

DOMINIQUE NEUMAN
AVOCAT
1535, RUE SHERBROOKE OUEST
REZ-DE-CHAUSSÉE, LOCAL KWAVNICK
MONTRÉAL (QUÉ.) H3G 1L7
TÉL. 514 849 4007
TÉLÉCOPIE 514 849 2195
COURRIEL energie @ mlink.net

MEMBRE DU BARREAU DU QUÉBEC

Montréal, le 19 février 2016

M^e Véronique Dubois, Secrétaire de la Régie
Régie de l'énergie
800 Place Victoria
Bureau 255
Montréal (Qué.)
H4Z 1A2

Re: Dossier RDÉ R-3960-2016.

Hydro-Québec TransÉnergie (HQT) – Investissements Grand-Brûlé-Saint-Sauveur.

Réponse de l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA) et de Stratégies Énergétiques (S.É.) aux commentaires B-0017 du 16 février 2016 d'Hydro-Québec TransÉnergie (HQT) sur les demandes d'intervention, le cadre procédural et la confidentialité.

Chère Consœur,

Nous déposons ci-après la réponse de l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA) et de Stratégies Énergétiques (S.É.) aux commentaires B-0017 du 16 février 2016 d'Hydro-Québec TransÉnergie (HQT) sur les demandes d'intervention, sur le cadre procédural et sur la confidentialité au présent dossier.

1. LE CADRE RÉGLEMENTAIRE

D'abord, au milieu de la page 3 de sa lettre B-0017, Hydro-Québec TransÉnergie (HQT) souligne avec justesse que, lors d'un dossier d'autorisation d'investissement, la Régie est uniquement saisie du Projet tel que soumis dans la demande. La Régie n'a pas compétence pour « autoriser » en lieu et place un Projet autre que celui demandé.

Mais, nous ajoutons à cela que la Régie est tenue, par l'article 2 parag. 9^o du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*, (2001) 133 G.O.II 6265, de rendre sa décision sur la demande d'autorisation du Projet en tenant compte notamment « le cas échéant, [d]es autres solutions envisagées, accompagnées des renseignements visés aux paragraphes précédents [de cet article 2 du Règlement, à savoir leurs objectifs, description, justification, coûts, faisabilité, listes d'autres autorisations requises,

*impacts sur les tarifs et impacts sur la fiabilité du réseau et la qualité du service] ». C'est dans ce cadre que l'examen de Scénarios alternatifs (et des renseignements qui s'y rapportent) est pertinent et pourrait même, possiblement, amener la Régie, non pas à autoriser le Projet inconditionnellement, mais éventuellement à l'autoriser conditionnellement, ou à le refuser ou suspendre le dossier afin de permettre à HQT d'amender ce Projet. Ce sont ces quatre options décisionnelles possibles dont SÉ et AQLPA a fait état au milieu de la page 3 de leur *Demande de modification du cadre procédural et demande d'intervention et contestation de la demande de confidentialité* et qui sont d'ailleurs exprimées par la jurisprudence de la Régie, au Dossier R-3598-2006, dans sa Décision D-2006-143, en page 11.*

C'est dans le cadre susdit que SÉ-AQLPA souhaitent examiner au présent dossier aussi « *les autres solutions envisagées* », plus particulièrement le Scénario 3, en s'assurant que l'on tienne compte comparativement de toutes les implications de chacun des Scénarios (dont les autres ajouts futurs au réseau qui seront requis ou évités dans chaque cas), tant du point de vue des coûts, que des impacts sur les pertes et que des impacts locaux.

2. LES ASPECTS PERTINENTS À L'EXAMEN (DONT LES COÛTS, LES IMPACTS SUR LES PERTES ET LES IMPACTS LOCAUX)

HQT est d'accord que les coûts, les pertes et les aspects techniques du Projet sont pertinents à son examen, mais semble plaider, notamment aux pages 3 à 9 de sa lettre B-0017 que les impacts locaux (environnement, acceptabilité sociale, etc.) ne le seraient pas. Nous sommes en désaccord avec cette affirmation du Transporteur. Nous soumettons au contraire que l'ensemble des éléments susdits sont pertinents et, s'il s'avérait que ces divers aspects ne concourent pas tous à préférer le même scénario, la Régie aura alors à arbitrer entre ces aspects afin de déterminer si elle doit accepter le Projet (avec ou sans conditions), le refuser ou suspendre le dossier.

