

Par dépôt électronique et poste

Le 30 août 2019

Me Véronique Dubois, secrétaire
Régie de l'énergie
Tour de la Bourse
800, rue du Square-Victoria
Bureau 2.55
Montréal (Québec) H4Z 1A2

Yves Fréchette
Avocat
Hydro-Québec – Affaires juridiques

75, boul. René-Lévesque Ouest,
4e étage
Montréal (Québec) H2Z 1A4
Tél. : 514 289-2211, poste 6925
Télec. : 514 289-2007
C. élec. : frechette.yves@hydro.qc.ca

OBJET : Demande du Transporteur de modification des tarifs et conditions des services
de transport pour l'année 2020
Votre dossier : R-4096-2019
Notre dossier : R057792 YF

Chère consœur,

Hydro-Québec, dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») a reçu les demandes d'intervention suivantes, à savoir :

- L'Association des hôteliers du Québec (« AHQ ») et l'Association des restaurateurs du Québec (« ARQ ») ;
- L'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité (« AQCIE ») et le Conseil de l'industrie forestière du Québec (« CIFQ ») ;
- Énergie Brookfield Marketing s.e.c. (« EBM ») ;
- La Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (« FCEI ») ;
- Le Regroupement national des Conseils régionaux de l'environnement du Québec (« RNCREQ ») ;
- Stratégies Énergétiques (« SÉ »), l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (« AQLPA »).

Le Transporteur soumet à la Régie de l'énergie (la « Régie ») ses commentaires à l'égard de ces demandes d'intervention. Il présente d'abord ses commentaires généraux pour ensuite commenter spécifiquement chacune des demandes d'intervention.

1. Commentaires généraux

Le 2 août 2019, le Transporteur a déposé auprès de la Régie de l'énergie (la « Régie ») la *Demande du Transporteur de modification des tarifs et conditions des services de transport pour l'année 2020* (la « Demande »), laquelle est introduite en conformité avec la Loi sur la Régie de l'énergie (la « Loi »).

Dans sa décision à venir, la Régie se prononcera sur les aspects procéduraux qui gouverneront le déroulement du dossier notamment en ce qui concerne l'identification des intéressés qui seront reconnus comme intervenants, les sujets d'audiences que ces derniers seront autorisés à aborder ainsi que les frais découlant de leurs participations.

À sa décision procédurale D-2019-095, la Régie indique :

*[7] Toute personne intéressée à participer à l'audience publique doit être reconnue comme intervenant. La demande d'intervention doit être transmise à la Régie et au Transporteur au plus tard le **23 août 2019, à 12 h**, et doit contenir les informations exigées au Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie (le Règlement).*

[8] Toute personne intéressée doit, notamment, indiquer la nature de son intérêt, sa représentativité, les motifs à l'appui de son intervention, les sujets dont elle entend traiter, les conclusions qu'elle recherche ou les recommandations qu'elle propose, ainsi que la manière dont elle entend faire valoir sa position. [...]

[12] La Régie a pris connaissance des sujets traités par le Transporteur dans sa Demande. Une personne intéressée qui désire aborder un sujet additionnel doit en faire la demande et la motiver. La Régie statuera ultérieurement sur les sujets qu'elle entend examiner dans le cadre du présent dossier.

Pour les fins de la détermination par la Régie des intéressés qui seront autorisés à participer à l'audience ainsi que des sujets d'audience, le Transporteur souhaite souligner certains aspects généraux qui sont en filigrane de tous ses commentaires à l'égard des demandes d'intervention des intéressés.

La Régie surveille les opérations et fixe les tarifs du Transporteur depuis près de 20 ans¹. Elle dispose du mandat législatif ainsi que de l'expertise interne et institutionnelle pour déterminer des tarifs de transport d'électricité justes et raisonnables, et ce, dans l'intérêt public.

Le Transporteur rappelle que ce dossier s'inscrit sous son mécanisme de réglementation incitative (« MRI »), mis en place par les récentes décisions de la Régie², pour la détermination de ses tarifs de l'année 2020.

Le Transporteur présente à la Régie une hausse tarifaire de 0,9 %. Cette demande découle de l'application de la Formule adoptée par la Régie pour le MRI du Transporteur qui fixe une partie des revenus requis de l'année 2020. La demande du Transporteur est, à sa face même, raisonnable et ne devrait pas susciter de débats extensifs en audience.

Le Transporteur rappelle le dispositif de la décision D-2019-060 dont l'extrait suivant :

*« **FIXE** comme point de départ du calcul de la Formule d'indexation les revenus requis autorisés en 2019 (RRt), en vertu des décisions D-2019-047, D-2019-047R et D-2019-058. »*

¹ D-2002-095, tarifs applicables à compter du 1^{er} janvier 2001.

² D-2018-001, D-2019-047, D-2019-047R et D-2019-060.

Ainsi, les éléments déterminés par la Formule ne devraient pas susciter de débat contradictoire et ainsi contribuer positivement à l'allègement du processus de l'audience à venir.

Par sa décision D-2018-001, la Régie a fait le choix d'exclure les dépenses en capital de l'application de la Formule d'indexation. Il est donc légitime que la Régie puisse questionner ces aspects financiers dont les coûts sont liés aux mises en service (amortissement et rendement associés).

Toutefois, il ne faut pas perdre de vue que la charge d'amortissement découle d'actifs de transport déjà en service ou qui seront mis en service dans l'année. Ces actifs ont tous déjà été autorisés par la Régie³ et la Loi⁴, selon le cadre réglementaire. Quant au rendement applicable ainsi qu'à la structure de capital de Transporteur, ceux-ci demeurent inchangés et ce, depuis quelques années⁵.

Le MRI du Transporteur, selon la Loi⁶, doit permettre d'atteindre l'un de ses objectifs obligatoire, à savoir : l'allègement du processus par lequel sont fixés ou modifiés les tarifs du transporteur d'électricité.

Le Transporteur en est à l'année 2 de son MRI et l'objectif d'allègement du processus par lequel sont fixés les tarifs doit être respecté, tel qu'imposé par la Loi.

Afin de respecter l'objectif d'allègement du processus de fixation des tarifs en MRI, le Transporteur soumet qu'il ne saurait être envisagé que le périmètre des interventions autorisées, que les sujets à examiner, que le nombre de demandes de renseignements et que la durée des audiences soient identiques, notamment en termes de magnitude, à ce qui a été vécu dans le passé. Agir autrement équivaut à nier l'article 48.1 3^o de la Loi ainsi que les efforts consentis pour la mise en place du MRI du Transporteur.

