

# D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

---

D-2019-071

R-4083-2019

18 juin 2019

---

**PRÉSENT :**

Simon Turmel  
Régisseur

---

**Hydro-Québec**  
Demanderesse

---

Décision finale

*Demande d'autorisation d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité relative au remplacement d'équipements liés aux compensateurs statiques au poste de la Chamouchouane*



**Demanderesse :**

**Hydro-Québec**  
**représentée par M<sup>e</sup> Yves Fréchette.**

## TABLE DES MATIÈRES

|   |           |
|---|-----------|
| <b>1. DEMANDE .....</b>   | <b>5</b>  |
| <b>2. CONCLUSION PRINCIPALE DE LA RÉGIE .....</b>   | <b>5</b>  |
| <b>3. MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIFS DU PROJET .....</b>   | <b>6</b>  |
| <b>4. DESCRIPTION DU PROJET .....</b>   | <b>7</b>  |
| <b>5. JUSTIFICATION DU PROJET.....</b>  | <b>8</b>  |
| <b>6. AUTRES SOLUTIONS ENVISAGÉES .....</b>   | <b>9</b>  |
| <b>7. COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET .....</b>  | <b>10</b> |
| <b>8. IMPACT TARIFAIRE .....</b>  | <b>12</b> |
| <b>9. IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU OU SUR LA QUALITÉ DE<br/>PRESTATION DU SERVICE DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ .....</b> | <b>12</b> |
| <b>10. AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS .....</b>   | <b>13</b> |
| <b>11. OPINION DE LA RÉGIE .....</b>  | <b>13</b> |
| <b>12. CONFIDENTIALITÉ DES DOCUMENTS.....</b>   | <b>14</b> |
| <b>DISPOSITIF .....</b>   | <b>16</b> |

## 1. DEMANDE

[1] Le 26 mars 2019, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie) une demande<sup>1</sup> afin d'obtenir l'autorisation requise pour le remplacement des systèmes de commande et de protection, des valves à thyristors, ainsi que de certains équipements connexes associés aux compensateurs statiques du poste de la Chamouchouane (le Projet). Cette demande est présentée en vertu de l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*<sup>2</sup> (la Loi) et du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*<sup>3</sup> (le Règlement).

[2] Le 9 avril 2019, la Régie publie un avis aux personnes intéressées sur son site internet, indiquant qu'elle compte procéder à l'étude de la demande du Transporteur par voie de consultation. Elle fixe au 29 mai 2019 la date limite pour le dépôt des commentaires des personnes intéressées et au 5 juin 2019, celle pour la réponse du Transporteur à ces commentaires. La Régie demande au Transporteur de publier cet avis sur son site internet. Le 11 avril 2019, le Transporteur confirme à la Régie cette publication.

[3] Le 29 mai 2019, n'ayant reçu aucun commentaire de personnes intéressées, la Régie entame son délibéré.

[4] La présente décision porte sur la demande d'autorisation du Projet et sur la demande de traitement confidentiel des renseignements contenus aux pièces B-0005, B-0007 et B-0008.

## 2. CONCLUSION PRINCIPALE DE LA RÉGIE

[5] Pour les motifs énoncés ci-après, la Régie autorise la réalisation du Projet tel que présenté par le Transporteur.

---

<sup>1</sup> Pièce [B-0002](#).

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

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

### 3. MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIFS DU PROJET

[6] Le réseau à 735 kV compte quinze compensateurs statiques (CLC) qui ont été principalement mis en service dans les années 80. Ces équipements stratégiques sont dédiés au maintien de la stabilité du réseau à la suite d'un événement, mais aussi au contrôle de la tension d'exploitation lors des montées et des baisses de la charge durant la journée. L'arrêt d'un seul compensateur statique peut entraîner des réductions de transit de l'ordre de 600 MW par CLC indisponible.

[7] Au cours des dernières années, afin d'assurer la remise à neuf et la modernisation d'équipements vieillissants sur son réseau, le Transporteur a présenté divers projets de réfection ou de remplacement de compensateurs synchrones et de compensateurs statiques<sup>4</sup>.

[8] Au poste de la Chamouchouane, les deux CLC datent de 1990. Plusieurs équipements des CLC de ce poste ont dépassé leur durée de vie utile et certaines pièces de rechange ne sont plus disponibles sur le marché. Leur maintenance devient donc problématique, pouvant occasionner une diminution de la fiabilité du réseau de transport en cas de défaillance.

