

PAR SDÉ

Laval, le 8 mai 2024

Steve Cadrin
Ligne directe : 514 392-5725
scadrin@dhcavocats.ca

Me Véronique Dubois
Secrétaire de la Régie de l'Énergie
500, boulevard René-Lévesque Ouest
5^e étage, bureau 5.100
Montréal (Québec) H2Z 1W7

Objet: HQT - Demande d'autorisation relative à la construction du poste de Bonsecours à 120-25 kV et de sa ligne d'alimentation
Réplique de l'AHQ-ARQ aux commentaires du Transporteur sur la demande d'intervention
Dossier : R-4256-2024
N/D: 4503-85

Chère consœur,

Par la présente, l'AHQ-ARQ répond à l'invitation de la Régie de l'Énergie (la « Régie »), dans l'avis aux personnes intéressées du 16 avril 2024¹, de répliquer aux commentaires d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur »), ceux-ci ayant été déposés le 3 mai 2024².

Les commentaires du Transporteur portent essentiellement sur quatre éléments. D'une part, il conteste les prévisions budgétaires pour la participation de l'AHQ-ARQ à ce dossier alors que, d'autre part, il commente l'intervention de l'AHQ-ARQ sur chacun des trois sujets proposés par celle-ci.

Budget de participation

Le Transporteur commente ainsi le budget de participation de l'AHQ-ARQ (pages 2 et 3) :

« Les intéressés ont déposé auprès de la Régie un budget de participation total de 26 428,00\$ qui correspond à 32 heures de services juridiques et 72 heures de services d'analyste. »

¹ A-0003.

² B-0015.

De l'avis du Transporteur, ce budget est excessif notamment pour les motifs ci-après décrits.

Le 23 décembre 2022, au dossier R-4214-2022 (dossier somme toute similaire au présent dossier) l'AHQ-ARQ a déposé auprès de la Régie un budget de participation total de 12 607,20\$ qui correspond à 12 heures de services juridiques et 36 heures de services d'analyste.

Le Transporteur constate, à seulement quelques mois d'écart, une inflation très marquée de la valeur des services professionnels des intéressés que la Régie agissant dans l'intérêt public, ne saurait avaliser.

[...]

Dans les circonstances, le Transporteur soumet que le budget présenté apparaît excessif.

La Régie devrait mettre en place des balises de frais qui permettent de guider les futurs intervenants, sans admission, quant à leur participation attendue au dossier du Transporteur.

Considérant la portée du présent dossier et les sujets identifiés par les intéressés, le Transporteur suggère que le budget de participation des intervenants reconnus à participer au présent dossier soit fixé sur une base maximale correspondant à 12 heures de services juridiques et 36 heures de services d'analyste comme dans la décision D-2023-088. » (Nous soulignons)

L'AHQ-ARQ est d'avis, avec égards, que la comparaison du présent dossier avec le dossier R-4214-2022 ne tient absolument pas la route. En effet, dans le présent dossier, l'AHQ-ARQ se propose d'aborder trois sujets soit³ :

1. Augmentation du coût du projet
2. Prévision de la charge des postes visés et avoisinants
3. Ligne d'alimentation à 230 kV du poste de Stukely au poste de Bonsecours.

Dans le dossier R-4214-2022, l'AHQ-ARQ n'abordait, à toutes fins pratiques, que le sujet no. 1, sous l'angle du coût global et de celui du Respect des exigences⁴. Ce dossier portait sur un projet qui s'inscrivait dans les catégories d'investissement « Maintien des actifs », en majorité, et « Respect des exigences »⁵ comme le reconnaissait par ailleurs le Transporteur⁶.

Par conséquent, il ne s'inscrivait pas, contrairement au présent dossier, dans la catégorie « Croissance de la demande » et ainsi, ne comportait aucun enjeu équivalant au sujet no. 2 ci-dessus qui constitue le sujet le plus substantiel de la demande d'intervention de l'AHQ-ARQ.

³ C-AHQ-ARQ-0003.

⁴ R-4214-2022, C-AHQ-ARQ-0003.

⁵ R-4214-2022, B-0002, page 2, paragraphe 6.

⁶ R-4214-2022, B-0013, page 2.

Le dossier R-4214-2022 ne comportait pas non plus une problématique de tracé le plus économique d'une ligne de transport.

