CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

No. : R-3888-2014

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

HYDRO-QUÉBEC, personne morale de droit public légalement constituée en vertu de la *Loi sur Hydro-Québec* (L.R.Q., c. H-5) ayant son siège social au 75, boul. René-Lévesque Ouest, dans les cité et district de Montréal, province de Québec, H2Z 1A4

Demanderesse

PLAN D'ARGUMENTATION

MODALITÉS D'ÉTABLISSEMENT ET DE VERSEMENT DE LA CONTRIBUTION DANS LE CAS D'UN PROJET COMPORTANT PLUSIEURS MISES EN SERVICE

TABLE DES MATIÈRES

I. LA PROPOSITION DU TRANSPORTEUR 1

II. FONDEMENT DE LA PROPOSITION 1

A. La Proposition permet un meilleur appariement des coûts et des contributions 1

B. La Proposition est équitable et simple d'application 3

C. Application de la Proposition pour les projets futurs 3

1. Cas des projets pour lesquels la Régie a réservé sa décision 3
2. Le cadre contractuel et juridique constitué 4

III. ALTERNATIVES DE LA RÉGIE ET POSITION DE L'ACEFO 6

A. Alternatives de la Régie 6

B. Position de l'ACEFO 8

IV. CONCLUSIONS 8

I. LA PROPOSITION DU TRANSPORTEUR

1. Par sa proposition de politique d'ajouts au réseau de transport, Hydro-Québec, dans ses activités de transport de l'électricité (le **Transporteur** ou **HQT**) propose ce qui suit relativement aux modalités d'établissement et de versement de la contribution du Distributeur dans les cas d'un projet comportant plusieurs dates de mise en service d'une centrale ou d'un projet, échelonné dans le temps :

   a) exiger la contribution des clients de services de transport à partir de la mise en service où le montant d'allocation maximale du projet est atteint et, par la suite, à chacune des mises en service subséquentes;

   b) concernant le versement de la contribution pour les postes de départ appartenant au Transporteur, continuer d'exiger le paiement de la contribution aux mises en service respectives de chacun de ceux-ci.

2. La présente proposition fait suite à une demande de la Régie exprimée dans le cadre des dossiers R-3631-2007 et R-3742-2010[1].

3. Les règles actuelles prévoient que le Transporteur exige la totalité de la contribution d'un client lorsque la mise en service finale d'un projet est réalisée. La proposition du Transporteur a donc pour effet de devancer le paiement partiel par versements de cette contribution.

II. FONDEMENT DE LA PROPOSITION

4. Cette Proposition est bien fondée, pour les raisons suivantes :

   a) Elle permet un meilleur appariement dans le temps entre les coûts du projet assumés par le Transporteur et le paiement de la contribution du client.

   b) Elle est équitable et d'application générale à tous les clients, soit les clients de la charge locale, de point à point ou en réseau intégré.

   c) Elle est simple d'application.

5. La Proposition vise tout projet futur. Elle ne trouve pas application pour les projets déjà approuvés et en cours de construction. Une telle portée prospective est bien fondée s'impose dans les circonstances, pour les motifs détaillés ci-dessus.

6. Le Transporteur précise par ailleurs que la Proposition permet un traitement comptable des versements de la contribution qui soit conforme aux PCGR (Parie V), US GAAP et IFRS[2].

A. LA PROPOSITION PERMET UN MEILLEUR APPARIEMENT DES COÛTS ET DES CONTRIBUTIONS

7. Sous le régime actuel, lorsqu'une contribution est exigible d'un client pour la construction d'ajouts, elle doit être versée au moment de la mise en service finale des installations. Cette pratique a été développée dans le contexte de projets ne comportant pas plusieurs mises en service échelonnées dans le temps, soit dans la grande majorité des cas[3].

---

[1] D-2007-141, D-2010-165, D-2011-166.
[2] Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 de la Régie, HQT 4, Document 1, cote B-0015 (**DDR 1 de la Régie à HQT**), R9.1.
[3] Politique du Transporteur relative aux ajouts au réseau de transport, HQT-1, Document 1 (**Preuve en chef de HQT**), p. 19-20.

8. Or, ces règles ne prévoient aucune mesure particulière dans les cas où la réalisation des ajouts permet plusieurs mises en service partielles échelonnées dans le temps.

9. Pour la première portion des coûts, soit celle couverte par le montant maximal (allocation maximale x MW), il y a appariement complet entre les coûts et les actifs inclus dans la base de tarification au moment des différentes mises en service.