[9] Le Projet a pour objectif d'assurer la pérennité des CLC, d'en prolonger la durée de vie utile d'au moins 15 ans et de maintenir la fiabilité et la capacité de transport du réseau. Pour ce faire, il vise le remplacement des systèmes de commande et de protection, des valves à thyristors et de certains équipements connexes.

[10] Le Transporteur précise que pour respecter l'échéancier des travaux, il doit entreprendre, dès à présent, certaines activités d'ingénierie qui sont un prolongement essentiel d'activités similaires à celles d'avant-projet.

---

<sup>4</sup> Ces projets ont été autorisés par les décisions D-2005-45, D-2009-063, D-2010-007, D-2012-160, D-2012-151, D-2014-046 et D-2016-122.

#### 4. DESCRIPTION DU PROJET

[11] Le Projet vise à remplacer, pour chacun des deux CLC, les éléments suivants :

- le système de commande et de protection;
- les valves à thyristors;
- les transformateurs de courant associés aux CLC;
- le système de refroidissement;
- les traversées murales;
- les parafoudres en amont des transformateurs de puissance.

[12] Le Transporteur souligne que le remplacement des systèmes de commande et de protection des deux CLC est requis car ils ont dépassé la fin de leur vie utile.

[13] Pour ce qui est des valves à thyristors, il soumet qu'elles doivent être remplacées afin d'assurer la compatibilité technologique avec les nouveaux systèmes de commande et de protection, même si leur durée de vie utile restante est estimée à trois ans.

[14] Quant aux équipements d'appareillage majeur associés aux CLC, notamment les transformateurs de puissance, les inductances et les condensateurs, le Transporteur souligne qu'ils n'ont pas atteint leur fin de durée de vie utile et que leur remplacement en pérennité est prévu seulement en 2037.

[15] Ce remplacement en 2037 coïncidera avec la fin de la durée de vie utile (environ 15 ans) des systèmes de commande et de protection dont le remplacement est prévu dans le cadre du présent dossier. À cet égard, le Transporteur mentionne qu'un remplacement complet des équipements d'appareillage majeur et des systèmes de commande et de protection des CLC sera alors effectué.

## 5. JUSTIFICATION DU PROJET

[16] Le Transporteur souligne que les CLC du poste de la Chamouchouane sont requis pour son réseau de transport, tant actuel que futur, en condition de réseau noble (tous les équipements en service) ou dégradé, afin de respecter les différents critères de conception. Ces derniers ont pour objectifs d'assurer la fiabilité et de maintenir la capacité de transport du réseau, tout en assurant une exploitabilité et une planification optimales.

[17] Le Projet s'appuie sur un diagnostic d'état local effectué par le Transporteur à l'égard des équipements visés, concluant qu'il est essentiel de remplacer les systèmes de commande et de protection puisqu'ils ont dépassé leur durée de vie utile. Ils doivent demeurer en bon état de fonctionnement, puisqu'ils font partie intégrante des CLC. Le Transporteur indique que le fait de ne pas remplacer les systèmes de commande et de protection exposerait le réseau à un risque de bris d'équipement à tout moment, occasionnant directement une réduction du transit pouvant aller jusqu'à 600 MW par CLC indisponible. De plus, ce Projet est rendu nécessaire étant donné que la maintenance et l'approvisionnement en pièces de rechange deviennent problématiques et que le fournisseur n'offre plus de support technique pour le système de commande et de protection qui est désuet.

[18] Par ailleurs, le Transporteur explique que les deux CLC font partie intégrante des installations du poste de la Chamouchouane, assurant ainsi la fiabilité du réseau de transport et la stabilité en tension lors d'un événement sur le réseau. Ils sont essentiels à une performance adéquate du réseau.

[19] Le Transporteur souligne qu'il n'a pas mené d'activités d'information ou de consultation dans le cadre du Projet. Il précise que les travaux, entièrement effectués dans le périmètre du poste, ne sont pas susceptibles d'avoir des impacts ou de faire l'objet de préoccupations dans le milieu.

[20] Le Transporteur dépose la liste des principales normes techniques appliquées au Projet et précise qu'aucune autorisation n'est exigée en vertu d'autres lois<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> Pièce [B-0006](#), annexe 2.

