**C A N A D A**

**PROVINCE DE QUÉBEC**
**DISTRICT DE MONTRÉAL**
**No : R-4052-2018**

**R É G I E  D E  L ' É N E R G I E**

---

**HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**

**Demanderesse**

**- et -**

**ASSOCIATION HÔTELLERIE QUÉBEC**,

-et-

**ASSOCIATION DES RESTAURATEURS DU QUÉBEC**,

(ci-après « AHQ-ARQ »)

**Partie intervenante**

---

# ARGUMENTATION ÉCRITE DE L'AHQ-ARQ

---


## 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**

Le Transporteur demande à la Régie l'autorisation afin de construire une ligne à 735 kV entre les postes Micoua et du Saguenay (la « demande » ou le « projet » selon la nomenclature proposée par le Transporteur) dont le coût total prévu s'élève à 792,7M$, et ce, dans le but d'assurer la fiabilité de son réseau (catégorie d'investissement « maintien et amélioration de la qualité de service »).

En vertu de l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « Loi ») et le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*, il revient au Transporteur de démontrer par une preuve probante que le projet est nécessaire « pour assurer la fiabilité du réseau » et qu'il présente la solution optimale sur le plan technico-économique.

L'ampleur de l'investissement demandé milite évidemment en faveur d'un examen minutieux de la preuve présentée par le Transporteur afin de s'assurer que celle-ci soit vraiment probante à tous les niveaux avant d'autoriser un tel projet. Le fardeau de preuve repose entièrement sur les épaules du Transporteur et s'il ne peut s'en décharger, l'autorisation demandée doit être tout simplement refusée.

En l'espèce et avec le plus grand des respects, le Transporteur ne s'est pas déchargé de son fardeau de preuve quant à la nécessité du projet et quant au choix de la solution optimale sur le plan technico-économique.

Au contraire, l'AHQ-ARQ a présenté une preuve plus que convaincante quant à l'absence de démonstration de la nécessité du projet par le Transporteur. De façon subsidiaire, elle a aussi fait la démonstration probante que l'analyse économique de la solution proposée (solution 1) par le Transporteur était bien loin de rencontrer son fardeau de preuve et même que la solution de compensation série (solution 3) était plus optimale sur le plan économique.

Il n'est pas inutile de rappeler l'échange ayant eu cours en réponse aux questions de la présidente en fin de présentation de la preuve en audience :

> « *INTERROGÉ PAR LA PRÉSIDENTE :*
>
> *Q. [44] Monsieur Raymond, juste pour ma compréhension. Donc, dans l'hypothèse, si on considérait que les hypothèses concernant la production, les niveaux de production qui ont été pris en compte pour l'étude du projet, supposons qu'elles sont retenues, autrement dit, le niveau de production qui est pris en compte, c'est celui qui est retenu, donc ce que vous proposez essentiellement, c'est de demander à Hydro-Québec de refaire des calculs, si on veut, pour voir, pour déterminer s'il a encore besoin puis quelle est la meilleure solution, si je comprends bien? Mais si je comprends l'essence de votre recommandation, c'est que : bien, vous jugez qu'il n'y a pas de besoins, parce que la capacité de production a été surestimée, grosso modo?*

*(…)*

*Q. [45] Mais subsidirairement, là, si jamais la capacité de production n'a pas été surestimée, si jamais il était considéré qu'elle n'a pas été surestimée, alors, essentiellement, bien, on devrait faire d'autres analyses, essentiellement c'est ce que vous proposez?*

*(…)*

***R. (…) Mais, vous avez raison quand on dit « faites donc une planification avec des hypothèses réalistes » puis on verra.***

***Q. [48] Donc, essentiellement, c'est retournons calculer nos affaires sur la base d'hypothèses que vous qualifiez de plus réalistes. C'est ça.***

***R. Exactement.***

*Q. [49] Je vous remercie.*

*R. Et on sait que le retard d'un an de Romaine-4 nous donne peut-être un peu... un peu d'air. Puis ce que j'ai dit, t'sais, et caetera. Alors, tout ça fait que, t'sais, c'est ce qu'on dit. Mais, on est...* ***la belle chose, c'est que Romaine-4 a été reportée. Alors, on a un petit peu d'espace.***

*Q. [50]* ***D'air****. Je vous remercie beaucoup. Moi, je n'ai plus de questions.* »[1]

(notre emphase)

Autrement dit, il n'y a plus la même urgence à laquelle le Transporteur prétendait en début de dossier en raison du report de la centrale Romaine-4, bien que cette « urgence » soit niée de toute façon.

