

C A N A D A

REGIE DE L'ÉNERGIE

**PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL**

NO. : R-3817-2012

**HYDRO-QUÉBEC
TransÉnergie
Demanderesse**

Et

**UNION DES
CONSOMMATEURS
(UC)
Intervenante**

**DEMANDE D'AUTORISATION DU BUDGET DES INVESTISSEMENTS 2013
POUR LES PROJETS DU TRANSPORTEUR DONT LE COÛT INDIVIDUEL EST
INFÉRIEUR À 25 MILLIONS DE DOLLARS**

**ARGUMENTATION
DE
L'UNION DES CONSOMMATEURS (UC)**

Préambule

UC intervient dans le présent dossier à titre de représentante des droits et intérêts de la clientèle résidentielle d'Hydro-Québec, partie importante de la charge locale que doit desservir le Transporteur.

En effet, les investissements pour lesquels une autorisation est demandée sont ajoutés à la base de tarification du Transporteur, ceux-ci ont donc un impact sur le montant que doit verser annuellement le Distributeur aux fins du service de transport pour l'alimentation de la charge locale et par conséquent sur le tarif des clients du Distributeur.

Afin de s'assurer que les tarifs que payeront les consommateurs, dont UC représente les intérêts, seront justes et raisonnables, il y a lieu de s'assurer que les investissements planifiés par le Transporteur soient bien justifiés et qu'il soit possible de mesurer l'impact de ces investissements sur les tarifs et sur la qualité du service rendu.

Les sujets dont UC a traités dans le cadre du présent dossier ont pour but d'assister et d'éclairer la Régie afin que celle-ci dispose d'informations utiles et pertinentes afin de décider du bien fondée de la demande du Transporteur.

Les positions et recommandations de UC sont clairement énoncées à sa preuve qui est constituée du rapport de M. Paul Paquin.

1. Introduction

Dans le présent dossier le Transporteur demande à la Régie un budget d'un montant de 598 M\$ pour l'année 2013 relativement aux investissements pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25M\$.

Le Transporteur répartie en deux grandes catégories ses investissements :

- Ceux ne générant pas de revenus additionnels qui regroupe en fait 3 types d'investissements (maintien des actifs, maintien et amélioration de la qualité du service, respect des exigences) et
- Ceux générant des revenus additionnels (croissance des besoins de la clientèle)

M. Paul Paquin a préparé à la demande de UC un rapport d'analyse. UC a déposé ce rapport comme sa preuve au dossier. La présente argumentation n'a pas pour but de reprendre ce rapport mais uniquement d'en souligner les conclusions et y ajouter lorsque pertinent.

En vertu de l'article 73 de la *Loi de la Régie (la Loi)* et de l'article 1 du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie (le Règlement)*, le Transporteur doit obtenir l'autorisation de la Régie pour procéder aux investissements proposés, celle-ci devant autoriser son budget d'investissements.

En vertu de l'article 5 du *Règlement*, qui portent sur les investissements de moins de 25M\$ la demande d'autorisation du Transporteur doit comporter les informations suivantes :

- 1° *la description synthétique des investissements et leurs objectifs;*
- 2° *les coûts associés à chaque catégorie d'investissements;*
- 3° *la justification des investissements en relations avec les objectifs visés;*
- 4° *l'impact sur les tarifs;*
- 5° *l'impact sur la fiabilité du réseau de transport d'électricité et sur la qualité de prestation du service de transport d'électricité (...).*

2. Maintien des actifs – suivi des interventions

Le Transporteur a développé depuis 2008 une Stratégie relative au remplacement des équipements à risque afin de lisser les investissements et les interventions dans le temps, tout en contrôlant le niveau de risque à long terme.

Une grille d'analyse du risque a été déposée dans les dossiers de 2008 à 2011. Dans le cadre du présent dossier le Transporteur dépose une grille en réponse à une demande de la Régie.

UC note toutefois que le Transporteur ne fournit pas l'information relative aux disjoncteurs, transformateurs et inductances.

Dans sa décision D-2012-012 la Régie soulignait :

*[116] Le budget d'investissements en Maintien des actifs de transport découle essentiellement de l'application de la Stratégie. À ce titre, il est requis de suivre annuellement son application et ses résultats à chaque demande d'autorisation du budget d'investissements annuel.*¹ (nous soulignons)

UC en conclut qu'un suivi annuel de la Stratégie est requis. UC soutient que la seule présentation de l'évolution du taux de risque n'est pas suffisante et ne constitue pas un suivi annuel adéquat de l'application et des résultats de la Stratégie.

