

C A N A D A

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

DOSSIER R-3935-2015

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

INVESTISSEMENTS 2016
D'HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE

HYDRO-QUÉBEC
En sa qualité de Transporteur

Demanderesse

-et-

STRATÉGIES ÉNERGÉTIQUES (S.É.)

ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DE LUTTE
CONTRE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE
(AQLPA)

Intervenantes

ARGUMENTATION

M^e Dominique Neuman
Procureur

Stratégies Énergétiques (S.É.)
Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)

Le 23 décembre 2015

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

1 - PRÉAMBULE.....	7
2 - LE CADRE GLOBAL DE L'INTERVENTION SE SÉ-AQLPA.....	8
3 - L'ÉCART ENTRE LES BUDGETS AUTORISÉS ET CEUX RÉALISÉS, DANS UN CONTEXTE DE CROISSANCE CONTINUE DU RISQUE DE PÉRENNITÉ DES ACTIFS	10
4 - L'ÉVOLUTION DU RISQUE « <i>LE PLUS ÉLEVÉ</i> » POUR CHACUNE DES CATÉGORIES D'ÉQUIPEMENT	15
5 - LA DIMINUTION INEXPLIQUÉE DU NOMBRE DE COMPOSANTS AÉRIENS DE 2010 À 2015 ET LA DÉCLARATION ERRONÉE DU TRANSPORTEUR À L'EFFET QU'IL N Y AURAIT EU AUCUN CHANGEMENT MÉTHODOLOGIQUE	17
6 - CONCLUSION	21

TABLE DES MATIÈRES

1

PRÉAMBULE

1 - La Régie de l'énergie est saisie, au présent dossier, de la cause des investissements dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$, pour l'année 2016 d'Hydro-Québec TransÉnergie, ci-après « *le Transporteur* ». ¹

2 - Hydro-Québec TransÉnergie et les divers intervenants (dont *Stratégies Énergétiques (S.É.)* et l'*Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)*) ont déposé par écrit leurs preuves dans ce dossier.

Hydro-Québec Distribution a également présenté son argumentation écrite le 15 décembre 2015. ²

3 - La présente constitue l'argumentation de *Stratégies Énergétiques (S.É.)* et l'*Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)* dans cette cause.

¹ **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-3935-2015, Pièce B-0002, Demande introductive.

² **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-3935-2015, Pièce B-0018, HQT-3, Doc. 1, Argumentation.

2

LE CADRE GLOBAL DE L'INTERVENTION SE SÉ-AQLPA

4 - Par définition, les budgets d'investissements demandés par Hydro-Québec TransÉnergie sont censés être établis pour répondre à ses besoins de répondre à la demande de sa clientèle en leur offrant un réseau fiable :

- ❑ **Les investissements en maintien des actifs** sont censés être dictés par la *Stratégie de gestion de la pérennité des actifs* du Transporteur, avec une mince marge de manœuvre pour les avancer ou décaler dans le temps, notamment afin de les joindre à d'autres investissements (appartenant à d'autres catégories) sur les mêmes équipements.
- ❑ **Les investissements en respect des exigences** sont censés être incompressibles et non évitables.
- ❑ **Les investissements en croissance**, eux aussi, sont censés répondre aux besoins de la clientèle, avec une mince marge de manœuvre pour les avancer ou décaler dans le temps.
- ❑ Seuls les **investissements en améliorations** offrent une plus grande marge de flexibilité au Transporteur, mais dans chaque cas ils doivent leur justification de certains éléments déclencheurs.

5 - Par conséquent, si la demande d'autorisation d'investissements a été établie par Hydro-Québec TransÉnergie de manière méthodologiquement conforme à ces principes

dans chacune des quatre catégories, celle-ci devrait logiquement être accueillie par la Régie de l'énergie,

La vérification du Tribunal consistera donc à bien vérifier que les budgets demandés dans chacune des quatre catégories l'ont été de manière méthodologiquement conforme aux principes établis.

Enfin, le Tribunal pourra aussi vérifier, le cas échéant et sans sombrer dans la micro-gestion, si le Transporteur a adéquatement utilisé les marges de manœuvre (faibles) dont il disposait.

