mai 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 d'Adamsville (le Projet).

[2] Pour le Transporteur, le Projet, au coût total de 65,9 M$ pour sa portion, s'inscrit dans les catégories d'investissement « croissance des besoins de la clientèle » et « maintien des actifs ». Le Projet vise à répondre à la croissance de la charge à court et à long termes de la région desservie par les postes de Bromont, de Cleveland et les postes avoisinants, tout en tenant compte des besoins de pérennité des installations actuelles du réseau à 49 kV de l'Estrie.

[3] Pour le Distributeur, le Projet, au coût total de 16,1 M$ pour sa portion, consiste essentiellement à modifier le réseau de distribution, transférer les charges à 25 kV des postes de Bromont et de Cleveland, de même qu'une partie des charges des postes de Granby, de Waterloo et de Cowansville vers le nouveau poste et à alimenter à 25 kV le client industriel General Electric du Canada (GE).

[4] Le Transporteur dépose sous pli confidentiel le *Plan de conversion à 120 kV du réseau à 49 kV de l'Estrie*[2] (le Plan) et le schéma unifilaire du nouveau poste[3]. Une affirmation solennelle appuie la demande de traitement confidentiel de ces pièces[4]. Le Transporteur demande à la Régie d'en reconnaître le caractère confidentiel et de rendre une ordonnance, sans restriction quant à la durée, en vertu de l'article 30 de la Loi afin d'interdire la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements qu'elles contiennent.

1 RLRQ, c. R-6.01.
2 Pièce B-0005, annexe 1.
3 Pièce B-0009, annexe 1.
4 Pièce B-0003, p. 8 et 9.

[5] Le 12 juin 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 16 juillet 2014 la date limite pour le dépôt des observations écrites et permet aux Demandeurs d'y répondre au plus tard le 21 juillet 2014. Elle demande au Transporteur et au Distributeur de s'assurer de la publication de cet avis sur leur site internet, ce qui est fait les 13 et 16 juin respectivement. Aucune personne intéressée ne s'est manifestée dans le présent dossier.

[6] Le 4 juillet 2014, la Régie transmet aux Demandeurs une demande de renseignements (DDR) et une convocation pour une séance de travail qu'elle tient le 21 juillet 2014. Le 23 juillet 2014, les Demandeurs déposent leurs réponses à la DDR ainsi que, sous pli confidentiel, la présentation faite à la séance de travail[5]. Le 1er août 2014, les Demandeurs déposent, également sous pli confidentiel, les réponses aux engagements souscrits lors de la séance de travail[6]. La Régie entame son délibéré à cette date.

[7] La présente décision porte sur la Demande ainsi que sur la demande de traitement confidentiel du Plan, du schéma unifilaire du nouveau poste, de la présentation faite en séance de travail et des réponses aux engagements pris lors de cette séance (collectivement, les Documents).

2. CADRE RÉGLEMENTAIRE

[8] 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*[7] (le Règlement).

[9] 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.

5 Pièce B-0019.
6 Pièce B-0023.
7 RLRQ, c. R-6.01, r. 2.

3. ANALYSE

3.1 MISE EN CONTEXTE, JUSTIFICATIONS ET OBJECTIFS VISÉS PAR LE PROJET

[10] Le réseau de transport de l'Estrie est actuellement constitué de 11 postes satellites à 49-25 kV alimentés par 4 postes sources à 120-49 kV, 16 lignes à 49 kV, 5 lignes à 120 kV et 8 clients alimentés à 49 kV.

[11] La région de Bromont est actuellement desservie par le poste de Bromont à 49-25 kV et le poste de Cleveland à 120-49-25 kV, situé à Granby. Le poste de Bromont, mis en service en 1978, est constitué d'un groupe de transformateurs monophasés à 49-25 kV avec un transformateur de réserve sur une des phases. Il est alimenté à 49 kV par le poste de Cleveland à 120-49-25 kV dont la mise en service initiale date de 1951. Les transformateurs à 120-49 kV du poste de Cleveland ont été mis en service en 1971. De plus, la présence d'un seul transformateur à 49-25 kV, bien qu'il ait été remplacé en 2013, compromet la possibilité d'un retour rapide de l'alimentation des clients à la suite d'une défaillance.