L'énumération des renseignements devant être fournis au dossier n'est pas limitative, à l'article 2 du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*, (2001) 133 G.O.II 6265. De toute manière, tant le niveau de pertes que les impacts locaux peuvent être considérés comme faisant partie de la notion de « qualité de prestation du service » de l'article 2 parag. 8^o de ce *Règlement*. En outre, vu l'article 5 de la *Loi* qui traite de l'intérêt public, du développement durable et de l'équité, les impacts locaux (environnement, acceptabilité sociale, etc.) font partie des aspects pertinents et peuvent même parfois justifier de retenir une solution plus coûteuse et suscitant davantage de pertes, comme la Régie a elle-même conclu au dossier R-3646-2007 autorisant la ligne Chénier-Outaouais, dans sa décision D-2008-030, pages 7-16. (*Nous ne nous prononçons toutefois pas, à ce stade-ci, quant à l'arbitrage que la Régie devrait effectuer ou non entre ces différents aspect au présent dossier, si un tel arbitrage d'aurait requis, ce que nous ne saurons que lorsque l'ensemble des*

renseignements seront reçus au dossier, permettant de complètement comparer les Scénarios.)

Dans cette décision D-2008-030 du dossier R-3646-2007, la Régie citait d'ailleurs comme suit les propos du Transporteur lui-même, avant de conclure dans un sens similaire :

[Page 7 de la décision :] **Le coût global actualisé (CGA) de la variante retenue, incluant la valeur des pertes, s'établirait à 204,8 M\$, soit 4,3 M\$ de plus que la variante 2 et 33 M\$ de moins que la variante 3. Quant au scénario du FU qui occasionne le plus de pertes (soit un FU global de 50 % en exportation seulement), le CGA de la variante retenue s'établirait à 251,2 M\$, soit 50,7 M\$ de plus que la variante 2 et 1,2 M\$ de plus que la variante 3. [...]**

[Page 8 de la décision :] **Le Transporteur considère que le coût des pertes électriques différentielles n'est pas un facteur de décision suffisamment déterminant pour orienter le choix d'une des variantes du Projet. Les coûts de construction ainsi que les facteurs sociaux et environnementaux demeurent les éléments primordiaux à prendre en considération. [...]**

[Page 9 de la décision :] Conclusion [...] la Régie juge qu'il serait possible, à la lumière des hypothèses présentées, que les pertes différentielles annuelles varient entre 39 GWh et 82 GWh selon le FU global futur de l'interconnexion sur sa durée de vie. **Le CGA de la variante retenue s'établirait alors entre 225 M\$ et 270 M\$, soit un montant supérieur de 25 M\$ à 70 M\$ à celui de la variante Grand-Brûlé Est.**

[Page 12 de la décision :] **4.4 ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX // Le Transporteur souligne que les aspects sociaux et environnementaux sont particulièrement importants dans le choix des solutions eu égard au Projet.** Il confirme par la suite que l'évaluation économique des trois solutions prend en compte les coûts d'acquisition des servitudes. À ce sujet, le tracé de la ligne Chénier – Outaouais est favorisé par rapport aux deux autres solutions puisqu'il se situe entièrement à l'intérieur d'une servitude déjà acquise par Hydro-Québec. Par contre, les mesures de mitigation et de compensation à mettre en œuvre pour minimiser les impacts ne sont évaluées que pour la solution retenue.

Le Transporteur dépose aussi « L'Étude de variantes de lignes à 315 kV pour le renforcement de l'interconnexion de l'Outaouais »¹². Ce document constitue une étude de corridors de lignes qui est régulièrement utilisée pour des fins de comparaison aux plans technique,

environnemental et social d'un projet comme celui présenté par le Transporteur.