L'objectif d'allègement et d'efficacité du processus d'audience exige une identification précise et limitée des interventions autorisées ainsi que des sujets à retenir pour les fins du dossier. Conséquemment, le Transporteur prie la Régie de spécifier, dans sa décision à venir, que tout intervenant reconnu au dossier aura à circonscrire sa participation aux sujets retenus pour cette audience et identifiés par la Régie.

Le Transporteur réfère les intéressés à la section 3 de la pièce B-0004, HQT-1, Document 1 qui identifie les sujets particuliers qui sont visés par sa demande.

Afin de respecter l'objectif d'allègement du processus d'audience, le Transporteur soutient que les sujets particuliers ainsi que les sujets « de base » pour la détermination des tarifs de l'année 2020 sont les seuls qui devraient être à l'agenda de cette audience.

³ Art. 73 LRÉ.

⁴ Art. 164.1 LRÉ.

⁵ Voir B-0008, HQT-4, Document 1.

⁶ Art. 48.1 3^o LRÉ.

Avec égards, certaines demandes d'intervention des intéressés nient l'objectif d'allègement du processus d'audience notamment en ce qu'elles sont extensives et couvrent une multitude de sujets divers qui n'ont que peu ou pas de pertinence pour la détermination des tarifs de transport d'électricité pour l'année 2020.

Le Transporteur soutient que le MRI exige une évolution de la participation de toutes les parties prenantes au processus d'audience.

Le MRI du Transporteur a créé un environnement réglementaire renouvelé où les précédentes façons de faire doivent être écartées afin de concrétiser l'allègement réglementaire exigé par la Loi. Ainsi, il ne saurait être envisagé que les intéressés soient autorisés à s'exprimer à l'égard de nombreux aspects liés aux activités du Transporteur qui n'ont pas de relation avec les intérêts premiers des clients qu'ils affirment représenter et qui n'ont pas d'impact sur la détermination du tarif de l'année 2020. L'allègement réglementaire exige que les interventions soient autorisées dans la seule perspective des intérêts des clients que ces organismes représentent et ce, à l'exclusion de l'intérêt des analystes qui les assistent dans leurs représentations. Agir autrement, aurait pour conséquence de perpétuer des façons de faire qui sont en claire contradiction avec le MRI du Transporteur et l'obligation d'allègement du processus de fixation de tarif prévu par la Loi.

À titre d'illustration de ce qui précède, soulignons la demande d'intervention des intéressés AHQ-ARQ telle que décrite ci-après.

Les intéressés AHQ-ARQ allèguent qu'ils souhaitent intervenir au présent dossier car la demande du Transporteur est susceptible d'affecter le coût du service de transport supporté en partie par leurs membres qui sont des clients de la charge locale du Distributeur (voir les paragraphes 9 à 12 de la demande d'intervention des intéressés).

Or, bon nombre des sujets d'interventions identifiés par les intéressés AHQ-ARQ n'ont aucune relation ou incidence à l'égard du coût du service de transport supporté en partie par leurs membres qui sont des clients de la charge locale du Distributeur. À titre d'exemple, les intéressés souhaitent intervenir auprès de la Régie à l'égard des sujets suivants (références à la demande d'intervention des intéressés) :

- Fréquence des accidents de travail (paragraphe 15) ;
- Revue de l'état de transformation des postes (paragraphe 31) ;
- Services de compensation d'écart de réception et de livraison (paragraphe 41) ;
- Réseaux collecteurs de centrales photovoltaïques (paragraphe 42) ;
- Activité de préparation de programmes de production des centrales au fil de l'eau (paragraphes 43 à 46).

Les sujets précités et identifiés par les intéressés AHQ-ARQ ne concernent en rien le coût du service de transport supporté en partie par leurs membres qui sont des clients de la charge locale du Distributeur en 2020.

Avec égards, la demande d'intervention des intéressés AHQ-ARQ nie l'objectif d'allègement réglementaire prévu par la Loi pour le MRI du Transporteur. La demande des intéressés constitue un exemple probant d'une intervention qui peut mener l'analyse du présent dossier dans toutes sortes de directions qui débordent du cadre du MRI ainsi que de la détermination des tarifs 2020 du Transporteur.

À titre d'illustration supplémentaire de ce qui précède, soulignons la demande d'intervention des intéressés AQCIE-CIFQ. Ces derniers souhaitent discuter dans ce dossier de la contribution « *de la gestion de la demande en puissance, notamment pour l'électricité interruptible* ». Or, ce sujet, qui concerne au premier chef le Distributeur, n'est d'aucune pertinence pour la détermination des tarifs 2020 du Transporteur.

Le Transporteur souligne que toutes les parties prenantes au processus de la Régie ont investi des efforts considérables pour la mise en place de ce premier MRI. De là, le Transporteur soumet que le temps est venu de concrétiser l'objectif législatif d'efficience et d'allègement du processus d'audience.

Avec égards, l'objectif d'allègement du processus d'audience sera respecté si les interventions sont rigoureusement balisées et si les sujets additionnels identifiés par les intéressés sont écartés ou différés à un dossier ultérieur, soit lors du « rebasing » du MRI du Transporteur ou d'un dossier générique, selon les circonstances.

Les décisions antérieures précitées de la Régie et la preuve offerte par le Transporteur dans ce dossier balisent les sujets à l'étude. Le dossier contient toute l'information requise selon le cadre réglementaire en vigueur.

Le Transporteur maintient qu'un intéressé ne peut pas saisir à nouveau la Régie de sujets ayant fait l'objet d'orientations claires et de décisions finales sans que celle-ci en émette le souhait. À défaut, cela entraîne des redites qui sont contraires aux objectifs éminemment souhaitables d'allègement du processus réglementaire, de gestion efficiente de l'instance et ultimement de réduction des coûts de la réglementation.

Le Transporteur est d'avis qu'il importe que les interventions, si elles sont retenues par la Régie, soient circonscrites de façon à éviter la répétition des débats sur des sujets sur lesquels la Régie s'est déjà prononcée et afin que le cadre réglementaire pertinent à la demande du Transporteur soit respecté, le tout dans l'optique d'un MRI qui impose à tous, y compris la Régie, de concrétiser l'objectif législatif d'efficience et d'allègement du processus d'audience.