[12] Plusieurs des postes à 49-25 kV du réseau de l'Estrie sont munis d'un seul transformateur triphasé (ou d'un groupe de transformateurs monophasés) ce qui allonge le temps requis pour la remise en service du poste lors d'un déclenchement du transformateur. De plus, certains postes à 49-25 kV sont déjà en dépassement de capacité limite de transformation (CLT) ou le seront à moyen terme.

[13] Enfin, l'indisponibilité d'une ligne à 120 kV ne permettrait pas d'assurer le maintien de la tension du réseau à 49 kV et entraînerait aussi un dépassement de la capacité d'une autre ligne à 120 kV.

[14] Pour pallier ces dépassements de capacité et satisfaire aux besoins de pérennité du réseau à 49 kV, les Demandeurs se sont réunis dès 2010 afin d'étudier les différentes solutions possibles. Cette démarche conjointe intégrait les contraintes de chacun des Demandeurs en vue de répondre, au meilleur coût possible, aux besoins à long terme de leurs réseaux respectifs. Fruit de leur travail, le Plan établit les grandes orientations retenues pour les réseaux du Transporteur et du Distributeur.

[15] L'orientation principale retenue consiste à convertir graduellement à 120 kV l'ensemble du réseau à 49 kV de l'Estrie. Le Plan propose de procéder de manière progressive à la construction de 5 nouveaux postes à 120-25 kV répartis aux 2 ans, en remplacement des postes à 49-25 kV vétustes.

[16] Le premier poste recommandé est celui faisant l'objet de la présente demande, soit le poste d'Adamsville à 120-25 kV. Ce poste est requis pour répondre aux besoins de croissance de la région de Bromont ainsi qu'aux besoins de pérennité du poste de Cleveland à 49 kV et de certaines lignes à 49 kV.

[17] Les postes de Bromont et de Cleveland alimentent environ 3 600 clients à 25 kV. De plus, deux clients industriels, soit IBM et GE, sont desservis par une ligne à 49 kV (L503) provenant du poste de Cleveland. Le client industriel IBM est également alimenté par une seconde ligne à 49 kV (L569) provenant du poste de Cowansville à 120-49-25 kV.

[18] Dans ce contexte, le Transporteur est d'avis que le remplacement des installations à 49 kV de la zone de Bromont par un nouveau poste à 120-25 kV, doté d'une possibilité d'expansion, est requis afin d'assurer l'alimentation de la charge croissante à court et à long terme.

3.2 SOLUTIONS ENVISAGÉES

[19] Les Demandeurs ont examiné diverses solutions pour pallier le dépassement de la capacité à 49-25 kV des postes de Bromont et de Cleveland. Les solutions envisagées tiennent compte de considérations particulières pour assurer une compatibilité avec l'évolution à long terme du réseau de l'Estrie :

- solution 1 : construction d'un nouveau poste à 120-25 kV;
- solution 2 : réarrangement à 120-25 kV du poste de Cleveland.

[20] La solution 1 consiste à construire le poste d'Adamsville à 120-25 kV dans le parc industriel de Bromont. Ce nouveau poste extérieur sera constitué, à l'étape initiale, de trois transformateurs de puissance de 47 MVA pour une CLT de 129 MVA en hiver (194 MVA à l'ultime).

[21] Le nouveau poste, ainsi que le client industriel IBM, seront alimentés par une nouvelle ligne biterne à 120 kV provenant du poste de Cleveland, où deux nouveaux départs de ligne à 120 kV seront ajoutés. Cette solution comporte aussi le démantèlement d'environ 39 km de lignes à 49 kV, du poste actuel de Bromont à 49-25 kV, ainsi que des équipements à 49 kV et à 25 kV du poste de Cleveland. Ce dernier sera reconfiguré en poste de sectionnement à 120 kV.

[22] La solution 2 consiste à modifier le poste de Cleveland à 120-49-25 kV pour en faire un poste à 120-25 kV sur le site actuel. Une fois modifié, ce poste serait constitué de trois transformateurs de puissance (deux de 47 MVA et un de 42 MVA) pour une CLT de 122 MVA en hiver. Deux nouveaux départs à 120 kV y seraient ajoutés pour alimenter le client IBM par une nouvelle ligne biterne à 120 kV, à l'instar de ce qui est proposé pour la solution 1.

[23] Plus complexe à réaliser, cette solution implique la construction d'une nouvelle section à 120-25 kV dans les limites du poste dont la section 120-49 kV doit rester en service jusqu'à la fin du transfert des charges sur la section 120-25 kV. Cette solution rend aussi plus laborieux les travaux de décontamination du terrain et d'agrandissement du bâtiment du poste. De plus, le site du poste de Cleveland serait situé plus loin de la charge du Distributeur.

