

CANADA

**PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL
No : R-3888-2014, Phase 2B**

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE

Demanderesse

et

- et -

**ASSOCIATION COOPÉRATIVE
D'ÉCONOMIE FAMILIALE DE
L'OUTAOUAIS**

(ci-après « ACEFO »)

Intervenante

**ARGUMENTATION
DE L'ACEFO
- PHASE 2B -**

**DHC Avocats
Me Steve Cadrin
1200, boul. Chomedey, bureau 400
Laval (Québec) H7V 3Z3
Tél. : 514-392-5725
Fax : 450-682-5014
scadrin@dhcavocats.ca**

INTRODUCTION

Dans le cadre de Phase 2B du présent dossier, l'ACEFO s'est employée à répondre aux préoccupations de la Régie exprimées dans sa décision D-2018-152, dont le Transporteur n'a produit qu'un court extrait, et qu'il convient de replacer dans leur contexte :

« Opinion de la Régie

[69] La Régie reconnaît le mérite de l'argument du Transporteur voulant qu'il n'y a pas d'instabilité conceptuelle dans les définitions des catégories d'investissements.

[70] Par ailleurs, le Transporteur insiste sur le fait que si des difficultés d'application devaient se présenter, elles seront résolues au cas par cas lors des demandes d'autorisation des investissements en vertu de l'article 73 de la Loi.

[71] La Régie rappelle que son rôle et ses responsabilités ne se limitent pas à la fonction juridictionnelle de trancher des litiges entre des parties. La Régie possède une combinaison de procédés de types législatif, administratif et juridictionnel, ce qui a permis à la Cour supérieure de conclure que la Régie comporte toutes les caractéristiques d'un organisme de régulation à caractère multifonctionnel.

[72] La Régie est d'avis que des précisions dans les définitions pourraient amener une plus grande prévisibilité et une stabilité dans ses décisions, ainsi qu'une plus grande efficience lors de l'examen des dossiers en vertu de l'article 73 de la Loi. Le débat effectué dans le présent dossier n'aurait pas à être soulevé ou repris à chacune de ces occasions.

[73] Ainsi, la Régie partage la vision de l'ACEFO, selon laquelle la question fondamentale à se poser est de savoir s'il y a place à l'amélioration des définitions des catégories d'investissements afin de clarifier l'application de ces définitions lors de projets à objectifs multiples.

[74] En conséquence, la Régie juge qu'il est pertinent d'examiner et, au besoin, de préciser, au présent dossier, les définitions des catégories d'investissements. À cette fin, la Régie souhaiterait examiner l'à-propos d'ajouter aux définitions des repères qui permettent de mieux identifier à quelles catégories d'investissements sont affectés les coûts des ajouts lors de l'examen de projets intégrés à objectifs multiples. » (Notre soulignement)

Avec respect, replacées dans leur contexte, les préoccupations de la Régie visent clairement à obtenir un texte final qui permette d'améliorer les définitions actuelles afin d'assurer « une plus

grande prévisibilité et une stabilité dans ses décisions ». Bien évidemment, il n'y a pas lieu de modifier ces définitions si elles sont déjà claires et qu'elles ne présentent aucun problème d'application, mais personne ne devrait s'objecter à une amélioration au texte simplement parce qu'il paraît clair de l'avis du Transporteur.

En résumé, si le texte peut être amélioré pour assurer une meilleure compréhension, pourquoi s'en priver même si la définition n'a pas posé de problème d'application par le passé. Rien ne permet de conclure que ce ne sera pas le cas à l'avenir comme l'ACEFO l'a démontré dans sa preuve et comme il sera plus amplement discuté ci-après.

L'ACEFO rappelle le commentaire introductif suivant dans son mémoire qui résume bien le débat :

« Le Transporteur résume ainsi les sujets relatifs à la Phase 2B, tels que déterminés par la Régie dans sa décision D-2018-152 :

- L'opportunité d'examiner, et au besoin, de préciser la description des catégories d'investissement, notamment en ajoutant à cette description des repères permettant de mieux identifier à quelles catégories d'investissement sont attribués les coûts des ajouts lors de l'examen de projets, notamment les projets intégrés à objectifs multiples;*
- La pertinence d'inclure ou non les pertes dans la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service;*
- L'opportunité d'inclure ou non une définition des catégories d'investissement dans la section « Définitions » des Tarifs et conditions.*

L'ACEFO traitera de chacun de ces sujets. »

Ceci étant dit, dans le cadre de son argumentation, l'ACEFO se limitera à répondre aux commentaires formulés par le Transporteur dans sa propre argumentation et elle se contentera d'insister sur certaines éléments particuliers qui ont davantage retenu l'attention en audience et qui ont notamment été repris dans la présentation de la preuve par son analyste monsieur Marcel Paul Raymond les 15 et 16 mai 2019.

