

CANADA

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

NO : R-4167-2021

HYDRO-QUÉBEC, personne morale de droit public légalement constituée en vertu de la *Loi sur Hydro-Québec* (L.R.Q., c. H-5), ayant son siège social au 75, boul. René-Lévesque Ouest, dans les cité et district de Montréal, province de Québec, H2Z 1A4,

Demanderesse

**DEMANDE DU TRANSPORTEUR DE MODIFICATION DES TARIFS
ET CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT
POUR LES ANNÉES 2021 ET 2022 – VOLET 1**

PLAIDOIRIE DU TRANSPORTEUR

Table des matières

1	Introduction et faits saillants	3
2	Revenu requis	3
2.1	Formule d'indexation	3
2.2	Facteur Y : Évolution de la base de tarification	4
2.3	Facteurs X et S	5
2.4	Contribution du Distributeur.....	12
3	Contribution pour réseaux collecteurs éoliens	14
4	Taux de pertes de transport.....	16
5	Planification réseau de transport	19
6	Suivi projet Micoua-Saguenay.....	23
7	Conclusions	29

1 Introduction et faits saillants¹

1 Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (« Transporteur »,
2 « HQT ») s'adresse à la Régie de l'énergie (ci-après la « Régie ») afin de modifier ses
3 tarifs pour les années 2021 et 2022.

4 Le Transporteur soumet que la preuve documentaire produite en appui à sa demande
5 est concluante, complète et contient toutes les informations nécessaires à la prise de
6 décision par la Régie. Cette preuve documentaire a été appuyée par les témoignages
7 probants des représentants du Transporteur.

8 L'argumentation du Transporteur se concentre sur les sujets abordés en audience.
9 L'objectif n'est pas de reprendre en entier la preuve documentaire et testimoniale du
10 Transporteur offerte à la Régie. Le Transporteur s'appuie sur sa preuve probante
11 administrée dans le présent dossier. Il présente, dans les sections suivantes,
12 ses réponses aux principales interrogations de la Régie ainsi qu'à certaines positions
13 des intervenants.

2 Revenu requis²

2.1 Formule d'indexation³

14 Pour ses tarifs des années 2021 et 2022, le Transporteur demande à la Régie de lui
15 permettre de récupérer les revenus requis tel que présentés qui s'incarnent dans des
16 baisses tarifaires pour ces deux années.

17 Cette demande couvre les dernières années d'application du mécanisme de
18 réglementation incitative (ci-après « MRI ») approuvé par la Régie. Ainsi une part des
19 revenus requis du Transporteur est établie au moyen d'une formule d'indexation alors
20 que les autres coûts associés aux investissements (amortissement et rendement
21 associés) sont établis sur la base de la méthode du coût de service.

22 La formule d'indexation ainsi que le facteur de croissance couvrent respectivement
23 28 % et 30 % des revenus requis du Transporteur de 2021 et 2022.

24 En 2022, le Transporteur a appliqué la recommandation de son expert, The Brattle
25 Group (« Brattle »), d'un Facteur X de -3,38 % et a retenu la valeur inférieure de la
26 fourchette déterminée par l'étude de Brattle pour le Facteur S, soit 0,1 %. Ce choix est
27 plus amplement discuté à la section 2.3.

28 En audience⁴, M. Vézina a, relativement à la formule d'indexation actuelle, fait part
29 d'une réserve certaine quant à son adéquation. Ainsi, il mentionne :

1 B-0004, HQT-1, Document 1.

2 B-0039, HQT-5, Document 1 révisé.

3 B-0039, HQT-5, Document 1 révisé, section 3.1.

4 NS, volume 1, 9 décembre 2021, p.154.

Plaidoirie du Transporteur

1 « Plus récemment, la coupure de quarante-six millions (46 M) dans la décision au
2 niveau des charges d'exploitation de deux mille dix-neuf (2019), de même que les
3 écarts importants réalisés en deux mille vingt (2020) démontrent un écart
4 défavorable important pour le Transporteur avec la formule MRI actuellement en
5 place. »

6 M. Verret a lui aussi fait part de cette réserve lorsqu'il dit :

7 « Notre point... notre point de vue, notre position, c'est que la formule actuelle sous-
8 estime grandement le besoin du Transporteur. »⁵

9 Le Transporteur considère qu'un exercice de post mortem se doit d'être fait sur le MRI
10 actuel, au terme de la 4^e année de son application, et plus particulièrement comme
11 M. Verret l'a expliqué dans son témoignage⁶, sur la formule d'indexation qui s'applique
12 aux charges.