Dans ce contexte, il serait loisible à la Régie d'indiquer au Transporteur les erreurs qu'il devrait corriger dans ses analyses et de l'inviter à soumettre une nouvelle preuve où celles-ci seraient corrigées plutôt que de simplement refuser le projet. L'AHQ-ARQ soumet respectueusement que la Régie aurait le pouvoir de procéder de cette façon dans le respect du droit des parties d'être entendues.

Terminons la présente introduction en rappelant les différentes recommandations de l'AHQ-ARQ qui peuvent être séparées en deux parties distinctes.

La première partie, soit les recommandations 1 à 3, vise l'absence de démonstration du besoin par le Transporteur :

1. **Constater que le Transporteur n'a pas rencontré son fardeau de preuve en ne fournissant pas une démonstration du niveau de la demande d'électricité sur la Côte-Nord déclenchant le besoin pour le**

[1] NS, 28 février 2019, p. 122 à 125.

**Projet, une information pourtant incontournable pour justifier le besoin du Projet.**

2. **Puisque l'AHQ-ARQ considère que la valeur de production retenue par le Transporteur de 43 811 MW est surestimée, elle recommande à la Régie de demander au Transporteur de modifier sa preuve et de planifier le réseau de transport principal de 2020-2021 avec les hypothèses suivantes :**

   - **Production : 42 567 MW**
   - **Charge locale : 39 263 MW**
   - **Exportations point à point : 3 304 MW.**

3. **Puisque l'AHQ-ARQ considère que le réseau planifié pour l'hiver 2020-2021 ne génère pas de congestion en réseau noble mais plutôt une marge de transit significative; et que le critère du Transporteur en condition de réseau (N-1)-1 500 peut être respecté sans le Projet à la pointe de l'hiver 2020-2021, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de ne pas approuver le Projet dans sa version actuelle.**

La deuxième partie « subsidiaire », soit les recommandations 4 à 9, vise les diverses erreurs commises par le Transporteur dans son analyse économique :

**Subsidiairement, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de :**

4. **Demander au Transporteur de retenir comme pertes différentielles en puissance par rapport à la solution 2 les valeurs de 37 MW pour la solution 1 et de 73 MW pour la solution 3.**

5. **Demander au Transporteur d'utiliser un facteur de pertes (fp) de 0,40 pour transformer les pertes différentielles de la puissance à l'énergie.**

6. **Demander au Transporteur de réaliser les analyses de sensibilité du calcul des pertes différentielles à partir des valeurs recommandées ci-haut et en faisant varier celles-ci sinon l'AHQ-ARQ est d'avis que les analyses effectuées par le Transporteur ne seraient pas centrées.**

7. **Étant donné que la surestimation des pertes différentielles en puissance dans le dossier Chamouchouane – Bout-de-l'Île a été de plus de 50 %, l'AHQ-ARQ considère que la réduction de 5 % dans l'analyse de sensibilité correspondante n'est pas suffisante.**

8. **Ne pas retenir les coûts de la solution 3 pour la sécurisation post-verglas mais plutôt de demander au Transporteur de quantifier les gains monétaires pour les solutions 1 et 2 d'avoir ce service de sécurisation post-verglas.**

9. **Demander au Transporteur de réaliser les analyses du présent dossier en utilisant la dernière version des coûts évités en puissance et en énergie proposés par le Distributeur dans la cause R-4057-2018.**

Toutes ces recommandations du mémoire amendé de l'AHQ-ARQ[2] sont maintenues.

[2] C-AHQ-ARQ-0024.

## ARGUMENTATION

L'AHQ-ARQ soumet respectueusement que le Transporteur n'a d'aucune façon réfuté sa preuve et que l'ensemble de ses recommandations devraient donc être suivies, le tout soumis respectueusement.