Finalement, avant d'aborder son argumentation, l'ACEFO réitère un commentaire fait en audience à l'effet qu'un des principaux clients et intéressés à la Politique d'ajouts, soit Hydro-

Québec Distribution, n'a présenté aucune preuve et aucun commentaire en audience, sous réserve des réponses fournies à des demandes de renseignements spécifiques de la Régie.

ARGUMENTATION

1. Maintien et amélioration de la qualité du service

Le Transporteur propose d'ajouter deux éléments à cette définition, soit « *la fermeture d'une centrale* » et « *le retrait et la diminution de charge* ».

Selon le Transporteur, l'ajout de ces éléments à la définition « *ne modifie en rien son sens et sa portée* ». ¹

La recommandation 9 de l'ACEFO est libellée comme suit :

L'ACEFO émet des réserves à propos des cas de fermeture de centrales et de retrait ou déplacement de charges et elle n'est pas d'accord pour leur inclusion dans la description de la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service.

L'ACEFO soutient que, contrairement à la prétention du Transporteur, les ajouts proposés par ce dernier modifient le sens et la portée de la définition. En effet, la définition est plutôt complètement modifiée comme l'ACEFO le faisait remarquer dans son mémoire en comparant l'ancienne version avec celle actuellement proposée par le Transporteur. ² Cette modification ajoute « *de nouveaux éléments qui viennent affecter les définitions et leur impact sur les clients* ». ³

a) Fermeture de centrales

Au paragraphe 20 de son argumentation, le Transporteur cite hors contexte deux extraits du mémoire de l'ACEFO.

Quant à la première citation qui vise effectivement la fermeture d'une centrale, l'extrait pertinent se lit plutôt comme suit :

« *Fermeture de centrales*

¹ A-0116, N.S. 13 mai 2019, page 32.

² C-ACEFO-0037, pages 15 et 16.

³ C-ACEFO-0041, pages 16 et 17.

Par exemple, la fermeture d'une centrale sous la responsabilité du Distributeur ou d'un client point à point et qui était requise pour assurer les services complémentaires dans le cadre du contrat patrimonial ne devrait pas être imputée à la catégorie Maintien et amélioration de la qualité de service mais être traitée séparément comme un déplacement de production imputable à l'entité qui en était responsable. »

Bien qu'il soit vrai de dire que les investissements qui découleraient d'une fermeture de centrale seraient imputables à celui qui en est le responsable, il faut rappeler que ceci ne serait le cas que si cette centrale « *était requise pour assurer les services complémentaires dans le cadre du contrat patrimonial* ». Ceci vise tant le Distributeur que tout client point à point qui offre ces services complémentaires. Autrement dit, il est bien possible que les investissements pourraient être assumés par la charge locale si les conditions mentionnées dans l'extrait de la preuve de l'ACEFO sont rencontrées.

Quant à deuxième citation, celle-ci ne vise pas le cas d'une fermeture de centrale, mais plutôt le retrait ou le déplacement de charges, un autre sujet traité plus loin dans le mémoire de l'ACEFO.

En ce qui a trait à la fermeture de centrale qui était requise pour assurer les services complémentaires dans le cadre du contrat patrimonial, l'ACEFO suggère de traiter cette question dans une phase subséquente ou un dossier subséquent (recommandation 10) plutôt que de rejeter du revers de la main cette problématique particulière qu'il devient nécessaire de traiter en raison de l'ajout proposé par le Transporteur à la définition de Maintien et amélioration de la qualité du service.

La recommandation 10 de l'ACEFO est d'ailleurs libellée comme suit :

Par conséquent, l'ACEFO recommande à la Régie de demander au Transporteur, dans un dossier subséquent ou dans une phase subséquente du présent dossier, de proposer des modifications à la politique d'ajouts pour traiter les cas de fermeture de centrale qui sont imputables au Distributeur ou à un client de point à point qui ont des responsabilités de fourniture de services complémentaires dans le cadre du contrat patrimonial.