2.2 Facteur Y : Évolution de la base de tarification⁷

13 Le Transporteur souligne les aspects suivants du témoignage de son représentant,
14 à savoir :

- 15 • Pour 2021 : exceptionnellement HQT a calculé la BT selon la moyenne des
16 11 soldes, soit selon les données du 1er janvier 2021 au 31 octobre 2021 avec
17 une mise à jour du niveau de mises en services (MES) à cette même date.
- 18 • En 2021, un retour à la normale des activités était prévu. Cependant, la
19 pandémie affecte encore, dans une moindre mesure qu'en 2020, certaines
20 activités de MES : Délais à la suite de bris dans la chaîne d'approvisionnement,
21 rareté de main d'œuvre chez nos fournisseurs.
- 22 • Afin de pallier cette rareté, HQT a revu l'adéquation du partage des MES entre
23 ses effectifs et les fournisseurs mandatés par le groupe Équipement. Comme
24 mentionné par M. Vézina⁸, cette révision du partage n'a eu aucun enjeu sur
25 les activités de maintenance de 2021.
- 26 • Les mécanismes de gouvernance du suivi des mises en services (MES) des
27 projets sont en place.
- 28 • Un resserrement du suivi des projets avec les entrepreneurs a été mis de
29 l'avant.

⁵ NS, volume 1, 9 décembre, p. 216.

⁶ NS, volume 1, 9 décembre 2021, p. 215

⁷ B-0039, HQT-5, Document 1 révisé, section 9.

⁸ NS, volume 1, 9 décembre 2021, p. 248.

Plaidoirie du Transporteur

- 1 • Le suivi administratif pour recevoir les certificats de MES est beaucoup plus
2 serré.
- 3 • Ces mesures amènent HQT à envisager réaliser les MES anticipées pour
4 novembre et décembre 2021.
- 5 • À titre de comparaison, HQT a présenté les MES officielles réalisées dans ces
6 deux mois lors des années antérieures.
- 7 • À cet effet, nous mentionnons que les chiffres de MES présentés par l'analyste
8 de l'AQCIE-CIFQ (C-AQCIE-CIFQ-0073) sont d'une part, erronés car ils sont
9 nets des retraits d'actifs et d'autre part, incomplets car ils ne considèrent pas
10 l'ensemble des rubriques d'actifs mis en service en ne considérant que le volet
11 immobilisations corporelles.
- 12 • À titre de rappel, des MES intégrées à la BT au cours d'une année se font
13 aussi dans les autres rubriques d'actifs.
- 14 • Tout écart favorable qui sera constaté sur la base de tarification pour l'année
15 2021 sera, comme il se doit, capté par le MTÉR associé au MRI.
- 16 • Pour 2022, la BT devrait être au niveau prévu dans la demande notamment :
- 17 ○ Les mécanismes de gouvernance du suivi des MES des projets sont
18 maintenus;
- 19 ○ Un facteur de glissement a été estimé et étalé dans l'année;
- 20 ○ Un retour à la normale des activités est envisagé afin de réaliser les
21 MES au dernier trimestre.

22 Le Transporteur prie la Régie d'établir ses BT 2021 et 2022 selon sa preuve probante
23 offerte.

2.3 Facteurs X et S

24 Le Transporteur a produit l'étude de productivité multifactorielle (« étude PMF »)
25 effectuée par son expert, Dr. Ros, The Brattle Group (« Brattle »), comme pièce
26 HQT-5, Document 2.

27 Le Transporteur s'en remet à la recommandation de Brattle et demande l'adoption par
28 la Régie d'un Facteur X de -3,38 % ainsi que d'un Facteur S de 0,1 % applicables à
29 la formule d'indexation de son MRI pour l'année 2022.

30 Les faits saillants du témoignage de M. Ros, ainsi que les lacunes identifiées du
31 rapport de M. Lowry, PEG, sont décrits ci-après. Le Transporteur souligne les aspects
32 suivants du témoignage de son expert, à savoir :

1 • **Transparency of Brattle Report**

2 The Brattle Group and Dr. Ros were much more helpful to the Régie in
3 providing the evidence in a transparent and reproducible in a way that all
4 intervenors could use for their own analysis- By contrast, PEG models are not
5 open, not transparent, bulky, and unable to do sensitivity analysis,
6 as requested by the Régie in its decision D-2020-028 par.92⁹. It seems like
7 PEG intentionally designed its model that way to make it difficult for the parties
8 to easily use it and perform sensitivity and to be dependent on PEG.