[24] Le tableau suivant présente la comparaison économique de ces deux solutions :

Tableau 1
Comparaison économique des solutions (en M$ actualisés 2013)

	Solution 1 Nouveau poste à 120-25 kV	**Solution 2 Réarrangement du poste de Cleveland à 120-25 kV**
Transporteur		
Investissements	59 375	67 269
Réinvestissements	2 555	1 813
Valeurs résiduelles	(2 391)	(2 255)
Taxes	3 708	4 230
Coûts globaux actualisés	**63 247**	**71 057**
Distributeur		
Investissements	13 017	19 042
Réinvestissements	892	1 331
Valeurs résiduelles	(863)	(1 301)
Taxes	825	1 202
Coûts globaux actualisés	**13 871**	**20 274**
Total Coûts globaux actualisés	**77 118**	**91 331**

Source : pièce B-0004, p. 15.

[25] Les résultats de l'analyse économique réalisée par les Demandeurs démontrent que les coûts globaux actualisés de la solution 1 sont inférieurs à ceux de la solution 2.

[26] La solution 1 constitue la solution optimale retenue par les Demandeurs.

3.3 COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET

[27] Le coût total du projet du Transporteur s'élève à 65,9 M$, incluant 1,3 M$ pour les installations de télécommunications. Le coût total se répartit entre les catégories d'investissement « croissance des besoins de la clientèle » et « maintien des actifs », à hauteur de 39,7 M$ et de 26,2 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 par élément
(en milliers de dollars de réalisation)

	Total Lignes	Total Postes	Total Transport (lignes et postes)	Télécom-munication	Total lignes, postes et télécomm.
Coûts de l'avant-projet					
Études d'avant-projet	991,7	772,2	1 763,9	82,5	1 846,4
Autres coûts	24,4	0,7	25,1	-	25,1
Frais financiers	52,2	32,1	84,3	5,1	89,4
Sous-total	**1 068,3**	**805,0**	**1 873,3**	**87,6**	**1 960,9**
Coûts du projet					
Ingénierie interne	641,1	1 758,0	2 399,1	69,9	2 469,0
Ingénierie externe	699,9	847,5	1 547,4	111,9	1 659,3
Client	3 619,5	3 436,8	7 056,3	125,9	7 182,2
Approvisionnement	3 772,7	11 475,6	15 248,3	167,9	15 416,2
Construction	11 045,4	10 851,2	21 896,6	186,0	22 082,6
Gérance interne	1 594,9	2 044,9	3 639,8	327,2	3 967,0
Gérance externe	524,8	668,2	1 193,0	-	1 193,0
Provision	1 782,5	3 421,1	5 203,6	114,6	5 318,2
Autres coûts	389,5	374,3	763,8	-	763,8
Frais financiers	972,8	2 824,3	3 797,1	72,0	3 869,1
Sous-total	**25 043,1**	**37 701,9**	**62 745,0**	**1 175,4**	**63 920,4**
Total	**26 111,4**	**38 506,8**	**64 618,3**	**1 263,0**	**65 881,3**

Source : pièce B-0008, p. 12.
N.B. les totaux ont été calculés à partir de données non arrondies.

[28] Le Transporteur inclut, dans son coût, une provision qui s'élève à 5,2 M$, soit 8,1 % du coût de son projet. Cette provision s'élève à 8,7 % lorsque l'on retranche les « Autres coûts » et les « Frais financiers ».

[29] Le coût total du projet du Distributeur, s'élève à 16,1 M$. Les coûts d'investissement les plus importants sont reliés aux travaux civils (26 %) et aux travaux électriques aériens (24 %) et souterrains (23 %). Le tableau suivant illustre le détail des coûts associés au projet pour le Distributeur :

Tableau 3
Coûts totaux du projet (en milliers de dollars de réalisation)

Prévision annuelle des investissements	
Ingénierie	1 940
Travaux civils	4 078
Travaux électriques aériens	3 826
Travaux électriques souterrains	3 715
Compensation client	106
Sous-total	**13 665**
Réserve pour imprévus (10 %)	1 365
Sous-total du projet	**15 030**
Frais d'emprunt à capitaliser (7,135 %)	1 054
Total	**16 084**

Source : pièce B-0010, p. 9.