Il est bon de rappeler que le taux de risque est le résultat d'une évaluation basée sur la probabilité de défaillance d'un équipement sur une échelle de 1 à 9 et sur l'impact de la défaillance de cet équipement sur une échelle de 1 à 9. Ce taux est donc une valeur abstraite qui ne correspond à rien de concret concernant la qualité de service aux clients du Transporteur. De plus, il n'est indiqué nulle part quel serait le taux de risque qui serait acceptable ou désirable. D'ailleurs, le Transporteur mentionne dans son argumentation :

*« ce taux ne sert pas à quantifier la qualité de service aux clients du Transporteur »*²

UC soutient qu'il est pertinent et requis que le suivi demandé par la Régie comprenne des informations concrètes relativement aux actions prises par le Transporteur pour fin de l'application de sa Stratégie.

Dans son argumentation le Transporteur indique qu'il « prévoit effectuer, à l'instar des années antérieures, des interventions principalement sur les équipements à risque (i.e. les équipements à risque élevé, fort et moyen) suivant

¹ D-2012-012, page 27

² Argumentation du Transporteur page 11 ;

les grilles d'analyse du risque présentées aux tableaux R6.1 (HQT-2, Document 1, p.10 ss). »³

À cet effet, comme cela est souligné par M. Paquin dans la preuve de UC, malgré des investissements importants de 2008 à 2012 (2,166 M\$), il y a une augmentation des équipements à risque sur cette période. Il apparaît donc justifié de s'assurer que les investissements ont été réalisés dans le respect des priorités montrées aux grilles d'analyse du risque.

UC demande à la Régie d'exiger que le suivi requis dans la décision D-2012-012 inclut notamment de fournir la grille d'analyse du risque pour les cinq catégories d'équipements suivantes :

- équipements d'appareillage,
- disjoncteurs,
- transformateurs et inductances,
- équipements d'automatisme et
- composantes des lignes aériennes

et de fournir pour chaque catégorie d'équipements un historique des équipements remplacés et la quantité d'équipements qu'il est prévu de remplacer selon les différents niveaux de risque.

3. Maintien des actifs – indicateur

UC soumet qu'il serait désirable et pertinent de requérir de présenter des informations plus concrètes relativement à l'effet de l'application de la Stratégie sur la qualité du service aux clients et que la figure montrant l'évolution du taux de risque bien que pertinente n'est pas suffisante. UC souligne que, dans un dossier antérieur, le Transporteur a mentionné que le taux d'indisponibilité forcée est un indicateur qui permet d'apprécier globalement l'état de son parc. Ainsi, un historique de ce taux pourrait être une mesure concrète de l'évolution de l'état du parc d'équipement.

UC demande à la Régie d'exiger qu'un historique du taux d'indisponibilité forcée soit fourni lors des prochains dossiers concernant les investissements de moins de 25 M\$. UC soumet que cela permettrait de s'assurer que les actions du Transporteur ont un impact réel.

4. Maintien et amélioration de la qualité du service

L'investissement demandé par le Transporteur pour cette catégorie est de 61 M\$.

³ Argumentation du Transporteur page 11 ;

UC a dressé dans sa preuve un tableau récapitulatif des investissements faits dans cette catégorie depuis 2008. UC constate que sur cette période les investissements du Transporteur totalisent 234,3 M\$.

UC a questionné le Transporteur afin de connaître l'impact de ces investissements sur la qualité du service et sur les indicateurs existants. Le transporteur a renvoyé UC aux dossiers tarifaires. UC souligne que cette année le Transporteur n'a pas déposé de dossier tarifaire. UC soumet que son questionnement est pertinent puisqu'il vise à évaluer de manière globale l'impact réel de ces investissements sur l'amélioration de la qualité du service.

En effet considérant les sommes investies, UC serait favorable à de tels investissements s'il en découle des bénéfices concrets pour les clients du Transporteur. Il faut toutefois être en mesure de s'assurer que les investissements procurent des bénéfices les justifiant.

UC soumet que le Transporteur doit assumer le fardeau de la preuve et il doit établir non seulement que l'investissement a pour but d'améliorer une situation mais également que cette situation sera améliorée et à terme qu'elle s'est de fait améliorée afin que la Régie puisse s'assurer que ces améliorations justifient les investissements consentis.