9 As we stated in our Reply Comment (B-0094, Complément de preuve de
10 The Brattle Group, p. 3):

11 *PEG's "TFP model lacked the ability to easily trace, validate, and reproduce the*
12 *TFP results without substantial effort and work and at the risk of making incorrect*
13 *changes to the model that would have unknown impacts and possibly invalidate the*
14 *sensitivity analysis."*

15 In a surprising way, Dr. Lowry did not comply with the Régie's decision as he
16 completely ignored this Régie mandate. Not only did PEG not present a user-
17 friendly model, they presented no sensitivity analysis in their Direct Report. In
18 fact, the only sensitivity they did apart from ones where we specifically asked
19 for in a data request, was using the Brattle model.

20 It was near impossible to understand, validate and reproduce PEG's model
21 without significant investment in time and resources. This hermetic approach
22 of Dr. Lowry should guide the Régie to act with reserve in this regard.
23 Considering that these demonstrations by Dr. Lowry certainly could not be
24 thoroughly tested by the Régie's technical team, this calls for great caution in
25 the use of the demonstrations and results of PEG.

26 • **Selection of comparables**

27 The Brattle model uses 74 companies from the FERC Form 1 data, publicly-
28 available and transparent data, as the Régie requested. Dr. Ros began by
29 looking at all the potential companies available to include, there were more
30 than 100, and then we excluded the company only if the data were not
31 complete. Brattle provided a detailed Appendix in its Direct Report which listed
32 all the over 100 companies we looked at and provided a specific reason for
33 why we excluded them or not.

⁹ « Toutes les hypothèses, les choix méthodologiques et la calibration des modèles, les intrants, les extrants et les calculs doivent être documentés afin de bien comprendre les résultats et de faciliter la réalisation d'analyses de sensibilité par la Régie et les intervenants. De telles analyses doivent également être présentées afin de comprendre l'impact de l'utilisation d'une hypothèse, d'un choix méthodologique, d'un intrant, d'un extrant ou d'un calcul pouvant faire varier les résultats de façon significative »

Plaidoirie du Transporteur

1 **Extracts from engagement # 10 on data quality:** « We note that S&P Global is a
2 well-established and respected data vendor with deep expertise in working with the
3 FERC Form 1 data and whose databases are used in regulatory proceedings in
4 North America, as alluded to by PEG in their Cost Research Guidelines for this TFP
5 study and was also used by PSE for their productivity and benchmarking studies
6 in the MRI for Hydro One. [...]

7 It is important to note, that Brattle does not use MWhs as an output measure in its
8 productivity recommendations. It is also important to note that Brattle’s model has
9 at least 50,000 data points used to determine productivity growth. To the extent that
10 some of the companies cited in the reference above misreported MWhs to the
11 FERC—something that would need to be proved—it would virtually have no impact
12 on our results. [...]

13 Perfection in the underlying database is not a requirement for a TFP study which
14 focuses on growth rates and some amount of measurement error is standard in
15 econometric analysis and, when part of the dependent variable, presents no
16 challenge in estimation.”

17 Moreover, the companies in our database are investor-owned utilities (“IOUs”) and
18 are publicly owned companies whose stock is publicly traded on U.S. markets, or
19 they are part of an affiliate with the parent’s stock being publicly traded. All publicly
20 traded companies like the IOUs have to file regular reports with the U.S. Securities
21 and Exchange Commission (“SEC”). The filing requirements at the SEC include
22 annual Form 10-K, quarterly Form 10-Qs, periodic Form 8-K, proxy reports and
23 certain shareholder and affiliate reporting requirements.

24 In addition, there are numerous internal accounting controls requirements and,
25 importantly, there is a requirement that the company’s accounting system be
26 independently audited. These companies are also subject to the Sarbanes-Oxley
27 Act of 2002 that include CEO/CFO certifications requirements, prohibition on officer
28 and director loans, and the requirement that the CEO and CFO must personally
29 certify the content of the reports filed with the SEC and the procedures established
30 by the issuer to report disclosures and prepare financial statements. The reports
31 filed with the SEC are subject to SEC review and comment and the Sarbanes-Oxley
32 Act requires the SEC undertake some level of review of every reporting company
33 at least once every three years.