Contrairement au Transporteur, l'AHQ-ARQ n'entend pas présenter en argumentation écrite un résumé rapide de la preuve présentée en audience présumant qu'un tel exercice serait redondant, voire de peu d'utilité. L'AHQ-ARQ réfère la Régie à la présentation de sa preuve en audience, que ce soit à huis-clos sur les aspects confidentiels de la preuve, ou encore en audience publique où elle a eu l'opportunité de démontrer le bien-fondé de ses prétentions sans que le Transporteur ne juge même opportun de contre-interroger son analyste, monsieur Marcel Paul Raymond.

Les documents de présentation en audience[3] constituent un excellent résumé de la réponse à donner aux diverses justifications qu'a tenté de faire valoir le Transporteur en réponse à la preuve de l'AHQ-ARQ et la Régie est invitée à revoir celles-ci dans le cadre de son délibéré.

L'AHQ-ARQ se limitera à répondre à la partie de l'argumentation du Transporteur qui vise spécifiquement sa preuve (B-0094, pages 25 à 28) évitant ainsi d'entrer dans des arguments (ou résumés de preuve) mettant en cause des aspects confidentiels du dossier.

En guise de remarque générale, mentionnons que, même dans cette partie de son argumentation écrite, le Transporteur se limite à reprendre la preuve présentée en audience par ses témoins sans répondre à la preuve de l'AHQ-ARQ en audience qui a pourtant démontré l'absence de fondement des prétentions du Transporteur, point par point, affirmation par affirmation[4].

L'AHQ-ARQ commentera donc un à un les éléments soulevés par le Transporteur dans son argumentation (B-0094) qui ne sont qu'une répétition de sa preuve sans plus.

### Recommandations 1 à 3

#### Page 26, lignes 13 à 15

- *qu'il **estime** qu'un ajout de l'ordre de **1 000 MW**, soit une augmentation de la demande d'électricité de la Côte-Nord jusqu'à 3 450 MW, permettrait au réseau de transport de respecter les critères de conception sans le Projet.* (notre emphase)

---

[3] C-AHQ-ARQ-0030, C-AHQ-ARQ-0031 et C-AHQ-ARQ-0034.
[4] Idem.

Aucune démonstration de cet estimé n'a été fourni par le Transporteur pour ce soi-disant 1000 MW.

La preuve a démontré qu'aucun automatisme RPTC n'était nécessaire avant l'hiver 2017-2018 pour assurer la fiabilité du réseau.

L'AHQ-ARQ a mis en preuve qu'entre l'hiver 2016-2017 (soit le dernier hiver où aucun automatisme n'était nécessaire pour assurer la fiabilité du réseau selon la preuve présentée par le Transporteur) et l'hiver 2021-2022 (où l'on prétend que le projet serait requis), la production nette raccordée en plus ne serait que de l'ordre de **540 MW**[5]…soit bien loin du 1000 MW auquel prétend le Transporteur. L'absence d'explication par le Transporteur du **460 MW manquant** laisse perplexe pour le moins, ceci dit avec égard.

**Page 26, lignes 17 à 19**

- *que la prévision de la demande, sur laquelle les hypothèses du Transporteur sont basées pour identifier le besoin, provient du Distributeur. Cette prévision est réalisée par des experts prévisionnistes et elle est adoptée par la Régie.*

La prévision de la demande du Distributeur utilisée par le Transporteur n'est pas à jour et ne prend pas en compte l'augmentation de 100 MW de celle-ci en 2018.[6]

**Page 26, lignes 21 à 26**

- *qu'il a effectué une analyse de robustesse à la demande de la Régie dans la (sic) cadre du dossier R-4045-2018 du Distributeur et a montré que le Projet était toujours requis ;*

- *qu'il faudrait que le Distributeur se soit trompé de cinquante pour cent (50 %) sur sa prévision parce qu'aujourd'hui on a deux mille deux cents mégawatts (2200 MW) sur la Côte-Nord pour qu'on puisse considérer que le Projet n'est plus requis en regard de la prévision.*

Ces deux prétentions sont fondées sur les prémisses erronées dont il a été question plus haut, à savoir que 1000 MW d'augmentation de la prévision de la demande serait nécessaire sur la Côte-Nord. Avec égard, cet argument est circulaire de toute façon.

En ce qui a trait à la production raccordée, le Transporteur fait tout simplement fi de la preuve présentée en audience en référant la Régie à sa réponse à la demande de renseignements numéro 4 et en prétendant que l'AHQ-ARQ ferait référence à des informations erronées sans autre forme d'explication à cet égard, et ce, malgré les sources fiables utilisées par l'intervenante.