UC est consciente que les bénéfices qui pourraient résulter des investissements pour améliorer le réseau ou les activités du Transporteur peuvent ne pas apparaître immédiatement et que, dans cette perspective, les autorisations antérieures de la Régie n'ont pu se justifier que dans le temps. Cependant, l'intervenante estime que sur une période de cinq ans, les bénéfices escomptés devraient s'être matérialisés et pouvoir être identifiés.

Les bénéfices escomptés s'ils se sont matérialisés, depuis 2008, devraient donc être identifiés dans la preuve soumise. Dans la négative, il y aurait présomption que ces bénéfices ne se sont pas matérialisés ou sont si minimes qu'ils ne sont pas mesurables. UC soumet que les clients ne devraient pas avoir à assumer des investissements pour l'amélioration de la qualité du service s'il n'en découle pas d'améliorations.

Dans son argumentation, le Transporteur rappelle les objectifs des investissements pour lesquels il demande une autorisation, mais il ne présente aucune information concrète dans sa preuve sur les effets réels des investissements réalisés notamment depuis 2008.

Considérant la preuve très limitée offerte par le Transporteur au soutien de sa demande et que les investissements dont l'approbation est demandée sont principalement relatifs à des améliorations UC soumet que la Régie devrait les refuser tant que le Transporteur n'aura pas fait la démonstration à l'effet que les investissements consentis depuis 2008 ont de fait amélioré la qualité du service.

UC demande à la Régie de refuser le montant demandé par le Transporteur dans la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service.

UC demande à la Régie d'exiger que, dans le prochain dossier traitant des investissements inférieurs à 25 M\$, le Transporteur fasse la démonstration que les investissements de 234,3 M\$ réalisés au cours des cinq dernières années ont apporté des bénéfices concrets aux clients du Transporteur.

UC soumet que cette démonstration pourrait se faire de la façon suivante:

- **identifier les indicateurs sur lesquels les investissements ont un impact;**
- **démontrer que la valeur de ces indicateurs n'est pas satisfaisante en regard d'une valeur cible définie et acceptée par la Régie;**
- **démontrer que les investissements ont eu un impact positif sur ces indicateurs et que cet impact justifie les investissements qui ont été réalisés.**

5. Impact tarifaire des investissements ne générant pas de revenus additionnels

UC constate que l'amortissement des équipements déjà en service contribue à réduire l'impact tarifaire des nouveaux investissements. UC soumet que cette situation devrait être reflétée dans les demandes d'approbation de budget d'investissement du Transporteur afin d'avoir un portrait plus réel et complet des conséquences des investissements demandés.

Dans son argumentation (page 14), le Transporteur mentionne :

Il en ressort que l'UC disposait de suffisamment d'informations pour effectuer son analyse. Le Transporteur suggère qu'il ne devrait pas être obligé d'élargir et complexifier sa preuve dans des prochains dossiers afin de fournir sous une autre forme des informations déjà présentées ou qui peuvent être reconstituées par un intervenant à partir de celles déposées au dossier.

Selon UC, il est exagéré d'affirmer que l'ajout d'une colonne montrant l'amortissement des équipements déjà en service complexifie la preuve du Transporteur. Cette information est disponible, et il serait plus efficace de la fournir que d'obliger les intervenants à la reconstituer à partir des informations déjà fournies.

UC recommande à la Régie d'exiger que, pour les prochains dossiers concernant les projets de moins de 25 M\$, le Transporteur fournisse le montant annuel de l'amortissement des équipements existants.

6. Impact tarifaire des investissements générant des revenus additionnels

En conformité avec la décision D-2002-95, ces investissements devraient être neutres au niveau tarifaire. Or, l'impact tarifaire présenté par le Transporteur pour cette catégorie est important et n'est donc pas neutre.

Dans sa preuve UC conclu qu'il faudrait réduire de 43% la valeur des mises en service pour que l'impact tarifaire soit neutre et présente un tableau à cet effet à la page 19 de sa preuve.

Dans sa preuve UC conclu avec la recommandation suivante :

UC recommande à la Régie d'exiger que, pour les prochains dossiers concernant les projets de moins de 25 M\$, le Transporteur présente un tableau qui montre quel serait l'impact tarifaire des mises en service sans tenir compte de la contribution maximale du Transporteur, et un autre tableau qui montre l'impact après l'application des modalités décrites aux Tarifs et conditions autant pour les ajouts requis pour les besoins de transport des clients de point à point que pour les ajouts requis pour les besoins de transport de la charge locale.