Une analyse juste et rigoureuse aurait plutôt comparé le présent dossier à d'autres dossiers comportant une composante « Croissance de la demande » comme, par exemple, le dossier R-4180-2021 (budget de participation de l'AHQ-ARQ de 32 heures d'avocat et 63 heures d'analyse)⁷ et le dossier R-4147-2021 (budget de participation de l'AHQ-ARQ de 27 heures d'avocat et de 51 heures d'analyste)⁸. En plus des sujets de ces dossiers, le présent dossier comporte un enjeu sur le tracé économique d'une ligne comme c'était le cas dans le dossier R-4112-2019 (budget de participation de l'AHQ-ARQ de 30 heures d'avocat et de 74 heures d'analyste)⁹.

Dans le dossier R-4214-2022, le Transporteur avait aussi tenté de limiter arbitrairement le budget de participation de l'AHQ-ARQ mais la Régie n'avait alors pas retenu un tel argument¹⁰ :

« [25] *Le budget de participation de l'AHQ-ARQ s'élève à 12 607,2 \$.*

[26] Le Transporteur soumet que ce budget tel que présenté lui apparaît excessif. Considérant la portée du présent dossier et les sujets identifiés par l'AHQ-ARQ, il suggère à la Régie de fixer une base maximale pour le budget de participation des intervenants reconnus au dossier correspondant à 5 heures de services juridiques et à 18 heures de services d'analyste.

[27] L'AHQ-ARQ soutient qu'il a préparé les frais de son budget de participation au meilleur de sa connaissance et que c'est la Régie qui décidera du caractère raisonnable de ces frais.

[28] La Régie ne retient pas la proposition du Transporteur visant à limiter les frais prévisionnels au présent dossier, compte tenu du budget soumis par l'AHQ-ARQ.

[29] La Régie rappelle que, lors de l'attribution des frais, elle jugera du caractère nécessaire et raisonnable des montants qui seront réclamés et de l'utilité de la participation de l'intervenant à ses délibérations, en tenant compte des normes et barèmes prévus aux articles 11 et 12 du Guide de paiement des frais 2020 (le Guide). » (Notes de bas de page omises; nous soulignons)

L'AHQ-ARQ tient à préciser encore une fois qu'elle a préparé son budget de participation avec la même rigueur qu'elle le fait habituellement et ce, avec l'expérience de son procureur et de son analyste qui cumulent plus de 30 ans de travaux devant la Régie. L'AHQ-ARQ soumet qu'il lui appartient de préparer son budget de participation au meilleur de sa connaissance et qu'il appartiendra éventuellement à la Régie de décider si les frais demandés sont raisonnables à la fin du dossier, bien sûr si l'AHQ-ARQ est retenue comme intervenante.

⁷ R-4180-2021, pièces B-0002, page 2, paragraphe 6 et C-AHQ-ARQ-0004.

⁸ R-4147-2021, pièces B-0002, page 2, paragraphe 6 et C-AHQ-ARQ-0003.

⁹ R-4112-2019, pièces C-AHQ-ARQ-0002, page 4, paragraphe 19 et C-AHQ-ARQ-0003.

¹⁰ D-2023-008, dossier R-4214-2022, page 8, paragraphes 25 à 29.

Le processus réglementaire est établi ainsi et, avec égards, l'AHQ-ARQ soumet que ce n'est pas le rôle du Transporteur de décider à l'avance du nombre d'heures que devront consentir le procureur et l'analyste. Toujours avec égards, bien que le Transporteur souhaite limiter d'avance l'analyse et la remise en question des dossiers qu'ils déposent, ses commentaires doivent plutôt prendre assise sur une analyse rigoureuse des sujets à être traités et la raisonnable des frais requis pour ce faire. La référence aux frais octroyés dans un seul dossier d'investissement, par ailleurs fort différent quant aux enjeux soulevés, ne peut constituer une telle assise rigoureuse ou une quelconque forme de « jurisprudence » en matière de raisonnable de budget de participation.

Ceci dit, par le passé, l'AHQ-ARQ a démontré que ses budgets de participation étaient justifiés et qu'elle était en mesure d'expliquer les dépassements lorsque des circonstances non prévues survenaient. À titre d'exemple, l'AHQ-ARQ réitère ce qu'elle indiquait dans sa demande d'intervention soit qu'au cours des 12 dossiers d'investissements qu'elle cite, son intervention a été jugée utile par la Régie¹¹. D'ailleurs, pour l'ensemble de ces 12 dossiers, la Régie a reconnu 98 % des frais demandés par l'AHQ-ARQ, ce qui démontre bien l'acuité des prévisions budgétaires et la raisonnable des frais réclamés par celle-ci dans chacun de ces dossiers.