6 - C'est dans ce cadre que se situent les représentations (preuve et argumentation) de *Stratégies Énergétiques (S.É.)* et de l'*Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)* au présent dossier.

3

L'ÉCART ENTRE LES BUDGETS AUTORISÉS ET CEUX RÉALISÉS, DANS UN CONTEXTE DE CROISSANCE CONTINUE DU RISQUE DE PÉRENNITÉ DES ACTIFS

7 - Dans sa preuve, Hydro-Québec TransÉnergie montre une sous-réalisation systématique des investissements par rapport aux budgets autorisés, en 2012, 2013 et 2014. Par ailleurs, les investissements réels des quatre premiers mois de 2015 sont également faibles par rapport au total budgété et autorisé; on ignore si le reste de l'année a permis un rattrapage³ :

Tableau 4
Historique des investissements autorisés par la Régie et réalisés par le Transporteur (M\$)

Catégorie d'investissement	2012		2013		2014		2015				2016
	Autorisé	Réel	Autorisé	Réel	Autorisé	Réel	Autorisé	Réel au 30 avril	Estimé 6 mois	Total	Budgétés
Ne générant pas de revenus additionnels	498	408	630	442	487	482	482	88	383	481	613
Maintien des actifs	381	344	423	342	384*	386	390	87	305	392	431
Maintien et amélioration de la qualité du service	52	41	51	54	58	51	70	12	58	70	47
Respect des exigences	33	21	46	36	45	25	22	-1**	30	29	35
Générant des revenus additionnels	88	88	88	42	87	78	78	22	66	87	78
Croissance des besoins de la clientèle	98	58	68	42	87	76	76	22	65	87	76
Total	586	474	598	484	574	538	558	120	458	578	589

* Le montant autorisé en 2014 comprend un montant de 364 M\$ suivant la décision D-2014-018 et un montant de 20 M\$ relatif aux interventions en télécommunications suivant la décision D-2014-073².

** Le montant réel négatif au 30 avril 2015 en Respect des exigences s'explique par le reclassement dans une autre catégorie d'un projet initialement inclus dans cette catégorie.

³ HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE, Dossier R-3935-2015, Pièce B-0004, HQT-1, Doc. 1, page 12, Tableau 4.

8 - Dans son argumentation, le Transporteur semble satisfait de cet écart réel/prévision :

Également, le Transporteur fait état de l'historique des investissements autorisés et réalisés au cours des années 2012 à 2014 (HQT-1, Document 1, p. 12 s.).

Ces prévisions et les résultats obtenus démontrent que le Transporteur assure une gestion saine et active de son plan d'investissement qui lui permet de s'acquitter adéquatement de sa mission.⁴

9 - Nous maintenons quant à nous une certaine inquiétude à cet égard.

Si les investissements réels demeurent systématiquement inférieurs aux investissements budgétés et autorisés, cela signifie par définition des investissements qui avaient été jugés nécessaires, optimaux et répondant à des besoins méthodologiquement établis n'ont pas été réalisés.

10 - Cela est particulièrement notable dans le cas des investissements en pérennité compte tenu de la croissance attendue du niveau de risque des actifs au cours des prochaines années, selon la *Stratégie de gestion de la pérennité des actifs* du Transporteur, comme le notent avec justesse nos témoins, Messieurs Jean-Claude Deslauriers et Jacques Fontaine, au chapitre 4 de leur rapport au présent dossier :

Dans notre rapport de l'an dernier au dossier R-3904-2014, nous avons souligné que la prévision du risque simulé croissait rapidement de l'ordre de 16 % par année et il faut souligner à partir des données du tableau 4.2 que cette croissance semble un peu trop forte.