Aux paragraphes 24 à 63, le Transporteur invoque diverses raisons pour attaquer les positions des intervenants sur la question de la fermeture de centrale qui, selon lui, viserait à faire assumer indument et systématiquement à Hydro-Québec Production un certain fardeau financier, mais à aucun endroit la recommandation 10 de l'ACEFO n'est-elle traitée.

Tel que nous l'avons vu précédemment, la proposition de l'ACEFO ne vise pas spécifiquement Hydro-Québec Production, mais bien toute entité qui fermerait une centrale et qui serait responsable de la fourniture de services complémentaires dans le cadre du contrat patrimonial, ce qui inclut donc possiblement le Distributeur. Chaque cas pourrait être différent et rien n'indique, comme le fait le Transporteur, que tous les cas qui pourraient survenir doivent être traités comme ceux de Cadillac et Tracy.⁴

La proposition de l'ACEFO se distingue et ne peut être assimilée à celle des autres intervenants qui sont venus traiter du cas de fermetures de centrales avec un tout autre angle. Avec respect, c'est donc à tort que le Transporteur fait un amalgame avec la position de ces autres intervenants, tout en omettant de répondre à la proposition de l'ACEFO (recommandation 10).⁵

Par ailleurs, on peut s'interroger sur la preuve qui aurait été faite quant à l'affirmation du Transporteur à l'effet que, à l'origine, le « producteur » aurait payé pour les ajouts au réseau afin de s'y raccorder...aucune démonstration probante n'a été faite en ce sens, du moins en ce qui a trait à ce qui faisait partie du contrat patrimonial.⁶

b) Retrait ou déplacement de charge

Depuis le début du présent dossier en 2014, il est survenu un cas particulier d'investissement causé non pas par une croissance, mais bien par un déplacement de charges ou, à la limite, par une décroissance d'une prévision de charges. Il s'agit du dossier R-4052-2018 (ligne Micoua-

⁴ B-0226, paragraphe 28 c).

⁵ B-0226, paragraphe 49 notamment.

⁶ B-0226, paragraphe 55.

Saguenay) que l'ACEFO utilise comme exemple simplement pour illustrer son propos et non pas pour reprendre le débat qui a eu cours dans ce dossier qui est actuellement en délibéré.⁷

Tous s'entendent pour dire que si la prévision régionale de la charge de la Côte-Nord avait été inférieure à ce qui était prévu au moment d'étudier le coût d'intégration du complexe La Romaine, celui-ci aurait pu être supérieur notamment pour couvrir le coût de l'ajout de la ligne Micoua-Saguenay. Hydro-Québec Production, s'il désirait faire transiter l'électricité produite au Complexe La Romaine sur le réseau du Transporteur jusque dans le sud de la province aurait pu se voir attribuer, en tout ou en partie, une part des coûts requis pour la construction de la ligne Micoua-Saguenay.

Au contraire, dans le dossier R-4052-2018, que le Transporteur tente de faire assumer le coût de cette ligne Micoua-Saguenay par la charge locale dont la seule « erreur » aura été d'avoir (par l'entremise du Distributeur) fourni une prévision qui s'est avérée « surestimée » de la charge régionale de la Côte-Nord. Une prévision n'est-elle pas par définition « erronée », ce qu'on appelle d'ailleurs une « erreur de prévision »...

La recommandation 11 de l'ACEFO est donc libellée comme suit :

L'ACEFO recommande à la Régie de demander au Transporteur, dans un dossier subséquent ou dans une phase subséquente du présent dossier, de proposer des modifications à la politique d'ajouts pour couvrir les cas d'intégration qui dépendent de prévisions de la demande régionale qui peuvent ne pas se concrétiser, comme dans l'exemple de la Côte-Nord pour le cas de l'intégration de centrales de production en amont du corridor Manic-Québec.

La décision du dossier R-4052-2018 sera évidemment rendue sur la base du texte des Tarifs et conditions selon le libellé en vigueur à l'époque, mais ne devrions-nous pas apprendre de cette situation et étudier la possibilité d'améliorer ce texte comme le propose l'ACEFO? Le Transporteur s'y oppose farouchement aux paragraphes 69 à 85 de son argumentation.⁸

⁷ C-ACEFO-0037, pages 17 à 19.

⁸ B-0226.