Sujet 1 – Augmentation du coût du projet

Le Transporteur émet les commentaires suivants sur ce sujet (pages 3 à 5) :

« En sus, le sujet 1 identifié en l'instance par les intéressés fut présenté dans le dossier R-4214-2022. Ce sujet fût alors débattu, la Régie en décida et l'AHQ-ARQ en fut rémunéré.

Ce sujet présenté, débattu, décidé et rémunéré devrait être écarté de la présente instance avec une réduction correspondante du budget des intéressés.

[...]

Le sujet 1 identifié en l'instance par les intéressés fut présenté dans le dossier R-4214-2022. Il s'agissait de la base de l'intervention autorisée des intéressés. Au mémoire de l'AHQ-ARQ dans ce dernier dossier, en date du 10 mars 2023, ils formulent la recommandation suivante :

Pour expliquer et/ou atténuer de telles erreurs de prévision des coûts des investissements, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie d'exiger du Transporteur, dans le cadre de ses demandes d'autorisation d'investissements en vertu de l'article 73 de la Loi, de fournir l'évolution du coût du projet à être autorisé tel que présenté dans les causes tarifaires et autres présentations faites par le Transporteur au cours des 10 dernières années précédentes et de fournir les explications permettant de comprendre les écarts entre le coût demandé pour le projet et les prévisions antérieures.

[...]

¹¹ C-AHQ-ARQ-0002, page 2, paragraphe 7.

Ainsi le sujet 1 avancé en l'instance par les intéressés, à savoir l'écart des valeurs présentées dans un dossier tarifaire et celles présentes dans une demande d'autorisation, a déjà été présenté à la Régie et celle-ci en a disposé par la décision précitée.

Il n'est donc d'aucune utilité de reprendre ce débat en la présente instance ce qui doit avoir un impact sur la participation des intéressés.

En sus, le Transporteur réitère qu'une comparaison des coûts du Projet avec le dossier tarifaire n'est pas utile et n'est pas susceptible de donner un éclairage valable à la Régie pour sa prise de décision en l'instance. En effet, la preuve soumise dans la présente Demande est complète et contient toutes les informations détaillées conformément au cadre réglementaire. Quant à la planification déposée dans le dossier tarifaire, elle est présentée à titre indicatif et ne représente pas le portrait final des projets.

Le Transporteur soutient que le coût du Projet soumis pour autorisation résulte de l'étude d'avant-projet qui précise son contenu, ses coûts et ses échéanciers en tenant compte du contexte de marchés le plus à jour et des spécificités au Projet. Il s'agit donc du coût le plus représentatif du Projet autorisé par la haute direction d'Hydro-Québec. La preuve soumise par le Transporteur contient toutes les informations pertinentes relatives aux coûts détaillés du Projet. Le Transporteur soumet que les prévisions des dossiers tarifaires débordent du cadre du présent dossier. Il demande à la Régie d'écarter ce sujet d'intervention soumis par l'AHQ-ARQ. » (Notes de bas de page omises, nos emphases)

D'abord, ce commentaire du Transporteur semble présumer que l'ARQ-AHQ voudra réitérer sa recommandation reproduite ci-dessus. Or, une telle conclusion recherchée n'apparaît nullement dans la liste des sujets déposée par l'AHQ-ARQ en l'instance et celle-ci confirme qu'elle n'a pas l'intention de reprendre ce débat qui a été disposé par la décision D-2023-063, tel que le souligne le Transporteur.

L'AHQ-ARQ comprend que c'est le coût du Projet présenté dans le présent dossier qui fait plutôt l'objet d'examen et c'est sur celui-ci qu'elle compte concentrer l'essentiel de son analyse. Cependant, contrairement à ce qu'affirme le Transporteur dans ses commentaires, l'AHQ-ARQ est d'avis que les prévisions antérieures, lorsqu'elles existent, font partie du contexte et qu'il est tout à fait approprié de se questionner sur l'évolution de telles prévisions. D'ailleurs, dans le dossier R-4185-2022, le Transporteur a répondu à des questions sur les écarts entre les coûts d'un projet soumis par celui-ci et des prévisions antérieures¹².