Le Transporteur propose que l'étude du dossier soit limitée au contenu de la preuve documentaire qu'il a déposée au soutien de sa demande. Tout sujet ou aspect qui déborde de ce cadre d'étude devrait être spécifiquement écarté par la Régie.

Subsidiairement, sans admission et sous toutes réserves de ce qui précède, le Transporteur commente ci-après les demandes d'interventions des intéressés.

2. Budgets de participation

Les intéressés ont déposé auprès de la Régie des budgets de participation qui sont évalués globalement à plus de 400 k\$⁷.

Ces demandes budgétaires sont globalement exagérées et démontrent que les intéressés nient le cadre de détermination des tarifs de transport découlant du MRI et nient l'objectif législatif d'efficacité et d'allègement du processus d'audience.

Avec égards, le Transporteur soumet à la Régie qu'une somme forfaitaire maximale devrait être indiquée à tout intervenant dont les frais seront également soumis aux tests de nécessité, de caractère raisonnable et d'utilité appliqués par la Régie.

En sus des commentaires généraux qui précèdent, le Transporteur présente ci-après ses commentaires spécifiques à l'égard des demandes d'intervention.

3. Commentaires spécifiques concernant les demandes d'intervention

AHQ-ARQ

Dans leur demande d'intervention⁸, les intéressés mentionnent :

« 15 L'AHQ-ARQ entend questionner le Transporteur sur certains éléments des revenus requis demandés et formuler des recommandations à la Régie. Cet examen se fera en parallèle avec les indicateurs de performance, le balisage et les mesures d'efficacité et innovation technologique qui sont autant d'outils permettant au Transporteur d'optimiser ses coûts et son efficacité. »

Aux sujets des indicateurs de performance, le balisage et les mesures d'efficacité et innovation technologique, le Transporteur souligne qu'en année 2 du MRI et dans le contexte d'un allègement réglementaire, seuls les éléments situés hors de la Formule devraient pouvoir faire l'objet d'un débat.

À la page 4 de leur demande d'intervention, les intéressés mentionnent :

« 17. L'AHQ-ARQ voudra aussi faire un suivi de l'effet d'entraînement (ou de spirale) invoqué par le Transporteur au cours des dernières années pour justifier des dépenses et investissements dans la maintenance de ses équipements. L'AHQ-ARQ entend aussi questionner le Transporteur sur l'affirmation selon laquelle les indisponibilités forcées vont augmenter. »

⁷ À titre d'exemple, au dossier R-4012-2017 pour la demande tarifaire 2018, les frais réclamés ont été de 224 k\$ et les frais accordés de 222 k\$, tandis qu'au dossier R-3981-2016 – Phase 1 pour le demande tarifaire 2017 les frais réclamés ont été de 377 k\$ et les frais accordés de 260 k\$.

⁸ Demande d'intervention de l'AHQ-ARQ du 23 août 2019.

Comme les dépenses pour la maintenance des équipements sont maintenant établies au moyen de la Formule d'indexation, le Transporteur demande à la Régie d'exclure du présent dossier tout suivi concernant les dépenses en maintenance.

À la page 5 de leur demande d'intervention, les intéressés mentionnent :

« 23 Depuis quelques années, le Transporteur produit une figure pour montrer la sollicitation du réseau qui sert de base à ses demandes de justification de dépenses de maintenance additionnelle »

« 24 L'AHQ-ARQ a exprimé ses réticences sur cette figure l'an dernier et ces réticences semblent confirmées alors que le Transporteur n'est pas en mesure de fournir la prévision des marges disponibles du réseau de transport qui lui permettraient de démontrer ses affirmations sur la sollicitation accrue du réseau. »

« 25. L'AHQ-ARQ soumettra des recommandations à la Régie sur l'utilisation (ou non) d'une telle figure pour justifier les besoins de maintenance du Transporteur et le besoin (ou non) de réaliser 100 % de sa stratégie de maintenance adaptée. »

Avec égards, le Transporteur est en désaccord avec les allégations des intéressés.

Comme indiqué dans sa preuve⁹, le Transporteur ne peut pas fournir la prévision des marges disponibles du réseau de transport pour l'année 2020 puisqu'un des intrants, soit la puissance disponible acheminable, sera disponible seulement vers la fin du mois de février 2020, soit au moment où la planification des retraits se termine.

Par ailleurs, comme les coûts en maintenance sont inclus dans la Formule d'indexation en année 2 du MRI, le Transporteur demande à la Régie d'exclure du présent dossier tout débat relatif à la figure de sollicitation du réseau de transport pour justifier les besoins en maintenance et le besoin (ou non) de réalisation de la stratégie de maintenance adaptée.

À la page 6 de leur demande d'intervention, les intéressés mentionnent :

« 28. [...] l'AHQ-ARQ s'interroge sur la prévision des besoins de transport de la charge locale utilisée par le Transporteur. [...] »

« 29. L'AHQ-ARQ questionnera aussi le Transporteur sur la prévision de 2020 [...] ».

Le Transporteur présente dans son dossier tarifaire la prévision la plus à jour que lui transmet le Distributeur, comme accepté par la Régie. À cet égard, le Transporteur planifie son réseau de façon à pouvoir satisfaire les besoins de transport de l'ensemble de ses clients. Le Transporteur n'a pas à remettre en question les besoins qui lui sont transmis par son client. Le dossier tarifaire du Transporteur n'est pas le forum approprié pour débattre de la prévision de la demande du Distributeur.

⁹ HQT-2, Document 1, p. 24.

À la page 6 de leur demande d'intervention, les intéressés mentionnent :

« 31. L'AHQ-ARQ constate aussi l'absence de la pièce sur l'État de la transformation des postes et elle recommande à la Régie d'exiger du Transporteur le dépôt de cette pièce à jour dans les meilleurs délais et suffisamment avant la date qui sera fixée pour les demandes de renseignements pour permettre aux intervenants d'en prendre connaissance de façon utile. »

Le Transporteur s'étonne que les intéressés demandent la pièce sur l'État de transformation et ne mentionnent pas en quoi cette information leur serait utile en lien avec les objectifs poursuivis. Or, cette information très détaillée n'est pas nécessaire pour établir les tarifs de transport dans le contexte d'une année MRI. Comme mentionné par le Transporteur¹⁰, il prévoit réintroduire la section « Méthode de planification du réseau de transport », de même que toute information jugée pertinente, dans un dossier tarifaire ultérieur, à l'occasion du recalibrage du MRI.