10. Par contre, suivant les règles actuelles, lorsque le coût des actifs mis en service et inclus à la base de tarification excède le montant maximal, la contribution prévue du client pour couvrir ces coûts n'est pas reflétée dans la base de tarification avant la mise en service finale du projet, ce qui crée un décalage.

11. La Régie a d'ailleurs exprimé certaines préoccupations à ce sujet, notamment au dossier R-3631-2007 :

> Selon les termes de l'entente type de raccordement à laquelle réfère le texte des Tarifs et conditions, le maximum que peut assumer le Transporteur est normalement établi en fonction du montant prévu aux Tarifs et conditions en vigueur au moment de la signature de l'entente de raccordement. Or, comme le Projet comporte plusieurs mises en service échelonnées dans le temps et donc plusieurs ententes de raccordement, cela pose un problème d'appariement des coûts et des contributions dans la base de tarification[4].

12. La Proposition du Transporteur permet de répondre à ces préoccupations en exigeant des versements partiels de la contribution à partir de la mise en service où le montant maximal du projet est atteint et lors de chacune des mises en service partielles suivantes.

13. Le Tableau[5] suivant illustre l'application de la Proposition :

Tableau 4
Mises en service échelonnées dans le temps
Exemple d'application de la modalité proposée pour le raccordement de centrale visant à alimenter la charge locale

Détermination de la contribution

Coût du projet (200 MW)	185 M$
Allocation maximale (598 $/kW)	120 M$
Contribution	**65 M$**

Évaluation de la contribution annuelle en fonction des mises en service réalisées

		MES 1	MES 2	MES 3	TOTAL
Contribution maximale pour le poste de départ		25	25	25	75
Autres coûts de raccordement		40	50	20	110
Coûts totaux	**A**	**65**	**75**	**45**	**185**
Montant maximal - solde de début	**B**	120	55	0	
Montant maximal - solde de fin		55	0	0	
Contribution globale	**B-A**	**-**	**(20)**	**(45)**	**(65)**

14. Cette méthode permet un meilleur appariement dans le temps entre :

[4] D-2007-141, p. 27-28.
[5] Complément de preuve du Transporteur à la suite de la décision D-2014-117 de la Régie de l'énergie, HQT 3, Document 1, B-0011 (**Complément de preuve de HQT**), Tableau 4, p. 16.

a) les coûts du projet assumés par le Transporteur et le paiement de la contribution du client;

b) le moment de la mise en service partielle où la contribution du client est engagée (mise en service où les coûts atteignent le montant maximal) et le moment où cette contribution partielle est reflétée dans la base de tarification[6].

15. La Proposition est également plus précise considérant qu'elle s'appuie sur les coûts réels des actifs mis en service au fur et à mesure des mises en service partielles[7]. Elle ne contient donc pas d'éléments d'imprécision tant dans les montants inclus dans la base de tarification que dans les paiements partiels de la contribution faits par le client[8].

16. La Proposition permet des règles adaptées aux cas particuliers et peu fréquents de projets prévoyant des mises en service partielles échelonnées dans le temps.

B. LA PROPOSITION EST ÉQUITABLE ET SIMPLE D'APPLICATION

17. La Proposition est équitable en ce qu'elle s'applique à tous les clients du Transporteur, soit les clients de la charge locale, du service en réseau intégré et du service de point à point, de manière similaire[9].

18. De plus, elle représente un juste équilibre entre :

a) les intérêts du Transporteur de ne pas supporter les coûts devant être couverts par la contribution au-delà de la mise en service où le montant de la contribution commence à être engagée;

b) les intérêts des clients de bénéficier de l'épuisement du montant maximal avant de devoir débuter le versement de leur contribution.

19. De plus, elle représente une adaptation des règles déjà applicables.

20. Les modalités proposées sont simples d'application, ce qui facilite leur administration et leur compréhension par l'ensemble des clients visés.

C. APPLICATION DE LA PROPOSITION POUR LES PROJETS FUTURS

21. Le Transporteur propose d'appliquer la Proposition aux projets futurs[10], en sus de ceux pour lesquels la Régie a réservé sa décision au sujet du versement de la contribution, qui sont discutés ci-dessous.