De plus, le Transporteur a omis de citer la décision procédurale de la Régie dans le dossier R-4214-2022 qui statuait ainsi dans un cas tout à fait similaire¹³ :

¹² R-4185-2022, pièces B-0025 et B-0029.

¹³ D-2023-008, dossier R-4214-2022, pages 6 à 8, paragraphes 13 à 24.

« [13] L'AHQ-ARQ entend examiner la Demande de manière à s'assurer qu'elle n'aura pas d'impacts défavorables sur les tarifs d'électricité assumés par ses membres. Il souhaite se prononcer sur la variation du coût total du Projet et du coût de la catégorie d'investissement « Respect des exigences » depuis l'année 2021.

[14] Plus précisément, l'AHQ-ARQ souhaite obtenir des explications sur la variation des coûts totaux du Projet. Au soutien de sa demande, il indique que dans le cadre du dossier tarifaire 2021-2022, le Transporteur prévoyait un coût total du Projet de 68,7 M\$, soit environ la moitié du coût soumis au présent dossier. Par ailleurs, il note l'absence du Projet dans la planification sur un horizon de 10 ans présentée par le Transporteur dans le cadre de son dossier tarifaire 2020.

[15] Enfin, l'AHQ-ARQ souhaite obtenir des explications sur l'augmentation des coûts prévus dans la catégorie d'investissement « Respect des exigences » par rapport à ceux prévus par le Transporteur pour cette catégorie dans le cadre du dossier tarifaire 2021-2022. Il sollicite également des informations sur la nature précise des exigences à respecter et qui affectent ces coûts.

[16] Dans ses commentaires, le Transporteur réitère que la preuve déposée au soutien de sa Demande est complète et contient toutes les informations détaillées, conformément au cadre réglementaire applicable. Il demande à la Régie d'écarter la comparaison des coûts totaux du Projet et celle des coûts par catégories d'investissement du Projet avec le dossier tarifaire. Il fait également valoir que les prévisions des dossiers tarifaires débordent du cadre du présent dossier et, qu'en conséquence, l'enjeu découlant de l'absence du Projet dans la planification du réseau de transport de la demande tarifaire 2020 devrait être écarté.

[17] Le Transporteur allègue que le coût du Projet soumis pour autorisation résulte de l'étude d'avant-projet, laquelle a précisé le contenu, les coûts et les échéanciers du Projet, en tenant compte de ses spécificités et du contexte de marchés le plus à jour. Selon lui, ces coûts, autorisés par la haute direction d'Hydro-Québec, sont finaux et plus représentatifs du Projet.

[18] Selon le Transporteur, que ce soit pour les coûts totaux ou pour les coûts par catégorie d'investissement, toute comparaison des coûts du Projet avec ceux prévus dans le cadre du dossier tarifaire n'est ni utile ni susceptible de donner un éclairage valable à la Régie pour ses délibérations. Il précise que la planification déposée dans le cadre du dossier tarifaire est basée sur les données préliminaires et présente une vision globale et à long terme des enjeux, des problématiques et des actions à mettre en œuvre afin de garantir la fiabilité et la pérennité du réseau de transport d'électricité.

[19] L'AHQ-ARQ réplique quant à lui que lorsque les prévisions antérieures sont disponibles, elles font partie du contexte lié à l'examen d'un projet d'investissement. Selon lui, il est approprié de s'interroger sur l'évolution de ces prévisions. L'intéressé souligne que, dans le cadre d'un dossier d'investissement récent, le Transporteur a répondu à des questions sur les écarts de coûts entre un projet d'investissement et ses prévisions antérieures.

[20] La Régie est d'avis que l'AHQ-ARQ a démontré un intérêt suffisant pour intervenir dans le cadre du présent dossier et que sa participation peut être utile à ses délibérations. **En conséquence, la Régie lui accorde le statut d'intervenant.**

[21] En ce qui a trait aux sujets d'intervention soumis par l'AHQ-ARQ, la Régie considère qu'il est utile et pertinent dans le cadre de son examen d'obtenir des motifs expliquant les variations entre les coûts du Projet soumis pour son autorisation, en vertu de l'article 73 de la Loi, et ceux anticipés pour ce projet, tels qu'ils apparaissent à la planification présentée dans le cadre des dossiers tarifaires.