34 In addition to regulation at the FERC, the distribution and generation portion of the
35 IOUs in our sample are regulated at the state level by their respective public utilities
36 commissions (PUCs). This adds a second layer of regulation on the IOUs in

Plaidoirie du Transporteur

1 *our sample. The State PUCs typically have dedicated accounting and financial*
 2 *professionals and experts on its staff overseeing the activities of the IOUs. PUCs*
 3 *have been closely involved in the financial and accounting oversight of their IOUs*
 4 *for many decades.*

5 *Finally, as mentioned above, we obtained our data from SNL Financial, now part of*
 6 *S&P Global, a world leading company on financial data. SNL has been in existence*
 7 *since the late 1980s and has deep expertise and experience working with the FERC*
 8 *database. On its website, S&P Global indicates that it has an extensive quality*
 9 *control program to ensure accuracy of the data it collects. The company indicates*
 10 *that it runs thousands of automated quality checks and reviews content multiple*
 11 *times before publishing. »*

12 Surprisingly, PEG points out in its presentation (page 12) that comparables...:

13 *“1. Doesn’t usually matter much to results*

14 *2. Regulators typically don’t care much”*

15 PEG’s assertion that expanding the sample “Doesn’t usually matter much to
 16 results” is categorically wrong. In Brattle’s reply evidence, we presented the
 17 exact sample selection bias that results solely from the difference in samples
 18 selected by Brattle and PEG¹⁰.

19 When Brattle ran the model on PEG’s sample of companies, TFP growth
 20 increased by 32 basis points and by 81 basis points for PFPO&M, this is hardly
 21 insignificant. Dr. Lowry’s assertion that such changes don’t matter or that these
 22 issues are insignificant is simply incorrect.

23 • **Exclusion of certain costs**

24 Dr. Ros’s justification for including all three accounts is convincing:

25 -They are O&M transmission expenses in the FERC accounts.

26 -The FERC uses these accounts in ratemaking and in setting just and
 27 reasonable rates that customers are currently paying.

28 -HQT incurs similar expenses (even though it is hard to identify them in
 29 the HQT accounts) and Similar expenses are regulated under the
 30 current MRI plan¹¹.

¹⁰ B-0094, Complément de preuve de The Brattle Group, Table 4.

¹¹ B-0113, HQT-11, Document 2.3, Présentation panel 3, p.15.

Plaidoirie du Transporteur

1 PEG provides no consistent, coherent justification for removing the three
2 accounts¹². Specifically, the three expenses excluded by PEG are included in
3 the MRI plan. This contradicts his presentation of what an X Factor study
4 should include, as presented in bullet 1 of slide 5.¹³

5 Dr. Lowry also alleges cost reporting may have shifted from one account to
6 the other¹⁴. No proof of that assertion is offered, and this would not be an issue
7 if all O&M costs are included for consideration in his report.¹⁵

8 Finally, PEG fails to mention during cross-examination that Mr. Fenrick
9 includes two out of the three accounts. Mr. Fenrick did not exclude FERC
10 Accounts 561.1 – 561.8 and 566 from his productivity and benchmarking
11 study.¹⁶

12 • **Capital costs (One-Hoss-Shay)**

13 Brattle's rationale for using the One-Hoss-Shay approach is well recorded in
14 the direct report as well as the reply evidence.¹⁷ It must also be noted Brattle's
15 use of the geometric decay results in lower TFP growth (more negative) for the
16 US sample – a result that would have “favored” Brattle's client's interests.

17 However, this was not the recommendation adopted by Brattle. Dr. Lowry
18 himself contradicted his own assertions from his direct report and reply report
19 that Brattle's methodology “favored their clients” by admitting in cross
20 examination that Brattle's use of One-Hoss-Shay did in fact produce results
21 that were not favorable to HQT¹⁸.

22 • **Econometric Cost benchmarking**

23 The method used by Dr. Lowry errs in identifying these particular elements
24 specific to HQT and therefore is not applicable to HQT. Brattle understood this
25 deficiency which produced aberrant results and proposed a suitable method.

26 Dr. Lowry only uses one type of methodology for doing cost benchmarking,
27 it's called a OLS also known as pooled OLS. Brattle uses a panel data
28 estimator called fixed effects. Brattle brings a perspective to the debate of cost

¹² C-AQCIE-CIFQ-0072, Présentation de PEG, p.5.

¹³ [NS](#), volume 4, 14 décembre 2021, pp.175-176.

¹⁴ Slide 9: “Utilities seem to have shifted ISO costs from one category to another idiosyncratically e.g., from Tx by others expenses to miscellaneous Tx expenses or dispatch-related expenses”.