Suite au dépôt des preuves, la Régie conviait les parties à une audience devant traiter des impacts tarifaires des investissements générant des revenus additionnels. Suite à cette audience, au témoignage et preuve supplémentaire du Transporteur UC maintien sa conclusion et ses recommandations pour les motifs exposés ci-après.

Lors des audiences du 17 janvier 2012, la Régie a mentionné à plusieurs reprises qu'elle est préoccupée de l'impact tarifaire des investissements pour lesquels le Transporteur demande une autorisation. La présidente mentionnait d'ailleurs en ouverture d'audience:

«Or, voici l'enjeu. Nous pouvons constater au tableau 21 de la preuve du Transporteur que les investissements générant des revenus additionnels ont un impact tarifaire à la hausse en deux mille treize (2013), ainsi que pour les années subséquentes. Mais concentrons-nous sur deux mille treize (2013) puisqu'il s'agit de notre dossier.

Alors, la preuve semble révéler à la réponse 10.1 de la demande de renseignements d'UC que s'il y a pression à la hausse sur les tarifs, c'est parce que le Transporteur ne tient pas compte du montant maximal prévu pouvant être assumé par le Transporteur pour les ajouts au réseau pour la croissance de la charge locale»⁴

Elle réitérait son questionnement à divers moment lors de l'audience :

«La question... je suis d'accord avec vous, la question demeure : comment le Transporteur est-il en mesure de nous prouver qu'il y a neutralité tarifaire en

⁴ N.S du 17 janvier 2013, vol 1., page 8 ;

matière d'investissements générant des revenus additionnels?»⁵

«On veut comprendre comment la neutralité tarifaire peut être assurée pour deux mille treize (2013).»⁶

«En ce moment-là, moi, je ne crois pas, on me dit ce matin, madame Caron me dit « On le fait, on la demande la contribution du Distributeur, «'trust us'. ». C'est peut-être ma formation d'avocate, mais j'aimerais ça le voir. On ne veut pas le savoir, on veut le voir alors...»⁷

Cette même préoccupation est également exprimée par le procureur de la Régie :

«On veut essayer de comprendre que, dans un projet particulier, on est capable, chez le Transporteur, sur vingt (20) ans, quarante (40) ans, d'établir dans le document une contribution du Distributeur. On est capable de faire des projections de la contribution du Distributeur. Alors que dans le tableau 21, qui est un agrégat, incluant ce type de projet-là puisque c'est un agrégat de... les investissements au-dessus de vingt-cinq millions (25 M) et en dessous de vingt-cinq millions (25 M), on nous dit que c'est juste au moment où les projets seront confirmés, mis en service que là on tiendra compte de la contribution du Distributeur. Je n'y comprends rien. Nous, ce qu'on veut comprendre c'est comment ça fonctionne et pourquoi dans un cas on est capable de le faire puis, dans un autre cas, on semble dire qu'on ne peut pas le faire?»⁸

«...malgré que vous nous dites, oui, inquiétez-vous pas, l'annexe J, elle l'est respectée, puis quand c'est des projets de moins de vingt-cinq millions (25 M\$), le conseil d'administration les approuve. Mais, oui c'est intéressant puis on vous croit, mais au niveau de la preuve, on veut cette démonstration-là. Puis avec le tableau 21, je m'excuse, moi je ne l'ai pas. Alors ce que je vous demande c'est, est-ce que c'est possible de nous donner ce même tableau, mais pour deux mille treize (2013)?»⁹

Par ailleurs, comme l'avait mentionné UC dans sa réplique aux commentaires du Transporteur sur sa demande d'intervention, la présentation de l'impact tarifaire est exigée dans le règlement sur l'article 73 de la Loi concernant une demande d'autorisation d'investissements :

«Bien que la présentation soit la même que celle des dossiers antérieurs, UC constate que ladite présentation englobe tous les projets du Transporteur et ne permet pas de distinguer spécifiquement l'impact des projets de moins de 25M\$, ce qui est requis selon les règlements d'application de l'article 73.»¹⁰

⁵ N.S du 17 janvier 2013, vol 1., page 53 ;

⁶ N.S du 17 janvier 2013, vol 1., page 71 ;

⁷ N.S du 17 janvier 2013, vol 1., page 100 ;

⁸ N.S du 17 janvier 2013, vol 1., page 52 ;

⁹ N.S du 17 janvier 2013, vol 1., pages 97 et 98 ;

¹⁰ pièce C-UC-0004 page 3 ;

Cette exigence a également été rappelée par la présidente et par le procureur de la Régie comme l'indiquent les extraits suivants :

«LA PRÉSIDENTE :

Dans l'article 2 du règlement que vous nous citez...