1. Cas des projets pour lesquels la Régie a réservé sa décision

22. Dans le cadre de l'approbation des projets suivants, la Régie n'a pas encore tranché sur les modalités d'établissement et de versements de la contribution du client :

---

[6] Complément de preuve de HQT, p. 15-17; Preuve en chef de HQT, p. 20.
[7] Présentation PowerPoint du Transporteur du 2 février 2015, Document HQT-5, Document 2.1, cote B-0050 (**Présentation HQT**), p. 42.
[8] Présentation de HQT, p. 42.
[9] Complément de preuve de HQT, p. 17.
[10] Complément de preuve de HQT, p. 17-18; Preuve en chef de HQT, p. 21.

a) projet de raccordement d'un parc éolien suivant l'appel d'offres A/O 2003-02, réseau régional Matapédia, dossier R-3631-2007 (**Projet Éolien #1**), faisant l'objet de la décision D-2007-141;

b) projet de raccordement d'un parc éolien suivant l'appel d'offres A/O 2005-03, Seigneurie de Beaupré, dossier R-3742-2010 (**Projet Éolien #2**), faisant l'objet de la décision D-2011-166;

c) projet d'intégration de 12 parcs éoliens suivant l'appel d'offres A/O 2009-02 dossier R-3638-2013 (**Projet Éolien #3**), faisant l'objet de la décision D-2014-045.

23. En effet, dans ces trois projets, la Régie a expressément réservé sa décision quant aux modalités d'établissement et de versements de la contribution du Distributeur, dans l'attente du présent dossier[11]. Elle a reporté à plus tard la détermination de telles modalités, à la connaissance des parties aux ententes de raccordement, qui ont pris la décision d'aller de l'avant avec ces projets.

24. Le Transporteur soumet que ces projets, bien qu'antérieurs au présent dossier, pourront être assujettis aux nouvelles dispositions issues de la décision à rendre de la Régie dans ces circonstances particulières. En effet, aucune décision n'a encore été rendue sur ces questions et les droits des parties ne sont pas cristallisés sur ces sujets.

25. Par contre, les amendements proposés ne devraient pas être appliqués de manière rétroactive ou rétrospective à tout autre projet antérieur au présent dossier, pour les raisons décrites ci-dessous.

26. Plus particulièrement, nous soumettons que le projet en cours de raccordement des centrales du complexe de la Romaine n'est pas assujetti aux amendements proposés. Ce projet a fait l'objet d'une entente de raccordement entre le client et le Transporteur et d'une approbation finale et non conditionnelle de la part de la Régie. Les travaux reliés à ce projet sont présentement en cours de construction.

2. Le cadre contractuel et juridique constitué

27. L'établissement du montant de la contribution et les modalités de son versement, incluant les dates de paiement, sont établis par le Transporteur et son client et confirmés dans la convention de raccordement de centrale ou de service de transport, signée par les parties[12].

28. Le contenu d'une telle entente doit être conforme aux *Tarifs et conditions* en vigueur au moment où elle est signée[13].

29. Ainsi, le client qui s'engage dans la réalisation d'un projet d'ajouts prend cette décision à la lumière des conditions spécifiques qui lui sont présentées et applicables au moment de la signature de l'entente avec le Transporteur.

30. Dans le cas d'un ajout requérant le versement d'une contribution de la part d'un client, l'entente prévoit spécifiquement le montant de la contribution auquel s'engage le client et la date prévue du paiement de cette contribution.

---

[11] D-2007-141; D-2010-165; D-2011-166; D-2014-045, par. 93.
[12] Voir, à titre d'exemple, réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 3 de la Régie, HQT 4, Document 1.2, cote B-0039 (**DDR 3 de la Régie à HQT**), R1.2.
[13] Voir la Réponse 1.1. des Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 2 de la Régie, HQT 4, Document 1.1.1, cote B 0036 (**Réponse 1.1. de la DDR 2 de la Régie à HQT**).

31. Il s'agit d'une condition financière et commerciale importante de l'entente qui peut s'avérer déterminante pour un client dans l'évaluation de la faisabilité économique de son projet[14].

32. Or, le Transporteur s'est déjà engagé, au terme de la demande de raccordement de la centrale La Romaine, quant au moment du paiement de la contribution exigible, en se fondant sur les *Tarifs et conditions* en vigueur au moment de la signature de cette entente[15].

33. Les dispositions applicables présentement prévoient le paiement complet de la contribution au moment de la mise en service finale du Projet, soit en 2020[16].

34. Contrairement à d'autres projets en cours[17], le projet d'intégration de La Romaine a fait l'objet d'une approbation de la Régie suivant l'article 73 LRÉ, sans aucune condition quant à l'établissement ou au versement de la contribution du client[18].