¹⁵ See Section II.B.2 of Brattle's reply report.

¹⁶ [NS](#), volume 4, 14 décembre 2021, pp.177-178 et Complément de preuve de The Brattle Group, p.23 note 26

¹⁷ B-0012, HQT-5, Document 2, Étude de productivité multifactorielle de The Brattle Group, section IV et B-0094, Complément de preuve de The Brattle Group, p.41.

¹⁸ [NS](#), volume 4, 14 décembre 2021, pp.143-144,168 et 171.

Plaidoirie du Transporteur

1 benchmarking in regulatory proceedings offering a strong alternative when
2 clearly the use of pooled OLS result in aberrant recommendations like those
3 of PEG.

4 Dr. Ros has published widely in academic journals using econometric models
5 and he co-published an academic paper with Professor Jerry A. Hausman on
6 benchmarking telecommunication prices in Mexico that is very similar to the
7 objective in this proceeding of estimating models and using the model to make
8 predictions and using fixed effects models. Professor Hausman is the inventor
9 of the Hausman test, the test that Dr. Lowry referred to in his opening
10 statement¹⁹.

11 In Dr. Lowry's presentation²⁰, he suggested that panel data estimates like fixed
12 effects are not used in cost benchmarking. He simply was not aware of this
13 literature. The Brattle Group presented a review of that literature in its Reply
14 report, that revealed the common use of panel data.

15 Importantly, it revealed the weakness of Dr. Lowry's model OLS in
16 benchmarking, and that there are better tools, primarily different types of panel
17 data models.

18 PEG's conclusion that HQT is a very poor cost performer relies on econometric
19 models that have a fundamental methodological flaw. Its models fail to control
20 for those unobservable economic and business condition factors that are
21 unique to HQT—e.g., unique logistical challenges, being a Crown corporation,
22 etc. PEG's approach counts all these unique HQT characteristics as cost
23 inefficiencies while Brattle approach does not. This is the main explanation for
24 the differences between Brattle and PEG's cost-benchmarking results.

25 These deficiencies specific to the model used by PEG were admitted in
26 hearings by Dr. Lowry²¹ :

27 *"I do think that the work that Dr. Ros did by using fixed effects does, you know, help*
28 *us to think that part of the reason for these very extreme numbers is there is*
29 *something we're not picking up here."*

30 Unfortunately, Dr. Lowry seems « closed or passive » to looking for alternatives
31 to the abbey results of his method.

¹⁹ C-AQCIE-CIFQ-0072, p. 19

²⁰ C-AQCIE-CIFQ-0072, p. 25

²¹ [NS](#), volume 4, 14 décembre 2021, p. 203.

Plaidoirie du Transporteur

1 What the PEG model is not able to do, the Brattle model presents correctly,
2 giving consistent results.

3 In cross-examination, counsel for HQT made it clear that Dr. Lowry 's results
4 showing 121% above the benchmark was not at all believable, as it implied
5 that more than a 50% decrease in costs were needed by HQT just to get to the
6 average²²:

7 *“So do I believe that the company’s costs are literally, their CNE is literally twice
8 what it should be? You know I would be surprise that that’s true.(...) I’m
9 uncomfortable with how extreme these numbers are. And I, it is certainly
10 possible that further refinements of such studies would come up with a number
11 that’s less surprising.”*

12 In conclusion, it seems PEG’s experience with cost benchmarking has made
13 PEG set in its ways and unable or unwilling to bring in modern thinking on
14 econometric models and benchmarking especially where the benchmarked
15 firm is so different than the rest of the sample companies and for this reason
16 PEG’s results are simply not credible and the Régie should ignore them.

17 Conclusion

18 Dans sa présentation (C-AQCIE-CIFQ-0072, pp.29 et 30) PEG offre plusieurs
19 recommandations sans justifier ni préciser sur quelle base celles-ci sont pertinentes.
20 À titre d’exemple Dr. Lowry, il présente un Facteur X de 0,80 issu de résultats
21 constatés en Australie.

22 Or, la Régie a clairement demandé l’utilisation de comparables américains dans sa
23 décision D-2020-028 sur les principes directeurs et spécifiques applicables aux
24 études.

25 Dans cette même décision la Régie indiquait que les experts peuvent intégrer des
26 transporteurs d’électricité d’autres pays, s’ils en justifient adéquatement l’utilisation
27 chose que PEG ne fait pas.