---

[5] Soit Romaine-3 (+395 MW), Romaine-4 (+245 MW) et prévision de la demande en hausse sur la Cote-Nord en 2018 (-100 MW), voir C-AHQ-ARQ-0034, p. 2 et 4.
[6] C-AHQ-ARQ-0034, p. 2 et 4.

La preuve de l'AHQ-ARQ est plus que prépondérante alors que l'on fait notamment référence à un document émanant du Producteur lui-même dans le suivi fourni à la Régie pour les centrales pertinentes pour le corridor visé en l'espèce, notamment celle de Churchill Falls que le Transporteur surestime (de plus de **171 MW**).[7]

L'AHQ-ARQ a également démontré que la puissance éolienne prise en considération est elle aussi trop élevée (de l'ordre de **388 MW**). En audience et dans sa présentation, l'analyste Raymond a effectué une démonstration des plus probantes et surtout non contestée.[8]

Rappelons finalement la provision pour les indisponibilités forcées de groupes turbines-alternateurs[9] que refuse de prendre en compte le Transporteur alors qu'au moment de parler de ses actifs de transport, il affirme pourtant devoir « généralement » composer avec des indisponibilités d'équipements.[10] Encore une fois, il y a une surestimation de la puissance raccordée (de l'ordre de **280 MW**).

Le Transporteur n'a contesté aucune de ces évaluations de MW surestimés, se limitant à réitérer sa preuve (surestimée sans raison) et prétextant l'utilisation d'informations erronées par l'intervenante. Refusant de tenir en compte la preuve non-contredite de l'AHQ-ARQ tel que mentionné précédemment, il s'ensuit que le Transporteur surestime de façon très importante la production (puissance) raccordée.

Rappelons que seulement **460 MW** de production raccordée **surestimée** (soit 1000 MW – 540 MW, tel que discuté plus haut), fait la différence entre la nécessité du projet ou non, et ce, selon les prétentions du Transporteur lui-même. La démonstration de l'AHQ-ARQ totalise **minimalement 839 MW** de production raccordée **surestimée** par le Transporteur dont plus de 460 MW sur la Côte-Nord.

Avec respect, le projet n'est donc clairement pas requis et la Régie n'a pas à poursuivre l'analyse sur les arguments subsidiaires de l'AHQ-ARQ en ce qui a trait à l'analyse économique du Transporteur et les divers scénarios (solutions) soumis pour couvrir ce « besoin » qui n'existe tout simplement pas.

Toutefois, malgré l'ampleur (en MW) de la démonstration de l'absence de besoin, si la Régie en vient à écarter chacun des MW surestimés discutés plus haut, l'analyse doit alors se poursuivre pour le choix de la solution optimale sur le plan technico-économique, mais ceci mènera également au rejet du projet du Transporteur comme nous le verrons ci-après. Un seul bémol, si la Régie retient qu'une partie significative du « besoin » n'est pas démontrée, les solutions proposées seraient-elles les mêmes? L'AHQ-ARQ prendra pour acquis que oui, mais rien n'est moins certain.

---

[7] C-AHQ-ARQ-0034, p. 5 à 8, voir notamment les diverses références dont celle du suivi du Producteur à la Régie en 2014 (vs 2013).
[8] C-AHQ-ARQ-0034, p. 10 et 11.
[9] C-AHQ-ARQ-0034, p. 12.
[10] « *Dans le cadre de l'exploitation du réseau, il y a généralement plusieurs équipements de transport qui sont indisponibles* », B-0094, p. 27.

**Recommandations 4 à 7**

Ces recommandations subsidiaires portent sur le calcul des pertes différentielles entre les diverses solutions proposées par le Transporteur pour assurer la même réponse au besoin exprimé par celui-ci (dont la preuve est fortement remise en cause et dont l'ampleur pourrait aussi être passablement moindre de toute façon).

Le Transporteur prétend que l'AHQ-ARQ commet une erreur de méthodologie dans ce calcul de pertes différentielles[11] alors que l'AHQ-ARQ fait exactement le même reproche au Transporteur.

Évidemment, la Régie devra trancher lequel du Transporteur ou de l'AHQ-ARQ commet une erreur de méthodologie avec les conséquences que ceci comporte sur l'appréciation de l'analyse économique du projet, le cas échéant.