Dans chaque dossier, le risque simulé est prévu d'augmenter dans les années futures. Le taux d'augmentation du risque pour les

⁴ **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-3935-2015, Pièce B-0018, HQT-3, Doc. 1, Argumentation, page 3.

premières 5 années de chaque dossier est en moyenne de 16 % [N.D.L.R. : par année].⁵

Si le risque est moindre on peut s'interroger sur la quantité d'investissement en maintien des actifs que le Transporteur devrait faire. Nous avons soulevé cette interrogation dans le dernier dossier sur l'investissement R-3904-2014 pour conclure dans notre rapport de l'an dernier que le Transporteur était justifié de projeter des investissements importants en maintien des actifs sur un horizon de 10 ans :

Cependant, en comparant le niveau de risque simulé du dossier R-3739-2010 (pour ces mêmes années) avec le niveau de risque réel, l'on constate une décroissance significative du risque qui peut justifier et expliquer que le Transporteur ait tendance dorénavant à réaliser moins d'investissements en maintien des actifs que ses projections pour s'ajuster à la diminution du risque qui est constatée.

Mais il demeure prévu, selon la stratégie de gestion de la pérennité, que le niveau de risque continuera malgré tout de croître jusqu'en 2030 (même si cette croissance devait s'avérer moins rapide qu'anticipée initialement). Le Transporteur demeure donc justifié de projeter des investissements importants sur l'horizon des 10 prochaines années.^{6 7}

⁵ Note infrapaginale dans la citation : **Jean-Claude DESLAURIERS et Jacques FONTAINE pour SÉ-AQLPA**, Dossier R-3904-2014, Pièce C-SÉ-AQLPA-0009, SE-AQLPA-1, Document-1, page 16.

⁶ Note infrapaginale dans la citation : **Jean-Claude DESLAURIERS et Jacques FONTAINE pour SÉ-AQLPA**, Dossier R-3904-2014, Pièce C-SÉ-AQLPA-0009, SE-AQLPA-1, Document-1, page 18. Souligné en caractère gras par les auteurs du rapport au présent dossier.

⁷ **Jean-Claude DESLAURIERS et Jacques FONTAINE pour SÉ-AQLPA**, Dossier R-3935-2015, Pièce C-SÉ-AQLPA-0007, SÉ-AQLPA-1, Doc. 1, chapitre 4, page 14.

11 - La solution à la sous-réalisation systémique par le Transporteur de ses budgets d'investissements ne consiste évidemment pas, pour le Tribunal, à couper arbitrairement les budgets demandés pour 2016 d'un *ratio* comparable aux *ratio* de sous-réalisation des années passées.

Il s'agit plutôt, selon nous :

- a) pour le Tribunal, de continuer d'autoriser les budgets d'investissements pour 2016 s'ils sont établis de façon méthodologiquement conformes aux besoins et
- b) pour le Tribunal, de continuer d'être vigilant en exerçant ses pouvoirs continus de surveillance de l'article 31 de la *Loi* pour s'assurer que les budgets soient effectivement dépensés comme annoncés.

12 - Dans le même sens, nos témoins, Messieurs Jean-Claude Deslauriers et Jacques Fontaine, au chapitre 4 de leur rapport au présent dossier, énoncent que :

*Plusieurs raisons nous incitent à maintenir le même jugement [N.D.L.R. : que dans la citation qui précède] à l'effet de **continuer à projeter des investissements importants**. D'abord, comme il a été souligné dans le plan du rapport, **conformément à l'approche qui est privilégiée depuis plusieurs années, nous préconisons le maintien d'un réseau de la plus haute qualité de façon à minimiser l'usage des sources de production plus polluantes particulièrement chez les réseaux voisins.***

La prévision des dépenses telle qu'elle apparaît est certes peut-être un peu surestimée mais le Transporteur ne donne aucun signe d'en abuser de sorte que nous sommes tout à fait à l'aise de recommander à la Régie d'approuver les budgets demandés.^{8 9}

⁸ Note infrapaginale dans la citation : HYDRO-QUÉBEC TRANSPORT, Dossier R-3935-2015, Pièce B-0004, HQT-1, Document 4, tableau 7, page 15.

⁹ Jean-Claude Deslauriers et Jacques Fontaine pour SÉ-AQLPA, Dossier R-3935-2015, Pièce C-SÉ-AQLPA-0007, SÉ-AQLPA-1, Doc. 1, chapitre 4, page 14. Souligné en caractère gras par nous.