À la page 7 de leur demande d'intervention, les intéressés mentionnent :

« 36. Notamment, l'AHQ-ARQ se propose d'interroger le Transporteur sur la signification des figures 1 à 6 de la pièce B-0013 et des conclusions que le Transporteur en tire. Des précisions seront aussi demandées sur les divers facteurs de corrélations entre certaines variables et l'AHQ-ARQ pourra recommander l'utilisation de méthodes statistiques pour expliquer les pertes à partir de diverses variables (p. ex. des techniques de régression). »

Le Transporteur souligne que la Régie dans sa décision D-2019-047¹¹ « retient que la Méthode de simulation, dans son état actuel, est adéquate pour valider le différentiel de pertes [...] ». De plus, le Transporteur a présenté¹² au présent dossier l'avancement des travaux et d'analyse de différentes méthodes avec l'IREQ afin d'améliorer le calcul des pertes et du taux de pertes de transport, conformément aux ordonnances¹³ de la Régie. Il est inapproprié à ce stade d'avancement du dossier que les intéressés recommandent à nouveau tout azimut l'utilisation d'autre méthode pour expliquer les pertes.

Avec égards, le Transporteur demande à la Régie de circonscrire l'intervention des intéressés à ce sujet, si ceux-ci sont retenus comme intervenant.

« 37. L'AHQ-ARQ se prononcera aussi sur les taux de pertes de transport corrigés encore une fois entre 2005 et 2017 en comparant notamment leur évolution avec celle de l'énergie transitée et en soumettant des recommandations, si nécessaire. »

« 40. L'AHQ-ARQ recherchera plus d'explication sur le taux de pertes de transport de 5.36 % en 2018 en interrogeant le Transporteur sur l'énergie transitée de cette année et les autres facteurs permettant d'appuyer cette valeur ».

Pour les taux de pertes des années antérieures, le Transporteur mentionne qu'il a répondu à l'ordonnance de la Régie en suivi de la décision D-2019-047, a procédé à des analyses,

¹⁰ B-0012, HQT-6, Document 1.

¹¹ Paragraphe 431.

¹² HQT-6, Document 1.1, chapitre 4.

¹³ Pages 102 à 106.

revues et corrections et qu'il a mis en place des contrôles additionnels afin de présenter des données d'une plus grande fiabilité. Ainsi, les questions sur les taux de pertes de transport dans la présente Demande ne devraient pas reprendre à nouveau le débat et les explications fournies dans le dossier R-4058-2018.

Par ailleurs, le Transporteur souhaite demander à la Régie d'exclure du présent dossier tout débat concernant la méthode d'établissement du taux de pertes de transport pour l'année 2020 à partir de la moyenne des trois dernières années¹⁴, soit les années 2016, 2017 et 2018.

Concernant l'impact de l'énergie transitée sur les pertes, le Transporteur rappelle que celle-ci, qui évolue de façon similaire à l'énergie livrée, n'est pas un indicateur suffisant pour tirer des conclusions quant à l'évolution du taux de pertes. Cette constatation a d'ailleurs été soulignée par la Régie dans sa décision D-2019-047¹⁵. Il n'est pas pertinent de débattre à nouveau de ce sujet dans le cadre du présent dossier.

À la page 8 de leur demande d'intervention, les intéressés mentionnent :

« 39. Dans sa décision D-2019-047, la Régie ordonne au Transporteur de présenter ses travaux avec l'IREQ le plus tôt possible après le dépôt du présent dossier tarifaire. La Régie demande aussi qu'une telle présentation couvre également la preuve relative aux ordonnances en lien avec la méthode potentielle de vérification et en lien avec le mandat à des ressources spécialisées en contrôle²⁴. Le Transporteur n'a pas encore donné suite à ces ordonnances alors qu'aucune séance de travail n'est prévue dans la preuve du Transporteur sur ces sujets. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie qu'elle exige du Transporteur qu'il tienne une telle séance de travail le plus tôt possible avant la date prévue de la préparation des demandes de renseignements des intervenants. L'AHQ-ARQ pourra formuler des recommandations à la Régie lorsqu'elle obtiendra les précisions requises de la part du Transporteur. »

Le Transporteur souligne qu'il a donné suite aux ordonnances de la Régie. L'état d'avancement des travaux avec l'IREQ tout comme celui de l'implantation des recommandations proposées par les ressources spécialisées en contrôle ont été déposés au présent dossier¹⁶. Le Transporteur a d'ailleurs mentionné que ses démarches d'amélioration pour l'évaluation des pertes se poursuivront au cours de la prochaine année. Par conséquent, aucune séance de travail n'est requise.

À la page 8 de leur demande d'intervention, les intéressés mentionnent :

« 41. Le Transporteur a reçu de son fournisseur unique des services de compensation d'écart de réception et de livraison, Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité (le « Producteur »), une demande visant à modifier dès le 1er janvier 2020 les modalités d'application de ces services. L'AHQ-ARQ procédera à l'analyse détaillée de cette demande et soumettra des recommandations à la Régie, si nécessaire. »

¹⁴ Méthode retenue par la décision D-2009-015, p. 97.

¹⁵ Paragraphe 487.

¹⁶ HQT-6, Document 1.1, chapitres 4.1 et 4.3.

À ce sujet, le Transporteur mentionne que les intéressés ne sont pas des clients du service de transport auxquels ces services pourraient s'appliquer et ne seraient donc pas les bons intervenants pour traiter de ce sujet. Le Transporteur demande donc à la Régie de rejeter la demande des intéressés relative aux services de compensation d'écart de réception de livraison.

Conséquemment, le Transporteur demande à la Régie de restreindre les sujets qui seront abordés par l'intervenant.