35. En effet, dans sa décision D-2011-083, la Régie a conclu que l'investissement recherché n'avait pas d'impact à la hausse sur les tarifs et a approuvé le Projet sans condition. Ce sont donc les modalités prévues à la convention de raccordement conclue qui s'appliquent, dans la mesure où elles sont conformes aux *Tarifs et conditions* en vigueur au moment de sa signature, ce qui n'est pas contesté.

36. Le Transporteur soumet que la signature de la convention de raccordement et la décision de la Régie approuvant le Projet font en sorte que le cadre contractuel et juridique des parties est désormais cristallisé (ou constitué) et que les parties à la convention bénéficient de droits acquis quant à ces modalités. Le Transporteur reprend l'ensemble de ses représentations relativement aux droits acquis, détaillées à son Argumentation sur le mode de suivi des engagements.

37. Il ajoute toutefois les éléments suivants :

a) le paiement des ajouts intervient au terme d'un long processus de mise en œuvre d'un projet individualisé, qui requiert des investissements substantiels;

b) la nature même des règles applicables aux modalités et versement de la contribution d'un client pour des ajouts au réseau met en jeu des droits substantiels;

c) la situation juridique d'un client signataire d'une entente de raccordement ou d'une convention de service et dont les ajouts au réseau sont en cours de construction est on ne peut plus concrète, individualisée et pleinement constituée;

d) il ne fait nul doute que c'est le cas du Producteur dans le cadre du projet de raccordement du complexe La Romaine. Il est signataire d'une entente de raccordement intervenue en 2009 et prévoyant que le montant de la contribution attendue et son paiement au terme des travaux[19];

e) cette entente prévoit spécifiquement à l'annexe III que « les *Tarifs et conditions* en vigueur au moment de la signature de l'entente » s'appliquent pour déterminer l'attribution des coûts du projet entre les parties, soit le montant maximal et la contribution résiduelle, de même que le moment où cette contribution devient exigible;

---

[14] N.S. Vol. 5, p. 30-36.
[15] Réponse 1.2 des Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 3 de la Régie, HQT 4, Document 1.2.1, cote B-0040 (**Réponse 1.2 de la DDR 3 de la Régie à HQT**).
[16] Réponse 1.2 de la DDR 3 de la Régie à HQT.
[17] 1er A/O éolien, Décision D-2007-141; 3e A/O éolien, Décision D-2014-045; voir aussi D-2009-166, D-2010-165 et D-2014-045.
[18] DDR 1 de la Régie à HQT, R8.1.
[19] Réponse 1.2 de la DDR 3 de la Régie à HQT, Annexe III, p. 32-38.

f) au terme de cette entente, la situation du Producteur et du Transporteur est suffisamment individualisée, concrète et constituée pour donner lieu à des droits acquis et met en jeu des droits substantiels;

g) plus particulièrement, les seuls effets de l'application rétrospective de la Proposition seraient de requérir le paiement partiel de la contribution exigible au terme de la convention de raccordement plus rapidement que ce qui a été convenu, soit des paiements, dès 2017 de 555,4 M$, en 2018 de 6,8 M$, en 2019 de 0,8 M$ et en 2020 de 124,3 M$ plutôt qu'un versement unique de 687 M$ en 2020[20];

h) le Producteur est donc en droit de s'attendre à ce que le projet soit mené à terme sous la politique d'ajouts en vigueur au moment où ses décisions et ses engagements ont été pris.

38. En conséquence, le Transporteur estime que l'adoption, par la Régie, des modalités proposées d'établissement et de versement de la contribution des clients pour des mises en service échelonnées ne peut raisonnablement s'appliquer qu'aux projets futurs ou ceux qui n'ont pas encore fait l'objet d'une entente de raccordement et d'une décision de la Régie approuvant la réalisation du Projet suivant ces termes.

39. Il serait hautement inéquitable et contraire à la jurisprudence de la Régie en semblable matière de vouloir imposer rétrospectivement de nouvelles modalités à cet égard.

40. De plus, une telle décision constituerait un précédent dangereux quant aux risques réglementaires des clients s'engageant auprès du Transporteur sur des aspects commerciaux et financiers de la réalisation de projets d'envergure.

41. Pour ces motifs, le Transporteur demande à ce que sa Proposition soit acceptée et appliquée de manière prospective, à l'exception des trois projets pour lesquels la Régie a réservé sa décision sur ces aspects.