13 - D'où notamment nos recommandations 4.1 et 4.2, énoncées en preuve au rapport de Messieurs Jean-Claude Deslauriers et Jacques Fontaine :

RECOMMANDATION NO. 4-1

Nous recommandons à la Régie d'approuver les budgets d'investissement en maintien des actifs de moins de 25 M\$ tel que demandés par le Transporteur.

RECOMMANDATION NO. 4-2 :

Nous recommandons à la Régie de l'énergie de prendre acte du fait que le niveau global des Investissements totaux en maintien des actifs (tant inférieurs que supérieurs à 25 M\$) apparaît généralement satisfaisant par rapport à l'évolution de la courbe de risque. La situation semble globalement sous contrôle et il n'apparaît aucun problème sérieux à l'horizon de sorte que nous recommandons à la Régie de maintenir sa décision de reporter le dépôt du bilan de la stratégie de gestion de la pérennité en 2017, ce bilan devant toutefois être accompagné d'un réajustement des prévisions de croissance du risque, lesquelles semblent un peu trop fortes comme nous l'avons souligné.

4

L'ÉVOLUTION DU RISQUE « *LE PLUS ÉLEVÉ* » POUR CHACUNE DES CATÉGORIES D'ÉQUIPEMENT

14 - Ceci étant dit, il fait partie du mandat général de la Régie de l'énergie, suivant l'article 31 de sa *Loi* constitutive, de suivre l'évolution du niveau de risque des actifs du Transporteur.

Ce suivi a sa raison d'être, de façon continue de la part de la Régie, même si ce n'est que pour 2017 que sera revue la stratégie de gestion de la pérennité du Transporteur (ce que SÉ-AQLPA ne demandent nullement de modifier, tel qu'il ressort de la recommandation 4.2).

15 - C'est dans cette perspective que, selon les données déposées au présent dossier, les témoins de SÉ-AQLPA ont procédé, au chapitre 3 de leur rapport au présent dossier, à ce suivi du niveau de risque des actifs du Transporteur, plus particulièrement de la l'évolution du risque « *le plus élevé* » pour chacune des catégories d'équipement.¹⁰ SÉ-AQLPA avaient effectué le même type de suivi l'an dernier à partir des données de ce dossier antérieur.

SÉ-AQLPA tiennent à préciser que ce suivi, au présent dossier, s'inscrit dans le cadre des activités normales de surveillance de la part de la Régie, selon l'article 31 de la *Loi*, de l'évolution du niveau de risque. Il ne s'agit aucunement, au présent dossier, de demander d'immédiates mesures correctrices et encore moins de devancer l'examen la stratégie de

¹⁰ **Jean-Claude DESLAURIERS et Jacques FONTAINE pour SÉ-AQLPA**, Dossier R-3935-2015, Pièce C-SÉ-AQLPA-0007, SÉ-AQLPA-1, Doc. 1, chapitre 3.

gestion de la pérennité du Transporteur. Les critiques de ce suivi, énoncées par le transporteur en pages 9-10 de son argumentation, ne sont donc pas fondées.

16 - Nous réitérons ici les recommandations du chapitre 3 du rapport de Messieurs Jean-Claude Deslauriers et Jacques Fontaine ¹¹ (**qui, en fait, ne sont que des constats de suivis, que nous soumettons à l'attention de la Régie, sans action immédiate requise**) :

RECOMMANDATION NO. 3-1 :

Nous recommandons à la Régie de l'énergie de prendre acte de l'évolution du risque « *le plus élevé* » associé aux **équipements d'appareillage (électrique et mécanique)** et aux **équipements civils**.

L'analyse de l'évolution du risque « *le plus élevé* » de ces catégories d'équipements confirme que la proportion du nombre d'éléments les plus à risque sur l'ensemble des éléments continue d'être en croissance rapide et nous faisons part de notre préoccupation à cet égard à la Régie de l'énergie.

RECOMMANDATION NO. 3-2 :

Nous recommandons à la Régie de l'énergie de prendre acte que, selon la définition du risque « *le plus élevé* », celui-ci n'affecte pas les équipements d'automatismes.