Me YVES FRÉCHETTE :

Tout à fait.

LA PRÉSIDENTE :

... on nous demande, on vous demande en fait...

Me YVES FRÉCHETTE :

Tout à fait.

LA PRÉSIDENTE :

... au Transporteur, de nous fournir cet impact-là, tarifaire, et en ce moment, dans la preuve, ce n'y est pas.»¹¹

«Me LOUIS LEGAULT

Alors évidemment en vertu de l'article 73 de la loi, la Régie doit calculer l'impact tarifaire de la décision qu'elle va rendre sur l'approbation des tarifs. Fait que vous avez raison, on n'est pas en tarifaire ici pour approuver, mais nous, madame la régisseuse quand elle devra approuver le budget là de cinquante-trois millions (53 M\$) ou de quinze millions (15 M\$), elle, elle doit s'assurer de 18 l'impact que ça a sur les tarifs et que ça n'ait pas un impact qui va pénaliser la clientèle. Alors moi ce que je veux, c'est cette démonstration-là. Puis je vous le dis humblement, je ne l'ai pas dans la preuve, telle qu'elle est présentée.»¹²

En réponse à ces préoccupations, le Transporteur dépose, à titre d'engagement 1, un document qui présente les contributions du Distributeur relativement aux investissements confirmés du Distributeur pour des mises en service en 2013 et 2014. À HQT-3, document 3, page 6, il mentionne en effet :

Le Transporteur est en mesure de calculer les contributions pour les mises en service 2013 et 2014 associées aux projets confirmés (voir tableaux 2 et 3) et celles-ci sont incluses dans le calcul présenté au tableau 21. (nos soulignés)

UC souligne qu'il semble y avoir une contradiction ici, puisqu'en réponse à une demande de renseignement de UC, le Transporteur précise que le tableau 21 ne tient pas compte de la contribution du Distributeur :

Les mises en service projetées présentées au tableau 21 de la pièce HQT-1, Document 1, tiennent compte du montant maximal prévu pouvant être assumé par le Transporteur à l'exception des projets faisant l'objet d'ajouts au réseau pour la croissance de la charge locale. (HQT-2, document 3, page 13) (nos soulignés)

Par ailleurs, le Transporteur mentionne que la contribution réelle que devra verser le Distributeur est le résultat d'un «.. mécanisme d'agrégation de projets d'investissements requis pour répondre aux besoins de croissance de charge pour la charge locale (le « pool ») a été introduit dans les Tarifs et conditions à

¹¹ N.S du 17 janvier 2013, vol 1., page 101 ;

¹² N.S du 17 janvier 2013, vol 1., page 98 ;

la suite de la décision D-2006-66 du 18 avril 2006 pour le dossier R-3549-2004 – Phase 2 du Transporteur. (HQT-3, document 3, page 9)

Selon UC, il y a une distinction à faire entre l'impact tarifaire d'un projet et la contribution qui sera éventuellement versée par le Distributeur en considérant l'ensemble des mises en service pour une année donnée, comme cela est prévu aux Tarifs et conditions. D'ailleurs, pour les projets de plus de 25 M\$, le Transporteur présente l'impact tarifaire des investissements individuellement. Selon UC, il pourrait en être de même pour les projets de moins de 25 M\$ pris comme un ensemble.

Ainsi, UC soumet respectueusement que le Transporteur n'a pas rempli son obligation de présenter l'impact tarifaire des investissements relatifs aux projets de moins de 25 M\$ pour lesquels il demande l'autorisation de la Régie.

En conséquence, UC demande à la Régie de refuser ces investissements la preuve appropriée pour évaluer leur impact tarifaire n'ayant pas été déposée.