[22] De façon spécifique, ces explications permettront à la Régie de mieux comprendre les circonstances et le contexte justifiant l'évolution des coûts du Projet depuis l'année 2021 et de porter un jugement éclairé sur le Projet.

[23] **La Régie retient le sujet d'intervention portant sur l'évolution du coût total du Projet et du coût de la catégorie d'investissement « Respect des exigences » depuis l'année 2021.**

[24] **Considérant ce qui précède, la Régie ordonne au Transporteur de déposer au présent dossier, au plus tard le 1er février 2023, un complément de preuve précisant les circonstances, le contexte et les motifs justifiant l'évolution des coûts du Projet depuis le dossier tarifaire 2021-2022, pour les catégories d'investissement « Maintien des actifs » et « Respect des exigences ». »** (Notes de bas de page omises; nous soulignons)

Dans cette décision, la Régie ne retenait pas les commentaires du Transporteur et retenait plutôt le sujet d'intervention portant sur l'évolution du coût du Projet depuis l'année 2021 et exigeait même un complément de preuve. L'AHQ-ARQ lui demande de faire de même dans le présent dossier.

Sujet 2 - Prévision de la charge des postes visés et avoisinants

Le Transporteur émet les commentaires suivants sur ce sujet (pages 5 et 6) :

« Le Transporteur rappelle que le Projet, qui a notamment pour objectif de répondre à la croissance de la charge du Distributeur, s'insère dans le Plan de conversion du réseau à 49 kV de l'Estrie rédigé en 2022. Le but de cette étude était de reconfirmer les besoins d'accroissement de capacité de ce réseau régional. Le Projet permet également d'adresser les problèmes de sous-tension engendrés par la croissance de la demande à la pointe hivernale, soit une problématique mise en exergue dans le Plan de conversion. Le Transporteur estime que l'annexe 8 de la présente demande permet de valider que les besoins en croissance de la région sont bel et bien réels, comme le sont les problèmes de tension associée à cette croissance.

Par ailleurs, les moyens ayant été mis en place pour répondre à la croissance de la charge du Distributeur pour cette zone, tel que les transferts de charges, sont des moyens temporaires qui soulagent les points critiques du réseau. Le Transporteur soutient qu'il ne peut se baser sur ces moyens pour assurer le développement de son

réseau à long terme et fournir à sa clientèle une alimentation électrique fiable et des services de grande qualité, alors que le Projet soumis respectueusement à la Régie pour approbation lui permet de rencontrer sa mission.

Le Transporteur réitère ses commentaires ci-dessus selon lesquels sa Demande est complète et contient toutes les informations pertinentes à l'égard du cadre réglementaire applicable au Projet. Si ce sujet est retenu par la Régie, le Transporteur soumet qu'il devrait être clairement balisé. » (Nous soulignons)

L'AHQ-ARQ est d'avis que ce commentaire très général sur le Projet où le Transporteur n'indique nullement comment ce sujet devrait être « clairement balisé » et, par conséquent n'affecte en rien l'intervention prévue qui aurait comme objectif de bien comprendre de telles affirmations du Transporteur et de formuler des recommandations à la Régie au besoin. Notamment, l'AHQ-ARQ ne voit pas, dans l'annexe 8 citée par le Transporteur, de démonstration selon laquelle les besoins en croissance de la région seraient bel et bien « réels » dans une étude qui date déjà de 2020-2021.

Sujet 3 - Ligne d'alimentation à 230 kV du poste de Stukely au poste de Bonsecours

Le Transporteur émet les commentaires suivants sur ce sujet (pages 3, 6 et 7) :

« Quant au sujet 3 identifié en l'instance par les intéressés, il est hors du cadre d'examen du présent dossier. Les intéressés souhaitent s'exprimer quant au tracé de ligne du Projet et « formuler des recommandations à la Régie sur un tracé optimal ». Les intéressés n'ont aucune expertise en la matière. Avec égards, la Régie ne dispose d'aucune juridiction à l'égard de l'affectation du territoire qui accueille les projets du Transporteur comme en l'instance. Les dispositions législatives et réglementaires qui concernent l'affectation du territoire pour ce Projet de la demanderesse, est sous les juridictions exclusives d'autres organismes et autorités. Ce sujet devrait être écarté de la présente instance avec une réduction correspondante du budget des intéressés.