[30] Le Distributeur utilise un taux de réserve pour imprévus de 10 % appliqué au coût des travaux, excluant les frais financiers à capitaliser.

[31] Tel que précisé dans la réponse aux DDR de la Régie, les coûts totaux du projet du Distributeur incluent aussi les coûts de la compensation aux clients estimée par le Distributeur en vertu des dispositions de l'annexe V de ses conditions de services régissant les travaux de conversion de tension.

[32] La Régie note que, selon les Demandeurs, le coût total de leur projet respectif ne doit pas dépasser de plus de 15 % le montant autorisé. Le cas échéant, chacun devra obtenir une nouvelle autorisation du Conseil d'administration d'Hydro-Québec et en informer la Régie en temps opportun. La Régie note également que les Demandeurs assureront un suivi étroit des coûts de leur projet.

[33] Le Transporteur débutera la réalisation de son projet en avril 2015, pour une mise en service du nouveau poste en octobre 2016. Le démantèlement des installations à 49 kV actuelles sera complété en septembre 2017. Le Distributeur prévoit, pour sa part, la réalisation des travaux civils et d'une partie des travaux aériens au cours de l'année 2015. Les travaux souterrains et l'autre partie des travaux aériens seront complétés en 2016 afin de procéder au transfert de 90 MVA de charges des clients sur les nouvelles lignes actives du poste d'Adamsville.

3.4 IMPACT TARIFAIRE DU PROJET DU TRANSPORTEUR

[34] Le Transporteur mentionne que les investissements de la catégorie « croissance des besoins de la clientèle », de l'ordre de 39,7 M$, sont associés aux besoins de croissance de la charge locale qui augmenteront graduellement à partir de la mise en service, jusqu'à ce qu'ils atteignent 71,7 MW en 2036. Selon les estimations du Transporteur, ils ne donnent lieu à aucune contribution du Distributeur.

[35] Les investissements dans la catégorie « maintien des actifs » permettent de maintenir le bon fonctionnement du réseau et d'assurer le transport d'électricité de façon sécuritaire et fiable. Selon le Transporteur, il est équitable que tous les clients contribuent au paiement de ces ajouts au réseau. Les coûts de cette catégorie sont de l'ordre de 26,2 M$.

[36] L'impact sur les revenus requis à la suite de la mise en service du projet du Transporteur prend en compte les coûts de ce projet, soit les coûts associés à l'amortissement, au financement, à la taxe sur les services publics et aux frais d'entretien et d'exploitation.

[37] L'impact annuel moyen du projet du Transporteur sur les revenus requis est de 5,6 M$ sur une période de 20 ans, et de 4,0 M$ sur une période de 40 ans, soit un impact à la marge de 0,2 % et de 0,1 %, respectivement, sur les revenus requis de l'année 2014 approuvés par la Régie.

3.5 IMPACT TARIFAIRE DU PROJET DU DISTRIBUTEUR

[38] Pour établir l'impact tarifaire de ses investissements, le Distributeur prend en considération les coûts de ce projet, soit les coûts associés à l'amortissement des actifs, au coût du capital et de la taxe sur les services publics.

[39] L'impact maximal sur les revenus requis du Distributeur s'élève à 1,4 M$ à l'horizon 2017 et ne tient pas compte des revenus générés par la croissance de la clientèle.

3.6 AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS

[40] Le Transporteur indique que le Projet devra obtenir les autorisations suivantes :

- en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement*[8], un certificat d'autorisation délivré par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, ainsi qu'un certificat de la municipalité locale attestant qu'il ne contrevient à aucun règlement municipal;
- en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*[9], un avis de conformité de la municipalité régionale de comté (MRC).

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

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

[42] Le Transporteur soumet que le Projet aura un impact positif, tant sur la fiabilité du réseau de transport que sur sa capacité à répondre aux besoins de croissance, en lien avec les objectifs visés et les orientations du Plan, le tout dans le respect des critères de conception du réseau de transport.

[43] Selon le Distributeur, la réalisation du Projet améliorera la qualité de service d'alimentation de distribution puisque les lignes du nouveau poste d'Adamsville seront plus nombreuses pour alimenter la charge, permettant plus de flexibilité en cas de panne. De plus, la localisation du nouveau poste, près des charges industrielles, améliorera le niveau de tension des clients du parc industriel de Bromont.