28 Enfin, PEG avait fortement critiqué l’inclusion de données provenant de l’Australie
29 dans le dossier R-4058-2018²³ en évoquant des différences notables de méthodologie
30 et ces éléments avaient été cités dans la Décision de la Régie²⁴ :

²² [NS](#), volume 4, 14 décembre 2021, pp. 200 et 203.

²³ R-4058-2018, C-AQCIE-CIFQ-0018, Expertise de PEG, p. 16.

²⁴ D-2019-60, par. 106.

Plaidoirie du Transporteur

1 « PEG est d'avis que le balisage d'études et de décisions provenant d'ailleurs que de
2 l'Amérique du Nord a une portée limitée »

3 Avec égards, la cohérence des propos du Dr. Lowry est difficile à établir à cet égard.

4 En conclusion, en raison de la valeur probante du rapport de Brattle, pour toutes les
5 raisons énoncées ci-haut, le Transporteur demande à la Régie de reconnaître la
6 pertinence de l'étude réalisée par Brattle qui offre la méthodologie et les résultats les
7 plus fiables, comparables, transparents et par conséquent utiles pour que le régulateur
8 puisse les appliquer.

9 Le Transporteur demande d'accueillir la recommandation de Brattle et demande
10 l'adoption par la Régie d'un Facteur X de -3,38 % ainsi que d'un Facteur S de 0,1 %
11 applicables à la formule d'indexation de son MRI pour l'année 2022.

2.4 Contribution du Distributeur²⁵

12 Le Transporteur, au sujet de la comptabilisation de la contribution du Distributeur en
13 décembre 2022 dans la BT, souligne les aspects suivants du témoignage de son
14 représentant, à savoir :

- 15 • Décision finale, D-2021-068, dans le dossier Modifications à la politique
16 d'ajouts a été rendue le 27 mai 2021. Comme mentionné par M. Verret dans
17 son témoignage du 9 décembre 2021, « l'agrégation charges-ressources
18 débute à cette date-là »²⁶.
- 19 • Il s'agit d'une application prospective suivant la décision D-2021-068.
- 20 • L'agrégation charges-ressources doit tenir compte de l'ensemble des
21 investissements associés aux ajouts mis en service dans une année (ayant
22 une durée de 12 mois) et de l'ensemble de la croissance de charge que ces
23 ajouts visent à alimenter sur une période de 20 ans. (Article 3 de la section C
24 de l'appendice J). On parle donc d'agrégation charges-ressources annuelle.
- 25 • La Régie a, à maintes reprises, affirmé le fait que la détermination de la
26 contribution doit être faite dans le dossier suivant la décision de la Régie
27 (Ex : D-2020-146, D-2018-077, D-2017-025).
- 28 • La Régie a, dans sa décision D-2016-029 retenu une comptabilisation en
29 décembre.
- 30 • Le Transporteur s'est conformé à l'ensemble de ces décisions en
31 comptabilisant la contribution en décembre 2022 dans sa BT.

²⁵ B-0110, HQT-11, Document 2.1 - Présentation du Panel 1, pp. 7 et 8.

²⁶ NS, Volume 1, 9 décembre 2021, p. 207.