[Page 13 de la décision :] **Enjeux environnementaux // Le Transporteur indique que, du point de vue environnemental, et plus particulièrement en ce qui à trait au milieu naturel, la variante Chénier – Outaouais s'avère la plus avantageuse des trois variantes étudiées.** De fait, elle requiert beaucoup **moins de déboisement** que les deux autres variantes et **évite l'ouverture d'une nouvelle emprise sur le territoire. C'est aussi celle qui a le moins d'impacts sur le paysage, puisqu'elle est jumelée à des lignes existantes sur l'ensemble de son parcours.** Enfin, cette variante **profite d'accès existants,** dont ceux utilisés lors de la construction de la ligne actuelle, un avantage non négligeable qui facilite la construction tout en **réduisant l'empreinte sur le territoire.** [...]

[Page 14 de la décision :] **Acceptabilité sociale** // Le Transporteur explique que, lors des études d'avant-projet de la variante Chénier –Outaouais, des rumeurs concernant la relance possible du projet Grand-Brulé – Vignan ont rapidement suscité des réactions dans la région. **L'étude des variantes qu'il a déposée contient d'ailleurs huit résolutions municipales opposant une fin de non-recevoir à la relance du projet Grand-Brulé – Vignan, dont celle de la MRC des Laurentides.** Le Transporteur précise en outre que la variante Grand-Brulé Est n'est pas conforme au **schéma d'aménagement de la MRC de Papineau.**

Le Transporteur décrit les étapes du programme de participation publique élaboré par Hydro-Québec Équipement lors de la préparation du Projet en 2007. [...] **Les préoccupations du milieu ont pu être prises en compte dans l'élaboration du Projet et le fait que la nouvelle ligne soit construite dans une emprise existante a été accueilli favorablement.** [...]

[Page 16 de la décision :] **Conclusion // La Régie est satisfaite** de la preuve déposée par le Transporteur sur l'étude comparative des corridors de lignes sur les plans économique, technique, **ainsi que sur les aspects environnementaux et sociaux.**

La Régie considère justifié le choix de la variante Chénier – Outaouais retenue par le Transporteur pour le Projet. Celle-ci **semble la seule susceptible d'être accueillie favorablement par la communauté.** La poursuite du Projet selon la variante Grand-Brulé Est serait probablement vouée à l'échec ou, pour le moins, sensiblement retardée. À l'instar de trois intervenants, la Régie est d'avis que la capacité d'exportation avec l'Ontario doit être améliorée et que le Projet comporte des opportunités d'affaires **et des**

avantages environnementaux, en particulier concernant les émissions de gaz à effet de serre.

La Régie est donc d'avis que le Projet est d'intérêt public et s'inscrit favorablement dans une perspective de développement durable, qu'elle prend en considération en vertu de l'article 5 de la Loi.

Ce faisant, contrairement à ce que S.É./AQLPA laisse entendre, **la Régie ne se substitue pas aux autres autorités dont l'autorisation est requise pour la réalisation du Projet et qui procéderont à l'examen de celui-ci dans le cadre et selon les exigences prévus aux lois et règlements en vertu desquels elles exercent leurs fonctions respectives.** La Régie rejette en conséquence la recommandation de S.É./AQLPA concernant la variante Grand-Brûlé Est.

[Références omises. Souligné en caractère gras par nous. Caractère gras du texte original omis.]

Il résulte de ce qui précède que les coûts, les impacts sur les pertes et les impacts locaux (environnement, acceptabilité sociale) sont tous des aspects bel et bien pertinents à la comparaison des Scénarios, aux fins de permettre à la Régie de choisir laquelle des quatre décisions possibles elle rendra sur la demande d'autorisation d'investissement de HQT au présent dossier (autorisation simple, autorisation conditionnelle, refus ou suspension du dossier).

L'importance que SÉ-AQLPA souhaite accorder à ces trois aspects (les coûts, les impacts sur les pertes et les impacts locaux) ne va pas au-delà de ce que le Transporteur et la Régie ont eux-mêmes jugés pertinent lors de l'examen de cet autre dossier précité dossier R-3646-2007 autorisant la ligne Chénier-Outaouais.