RECOMMANDATION NO. 3-3 :

Nous recommandons à la Régie de l'énergie de prendre acte que, selon la définition du risque « *le plus élevé* », celui-ci n'affecte guère les équipements de composants de lignes, sous réserve de la réponse qui sera fournie à notre recommandation 2.1 ci-dessus invitant la Régie à requérir du Transporteur une explication de la forte baisse en 2015 du nombre, déclaré par lui, des composants de lignes et, dépendant de ces explications, de requérir au besoin un ajustement des données afin d'assurer la comparabilité du nombre de composants de lignes et des risques s'y rapportant d'une année à l'autre.

¹¹ **Jean-Claude DESLAURIERS et Jacques FONTAINE pour SÉ-AQLPA**, Dossier R-3935-2015, Pièce C-SÉ-AQLPA-0007, SÉ-AQLPA-1, Doc. 1, chapitre 3.

5

**LA DIMINUTION INEXPLIQUÉE DU NOMBRE DE COMPOSANTS AÉRIENS DE 2010 À 2015
ET LA DÉCLARATION ERRONÉE DU TRANSPORTEUR À L'EFFET QU'IL N Y AURAIT EU
AUCUN CHANGEMENT MÉTHODOLOGIQUE**

17 - Comme le Transporteur le souligne avec justesse dans sa plaidoirie :

*Les investissements relatifs aux actifs de transport d'électricité (appareillage, automatismes, lignes) **résultent de l'application de la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur** (la « Stratégie »). Le Transporteur présente les grilles d'analyse du risque de ces actifs de transport (HQT-1, Document 1, p. 18 s.).¹²*

18 - Dans ce cadre, l'on s'attend à ce que les grilles d'analyse du risque des différents actifs de transport (et qui fondent l'application annuelle de la *Stratégie de gestion de la pérennité des actifs* du Transporteur) soient méthodologiquement comparables d'une année à l'autre, de manière à pouvoir suivre l'évolution des risques et ainsi appliquer cette *Stratégie* d'une manière cohérente.

19 - Or, dès notre demande d'intervention, *Stratégies Énergétiques (S.É.)* et l'*Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)* avaient noté une incohérence interannuelle dans la méthodologie d'établissement des matrices de risque relatives aux composantes de lignes : le nombre total de composantes de lignes baissait de manière inexplicée de 11 % entre janvier 2014 et janvier 2015, ce qui affectait les résultats de

¹² **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-3935-2015, Pièce B-0018, HQT-3, Doc. 1, Argumentation, page 4. Souligné en caractère gras par nous.

la matrice de risque.¹³ (Nous avons initialement cru par erreur qu'il s'agissait du nombre de lignes, mais le Transporteur a, à juste titre, indiqué qu'il s'agissait du nombre de composantes de lignes. Nous avons donc rectifié notre propos).

Nous indiquions alors :

*Si cette diminution de quantité inscrite résulte d'un regroupement de plusieurs lignes [N.D.L.R. : lire « composantes de lignes »] dorénavant considérées comme un seul équipement, **alors ce changement méthodologique fausse la comparabilité interannuelle des matrices de risques.***¹⁴

20 - À notre inquiétude, TransÉnergie répondait de façon catégorique le 31 août 2015 que « *contrairement à l'affirmation de [SÉ-AQLPA], le Transporteur n'a pas introduit de changement méthodologique et l'interrogation de SÉ-AQLPA est sans objet.* »¹⁵

21 - Cette affirmation de TransÉnergie représentait alors sa position : il n'y avait eu, selon ses dires, aucun changement méthodologique dans le calcul du nombre de composantes de lignes !

Elle nous apparaissait manifestement fausse. Nos témoins, Messieurs Jean-Claude Deslauriers et Jacques Fontaine, au chapitre 3 de leur rapport, ont donc minutieusement procédé à démontrer la fausseté de cette affirmation : il était impossible selon nous qu'il n'y ait pas eu de changement méthodologique dans le calcul du nombre

¹³ SÉ-AQLPA, Dossier R-3955-2015, C-SÉ-AQLPA-0002, Demande d'intervention, page 5.

¹⁴ SÉ-AQLPA, Dossier R-3955-2015, C-SÉ-AQLPA-0002, Demande d'intervention, page 5. Souligné en caractère gras par nous.