Plaidoirie du Transporteur

- 1 • Les décisions de la Régie doivent être lues et appliquées dans le cycle tarifaire
2 auxquelles elles réfèrent et s'insèrent favorisant ainsi la comptabilisation de la
3 contribution en décembre 2022 à la BT. À l'évidence, la question d'une
4 comptabilisation en 2021 ne se poserait pas si nous n'étions pas
5 collectivement dans cette situation exceptionnelle de déterminer les tarifs 2021
6 dans le cadre de la présente demande. Selon la pratique et l'usage tarifaire
7 reconnu qui s'incarne dans l'application des principes réglementaires qui
8 fondent les dossiers tarifaires (année historique/2019, année témoin/2020,
9 année témoin projetée/2021). Ainsi, selon la pratique et l'usage :
- 10 ○ la demande tarifaire 2021 aurait été déposée en août 2020 ;
11 ○ l'audience aurait eu lieu en novembre et décembre 2020 ;
12 ○ la prise en délibéré serait intervenue en décembre 2020 ;
13 ○ la décision tarifaire 2021 finale aurait été rendue entre les mois de
14 février et avril 2021, soit avant le 27 mai 2021, qui est la date de la
15 décision finale, D-2021-068 :
- 16 ○ si la situation avait été usuelle, toute proposition d'application de
17 l'agrégation charges-ressources annuelle dès l'année 2021 aurait été
18 sans objet.
- 19 • L'agrégation charges-ressources annuelle ne s'applique pas aux périodes
20 précédant la décision D-2021-068. D'ailleurs, pour les périodes depuis les
21 décisions rendues sous réserve sur la contribution, et la décision précitée,
22 la Régie n'avait pas appliqué l'agrégation charges-ressources annuelle.
- 23 • Par ailleurs, la Régie n'a pas déclaré provisoires, à compter du 1^{er} janvier 2021,
24 les conditions d'application de l'agrégation charges-ressources annuelle.
25 Cette application, qui est faite sur une base annuelle, ne peut donc pas
26 précéder la date de la décision D-2021-068 qui l'a approuvée dans les *Tarifs et*
27 *conditions*. Avec égards, la présente situation exceptionnelle ne doit pas
28 donner lieu à des conditions injustifiées qui ne découlent pas des décisions
29 rendues.
- 30 • La comptabilisation en décembre 2022 s'inscrit dans le cadre d'une application
31 prospective et dans le respect du principe de stabilité tarifaire puisque le plein
32 impact de cette comptabilisation en décembre 2022 sera constaté en 2023.
- 33 • La coupure de 46 M\$ en 2019 ainsi que les écarts constatés en 2020 ont mis
34 en lumière l'inadéquation de la formule MRI actuellement en place
35 (voir HQT-10, Document 1.1, p. 27). Une tendance à la hausse des coûts
36 s'observe dans plusieurs domaines et risque de se répercuter en 2023.

Plaidoirie du Transporteur

1 Dans ces circonstances, le principe de stabilité tarifaire doit être considéré en
2 sus des précédents de la Régie précités.

3 • Avec égards, le Transporteur considère que, outre le fait que la proposition de
4 l'AQCIE-CIFQ de comptabiliser dès 2021 l'agrégation charges-ressources
5 couvrant la période 2006-2020 contrevient aux décisions précédemment
6 citées, elle contrevient aussi au principe de stabilité tarifaire.

7 Le Transporteur réitère les propos de ses représentants en audience à ce sujet²⁷.

8 Le Transporteur prie la Régie d'accepter sa proposition telle que précitée.

3 Contribution pour réseaux collecteurs éoliens²⁸

9 Le Transporteur maintient que sa demande d'indexation de la contribution maximale
10 à 202 \$/kW (240 \$/kW en incluant les coûts d'exploitation et d'entretien (CEE)
11 de 19 %) à partir de l'indice 2009 des composantes du poste de départ (ICPD) pour
12 les réseaux collecteurs éoliens est fondée.

13 Le Transporteur souligne les aspects suivants qui appuient sa demande, à savoir :

- 14 • Maintien de la contribution de 161 \$/kW (excluant les CEE) depuis 2009 ;
- 15 • Le Transporteur a revu son hypothèse formulée à partir des résultats de
16 l'appel d'offres 2013-01, mais finalement non avérée, à l'effet que
17 l'augmentation de la capacité unitaire des éoliennes avait un impact neutre,
18 sinon décroissant sur le coût des réseaux collecteurs ;
- 19 • Le Transporteur a procédé à l'analyse de trente et un (31) schémas unifilaires
20 pour conclure que l'hypothèse justifiant le maintien de la contribution au taux
21 de 2009 n'était pas avérée ;
- 22 • L'année 2009 comme point de départ pour calculer l'indexation selon l'ICPD
23 reste la plus pertinente compte tenu :
 - 24 ○ Que l'augmentation du coût des équipements du réseau collecteur est
25 indéniable depuis cette date ;
 - 26 ○ Que les résultats de l'appel d'offres 2013-01, basés sur seulement trois
27 projets, ne sauraient être utilisés de façon fiable et crédible.
28 Ceci, d'autant plus que des écarts entre le remboursement maximum
29 applicable et les pièces justificatives déposées ont été constatées,
30 allant jusqu'à 30 % de plus pour un des projets.

²⁷ NS, volume 1, 9 décembre 2021 pp. 153-154 et 206 à 211.

²⁸ B-0072, HQT-9, Document 2 révisé.