Selon lui, « *La preuve est largement suffisante pour immédiatement rejeter cette recommandation et le Transporteur s'oppose à tout report dans un dossier subséquent.* »⁹

Trois motifs sont invoqués par le Transporteur.

Le premier motif discute des ressources du Distributeur et des obligations du Transporteur à cet égard, plutôt que de l'exemple d'un client de point à point utilisé par l'ACEFO pour illustrer son propos, soit l'intégration du complexe La Romaine.¹⁰

Avec respect, le Transporteur est donc hors propos lorsqu'il continue ses représentations qui traitent de l'incertitude inhérente des prévisions fournies par le Distributeur. L'ACEFO reconnaît cette incertitude ou cette « erreur de prévision » intrinsèque à tout exercice prévisionnel, c'est la base même de sa recommandation.

Finalement, au paragraphe 75 de son argumentation¹¹, le Transporteur attribue à l'ACEFO une affirmation qu'elle n'a jamais faite. La référence à la preuve de l'ACEFO par le Transporteur indique plutôt ce qui suit dans le contexte du dialogue entre HQT et l'ACEFO :

« HQT: « En tout temps, le Transporteur va planifier son réseau à l'aide des informations les plus précises possible et donc l'information qu'on reçoit du Distributeur, qui est de bonne qualité et même d'excellente qualité, faite par des experts en la matière, est une... la meilleure hypothèse au moment où on fait notre choix. Et par ailleurs, le Transporteur ne possède aucune indication qui lui permettrait de supposer qu'une prévision serait susceptible de ne pas se concrétiser. Donc, on regarde ça, on fait... on prend les meilleurs hypothèses au moment où on fait notre choix. » (A-0116, p. 48)

ACEFO: *Le passage souligné est inexact et fait abstraction des principes de base en prévision selon lesquels toute prévision de ce type est entachée d'incertitudes que les experts en la matière sont en mesure d'estimer.* » (Emphase et soulignement dans le texte)

⁹ B-0226, paragraphe 84.

¹⁰ B-0226, paragraphes 72 à 75.

¹¹ B-0226.

En raison de l'affirmation du Transporteur à l'effet qu'il doit se fier à la prévision fournie, l'ACEFO a jugé pertinent de rappeler l'incertitude inhérente même si les meilleures hypothèses sont prises en compte au moment de la prise de décision.

Ceci ne change rien à la recommandation de l'ACEFO qui demande plutôt de se pencher sur qui doit assumer les risques inhérents à ce type de prévision.

Le deuxième motif vise à se retrancher derrière les principes réglementaires actuellement applicables, soit ceux-là même que l'ACEFO désire revoir dans une phase subséquente (ou dans un dossier subséquent) afin de s'assurer qu'ils soient réellement équitables dans les circonstances décrites précédemment (prévision et incertitude).¹²

Avec respect, le Transporteur tente de complexifier indûment la recommandation de l'ACEFO pour éviter d'en discuter de façon détaillée et au moyen d'une preuve étoffée dans une phase subséquente (ou un dossier subséquent) comme le suggère tout simplement l'ACEFO.

Le Transporteur revient à la charge avec ce que ses représentants ont suggéré être un chèque en blanc ou une révision *a posteriori* alors que l'analyste de l'ACEFO a bien expliqué qu'il s'agissait d'un choix que le client devait faire dès le départ, soit se prémunir contre une variation de la prévision (et payer le coût d'une telle certitude), soit composer avec celle-ci.¹³

Les explications additionnelles fournies en audience par l'ACEFO, avec l'exemple de Micoua-Saguenay et le complexe La Romaine, démontrent clairement que la prémisse du Transporteur est tout simplement erronée et le choix est laissé au client au moment de l'étude d'intégration :

« Alors, nous, ce qu'on dit, c'est que le Producteur, il a payé pour une intégration qui est conditionnelle à trois mille deux cent (3200 MW) et qui, par conséquent, si on a moins que trois mille deux cent (3200 MW), il n'a pas payé pour intégrer ces mégawatts-là de plus, dans le fond, pour passer entre Manic et Québec, si je le dis autrement.

¹² B-0226, paragraphes 76 à 79.

¹³ C-ACEFO-0041, pages 24 et 25.