Avec respect, l'argumentation du Transporteur ne répond pas à la preuve présentée en audience par l'AHQ-ARQ…dans la mesure où une argumentation pourrait le faire de toute façon. Le Transporteur a choisi de ne pas contre-interroger l'analyste Raymond en audience et aucune contre-preuve n'est venue « répondre » aux explications fournies par celui-ci, que ce soit dans son témoignage[12] ou dans la présentation à son soutien[13].

Il importe de mentionner que cette preuve de l'AHQ-ARQ en audience répondait spécifiquement aux « arguments » mis de l'avant par le Transporteur…et cette preuve de l'intervenante les a tous écartés d'ailleurs.

Or, qu'en est-il?

Le calcul des pertes différentielles entre les diverses solutions est le cœur de la justification et l'analyse économique du projet.

Dans le contexte, il n'est pas surprenant que l'AHQ-ARQ revienne sur le cas Chamouchouane-Bout-de-l'Ile, un projet de ligne de 735 kV de plus d'un milliard de dollars soumis à la Régie il y a à peine 4 ans, pour faire ressortir les erreurs du passé (admises par ailleurs) qui n'ont toujours pas été corrigées dans le présent dossier.

La présente argumentation ne reprendra pas la preuve présentée sur ses erreurs du passé du Transporteur même si elles sont toujours présentes aujourd'hui dans son dossier, mais réfère plutôt la Régie à sa preuve sur ce sujet, largement non-contredite.[14] On peut résumer comme suit la prétention de l'AHQ-ARQ en lien avec Chamouchouane-Bout-de-l'Ile : ce n'est pas parce que le Transporteur explique l'écart (erreur) que cet écart (erreur) disparaît pour autant.

---

[11] B-0094, p. 27 et 28.
[12] NS, 28 février 2019, p. 103 à 112.
[13] C-AHQ-ARQ-0031, p. 8 à 12.
[14] C-AHQ-ARQ-0024, p. 4 à 6, C-AHQ-ARQ-0031, p. 3 et 4 - et – NS, 28 février 2019, p. 96 à 100.

L'AHQ-ARQ a fait la démonstration que le Transporteur n'a toujours pas corrigé ses erreurs du passé lors de la présentation de sa preuve en audience. Elle invite la Régie à revoir cette présentation pour éviter la redite (orale[15] et écrite[16]).

**Recommandation 8**

Le Transporteur a choisi de pénaliser la solution 3 qui ne comporte pas le soi-disant « avantage » d'une sécurisation contre le verglas comme la solution 1 (soit le projet).

Ici l'erreur méthodologique du Transporteur est assez flagrante. Le passage suivant de la preuve écrite de l'AHQ-ARQ explique bien le problème :

> « *Dans un cas comme celui-là où deux solutions ne rendent pas le même service, l'AHQ-ARQ n'est pas d'accord pour pénaliser la solution offrant un service moindre mais plutôt de* ***bonifier la solution qui rend un meilleur service en évaluant le gain associé s'il y en a un.*** » (notre emphase)

De plus, la quantification de la « pénalité » à la solution surprend davantage alors qu'un coût actualisé de mise en place d'un service similaire (soit 270,5 M$) mais qui ne rencontre pas les normes est utilisé.[17] Rappelons que la sécurisation contre le verglas pour les solutions 1 et 2 représente un surcoût d'environ 12,8 M$ et 20,9 M$ seulement.[18] On peut certainement se questionner de façon sérieuse sur la raisonnabilité de la quantification de la pénalité que le Transporteur applique à la solution 3 de toute façon, peut-être serait-elle de 0, mais ce fardeau de preuve ne repose pas sur les épaules de l'AHQ-ARQ.[19]

**Recommandation 9**

Le Transporteur passe complètement sous silence cette recommandation du mémoire amendé de l'AHQ-ARQ, sur laquelle son analyste est revenue en audience. L'utilisation des données les plus récentes disponibles pour l'évaluation d'un projet de grande envergure semble une évidence difficile à contourner, mais le Transporteur ne le fait pas :

> « *Pour l'évaluation monétaire des pertes différentielles dans les analyses économiques, le Transporteur a utilisé les coûts évités approuvés par la Régie en 2017.* ***L'AHQ-ARQ est d'avis que les coûts évités les plus récents devraient être utilisés même si la Régie et les intervenants dans le dossier R-4057-2018 ont émis plusieurs réserves sur ceux-ci et sur***

[15] NS, 28 février 2019, p. 103 à 112.
[16] C-AHQ-ARQ-0031, p. 8 à 12.
[17] C-AHQ-ARQ-0024, p. 36.
[18] Idem.
[19] NS, 28 février 2019, p. 112 à 115.