¹⁵ HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE, Dossier R-3935-2015, Pièce B-0007, Lettre, le 31 août 2015, page 5.

de composantes de lignes. Le nombre de lignes n'avait en effet presque pas varié et ne pouvait donc expliquer la baisse de 11% du nombre de composantes de lignes.¹⁶

22 - Nous soumettons conséquemment la recommandation suivante¹⁷ :

RECOMMANDATION NO. 2-1 :

Nous recommandons à la Régie de l'énergie de requérir que le Transporteur dépose une explication de la forte baisse en 2015 du nombre, déclaré par lui, des composants de lignes survenant malgré que le kilométrage des lignes soit en légère croissance et que la répartition par niveau de tension n'ait guère varié.

Dépendant des explications fournies par le Transporteur, il serait loisible à la Régie (après avoir fourni aux intervenantes la possibilité de déposer des commentaires) de requérir au besoin un ajustement de ses données afin d'assurer la comparabilité du nombre de composants de lignes et des risques s'y rapportant d'une année à l'autre.

23 - Or, le 15 décembre 2015, Hydro-Québec TransÉnergie dépose une nouvelle preuve à l'intérieur du texte de son argumentation et bien que la preuve soit déjà close. Cette preuve nouvelle vient contredire son affirmation antérieure précitée du 31 août 2015 selon laquelle il n'y aurait eu aucun changement méthodologique dans le calcul du nombre de composantes de lignes.

La nouvelle preuve du Transporteur est désormais à l'effet que :

*afin d'éclairer la Régie sur ce point, le Transporteur indique que **la baisse évoquée par l'intervenant s'explique par un regroupement de composants de lignes à la suite d'un changement de système d'inventaire.***¹⁸

¹⁶ Jean-Claude DESLAURIERS et Jacques FONTAINE pour SÉ-AQLPA, Dossier R-3935-2015, Pièce C-SÉ-AQLPA-0007, SÉ-AQLPA-1, Doc. 1, chapitre 2.

¹⁷ Jean-Claude DESLAURIERS et Jacques FONTAINE pour SÉ-AQLPA, Dossier R-3935-2015, Pièce C-SÉ-AQLPA-0007, SÉ-AQLPA-1, Doc. 1, chapitre 2.

¹⁸ HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE, Dossier R-3935-2015, Pièce B-0018, HQT-3, Doc. 1, Argumentation, page 8. Souligné en caractère gras par nous.

24 - En temps normal, TransÉnergie aurait dû demander à la Régie la permission de rouvrir l'enquête pour déposer cette nouvelle preuve, ce à quoi nous ne nous serions évidemment pas opposés.

Nous ne nous opposons également pas à ce que cette nouvelle preuve du Transporteur soit reçue au dossier, malgré sa tardiveté et l'irrégularité de son dépôt. La recherche de la vérité doit évidemment prédominer dans l'application de la procédure, particulièrement auprès d'un tribunal administratif, lequel n'est pas de nature confrontationnelle comme le serait un tribunal judiciaire.

25 - Nous sommes toutefois surpris que le Transporteur, dans son argumentation, utilise sa preuve nouvelle afin de tenter de faire rejeter notre recommandation 2.1 susdite, au motif que SÉ-AQLPA aurait dû plutôt demander des renseignements écrits (DDR) au sujet du changement méthodologique survenu dans le calcul du nombre de composantes de lignes.

Cet argument du transporteur est évidemment mal fondé, puisque SÉ-AQLPA, avant le 15 décembre 2015, prévoit que Hydro-Québec TransÉnergie allait désavouer sa propre affirmation du 31 août 2015 quant à l'absence de changement méthodologique dans le calcul du nombre de composantes de lignes.

26 - Nous invitons donc respectueusement la Régie à accueillir notre recommandation 2.1 précitée, laquelle est encore plus pertinente depuis que le Transporteur a modifié sa position le 15 décembre 2015.

6

CONCLUSION

27 - Pour l'ensemble de ces motifs, nous invitons la Régie à accueillir les recommandations exprimées à la présente argumentation.

28 - Le tout, respectueusement soumis.

Montréal, le 23 décembre 2015



Dominique Neuman
Procureur de *Stratégies Énergétiques (S.É.)* et de
l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)