III. ALTERNATIVES DE LA RÉGIE ET POSITION DE L'ACEFO

42. Le Transporteur note que les intervenants ne contestent pas la Proposition, ni le traitement prospectif proposé. Seule l'ACEFO discute d'un aspect de la Proposition traité ci-dessous.

43. Par contre, la Régie a questionné l'approche proposée et demandé de connaître la position du Transporteur sur trois approches alternatives : l'établissement des versements échelonnés de la contribution suivant une méthode (1) au prorata des montants associés aux différentes mises en service[21]; (2) au prorata des MW mis en service[22] ou; (3) suivant la détermination d'un montant maximal de manière individuelle pour chacune des mises en service[23].

A. ALTERNATIVES DE LA RÉGIE

44. Le Transporteur soumet respectueusement que les méthodes alternatives de calcul soumises par la Régie ne sont pas appropriées pour les raisons suivantes.

---

[20] Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 2 de la Régie, HQT 4, Document 1.1, cote B-0035 (**DDR 2 de la Régie à HQT**), R6.1.
[21] DDR 1 de la Régie à HQT, R.8.4, 8.5.
[22] DDR 1 de la Régie à HQT, R.8.4, 8.5.
[23] ,Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 4 de la Régie, HQT 4, Document 1.3, cote B-0049 (**DDR 4 de la Régie à HQT**), R. 3.1.

45. Premièrement, elles sont contraires à la notion que le client pour lequel un ajout est construit bénéficie du paiement du montant maximal par le Transporteur avant de débuter les versements de sa contribution.

46. La mise en application de ces méthodes mèneraient donc à une distinction importante entre les obligations d'un client dont le Projet prévoit une mise en service unique et celui qui comporte plusieurs mises en service[24].

47. Tel que confirmé à l'audience, la Politique d'ajouts prévoit le paiement d'un montant maximal, suivi du paiement d'une contribution pour l'excédent de ce montant, ce qui ne devrait pas faire exception en cas de mises en service multiples :

> [L]e Transporteur peut verser, sans avoir d'impact sur personne, jusqu'à soixante millions (60 M$) dans votre exemple. Et quand je devrais débourser le prochain million supplémentaire, je commencerais à avoir un impact sur les gens. Donc ce million supplémentaire que je vais verser, je ne devrais jamais le verser parce que sinon, je vais avoir un impact sur les autres clients du service de transport. Donc c'est correct que je débourse de l'argent, jusqu'à soixante millions (60 M$), et le jour où j'atteins soixante millions (60 M$), bien là, je ne peux plus en mettre, de l'argent. Alors c'est juste normal, selon les règles, qu'on se donne de dire que l'idée de tout ça, de toute la politique d'ajout, c'est de ne pas avoir d'impact à la hausse sur les clients, de ne pas avoir d'impact sur les autres clients, et on se donne un certain nombre de mécanismes, qui sont allocation, montant maximal, contribution. Alors donc les règles, c'est : je peux dépenser jusqu'à ce montant-là mais je ne peux pas me rendre jusqu'à soixante et un millions (61 M$) dans votre exemple, parce qu'à soixante et un millions (61 M$), je commence à avoir un impact. Donc quand j'atteins, je dépasse le soixante (60 M$), il est juste normal que ce million de plus là soit payé par quelqu'un d'autre, dans ce cas-ci, selon les règles qu'on connaît de notre contrat, par le client[25]. [nous soulignons]

48. Deuxièmement, les méthode suggérées sont d'application plus complexe en ce qu'elles exigent toutes un partage des montants maximaux et de la contribution du client à chacune des mises en service, en fonction d'une variable différente.

49. Troisièmement, elles introduisent toutes des éléments d'imprécision et d'incertitude :

    a) la méthode au prorata des coûts de mises en service est calculée par rapport à un coût final qui n'est qu'estimé;

    b) la méthode au prorata des MW mis en service mène à des paiements partiels qui ne sont pas proportionnels aux coûts mis en service;

    c) la méthode suivant la détermination d'un montant maximal de manière individuelle pour chacune des mises en service mène à des paiements de contributions qui peuvent être importants et tôt dans la réalisation du Projet, selon le rapport entre les coûts et les MW mis en service à chacune des mises en service.

50. La Proposition du Transporteur se distingue à cet égard en s'appuyant sur les actifs mis en service et les coûts réels des travaux, ce qui permet de mieux refléter les ajouts à la base de la tarification[26].