## 6. AUTRES SOLUTIONS ENVISAGÉES

[21] Le Transporteur a analysé deux solutions. La solution 1 prévoit le remplacement complet des deux CLC par une nouvelle technologie de STATCOM hybride. Le STATCOM, fonctionnant avec des transistors de puissance IGBT<sup>6</sup>, est actuellement la nouvelle technologie évoluée sur le marché des CLC. Cette technologie possède plusieurs avantages comparativement à la technologie à thyristors actuelle. Elle prend moitié moins d'espace, possède une réponse dynamique plus large et ne nécessite pas de filtre à harmoniques. Toutefois, sa capacité en surtension est considérablement plus faible, ce qui est un enjeu important pour maintenir les caractéristiques de performance et de fiabilité du réseau du Transporteur.

[22] Afin de pallier cet enjeu, la solution optimisée consisterait à implanter le STATCOM hybride. Toutefois, bien que cette solution puisse permettre de réduire les pertes électriques, elle pourrait impliquer le remplacement des transformateurs de puissance puisque leur niveau de tension de couplage requis de 22 kV ou 26 kV n'est pas compatible avec ce qui se trouve sur le réseau actuel du Transporteur (16 kV).

[23] La solution 2 consiste à remplacer l'équipement qui a atteint ou dépassé sa durée de vie utile, soit le système de commande et de protection, le système de refroidissement et d'autres équipements connexes. Le remplacement des valves à thyristors est également nécessaire pour des raisons de compatibilité technologique.

[24] Le Transporteur précise qu'un remplacement complet des CLC par une technologie de STATCOM hybride est prévu en 2037, soit au moment où le système de commande et de protection remplacé dans le cadre du Projet atteindra à nouveau sa fin de durée de vie utile, coïncidant avec le remplacement requis de l'appareillage majeur. Cette solution permet donc de prolonger d'environ 15 ans la durée de vie utile des CLC.

---

<sup>6</sup> *Insulated Gate Bipolar Transistor* (transistor bipolaire à grille isolée).

[25] Par ailleurs, le Transporteur présente une comparaison des coûts globaux actualisés des solutions envisagées au tableau suivant :

**TABLEAU 3**  
**COMPARAISON ÉCONOMIQUE DES SOLUTIONS**  
**(EN MILLIERS DE DOLLARS ACTUALISÉS 2019)**

|                                 | <b>Solution 1</b><br><b>Remplacement des deux CLC</b><br><b>par une nouvelle technologie</b><br><b>de STATCOM hybride</b> | <b>Solution 2</b><br><b>Remplacement des équipements</b><br><b>qui ont atteint la fin de leur durée</b><br><b>de vie utile</b> |
|---------------------------------|---|--|
| HQT                             |   |  |
| • Investissements               | 135 958   | 118 874  |
| • Valeurs résiduelles           | - 2 734   | -15 419  |
| • Pertes électriques            | 0   | 6 974  |
| Taxes                           | 6 493   | 5 656  |
| <b>Coûts globaux actualisés</b> | <b>139 716</b>  | <b>116 085</b>   |

Source : Pièce [B-0004](#), p. 12.

[26] Les coûts globaux actualisés comprennent les investissements, les valeurs résiduelles, les pertes électriques ainsi que les taxes pour l'année 2019.

[27] Selon le Transporteur, la solution 2 doit être retenue du fait qu'elle présente des coûts globaux actualisés inférieurs à la solution 1.

## 7. COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET

[28] Le Projet s'inscrit dans la catégorie d'investissement « Maintien des actifs » et son coût total s'élève à 46,8 M\$. Sa mise en service partielle est prévue pour le mois d'octobre 2021 et sa mise en service finale en octobre 2022.

[29] Le Transporteur présente la ventilation suivante des coûts :

**TABLEAU 4**  
**COÛTS DES TRAVAUX AVANT-PROJET ET PROJET**  
**(EN MILLIERS DE DOLLARS DE RÉALISATION)**

|   |  | <b>Total - Poste</b> |
|---|--|----------------------|
| <b>Coûts de l'avant-projet</b>                |  |                      |
| Sous-total                                    |  | <b>1 523,3</b>       |
| <b>Coûts du projet</b>                        |  |                      |
| Ingénierie, approvisionnement et construction |  | 40 235,9             |
| Client  |  | 3 339,7              |
| Frais financiers                              |  | 1 741,1              |
| Sous-total                                    |  | <b>45 316,7</b>      |
| <b>TOTAL</b>                                  |  | <b>46 840,0</b>      |

Source : Pièce [B-0004](#), p. 13. Les coûts détaillés sont déposés sous pli confidentiel<sup>7</sup>.