Également, à la page 8 de leur demande, les intéressés mentionnent :

« 42. De plus, le Transporteur indique qu'il entend déposer une preuve complémentaire dans laquelle il proposera les paramètres de remboursement du réseau collecteur des centrales photovoltaïques ainsi que les modifications applicables aux Tarifs et conditions. L'AHQ-ARQ se réserve le droit d'interroger le Transporteur sur cette preuve à venir et à soumettre des recommandations à la Régie. »

À cet égard, le Transporteur rappelle que la preuve complémentaire qu'il entend déposer vise spécifiquement à mettre à jour les paramètres de remboursement des postes de départ pour y inclure les réseaux collecteurs des centrales photovoltaïques lesquels s'inscriront, le cas échéant, à l'intérieur de l'allocation maximale et n'ont donc pas d'impact sur les tarifs du Transporteur. Le Transporteur n'entend pas remettre en question les orientations retenues par la Régie dans ses décisions D-2008-036 et D-2009-15 relativement à l'encadrement des contributions maximales du Transporteur pour les postes de départ.

Le Transporteur suggère à la Régie de circonscrire cette intervention afin que le cadre d'analyse soit limité à la mise à jour des paramètres de remboursement des postes de départ, et ce, d'autant plus que ce sujet ne correspond à aucun enjeu pouvant affecter les membres des intéressés.

À la page 9 de leur demande d'intervention, les intéressés mentionnent :

« 45 Or, ce n'est que le 26 juillet 2019, en réponse à une demande de renseignements de la Régie suite au dépôt du rapport annuel 2018 du Transporteur, que ce dernier a fourni une pièce décrivant les conclusions du groupe de travail qu'il a mis en place. Ce dernier document indique en conclusion à la page 7 que « la stratégie de production de la totalité des centrales au fil de l'eau non régularisables fait désormais partie des pratiques du Producteur » sans mentionner si les activités de préparation des programmes de production des centrales au fil de l'eau ne sont plus effectuées par le Transporteur, tel qu'ordonné par la Régie.

46. L'AHQ-ARQ voudra s'assurer que l'ordonnance de la Régie dans sa décision D-2017-128 a bel et bien été respectée par le Transporteur. »

Comme indiqué dans la correspondance du 26 août 2019 de la Régie, le sujet en lien avec la décision D-2017-128 est inclus au dossier R-4049-2018.

Par conséquent, le Transporteur demande d'exclure du présent dossier ce sujet additionnel tel qu'il est identifié par les intéressés.

Avec respect, le Transporteur demande que l'intervention des intéressés soit circonscrite par la Régie, si ceux-ci sont retenus comme intervenant.

AQCIE-CIFQ

Dans leur demande d'intervention¹⁷, les intéressés allègent :

« a) Le budget supplémentaire de 54 M\$ pour maintenance additionnelle. La page 8 de B-0005 montre notamment comment sont obtenus les coûts couverts par la formule d'indexation à partir des revenus requis autorisés pour 2019. En l'absence de déduction le concernant, il appert que le budget supplémentaire de 54 M\$ pour maintenance additionnelle est inclus au revenu demandé pour 2020 et indexé. La décision D-2018-021 mentionne : « [170] Pour ces motifs, la Régie autorise, pour l'année témoin 2018, un montant de 54 M\$ à des fins de maintenance additionnelle. » La décision D-2019-047 mentionne : « [242] Pour ces raisons, la Régie juge qu'il est approprié de maintenir, pour l'année témoin 2019, le budget supplémentaire de 54 M\$ qu'elle lui avait accordé à la décision D-2018-021 afin de permettre au Transporteur de poursuivre ses efforts de maintenance entrepris au cours des deux dernières années. » Les intervenants entendent examiner si le montant supplémentaire de 54 M\$ maintenu pour l'année 2019 doit être reconduit pour l'année 2020 et, le cas échéant, s'il doit être exclu des coûts couverts par la formule d'indexation. »

Avec égards, le Transporteur est en désaccord avec les allégations des intéressés.

Le Transporteur rappelle le dispositif de la décision D-2019-060 dont l'extrait suivant :

*« **FIXE** comme point de départ du calcul de la Formule d'indexation les revenus requis autorisés en 2019 (RRt), en vertu des décisions D-2019-047, D-2019-047R et D-2019-058. »*

Avec égards, il est erroné de la part des intéressés de soutenir que les revenus requis du Transporteur pourraient être réduits de 54 M\$ pour l'année 2020.

Le Transporteur souligne le caractère final du dispositif de la décision précitée. À cet effet, le dispositif de la décision a déjà établi le montant des dépenses autorisées pour la maintenance dans le cadre du MRI. Ainsi, une part des revenus requis de 2020 est maintenant établie au moyen de la Formule d'indexation.

Le Transporteur soumet que les éléments déterminés par la Formule d'indexation ne devraient susciter aucun débat et ainsi notamment contribuer positivement à l'allègement du processus de l'audience à venir.

¹⁷ Demande d'intervention de l'AQCIE-CIFQ du 23 août 2019.

À la page 4 de leur demande d'intervention, les intéressés mentionnent :

« c) L'impact de la décision de la Cour suprême du New Hampshire concernant le projet Northern Pass (« NPT »). (Rapport annuel 2018 HQT, B-0045 ou HQT-8, document 1, pages 17 et 18). Selon le Rapport annuel 2018 de HQT, les travaux réalisés au 31 décembre 2018 totalisent 32,9 M\$ (B-0033, page 53) et il y a lieu que le Transporteur indique la suite qu'il entend donner à ce projet. »

À ce titre, le Transporteur réitère que les informations concernant le dossier sur le projet Northern Pass sont disponibles au Rapport annuel 2018 du Transporteur, sans aucune incidence sur l'établissement de ses tarifs de transport ou de ses revenus requis de l'année 2020, conséquemment il invite la Régie à exclure ce sujet du présent dossier.

Dans leur demande d'intervention, les intéressés mentionnent :

«d) La répartition des coûts relatifs aux interconnexions entre la charge locale et les utilisateurs du service de point à point. (Pièce B-0016 ou HQT-8, doc.1, page 11). Les intervenants réitèrent la demande qu'ils ont faite au dossier tarifaire R-4058-2018. En effet, la Régie avait reconnu le bien-fondé de la demande des intervenants d'étudier ce sujet, mais ne l'avait pas retenue pour traitement immédiat à cause du nombre important d'enjeux. Elle mentionnait dans sa décision D-2018-125 : « [47] La Régie est d'avis que certaines modifications de contexte des dernières années peuvent avoir une incidence sur le rôle des interconnexions et justifier un réexamen des critères de répartition de leurs coûts. [48] Toutefois, étant donné le nombre important d'enjeux au présent dossier, incluant le volet du MRI, la Régie juge préférable que la répartition des coûts relatifs aux interconnexions fasse l'objet d'une phase ultérieure, qu'elle précisera en temps opportun. (R-2018-125) »

Dans le cadre de la présente Demande, le Transporteur a restructuré sa preuve, incluant celle de la répartition du coût du service 2020¹⁸, en l'adaptant au contexte du MRI, dans la continuité de la méthode de répartition retenue par la Régie et acceptée entre autres dans la demande tarifaire précédente par la décision D-2019-047.