Or, de deux choses l'une, selon notre recommandation, toujours. Nous, ce qu'on dit, alors au moment où l'étude d'impact a été faite, ou bien le Producteur accepte cette condition et il sait, en connaissance de cause, qu'il pourrait arriver qu'il subisse une puissance captive quelques heures par années. O.K. Ou bien, si le Producteur lui, il dit : « Non. Moi, ça ne m'intéresse pas là parce que je dépends de cette hypothèse-là, mais moi, j'aimerais que ma puissance puisse toujours être transportée jusqu'à une puissance... admettons, une charge locale même jusqu'à deux mille quatre cents mégawatts (2400 MW).

O.K. Alors, il veut avoir une assurance. Alors, pour avoir cette assurance-là, le Producteur... Excusez. Pour toutes demandes ou biens... O.K. C'est ça. Il veut s'assurer que l'intégration soit garantie pour toutes demandes de la Côte-Nord supérieures à une certaine valeur. Bon, j'ai dit deux mille quatre cent (2400 MW), mais ça pourrait être une valeur qu'il déterminerait lui-même en fonction des risques qu'il est prêt à prendre. O.K. »¹⁴

Le troisième motif vise à questionner l'attrait commercial d'un transfert de risque sur le client qui demande l'intégration au réseau de transport.¹⁵ Sur ce point, le Transporteur a bien raison de dire que l'ACEFO désire que le demandeur paie le coût complet de son intégration et qu'il ne bénéficie pas, indirectement, de l'incertitude intrinsèque d'une prévision de la charge comme ce serait le cas dans l'exemple de Micoua-Saguenay.

La décision de s'assurer contre cette incertitude intrinsèque de la prévision devra être prise dès l'étude d'intégration avec les coûts qu'une telle assurance comporte. Il n'y a aucune raison de faire supporter le coût d'intégration de ce client précis par les autres clients du Transporteur.

Il ne s'agit pas d'un concours de popularité auprès des futurs (ou potentiels) clients du Transporteur comme il invite l'ACEFO à le faire, il s'agit plutôt du respect du principe que ce futur client doit supporter la totalité des coûts de son intégration au réseau de transport, voilà tout.

Chose certaine, la question mérite d'être étudiée de façon plus détaillée comme il est suggéré de le faire, car le principe défendu par l'ACEFO est fondamental en l'espèce.

¹⁴ A-0121, N.S. 15 mai 2019, pages 126 et 127, voir l'ensemble des explications fournies sur cette recommandation de la page 120 à 131.

c) Pertes de transport

Tandis que le Transporteur souhaite ajouter des éléments nouveaux à sa définition de Maintien et amélioration de la qualité de service qui sont susceptibles d'avoir un impact négatif sur sa clientèle, l'ACEFO recommande plutôt l'inclusion dans cette catégorie d'un objectif de réduction des pertes de transport.

La recommandation 13 de l'ACEFO est libellée comme suit :

L'ACEFO est d'avis qu'il est pertinent d'inclure l'objectif de réduction des pertes dans la Description synthétique de la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service.

Outre le fait qu'un investissement pour la réduction des pertes de transports constitue un excellent exemple d'une amélioration de la qualité du service, le Transporteur a vécu diverses problématiques en lien avec ces mêmes pertes de transport dans le cadre de récents dossiers. Sans revenir sur ces problématiques, personne ne peut être contre la vertu et un investissement visant à réduire les pertes de transport, s'il est rentable économiquement, doit être réalisé comme le confirme l'expert Celibi.¹⁶

L'extrait du témoignage de l'expert Celibi repris par le Transporteur dans son argumentation¹⁷ au motif que l'ACEFO l'aurait cité hors contexte confirme exactement ce qui a été énoncé en audience¹⁸ et il est intéressant de reprendre cet extrait en s'attardant à certains passages :

« Q. [32] But my question took into account that the project will be profitable for the sole purpose of reducing transmission loss. So you're saying, well, it's not likely. If it is, as a general principle, it would be a good idea, would you say, as an expert?

A. I'm stuck with the term profitable because I think HQT's business is to reduce cost, conduct its business in a cost-effective way for its customers so if I were to rephrase it as if you can find the way to reduce the cost of customers by finding a

¹⁵ B-0226, paragraphes 80 à 85.

¹⁶ A-0116, page 68.

¹⁷ B-0227, paragraphes 14 et 15. Le Transporteur prétend même que l'expert dit le contraire de l'ACEFO, ce qui est inexact, avec respect.