[30] Chaque rubrique de coût est indexée suivant le taux d'inflation applicable de l'année de sa réalisation. Les taux d'inflation utilisés pour l'établissement du coût du Projet proviennent des prévisions d'Hydro-Québec Innovation, équipement et services partagés en date du 7 juin 2018.

[31] Le Transporteur mentionne que le coût total du Projet ne doit pas dépasser de plus de 15 % le montant autorisé, auquel cas il doit obtenir une nouvelle autorisation de la direction d'Hydro-Québec. Le cas échéant, il s'engage à en informer la Régie en temps opportun.

<sup>7</sup> Pièce [B-0007](#).

## 8. IMPACT TARIFAIRE

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

[33] Les résultats sont présentés sur une période de 20 ans et une période de 30 ans, conformément à la décision D-2003-68<sup>8</sup>. Le Transporteur estime que les résultats pour la période de 30 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 visées par le Projet.

[34] L'impact annuel moyen du Projet sur les revenus requis est de 3,4 M\$ sur une période de 20 ans et de 2,7 M\$ sur une période de 30 ans, ce qui représente un impact à la marge de 0,1 % sur les mêmes périodes, par rapport aux revenus requis approuvés par la Régie pour l'année 2018.

[35] Une analyse de sensibilité porte l'impact tarifaire annuel moyen à 4,0 M\$ sur une période de 20 ans et à 3,4 M\$ sur une période de 30 ans, selon l'hypothèse d'une variation à la hausse de 15 % du coût du Projet et du coût du capital prospectif.

## 9. IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU OU SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ

[36] Le Transporteur mentionne que l'objectif du Projet est d'assurer la pérennité d'équipements stratégiques du réseau à 735 kV et de maintenir la fiabilité et l'exploitabilité optimale du réseau de transport. Les remplacements d'équipements planifiés dans le cadre du Projet permettront à ceux-ci d'être moins sujets à des pannes.

[37] À cet égard, le Transporteur rappelle que, dans les analyses de planification de son réseau, tous les CLC présents sur le réseau, incluant les deux CLC au poste de la Chamouchouane, sont requis afin d'assurer la stabilité transitoire et dynamique du réseau et de respecter les critères de conception du réseau.

---

<sup>8</sup> Dossier R-3497-2002, décision [D-2003-68](#), p. 27.

[38] Par ailleurs, en terme d'exploitation du réseau, le Transporteur rappelle que les analyses servant à déterminer la puissance maximale qui peut transiter de façon sécuritaire sur le réseau indiquent que l'indisponibilité d'un CLC du poste de la Chamouchouane entraîne des restrictions de transit de puissance de l'ordre de 600 MW dans cette portion du réseau.

[39] Le Transporteur soumet donc que les deux CLC du poste de la Chamouchouane font partie intégrante des stratégies visant à assurer un comportement sécuritaire et fiable du réseau de transport, mais aussi à maximiser les capacités de transport en plus d'avoir un impact sur le maintien de la stabilité de réseau et le contrôle de tension après un événement.

## 10. AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS

[40] Selon le Transporteur, la réalisation du Projet ne requiert aucune autorisation en vertu d'autres lois.

## 11. OPINION DE LA RÉGIE

[41] La Régie est satisfaite des renseignements fournis par le Transporteur au soutien de la réalisation du Projet.

[42] La Régie juge que le Projet est nécessaire à la satisfaction des objectifs visés, soit de maintenir la fiabilité et la capacité de transport du réseau. Il permet, entre autres, de maintenir un fonctionnement adéquat du réseau, dans la perspective du remplacement des CLC qui est envisagé dans un horizon d'une quinzaine d'années.

[43] Pour les motifs présentés par le Transporteur, la Régie autorise la réalisation du Projet. Le Transporteur ne pourra cependant 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.

[44] La Régie demande au Transporteur de se conformer aux exigences qu'elle a mentionnées aux paragraphes 508 à 511 de la décision D-2014-035<sup>9</sup> et aux paragraphes 364 à 366 de la décision D-2017-021<sup>10</sup>, dans le cas de modifications au Projet, incluant la mise en place d'une solution technique alternative ou d'un dépassement des coûts.

## 12. CONFIDENTIALITÉ DES DOCUMENTS

[45] 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 de durée.