À cet égard, le Transporteur rappelle que les résultats de la répartition du coût du service 2020 sont présentés à titre illustratif, compte tenu qu'une part des coûts est établie par une Formule d'indexation. Il en est de même pour les coûts relatifs aux interconnexions.

La Régie a retenu la méthode de répartition lorsque les coûts étaient établis sur la base du coût de service des diverses composantes. Elle a aussi traité régulièrement de la répartition des coûts dans les demandes tarifaires, en concluant que le Transporteur a appliqué conformément la méthode retenue¹⁹.

Or, un réexamen des critères de répartition des coûts relatifs aux interconnexions, à partir des coûts dont une part est indexée et des informations allégées disponibles, paraît inopportun afin de pouvoir déterminer des modalités applicables à l'avenir.

¹⁸ Voir B-0016, HQT-8, Document 1.

¹⁹ Voir notamment les décisions les décisions pour les demandes tarifaires des dernières années.

De plus, ce sujet pourrait soulever des questionnements complexes, compte tenu des décisions de la Régie déjà rendues à cet égard, dans lesquelles elle était consciente des difficultés de répartir les coûts des interconnexions entre les différents services de transport, puisque celles-ci permettent autant l'échange d'électricité avec les réseaux voisins que d'assurer une plus grande fiabilité d'alimentation à la charge locale²⁰.

Pour ces raisons, le Transporteur est d'avis que la répartition des coûts relatifs aux interconnexions n'est pas un sujet à traiter dans le contexte d'une année de MRI. Il ne permettra pas l'allègement attendu dans la présente Demande.

Conséquemment, le Transporteur invite la Régie à exclure ce sujet proposé par les intéressés et de préciser que le temps opportun afin de le traiter, le cas échéant, serait lors d'une année de recalibrage du MRI.

À la page 4 de leur demande d'intervention, les intéressés mentionnent :

« e) Le bilan en puissance montré à l'État d'avancement 2018 du Plan d'approvisionnement 2017-2026 indique une contribution importante de la gestion de la demande en puissance, notamment pour l'électricité interruptible. Les intervenants entendent examiner l'impact de l'électricité interruptible sur les besoins de renforcement du réseau de transport et sur la répartition des coûts des services de transport entre la charge locale et les clients de point à point. Ils entendent également examiner s'il y a une différence entre l'impact de l'électricité interruptible et l'impact de la charge interruptible des projets liés à l'usage cryptographique appliqué aux chaînes de blocs. »

Le Transporteur avait fourni des explications en audience du dossier de l'an passé sur la façon avec laquelle sont intégrées les ressources interruptibles dans la planification et le dimensionnement du réseau de transport de façon à pouvoir satisfaire les besoins de transport en condition de pointe hivernale de l'ensemble de ses clients²¹. Toutefois, puisque les prévisions de la contribution de l'interruptible dans les besoins de gestion de la demande sont établies par le Distributeur, le dossier tarifaire du Transporteur n'est pas le forum approprié pour débattre de ce sujet. Le Transporteur est d'avis qu'il s'agit d'un domaine non pertinent pour établir les tarifs de transport ou les revenus requis de l'année 2020.

À la page 5 de leur demande d'intervention, les intéressés mentionnent :

« f) À la page 11 de B-0011, le Transporteur présente son évaluation du Facteur C selon la méthode qu'il propose, et aux pages 20 à 22, il traite des deux options mentionnées par la Régie dans sa décision D-2019-060. Les intervenants entendent examiner la proposition du Transporteur et faire des recommandations quant à la méthode d'évaluation du Facteur C. »

Le Transporteur souligne que la méthode d'évaluation du Facteur C a déjà été déterminée par la Régie dans sa Décision D-2019-60 et veut donc limiter la portée des questionnements des intéressés aux aspects précis du suivi présenté.

²⁰ Décisions D-2002-95, page 214, D-2006-66, page 17 et D-2015-209, pages 92 et 93.

²¹ R-4058-2018, Notes sténographiques du 29 novembre 2018, p. 44 à 49.

Le Transporteur suggère à la Régie de circonscrire de façon précise cette intervention des intéressés afin que le cadre d'analyse du dossier soit respecté, si ceux-ci sont retenus comme intervenant.

EBM

À sa demande d'intervention²², l'intéressé mentionne :

« 8. EBM demande d'intervenir dans la présente cause tarifaire considérant l'augmentation du tarif annuel du service de transport point à point de 0,9% (...) ce faisant, EBM veut être en mesure de questionner le Transporteur sur les éléments qui justifient cette hausse et, le cas échéant, commenter ces divers éléments; ».

À ce titre, le Transporteur réitère qu'en année 2 du MRI et dans le contexte d'un allègement réglementaire, seuls les éléments situés hors de la Formule devraient pouvoir faire l'objet d'un débat. Ainsi, le Transporteur invite la Régie à circonscrire les éléments qui pourront faire l'objet d'une analyse.

À la page 2 de sa demande d'intervention, l'intéressé mentionne :

« 11. Quant aux pertes et taux de pertes de transport, EBM souhaite être en mesure de questionner le Transporteur sur ce sujet et particulièrement sur la pièce HQT-6, Document 1.1 »

Le Transporteur soumet que ce sujet a été discuté dans le cadre de la demande tarifaire 2019 et a fait l'objet d'audiences. Toute intervention dans le présent dossier doit s'inscrire dans le cadre du suivi demandé par la Régie dans sa décision D-2019-047.

Conséquemment, le Transporteur demande à la Régie de restreindre les sujets qui seront abordés par l'intervenant, le cas échéant, afin qu'ils permettent l'allègement réglementaire visé, respectent le cadre réglementaire ainsi que les décisions antérieures de la Régie afin de contribuer positivement à un processus d'audience efficace.