Toutefois si la Régie décidait néanmoins, d'autoriser le budget de 53M\$ pour ces investissements relatifs aux projets reliés à l'accroissement de la charge locale, UC demande à la Régie d'exiger que le Transporteur dépose une analyse d'impact tarifaire, dans le cadre des demandes futures de budget d'investissements pour les projet de moins de 25 M\$.

À cet effet UC souligne que le Transporteur a le fardeau de la preuve et il doit respecter les exigences de la *Loi* et du *Règlement* et si, pour ce faire certaines informations doivent être obtenues du Distributeur, il se doit de les obtenir.

UC note également l'affirmation faite par le Transporteur dans sa lettre du 25 janvier 2013, où il écrit « *qu'il est dans l'impossibilité de produire, de façon isolée, l'impact tarifaire associé à la portion du budget des investissements 2013 demandé de 53 M\$* »¹³. UC soumet que le Transporteur admet ainsi ne pas avoir fourni l'information pertinente et requise pour ces investissement et les clients ne peuvent être assurés que le principe de neutralité tarifaire, qui doit s'appliquer à ces investissement a pas été établi et est respecté, le tout tel que soumis par UC dans sa preuve.

Le Transporteur admet d'ailleurs que ces investissements auraient un impact à la hausse, bien que minime selon lui, sur les revenus requis¹⁴ mais n'évalue pas l'impact tarifaire.

¹³ Pièce B-0024, Lettre du 25 janvier 2013, page 1 ;

¹⁴ Pièce B-0023, engagement 1, et pièce B-0024 page 3

7. Conclusions

UC maintient les demandes, recommandations et conclusions contenues au rapport de M. Paul Paquin qu'elle a déposé en preuve.

UC soumet que c'est à tort que le Transporteur plaide que *«un dossier visant l'autorisation du budget des investissements n'est pas le cadre approprié pour la modification de la méthode d'estimation et de la présentation de l'impact tarifaire lorsque celles-ci sont cohérentes et en continuité avec les dossiers antérieurs devant la Régie»*¹⁵.

En effet selon UC les informations soumises par le Transporteur doivent d'abord respecter la *Loi et le Règlement*, il est par la suite désirable que la présentation soit conforme d'un dossier à l'autre afin qu'un suivi effectif et approprié des investissements puisse être fait. Toutefois le fait que la Régie ait accepté une forme de présentation lors des dossiers antérieurs n'est aucunement garant de l'avenir et ne peut limiter l'apport d'informations supplémentaires ou limiter les méthodes ou modes de présentations que la Régie pourrait requérir à l'avenir selon l'évolution des dossiers et circonstances entourant les investissements du Transporteur. D'ailleurs, cela a été admis par le Transporteur à l'audience du 17 janvier.¹⁶

UC rappellera que la Régie dans la décision D-2011-039, précisait qu'avant l'année 2011, (où la contribution requise du Distributeur pour les ajouts au réseau était évaluées à 64,2M\$) aucune contribution n'avait été requise puisque l'allocation maximale permettait de couvrir globalement l'ensemble des coûts des projets pour les ajouts de charge du Distributeur¹⁷.

Dans cette décision la Régie réitérait l'importance du concept de neutralité tarifaire relativement aux ajouts.

Dans sa décision la Régie se déclarait d'accord avec le principe soumis par le Transporteur «que le fondement même de la réglementation économique réside en la «faculté d'adaptation» aux nouvelles situations.¹⁸

En conformité avec cette affirmation UC soumet, que certains ajustements s'avèreront nécessaires relativement au contenu des futurs dossiers d'approbation des budgets d'investissements, surtout dans le contexte où l'allocation maximale pour les ajouts de charge du Distributeur s'avère insuffisante et que celui-ci doit contribuer aux investissements requis pour la croissance de sa charge.

¹⁵ Page 9 de l'argumentation du Transporteur ;

¹⁶ NS audience du 17 janvier 2013 vol 1., pages 89 et 90 ;

¹⁷ Voir dossier R-3738, D-2011-039 page 67 paragraphes 293 et 294 ;

¹⁸ D-2011-039, page 100, paragraphe 428.

Finalement UC soumet que les dossiers où l'approbation des budgets d'investissements est demandée est le forum approprié pour préciser ou décider des informations qui sont et seront requises de même que de la forme et du contenu des dites information pour ces dossiers.

Le tout respectueusement soumis
A Montréal, ce 31 janvier 2013



Me Hélène Sicard, procureur de
Union des consommateurs