3. LA COMPARAISON COMPLÈTE DES SCÉNARIOS (QUANT À LEURS COÛTS, LEURS IMPACTS SUR LES PERTES ET LEURS IMPACTS LOCAUX)

Au paragraphe 4 de la page 11 de sa lettre B-0017, Hydro-Québec TransÉnergie (HQT) allègue que « **Les investissements relatifs au renforcement** (soit la reconstruction d'une barre à 120 kV de 6 disjoncteurs **au poste de St-Agathe**) ont été pris en compte dans la comparaison des coûts entre la solution 1 et 3. Ces investissements sont prévus en 2046 à la solution 1 et en 2018 à la solution 3, tel que mentionné respectivement aux pages 15 et 16 de la pièce HQT-1, Document 1. ». Or SÉ-AQLPA questionnent cette affirmation. En effet, même si la page 15 de la pièce HQT-1, Document 1 indique que « la capacité de la ligne (1356-1357) alimentant les postes de Saint-Donat et de Sainte-Agathe sera en dépassement dès 2031 nécessitant au poste de Sainte-Agathe l'ajout d'un départ de ligne et d'un disjoncteur à 120 kV

en 2031 et la reconstruction d'une barre à 120 kV de six disjoncteurs en 2046 », rien n'indique que les coûts futurs de ces équipements additionnels soient déjà pris en compte dans la comparaison des coûts entre les Scénarios. Le dossier n'indique pas encore d'où proviendrait le nouveau départ de ligne en 2031, de quel type de ligne il s'agirait : Est ce qu'il s'agirait d'un raccordement à la nouvelle ligne du scénario 1 qui traverserait St-Adolphe-de-Howard ou qui arriverait à une distance de 12 km plus au sud du Poste près de l'autoroute 15 ? Selon le choix de ligne supplémentaire retenu, quel en serait le coût ? Comment ce coût est-il actualisé ? Même question quant au **coût de la reconstruction de la barre à 120 kV de six disjoncteurs** prévue à terme. Même question quant au **coût des éventuelles variations que le choix d'un ou l'autre des Scénarios pourrait amener dans le choix des ajouts au réseau de Lanaudière**. Les informations au dossier public ne permettent pas d'identifier les coûts supplémentaires futurs qui auraient éventuellement ajoutés au coût du Scénario 1 pour permettre de le comparer au Scénario 3. Nous ignorons si ces informations font ou non partie de ce qui est caviardé, d'où l'importance de ne pas accorder la confidentialité demandée par HQT, vu le débat public qui caractérise ce dossier. Ceci renforce également notre demande aux fins de permettre des demandes de renseignements écrits au présent dossier.

4. LE DOSSIER R-3913-2014 A-T-IL DÉJÀ PRÉ-DÉCIDÉ L'ISSUE DU PRÉSENT DOSSIER ?

Au paragraphe 4 de la page 11 de sa lettre B-0017, Hydro-Québec TransÉnergie (HQT) plaide que le choix de la nouvelle ligne Grand-Brulé-dérivation Saint-Sauveur résulterait de **ce qu'aurait déjà décidé la Régie au dossier R-3913-2014**. Or cela est inexact. Au contraire, au dossier R-3913-2014, le Transporteur avait expressément amendé son Projet d'alors aux fins d'en retirer les aspects plus controversés (et qu'il a d'ailleurs modifiés) faisant l'objet du présent dossier. À cette époque, la Régie avait d'ailleurs écrit, dans sa décision D-2015-008 de ce dossier R-3913-2014, que :

[11] Le 18 décembre 2014, le Transporteur transmet ses réponses et mentionne qu'il propose de retirer les départs de lignes à 120 kV du Projet. Ces derniers seront intégrés au futur projet de ligne à 120 kV entre le poste du Grand-Brûlé et la dérivation Saint-Sauveur, qui fera l'objet d'une demande d'autorisation spécifique déposée ultérieurement à la Régie.

*[12] En conséquence, le 19 décembre 2014, **les Demandeurs amendent leur projet afin de retirer les éléments et les coûts qui concernent les deux départs de ligne au poste du Grand-Brûlé.***

[Souligné en caractère gras par nous.]