FCEI

À sa demande d'intervention²³, l'intéressé mentionne :

« 14. Finalement, la FCEI souhaite également obtenir des précisions sur la projection des investissements à l'horizon 2029. »

À ce sujet, le Transporteur mentionne que la prévision des investissements est fondée sur la méthode de planification utilisée par le Transporteur afin de faire évoluer son réseau en fonction des besoins de la clientèle tout en assurant la pérennité de ses actifs. La méthode décrite à la section « Méthode de planification du réseau de transport » incluse au dossier

²² Demande d'intervention d'EBM du 23 août 2019.

²³ Demande d'intervention de FCEI du 23 août 2019.

tarifaire de l'année dernière²⁴ demeure inchangée et donc, celle-ci a déjà été abordée lors du dossier tarifaire précédent.

Par conséquent, le Transporteur demande de restreindre du présent dossier des questionnements additionnels sur la méthode de planification du réseau de transport.

À la page 3 de sa demande d'intervention, l'intéressé mentionne :

« Le Transporteur propose d'apporter des modifications à l'appendice J de manière à adapter les conditions de service au raccordement de centrales photovoltaïques. Il entend déposer ultérieurement une preuve complémentaire sur le sujet. La FCEI entend analyser cette preuve lorsqu'elle sera déposée et pourrait au besoin faire des représentations sur cette proposition. »

Le Transporteur souligne qu'il n'entend pas remettre en question les orientations retenues par la Régie dans ses décisions D-2008-036 et D-2009-15. Il entend déposer une preuve complémentaire visant spécifiquement à mettre à jour les paramètres de remboursement des postes de départ pour y inclure les réseaux collecteurs des centrales photovoltaïques.

Le Transporteur suggère à la Régie de circonscrire de façon précise cette intervention de l'intéressé afin que le cadre d'analyse du dossier soit respecté, si celui-ci est retenu comme intervenant.

RNCREQ

L'intéressé, qui est un organisme à vocation environnementale, souhaite intervenir au présent dossier sur deux sujets et requiert un budget de participation de plus de 47 000\$ pour ce faire.

Selon sa demande d'intervention, l'intéressé souhaite offrir son point de vue à la Régie à l'égard du service de compensation d'écart de réception et de livraison (alors qu'il n'est pas un client du service de transport auquel ces services pourraient s'appliquer) ainsi qu'à l'égard des ajouts au réseau de transport pour l'intégration de centrales photovoltaïques (alléguant un intérêt pour le développement de filières renouvelables, et ce, dans le souci de s'assurer que les dispositions de l'appendice J des *Tarifs et conditions* « *ne créent pas d'obstacles pour l'industrie de l'énergie solaire* ») .

L'intéressé n'est pas affecté directement par la Demande en l'instance. La demande d'intervention trouve donc appui essentiellement sur la notion d'intérêt public.

Selon le *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*, pour obtenir le statut d'intervenant, la Régie exige des intéressés qu'ils définissent de façon précise leurs intérêts à intervenir au dossier ainsi que leurs expériences pratiques ou expertises particulières en la matière. Les intéressés doivent démontrer à la Régie que leurs participations seront utiles et qu'ils pourront contribuer à approfondir certains éléments pertinents au dossier. Les intéressés doivent démontrer la pertinence de leur apport à

²⁴ R-4058-2018, B-0031, HQT-9, Document 1, section 1.

l'étude du dossier eu égard à leur champ de compétence. Les intéressés doivent également identifier les sujets spécifiques dont ils désirent traiter. Ces éléments ont été réitérés par de très nombreuses décisions de la Régie.

Avec égards, le Transporteur soutient que les allégations de l'intéressé à sa demande d'intervention sont insuffisantes quant à l'article 16 2^o et 3^o du Règlement.

Dans le cas du présent dossier, il ne s'agit pas de statuer sur des aspects environnementaux mais plutôt de déterminer si la demande tarifaire du Transporteur est justifiée selon le cadre réglementaire applicable.

L'intéressé, participant très occasionnel aux dossiers du Transporteur, ne dispose d'aucun intérêt, ni d'aucune expertise interne à l'égard des services de compensation d'écart de réception et de livraison, sujet à l'égard duquel l'intéressé souhaite offrir sa position à la Régie. Quant au sujet de l'intégration de centrales photovoltaïques au réseau de transport, les motifs d'intervention sont ténus, généraux et ne témoignent pas d'une connaissance ou d'une expertise particulière afin d'éclairer la Régie valablement pour éviter que les modalités tarifaires à venir « *ne créent pas d'obstacles pour l'industrie de l'énergie solaire* ».

Avec égards et selon le cadre réglementaire applicable, il ne suffit pas, pour supporter une allégation d'utilité à participer au présent dossier, d'énoncer des concepts généraux de réglementation ou de résumer des positions ou des décisions antérieures de la Régie comme le fait l'intéressé dans sa demande d'intervention.

Les allégations contenues dans la demande d'intervention sont générales et ne permettent pas de constater un intérêt réel et actuel à participer au présent débat, ni la perspective d'une participation suffisamment utile de l'intéressé aux délibérations de la Régie.

L'intéressé ne fait pas la démonstration qu'il dispose des expériences pratiques ou d'une expertise propre à éclairer la Régie dans ce dossier.

La participation très irrégulière de l'intéressé aux dossiers du Transporteur laisse présager que sa connaissance de l'environnement réglementaire du Transporteur, qui est au mieux parcellaire, ne permettra pas une participation efficace et utile à la Régie sur les sujets qu'il propose de traiter.

Avec égard, les motifs d'intervention de l'intéressé sont insuffisants et ne peuvent être reçus favorablement par la Régie. La demande d'intervention doit être rejetée.

Au surplus, soulignons qu'un autre intéressé regroupant des organismes à vocation environnementale et qui participe fréquemment aux dossiers du Transporteur, à savoir SÉ-AQLPA, souhaite également intervenir au dossier au sujet de l'intégration de centrales photovoltaïques au réseau de transport. Le Transporteur soumet qu'il n'apparaît pas efficient qu'il y ait duplication de points de vue environnementaux à ce sujet.

Subsidiairement, sous toutes réserves et sans préjudice à l'égard des éléments qui précèdent, le Transporteur commente ci-après la demande d'intervention de l'intéressé.