> ***ceux des années précédentes, en termes de méthode d'établissement.*** »[20] (notre emphase)

Pourquoi se priver de telles données aussi pertinentes et facilement accessibles spécialement dans le cadre de l'évaluation d'un projet de l'envergure financière de celui demandé en l'espèce? Le Transporteur n'a fourni aucune explication en preuve et passe cette recommandation sous silence dans son argumentation.

Évidemment, on voudra prétendre que les coûts évités en énergie et en puissance du Distributeur n'ont pas encore été « approuvés » par la Régie[21]…certes, mais ils corrigent diverses problématiques notées par le passé, même s'ils ne sont pas encore parfaits. Bref, on se prive d'une information bonifiée et plus récente pour une analyse économique qui comporte déjà un certain nombre d'hypothèses pour le futur et d'incertitudes. L'exigence de la certitude des coûts évités en énergie et en puissance du Distributeur nous semble une bien mince excuse dans les circonstances, ceci dit avec respect.

L'AHQ-ARQ soumet respectueusement que la somme en jeu est trop importante et la Régie devrait ordonner au Transporteur de refaire ses calculs avec les coûts évités de Distribution les plus récents. Si le Distributeur avait été une partie au dossier, et compte tenu de l'impact sur sa facture de transport découlant du projet, on peut facilement imaginer qu'il aurait défendu ses nouveaux coûts évités avec vigueur.

## CONCLUSION

En guise de conclusion, l'AHQ-ARQ ne peut passer sous silence le lien avec le dossier R-4045-2018 - *Demande de fixation de tarifs et conditions de service pour l'usage cryptographique appliqué aux chaînes de blocs* où il a été discuté de l'impact de l'arrivée de cette nouvelle clientèle fortement énergivore. Dans ce dossier, la Régie pourra décider de favoriser une implantation de cette nouvelle clientèle sur la Côte-Nord ce qui pourrait rendre le projet inutile.

En effet, tel que mentionné précédemment, un écart de 460 MW, que ce soit pour une surestimation de la production ou encore pour un accroissement de la consommation en amont du corridor Manic-Québec (notamment pour la cryptographie appliquée aux chaines de blocs comme l'on demandé divers intervenants dans ce dossier), serait suffisant pour éliminer le besoin du projet.

Il s'agit d'un argument additionnel qui milite en faveur de ne pas précipiter les choses. Tel que mentionné en introduction, l'AHQ-ARQ estime que la Transporteur doit corriger plusieurs erreurs commises dans son analyse du besoin du projet et de l'évaluation de la solution optimale.

---

[20] C-AHQ-ARQ-0024, p. 34.

[21] Au moment de déposer le présent dossier, la cause tarifaire du Distributeur (dossier R-4057-2018) n'avait pas encore été entendu.

Avec respect, la Régie dispose ici d'une occasion inédite qui lui permet de rendre une décision qui impose au Transporteur de revoir divers aspects « non-probants » de sa preuve en l'espèce. En effet, l'AHQ-ARQ a relevé divers éléments de la preuve du Transporteur qui devraient être revus, soit en raison d'une erreur méthodologique, soit parce que le Transporteur a omis de tenir compte des plus récentes prévisions ou données aux fins de sa démarche visant l'approbation du projet.

L'AHQ-ARQ invite aussi la Régie à revoir l'ensemble de sa preuve présentée dans le présent dossier où elle pourra constater que divers autres éléments de celle-ci, non repris dans la présente argumentation, mettent en relief les lacunes de la preuve présentée par le Transporteur en l'espèce.

Ainsi, à défaut de rejeter la demande du Transporteur, la Régie pourrait décider de l'envoyer corriger les multiple lacunes de sa preuve avant de se prononcer d'une manière définitive sur le projet.

**LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS.**

Laval, ce 22 mars 2019

DHC Avocats

_____

**DHC Avocats**
Procureurs de la partie intervenante AHQ-ARQ

*#669273*