La Régie avait alors même refusé une demande d'intervention de la Municipalité de Saint-Adolphe d'Howard (la Municipalité) à ce dossier, précisément car le dossier R-3913-2014 tel qu'amendé était sans effet sur les choix d'ajouts sur le territoire de cette municipalité, lesquels

sont plutôt viés par le présent dossier. La lettre A-0013 du 23 décembre 2014 de la Régie refusait d'ailleurs la demande d'intervention de la Ville en ces termes :

*La Régie note au paragraphe 8 de votre demande d'intervention que vous souhaitez participer aux audiences de la Régie particulièrement lorsqu'il sera traité du tracé des lignes qui passeront sur le territoire de votre cliente. **Or, le projet soumis par Hydro-Québec dans ses activités de transport et de distribution ne contient aucune demande pour la construction de lignes sur le territoire de cette dernière.***

Comme vous en avez pris sans doute connaissance, il s'agit principalement d'un projet de construction d'un poste à 120-25 kV à Saint-Jérôme, avec le raccordement de ce dernier à une ligne existante de transport située à proximité ainsi qu'un raccordement au réseau de distribution. Ce projet, tel qu'amendé au 19 décembre 2014, prévoit également l'ajout d'un transformateur à 735-120 kV et d'une batterie de condensateurs à 120 kV au poste du Grand-Brûlé.

[Souligné en caractère gras par nous.]

HQT est donc mal fondée, au paragraphe 4 de la page 11 de sa lettre B-0017, de plaider que l'issue du présent dossier aurait déjà été déterminée par le dossier R-3913-2014.

5. LE PLAN DE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU DES ZONES VISÉES DANS LAURENTIDES ET LANAUDIÈRE PAR LE PROJET

Aux paragraphes 6 à 8 de la page 11 ainsi qu'au haut de la page 12 de sa lettre B-0017, Hydro-Québec TransÉnergie (HQT) allègue qu'il n'est pas requis de déposer au présent dossier **le plan de développement du réseau des zones visées dans Laurentides et Lanaudière par le Projet** car un tel exercice aurait déjà été réalisé lors d'une séance de travail tenue au dossier R-3913-2014 le 25 novembre 2014. À cela nous répondons que ladite séance de travail était confidentielle et à huis clos. Le plan de développement est lui-même encore confidentiel. De plus, vu que la Régie, au dossier R-3813-2014, a explicitement exclu les éléments visés par le présent dossier (allant jusqu'à refuser une demande d'intervention de la Municipalité de Saint-Adolphe d'Howard, le Transporteur ne peut aujourd'hui plaider que les intéressés au présent dossier sont forclos de demander la mise en preuve au présent dossier du plan de développement du réseau des zones ici visées par le Projet. D'ailleurs, dans ce cas également, la régie avait explicitement refusé la demande de la Municipalité d'y assister, logée quelques heures avant la tenue de cette séance, tel qu'il ressort du paragraphe 8 de la décision D-2015-0008 :

[8] Le 25 novembre 2014, la Municipalité de Saint-Adolphe d'Howard (la Municipalité) manifeste son désir de participer à cette séance de travail, trois heures avant le début de celle-ci. Or, les éléments discutés lors de cette séance incluaient, notamment, des informations pour lesquelles une demande de traitement confidentiel avait été formulée. Puisque la demande a été soumise tardivement à la Régie, cette dernière n'a pu prendre des dispositions afin que cette séance de travail comprenne une partie à huis clos (pour les éléments confidentiels) et une partie publique à laquelle le consultant de la Municipalité aurait pu assister. Dans les circonstances, cette demande est refusée. [...]