À sa demande d'intervention²⁵, l'intéressé mentionne :

« 6.1f. La pièce B-0015 explique que, en vertu des annexes 4 et 5 des Tarifs et conditions, HQT offre des services de compensation d'écart de réception et de livraison « à partir des ressources mises à sa disposition par le Producteur ». (Référence omise) Dans ce sens, le point de vue du Producteur quant aux conditions de la fourniture de ce service est sans doute important. Cela dit, la démarche adoptée par le Transporteur dans la présentation de sa preuve est problématique en ce qu'elle semble faire fi des principes fondamentaux de la séparation fonctionnelle. Le RNCREQ entend poser des questions à HQT à ce sujet, notamment à l'égard du statut de la pièce B-0015. »

Le Transporteur souligne que l'intérêt de l'intéressé dans les sujets faisant l'objet du présent dossier est très diffus.

La présente demande vise des modalités d'application de principes déjà examinés par la Régie, et non une détermination de nouveaux principes comme ce fût le cas dans le dossier R-3668-2008 auquel l'intéressé réfère dans sa demande d'intervention. À ce titre, l'apport d'un expert ne saurait être requis dans la présente Demande. De surcroît, le principe de séparation fonctionnelle dont fait mention l'intéressé vise à prévenir un traitement préférentiel concernant le réseau de transport dans le cadre des activités de marché de gros (article 4.6 du Code de conduite du Transporteur), ce qui n'est clairement pas le cas ici puisque Hydro-Québec Production est un fournisseur.

À la page 10 de la demande d'intervention, l'intéressé mentionne :

«6.2b Le Transporteur indique qu'il entend déposer une preuve complémentaire dans laquelle il proposera les paramètres de remboursement du réseau collecteur des centrales photovoltaïques ainsi que les modifications applicables aux Tarifs et conditions, dès que les résultats de l'appel d'offres du Producteur actuellement en cours seront disponibles. »

« 6.2c. Conformément à son intérêt pour le développement des filières renouvelables, le RNCREQ se soucie de s'assurer que les dispositions tarifaires ne créent pas d'obstacle pour l'industrie de l'énergie solaire. Il n'est bien entendu pas en mesure d'annoncer les conclusions qu'il recherche à ce stade, mais entend analyser attentivement la proposition d'HQT lorsqu'elle sera déposée, et émettre les recommandations appropriées. »

Le Transporteur rappelle que la preuve complémentaire qu'il entend déposer vise spécifiquement à mettre à jour les paramètres de remboursement des postes de départ pour y inclure les réseaux collecteurs des centrales photovoltaïques. Le Transporteur entend ainsi soumettre sa proposition en respect des orientations déjà retenues par la Régie dans ses décisions D-2008-036 et D-2009-15 relativement à l'encadrement des contributions maximales du Transporteur pour les postes de départ. Le Transporteur soumet ainsi que la nature relativement technique de sa preuve ne se prête pas à un débat sur le développement de la filière photovoltaïque, mais vise plutôt à introduire

²⁵ Demande d'intervention du RNCREQ du 23 août 2019.

l'application de la contribution maximale spécifique aux réseaux collecteurs, comme pour la filière éolienne.

Conséquemment, les préoccupations du RNCREQ en lien avec l'industrie de l'énergie solaire devront être circonscrites de façon précise dans le contexte restreint de la Demande du Transporteur.

SÉ-AQLPA

Les intéressés, qui représentent des organismes à vocation environnementale, souhaitent intervenir au présent dossier et requièrent un budget de participation relativement élevé pour ce faire.

À la page 2 de la demande d'intervention²⁶, les intéressés mentionnent :

« Dans la planification, il en résulte une apparence de surinvestissement pour la charge locale et une apparence de réserve de capacité par rapport à la croissance des besoins prévue sur 10 ans. Il n'est pas certain que cette réserve de capacité soit réelle; il se pourrait notamment que cette réserve soit une conséquence d'un classement erroné des investissements. »

Le Transporteur s'interroge sur les éléments qui permettent aux intéressés de supposer qu'il pourrait y avoir une erreur de classement des investissements. Le Transporteur souligne que l'estimation des investissements est basée sur la planification actuelle, appelée à évoluer, et les prévisions des besoins des clients qui sont revues annuellement.

À la page 3 de la demande d'intervention, les intéressés mentionnent :

« Nous assurerons la coordination, au présent dossier sur le sujet de la planification des investissements, avec nos représentations au dossier R-4097-2019, où nous soulignons un manque de rigueur du modèle et une disparition des outils de comparaison interannuelle lié à la multiplication des changements méthodologiques. Nos représenterons, ici encore, viserons à rétablir une plus grande rigueur dans la planification. »

Le Transporteur est particulièrement préoccupé que les intéressés veuillent faire un débat sur la planification des investissements dans son ensemble et ainsi introduire des sujets déjà traités dans le passé et ayant fait l'objet de décisions finales de la Régie. Aucun élément nouveau ne justifie la réouverture d'un tel débat. Le Transporteur soutient qu'il ne saurait être question de remettre en cause la méthode de planification du réseau, a fortiori dans le contexte d'une année de MRI.

²⁶ Demande d'intervention de SÉ-AQLPA du 23 août 2019.

À la page 5 de la demande d'intervention, les intéressés mentionnent :

« Nous formulerons des recommandations sur cette proposition visant à favoriser l'essor maximal de l'électricité photovoltaïque et permettre au Transporteur de lever les contraintes antérieures à l'acceptation de celle-ci. Nos représentations seront effectuées en collaboration avec des associations œuvrant dans le domaine de l'énergie solaire et seront ben continuité avec nos représentations des années antérieures. »

Le Transporteur reconnaît la contribution des intéressés dans le dossier R-3669-2008 qui a permis d'établir les bases de la contribution maximale spécifique aux réseaux collecteurs éoliens. Le Transporteur réitère toutefois que sa preuve n'a pas pour but de remettre en question les orientations retenues par la Régie dans sa décision D-2009-015 en la matière. Le Transporteur soumet respectueusement que la nature technique de sa proposition et l'enjeu en cause pour l'année tarifaire 2020, soit le raccordement de deux centrales photovoltaïques de moins de 10 MW, ne justifie pas le recours à une expertise élaborée comme le laissent entendre les intéressés.

Le Transporteur demande à la Régie, quant aux sujets proposés par les intéressés, de circonscrire de façon précise ces participations afin que le cadre d'analyse du dossier du Transporteur soit respecté.

Veillez recevoir, chère consœur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

(s) Yves Fréchette

Me Yves Fréchette
/jg

c.c. Intéressés (par courriel seulement)