¹⁸ C-ACEFO-0041, p. 29.

hypothetical investment that reduces transmission losses, I guess hypothetically it could be good, except we need to think about other implications for the system. Transmission loss is not the only factor to be examined here, there's reliable operation of the system, there is the being responsive to the needs of the existing and new customers, compliance with the regulations and standards, et cetera. So, losses is just one of many things that HQT is trying to do here. »¹⁹

En toute honnêteté, il est pour le moins difficile de voir une contradiction entre le témoignage de l'analyste de l'ACEFO et celui de l'expert Celibi.

Ce qui est contradictoire, c'est l'affirmation de l'expert Celibi, qu'à sa connaissance, personne ne fait un projet d'investissement dans le seul objectif de réduire les pertes. Avec respect, la connaissance ou non par l'expert Celibi d'entreprises qui font de tels projets d'investissements n'enlève rien au fait que « *it could be good* » comme il le reconnaît dans l'extrait précité.

En réponse à cette affirmation de l'expert Celibi, l'ACEFO a démontré que des projets pour réduire les pertes sont à l'étude chez Hydro-Québec (en 2014) et qu'ils montrent un potentiel très intéressant de réduction de 0,7 TWh.²⁰

Par ailleurs, l'ACEFO retient que le Transporteur demeure intéressé à minimiser les pertes²¹ et qu'il pourrait donc bénéficier d'une lecture attentive des hyperliens fournis par l'intervenante pour s'inspirer de ce que d'autres utilités publiques ailleurs ont jugé pertinent ou « rentable » de faire²² plutôt que de les rejeter du revers de la main. Inutile de dire, qu'en réponse à l'affirmation de l'expert Celibi, ces hyperliens démontrent tout le contraire de ce qu'il prétend et l'intérêt qui est suscité par la réduction des pertes de transport pour d'autres entreprises d'utilité publique.

À l'ère de l'efficacité énergétique et de l'économie des ressources, il est certainement pertinent d'indiquer clairement et dans la bonne catégorie d'investissement que la réduction des pertes de transport est un enjeu important, ceci dit avec respect pour l'opinion contraire. L'ACEFO y voit

¹⁹ B-0227, paragraphe 15.

²⁰ C-ACEFO-0042

²¹ B-0227, paragraphe 17.

²² C-ACEFO-0041, page 31.

un avantage indéniable au bénéfice de tous les clients du réseau de transport et non pas une absence de « désavantage » comme le suggère le Transporteur dans son argumentation en limitant sa lecture de la preuve de l'intervenante à un passage incomplet.²³

La preuve de l'ACEFO énonce plutôt ce qui suit :

« En effet, l'ACEFO ne voit pas de désavantage à l'inclusion de ce type de projet dans la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service et elle est d'avis qu'une telle inclusion pourrait avoir l'effet positif de susciter la recherche de projets profitables en termes de réduction des pertes, ce qui n'était pas nécessairement un objectif recherché dans la passé. » (Notre soulignement)

2. Croissance des besoins de la clientèle

L'ACEFO ne désire pas trop s'attarder sur sa recommandation de renommer cette catégorie d'investissement « *Modification des besoins de la clientèle* » alors qu'elle ne semble pas vraiment contester. Cette recommandation vient en suivi de sa recommandation 11 et de ses constats dans le dossier R-4052-2018, soit la baisse de la prévision de la demande sur la Côte-Nord.

Le libellé de cette recommandation de l'ACEFO se lit comme suit :

De plus, l'ACEFO recommande à la Régie de changer le nom et la portée de la catégorie Croissance des besoins de la clientèle pour l'appeler Modification des besoins de la clientèle.

L'expert Celibi ne peut contredire le bien-fondé de cette recommandation en regardant ce qui se fait ailleurs, notamment chez BC Hydro. Chose certaine, la réalité récente tend à démontrer qu'il est possible que les besoins de la clientèle puissent être en déclin et qu'il serait donc plus approprié de remplacer le mot « Croissance » par le mot « Modification » pour identifier cette catégorie d'investissement.

²³ B-0227, paragraphes 12 et 21.

CONCLUSION

En guise de conclusion, l'ACEFO tient à réitérer qu'elle maintient toutes et chacune de ses recommandations de la Phase 2B, sans exception.

Le tout respectueusement soumis.

Laval, ce 28 mai 2019

DHC Avocats

DHC Avocats

Procureurs de la partie intéressée
ACEFO