---

8 RLRQ, c. Q-2, art. 22.
9 RLRQ, c. A-19.1.

4. CONCLUSION

4.1 LE PROJET

[44] Dans le présent dossier, la Régie constate que la fiabilité des postes de Bromont, de Cleveland ainsi que des postes avoisinants constitue un enjeu important, compte tenu de leurs configurations actuelles, de la vétusté et de la capacité limitée des équipements de même que des limites de capacité de charge au niveau des postes de l'ensemble du secteur de Bromont.

[45] À la suite de l'examen de l'ensemble de la preuve présentée par les Demandeurs, la Régie considère que le Projet proposé est conçu et sera réalisé selon les pratiques usuelles adoptées par le Transporteur et le Distributeur.

[46] L'analyse du Projet montre que cet investissement est nécessaire afin de répondre aux enjeux liés à la croissance de la charge locale et au maintien des actifs du réseau de transport de la région de Bromont. Elle démontre également le caractère prudent de l'investissement.

[47] **En conséquence, la Régie est d'avis qu'il y a lieu d'autoriser la réalisation du Projet. Les Demandeurs ne pourront 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 les Demandeurs s'engagent à l'informer en temps opportun si le coût total du Projet devait dépasser de plus de 15 % le montant autorisé par la présente décision.

[49] La Régie rappelle au Transporteur les conclusions de la décision D-2014-035[10] 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, réel ou anticipé, de plus de 15 % des coûts du projet autorisé.**

[10] Dossier R-3823-2012.

[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] Comme indiqué précédemment, le Transporteur demande à la Régie de rendre une ordonnance interdisant la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements contenus dans les Documents sans restriction quant à sa durée.

[52] Au soutien de cette demande, le Transporteur dépose une affirmation solennelle du chef Planification des réseaux régionaux qui mentionne que les Documents contiennent 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. Pour cette raison, le caractère confidentiel de ces renseignements doit, selon lui, être reconnu par la Régie.

[53] 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 qu'ils contiennent, puisque leur caractère confidentiel de même que l'intérêt public le requièrent.

[54] **La Régie accueille la demande d'ordonnance du Transporteur pour le traitement confidentiel des annexes 1 de chacune des pièces B-0005 et B-0009 ainsi que les documents relatifs à la séance de travail contenus dans les pièces B-0019 et B-0023, sans restriction quant à sa durée**.

4.3 SUIVI DU PROJET DANS LES RAPPORTS ANNUELS DU TRANSPORTEUR ET DU DISTRIBUTEUR

[55] Le Transporteur propose de faire état de l'évolution des coûts du Projet lors du dépôt de son rapport annuel à la Régie. Il présentera 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-0008. Il présentera également un suivi de l'échéancier du Projet et fournira, le cas échéant, l'explication des écarts majeurs des coûts projetés et réels et des échéances.

[56] Le Distributeur propose de faire le suivi du Projet dans le cadre de son rapport annuel à la Régie. Le suivi annuel fera état des coûts réels des travaux de distribution selon la présentation du tableau 3 de la pièce B-0010 et d'une explication des écarts majeurs entre les coûts réels et les coûts projetés, de même qu'un suivi de l'échéancier des travaux de distribution.

[57] La Régie demande aux Demandeurs de présenter dans leurs rapports annuels respectifs, conformément à l'article 75 (5) de la Loi :

- 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-0008;
- 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-0010;
- 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.

[58] **Pour ces motifs**,

La Régie de l'énergie :

AUTORISE le Transporteur et le Distributeur à réaliser le projet relatif au poste d'Adamsville, ces derniers ne pouvant 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;

DEMANDE au Transporteur et au Distributeur de présenter dans leurs rapports annuels respectifs, conformément à l'article 75 (5) de la Loi :

- 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-0008,
- 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-0010,
- 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;

ACCUEILLE la demande de traitement confidentiel du Transporteur relative aux annexes 1 des pièces B-0005 et B-0009, aux pièces B-0019 et B-0023 ainsi qu'aux renseignements qu'elles contiennent et en **INTERDIT** la divulgation, la publication et la diffusion, sans restriction quant à la durée de ce traitement confidentiel; et

ORDONNE aux Demandeurs de se conformer à l'ensemble des éléments décisionnels contenus dans la présente décision.

Pierre Méthé
Régisseur

Représentants :

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

Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité représentée par Me Nicolas Turcotte.