[46] Au soutien de sa demande, le Transporteur invoque les décisions D-2016-086<sup>11</sup> et D-2016-091<sup>12</sup> de la Régie. Il dépose également une déclaration sous serment du chef Innovation technologique et évolution du réseau pour la division Hydro-Québec TransÉnergie<sup>13</sup>. Il y est notamment mentionné que la pièce B-0005 contient des renseignements d'ordre stratégique relatifs aux installations du Transporteur et que leur divulgation en faciliterait la localisation, permettrait d'identifier leurs caractéristiques et pourrait ainsi compromettre la sécurité du réseau de transport. Il est également mentionné que le caractère confidentiel de cette pièce et l'intérêt public requièrent l'émission de l'ordonnance demandée, sans restriction de durée.

[47] Pour les motifs invoqués par le Transporteur, **la Régie accueille la demande d'ordonnance de traitement confidentiel et interdit la divulgation, la publication et la diffusion de la pièce B-0005 et des renseignements qu'elle contient, sans restriction de durée.**

[48] 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

---

<sup>9</sup> Dossier R-3823-2012, décision [D-2014-035](#), p. 109 et 110.

<sup>10</sup> Dossier R-3981-2016, décision [D-2017-021](#), p. 91.

<sup>11</sup> Dossier R-3956-2015, décision [D-2016-086](#), p. 7, par. 19.

<sup>12</sup> Dossier R-3960-2016, décision [D-2016-091](#), p. 31, par. 120.

<sup>13</sup> Pièce [B-0002](#), p. 6.

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-0008.

[49] 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 au paragraphe 55 de la présente décision.

[50] Au soutien de ces demandes, le Transporteur dépose une déclaration sous serment du directeur principal Approvisionnement stratégique, pour Hydro-Québec<sup>14</sup>. Il y est allégué que pour assurer une saine concurrence et un niveau de compétitivité optimal et 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. La déclaration sous serment mentionne également 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.

**[51] Pour les motifs invoqués par le Transporteur, la Régie accueille la demande d'ordonnance de traitement confidentiel visant les renseignements caviardés contenus à la pièce B-0009 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 contenus à la pièce B-0007. 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 des renseignements contenus à la pièce B-0008, 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 55 de la présente décision.**

**[52] 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**

---

<sup>14</sup> Pièce [B-0002](#), p.7 à 11.

**caviardée des pièces visées par l'ordonnance de traitement confidentiel énoncée au paragraphe 51 de la présente décision soit versée au dossier public, dans le délai prévu à la présente décision.**

[53] La Régie a d'ailleurs accueilli des demandes de traitement confidentiel similaires à celle soumise dans le cadre du présent dossier<sup>15</sup>. Elle ne voit pas de motifs justifiant de s'écarter de ces décisions.

[54] **La Régie demande au Transporteur de déposer publiquement, lors du dépôt de son rapport annuel, le suivi des coûts présentés au tableau 4 de la pièce B-0004.**

[55] **Elle demande également au Transporteur de présenter dans son rapport annuel, le suivi des coûts réels détaillés du Projet sous pli confidentiel, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de sa mise en service finale, selon le niveau de détail des coûts présentés au *tableau 1 Coûts des travaux avant-projet et projet par élément*, de la pièce B-0007.**

[56] **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.**

[57] **Considérant ce qui précède,**

La Régie de l'énergie :

**AUTORISE** le remplacement d'équipements liés aux compensateurs statiques du poste de la Chamouchouane et la réalisation des travaux connexes, tel que décrit par le Transporteur;

---

<sup>15</sup> Dossiers R-3956-2015, décision D-2016-086, R-3960-2016, décision D-2016-091, R-3966-2016, décision D-2016-106, R-3954-2015, décision D-2016-120 et R-3962-2016, décision D-2016-121.

**AUTORISE** le Transporteur à présenter, dans son rapport annuel, le suivi des coûts réels détaillés du Projet sous pli confidentiel, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la mise en service finale du Projet, selon le format et les modalités déterminés dans la présente décision;

**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 de durée,
- de la pièce B-0008 et des renseignements qu'elle contient, ainsi que des renseignements caviardés à la pièce B-0009, également contenus à la pièce B-0007, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de 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 51 de la présente décision, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de 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 54 et 55 de la présente décision,
- un suivi de l'échéancier du Projet et, le cas échéant, l'explication des écarts majeurs entre les coûts projetés et réels et des écarts d'échéance, notamment en ce qui a trait aux dates de mises en service, tel que précisé au paragraphe 56 de la présente décision;

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

Simon Turmel

Régisseur