6. L'ÉQUIPE DE TRAVAIL DE SÉ-AQLPA

Aux paragraphes 4 et 5 de la page 12 de sa lettre B-0017, Hydro-Québec TransÉnergie (HQT) semble s'objecter à l'intervention de SÉ-AQLPA du fait que celles-ci retiennent **les services non seulement de Monsieur Jacques Fontaine (que le Transporteur ne commente pas), mais également de Monsieur Jean-Claude Deslauriers** (qui, comme nous l'indiquons nous-mêmes, a déjà eu le bénéfice d'examiner certains aspects techniques du dossier, ayant été dans le passé retenu comme consultant externe par la Municipalité). A cela, nous répondons d'une part que Messieurs Fontaine et Deslauriers ont déjà été retenus comme consultants externes par SÉ-AQLPA dans plusieurs dossiers devant la Régie, notamment des dossiers d'autorisations d'investissements du transporteur, et notamment le dossier précité R-3646-2007 autorisant la ligne Chénier-Outaouais. Monsieur Deslauriers est ingénieur de formation; outre SÉ-AQLPA, il a, dans le cadre de son parcours professionnel, reçu des mandats de consultation externe de la part de divers clients au Québec, dont des municipalités et autres entités; il a aussi œuvré pour CANMET et, pendant de nombreuses années, pour Hydro-Québec. Il n'est pas anormal que des membres d'équipes des participants aux dossiers de la Régie aient également eu d'autres clients parfois sur des questions énergétiques; ainsi le procureur de HQT au présent dossier a lui-même déjà agi jadis pour une association de consommateurs, y compris devant la régie. Hydro-Québec (Transport et/ou Distribution) retiennent à l'occasion les services de consultants externes ayant déjà œuvré pour d'autres participants, notamment au dossier courant R-3897-2014 Phase1 où le consultant de HQT et HQD a déjà eu des mandats de Gaz Métro. De même, au présent dossier, tant l'analyste que le procureur de la Municipalité de Saint-Adolphe d'Howard et de la MRC des Pays-d'en-Haut ont déjà fréquemment agi pour d'autres intervenants devant la Régie de l'énergie. Conséquemment, HQT est mal fondée de s'objecter à ce que l'un des analystes de SÉ-AQLPA ait déjà eu un mandat de consultation externe pour la Municipalité.

7. LE CADRE PROCÉDURAL DU PRÉSENT DOSSIER

A plusieurs endroits de sa lettre B-0017, Hydro-Québec TransÉnergie (HQT) allègue que les motifs au soutien des demandes d'intervention seraient insuffisants pour justifier une **modification du cadre procédural du présent dossier**. Nous répondons qu'ils le sont, à tout le moins pour justifier que ce dossier comprenne une étape de reconnaissance des intervenants, des demandes de renseignements écrits à HQT et le dépôt d'une preuve et d'une argumentation. Tel qu'indiqué antérieurement, nous nous remettons à la Régie pour déterminer si une audience orale est nécessaire.

8. LE CARACTÈRE PUBLIC DE LA PREUVE ET DES PROCÉDURES AU PRÉSENT DOSSIER

A plusieurs endroits de sa lettre B-0017, Hydro-Québec TransÉnergie (HQT) allègue que les motifs au soutien des demandes d'intervention seraient insuffisants pour justifier un **rejet de la demande de confidentialité du Transporteur**. À cela, nous répondons que c'est le Transporteur qui a le fardeau de convaincre la Régie du bien-fondé de sa demande de confidentialité et non l'inverse. La publicité des dossiers est la règle; c'est la confidentialité qui constitue l'exception.

Outre les motifs de rejet de cette confidentialité que nous avons déjà soumis au paragraphe 7 de notre demande C-SÉ-AQLPA-0002 (et aux autres motifs plaidés par la Municipalité), nous désirons souligner qu'il est nécessaire de pouvoir disposer publiquement d'une ventilation des coûts tant du scénario 1 que du Scénario 3, afin de pouvoir clairement déterminer ce qui en est inclus et exclu (particulièrement les coûts des ajouts futurs que chacun des scénarios rendra requis ou évités).

De plus, la récente demande d'intervention de la MRC des Laurentides, l'intensité du débat public déjà existant et l'intérêt médiatique élevé pour le présent dossier constituent des raisons supplémentaires pour traiter le présent dossier avec la plus grande transparence. Quelle que soit l'issue du présent dossier, il est possible qu'elle ne constituera pas le choix premier d'au moins une partie de la population. Afin de maximiser l'acceptation sociale de la décision à venir. Il nous semble dans l'intérêt public que tous puissent clairement connaître les différents éléments sur lesquels cette décision sera fondée, et notamment puissent être rassurés que la comparaison des Scénarios a bel et bien tenu compte de tous les ajouts futurs au réseau que l'un ou l'autre des Scénarios entraînerait tant du point de vue des coûts, que des impacts sur les pertes et que des impacts locaux.

* * *

Nous invitons donc respectueusement la Régie à accueillir la *Demande de modification du cadre procédural et demande d'intervention et contestation de la demande de confidentialité* de SÉ-AQLPA au présent dossier.

Espérant le tout à votre entière satisfaction, nous vous prions, Chère Consœur, de recevoir l'expression de notre plus haute considération.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Dominique Neuman', with a long horizontal flourish underneath.

Dominique Neuman, LL.B.

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

c.c. La demanderesse.