[...]

Le sujet 3 identifié par les intéressés concerne le tracé de la nouvelle ligne proposée comme suit : « L'AHQ-ARQ voudra en savoir plus sur ces choix et pourra formuler des recommandations à la Régie sur un tracé optimal. »

Outres que les intéressés n'ont aucun intérêt, ni expertise quant à la gestion et l'affectation du territoire québécois pour la détermination d'un tracé de ligne, ce sujet et les « recommandations » éventuelles sont hors du périmètre juridictionnel de la Régie. Tel que mentionné précédemment, la Régie ne dispose d'aucune juridiction à l'égard de l'affectation du territoire qui accueille les projets du Transporteur. Les dispositions législatives et réglementaires qui concernent l'affectation du territoire pour les projets de la demanderesse, sont sous les juridictions exclusives d'autres organismes et autorités.

Cette déclaration de l'intéressé qui souhaite « formuler des recommandations à la Régie sur un tracé optimal. » est en porte-à-faux avec le cadre réglementaire applicable en l'instance. Comme mentionné précédemment, la Régie a déjà déterminé qu'une demande d'autorisation introduite comme en l'instance constitue un exercice d'analyse technico-économique en adéquation avec le cadre réglementaire, qui doit porter sur la justification du projet en regard de ses objectifs et de l'impact du projet sur les tarifs et la fiabilité du réseau de transport d'électricité, conformément aux exigences prescrites par le cadre réglementaire. À ce sujet, la Régie s'est exprimée comme suit :

[...]

La juridiction dévolue à la Régie selon la Loi est de nature tarifaire. Ainsi, la demande d'autorisation introduite en vertu de l'article 73 de la Loi et du Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie sera l'objet d'analyse technico-économique qui doit porter sur la justification du projet en regard de ses objectifs et de l'impact du projet sur les tarifs et la fiabilité du réseau de transport d'électricité, conformément aux exigences prescrites à l'exclusion du tracé. Ainsi, les « recommandations » éventuelles des intéressés sont hors du périmètre de ce dossier, irrecevables et sans valeur juridictionnelle à la prise de décision par la Régie. Il n'est donc d'aucune utilité d'examiner ce sujet en la présente instance ce qui doit avoir un impact sur la participation des intéressés. » (Nous soulignons)

Dans sa liste des sujets, l'AHQ-ARQ énonce clairement la nature de son intérêt sur ce sujet¹⁴ :

« Le Projet peut avoir un impact éventuel sur les tarifs assumés par les membres de l'AHQ-ARQ. Un projet avec un tracé non optimal pourrait entraîner des coûts non requis et ainsi des effets tarifaires non souhaitables. » (Nous soulignons)

Contrairement à ce que le Transporteur laisse entendre, l'AHQ-ARQ et ses représentants ne comptent nullement s'improviser experts en gestion et affectation du territoire québécois pour la détermination d'un tracé de ligne. Leur intérêt en l'instance porte plutôt sur l'aspect technico-économique et l'impact sur les tarifs.

En effet, à première vue, le tracé proposé par le Transporteur¹⁵ semble déroger à l'un de ses objectifs, soit de viser à favoriser lorsque possible la juxtaposition avec des lignes existantes¹⁶, et ce sans que des motifs soient fournis. C'est tout simplement ce que l'AHQ-ARQ souhaite comprendre et l'effet d'un tel choix sur le coût du Projet.

D'ailleurs, la Régie a déjà permis des interventions sur un projet de tracé dans le cadre du dossier R-4112-2019¹⁷ et l'AHQ-ARQ lui demande de faire de même dans le présent dossier sous l'angle de l'impact sur les coûts et sur les tarifs du tracé choisi.

¹⁴ C-AHQ-ARQ-0003, page 4.

¹⁵ B-0004, page 15, figure 2.

¹⁶ B-0004, page 13, ligne 17.

¹⁷ D-2020-012, R-4112-2019, page 6, paragraphes 10 à 13.

L'AHQ-ARQ, en conclusion de cette réplique, invite la Régie à retenir l'ensemble de sa demande d'intervention telle que déposée.

Espérant le tout conforme, veuillez agréer, chère consœur, nos salutations les plus distinguées.

DHC Avocats



Steve Cadrin, avocat

SC/fn

873104