51. Quatrièmement, ces méthodes ne sont pas représentatives des coûts que peut assumer le Transporteur et vont à l'encontre de l'esprit de l'Appendice J, qui n'est pas remis en cause au dossier. En effet, l'Appendice J prévoit que le client bénéficie d'une allocation maximale

---

[24] Notes sténographiques de l'audience du 5 février 2015, Volume 5, cote A-0042, (**N.S. Vol. 5**), p. 144 (Témoignage de S. Clermont).
[25] N.S. Vol. 5, p. 147-148 (Témoignage de S. Clermont).
[26] DDR 1 de la Régie à HQT, R8.4.

supportée par le Transporteur pour la réalisation des ajouts de son Projet[27]. Cette allocation est associée au Projet et non aux montants des différentes mises en service[28].

B. POSITION DE L'ACEFO

52. L'ACEFO soumet que les modalités de versement de la contribution dans le cas de mises en service échelonnées doivent assurer la neutralité tarifaire et propose d'apparier les coûts de chacune des mises en service avec les revenus attendus selon « l'engagement du client pour couvrir les frais d'intégration »[29].

53. Or, cette proposition confond deux notions, soit le moment du versement de la contribution dans le cas d'une mise en service partielle, et le suivi des engagements sur une base annuelle proposé, assurant la couverture du montant maximal.

54. En effet, l'établissement et le versement de la contribution du client est un exercice totalement distinct de celui du suivi des engagements[30].

55. Un seul engagement d'achat sera choisi par le client suivant les options à l'article 12A.2 TC pour l'ensemble du projet et sera précisé dans l'entente de raccordement de la centrale, qui fera par la suite l'objet d'une demande d'autorisation devant la Régie. Cet engagement visera à assurer le recouvrement du montant maximal complet en fonction d'une annuité sur une période de 20 ans.

56. La contribution sera également précisée dans l'entente de raccordement, mais n'est jamais visée par l'engagement d'achat. Elle est payable par le client au début du Projet et, selon la Proposition, à partir de la première mise en service où le montant maximal est atteint[31].

57. Par conséquent, assujettir le paiement de la contribution à un exercice d'équivalence, à chacune des mises en service, avec l'engagement souscrit par le client n'est pas logique ni approprié.

58. La proposition de l'ACEFO pourrait mener à des situations où la contribution payée est supérieure à celle estimée ou encore qu'elle devienne négligeable, ce qui ne saurait représenter un résultat acceptable[32].

59. De plus, elle fait abstraction du fait que la Proposition du Transporteur au présent dossier n'associe pas de revenus aux mises en service de centrale pour le Distributeur[33].

60. Enfin, une telle proposition a aussi pour effet d'attribuer l'allocation maximale aux mises en service plutôt qu'au Projet, ce qui contrevient aux fondements de la Politique d'ajouts du Transporteur[34].

IV. CONCLUSIONS

61. Considérant l'ensemble des faits pertinents et pour les motifs énoncés précédemment et dans sa preuve, le Transporteur demande à la Régie d'approuver cette Proposition.

LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS.

---

[27] DDR 1 de la Régie à HQT, R8.4.
[28] DDR 1 de la Régie à HQT, R8.4.
[29] Mémoire de l'ACEFO, cote C-ACEFO-0011 (**Mémoire de l'ACEFO**), p. 21.
[30] Voir Plan d'argumentation de HQT sur le Mode de suivi des engagements.
[31] N.S., Vol. 5, p. 150-151 (Témoignage de S. Clermont).
[32] Présentation HQT, p. 45.
[33] Présentation HQT, p. 45.
[34] Présentation HQT, p. 45.

Montréal, le 12 février 2015

(s) Norton Rose Fulbright Canada S.E.N.C.R.L., s.r.l.

NORTON ROSE FULBRIGHT CANADA S.E.N.C.R.L., S.R.L.
Procureurs de **Hydro-Québec**
Me Éric Dunberry
Me Marie-Christine Hivon
Bureau 2500
1, Place Ville-Marie
Montréal (Québec) H3B 1R1
Tél. ED: (514) 847-4492
Tél. MCH : (514) 847-4805
Téléc. : (514) 286-5474
eric.dunberry@nortonrosefulbright.com
marie-christine.hivon@nortonrosefulbright.com

HYDRO-QUÉBEC
Direction Affaires juridiques
Me Yves Fréchette
4e étage
75, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec) H2Z 1A4
Tél. : (514) 289-2211, poste 6925
Téléc. : (514) 289-2007
frechette.yves@hydro.qc.ca