Plaidoirie du Transporteur

- 1 ○ Qu'il n'y a pas de fait probant sur lequel le Transporteur pourrait
2 s'appuyer pour justifier une indexation à partir de l'année 2013 ou de
3 toute autre année.
- 4 • Le Transporteur soumet que cette indexation, qui se veut transitoire,
5 est nécessaire dans le contexte du lancement, le 13 décembre dernier,
6 des deux appels d'offres du Distributeur (300 MW éolien et 480 MW de
7 puissance provenant de sources renouvelables) ;
- 8 • Le Transporteur rappelle qu'il dispose d'autres outils pour s'assurer que les
9 réseaux collecteurs ne seront pas surdimensionnés, dont notamment :
- 10 ○ La remise au producteur en tout début de processus de raccordement
11 d'un guide de remboursement fournissant les détails relatifs aux
12 dépenses admissibles ainsi que l'encadrement à respecter aux fins de
13 préparation de la demande de remboursement ;
- 14 ○ Un suivi de conformité des caractéristiques techniques du réseau
15 collecteur, tel qu'indiqué dans le schéma unifilaire (puissance
16 maximale à transporter, nombre et capacité unitaire des
17 transformateurs basse et moyenne tension, longueur et spécifications
18 des câbles, nombre et caractéristiques techniques des autres
19 appareillages) ;
- 20 ○ Une estimation des coûts du réseau collecteur réalisée en parallèle par
21 un département spécialisé en estimations de projets chez
22 Hydro-Québec ;
- 23 ○ Un audit externe des pièces justificatives déposées par le producteur.
- 24 • Le Transporteur entend proposer à la Régie des ajustements appropriés à la
25 méthode qui seront fondés sur les résultats détaillés des estimations fournis
26 par les soumissionnaires dans le cadre des deux prochains appels d'offres.

27 Le Transporteur réitère les propos de sa représentante en audience à ce sujet²⁹.

28 Pour 2022, le Transporteur juge approprié et prudent d'indexer la contribution
29 maximale pour les réseaux collecteurs éoliens à partir de l'ICPD de 2009 à 202 \$/kW,
30 en excluant les CEE de 19 % et 240 \$/kW en incluant ceux-ci.

²⁹ NS, volume 1, 9 décembre 2021, pp. 155 à 166.

4 Taux de pertes de transport³⁰

- 1 Taux de pertes de transport aux demandes tarifaires, à savoir :
- 2 - Décisions de la Régie ;
- 3 - Approbation des tarifs et conditions des services de transport ;
- 4 - Moyenne trois ans assurant une stabilité ;
- 5 - Méthode qui a fait ses preuves.

6 Taux de pertes officiels de transport pour les années 2019 et 2020 :

7 Comme déjà mentionné au dossier tarifaire précédent et repris par la Régie dans la
8 décision D-2020-041³¹ :

9 « [539]...le Transporteur conclut qu'il est impossible de fournir des explications quantitatives
10 complètes sur tous les facteurs influençant le taux de pertes de transport d'une année à
11 l'autre... »

12 « Opinion de la Régie [543] La Régie est satisfaite du suivi effectué par le Transporteur en
13 lien avec la poursuite de l'analyse des pertes électriques sur son réseau. Elle considère que,
14 compte tenu de l'évolution des travaux, il n'est plus pertinent de poursuivre l'analyse, sous la
15 forme requise au paragraphe 449 de la décision D-2019-047³² pour les prochaines
16 années. »

17 Dans ses deux derniers dossiers tarifaire³³, le Transporteur a déposé des preuves
18 étoffées au sujet du taux de pertes de transport, dont les améliorations à son
19 processus de calcul du taux de pertes basées sur les recommandations des
20 ressources spécialisées en contrôle.

21 Le Transporteur utilise désormais un outil de contre validation basé sur l'estimateur
22 d'état et développé par l'IREQ, dont les écarts pour les années 2019 et 2020 sont
23 jugés acceptables par rapport à la méthode officielle.

24 Le Transporteur présente dans sa preuve au présent dossier les conclusions d'un
25 exercice de validation horaire pour l'année 2019³⁴, en suivi de la décision D-2020-041.
26 Cette validation n'a révélé aucune anomalie qui pourrait être considérée comme une
27 erreur dans le calcul des pertes et du taux de pertes de transport. Aucune donnée
28 horaire suspecte en provenance des besoins internes satisfait par injections (« BISI »)
29 n'a été détectée. L'analyse détaillée des données horaires de l'année 2019 confirme
30 que les améliorations apportées par le Transporteur en amont lors de la validation des

³⁰ B-0024, HQT-6, Document 1.3.

³¹ R-4096-2019.

³² R-4058-2018.

³³ R-4058-2018 et R-4096-2019.

³⁴ B-0024, HQT-6, Document 1.3, annexe 1, p. 13.

Plaidoirie du Transporteur

1 données sont efficaces.

2 L’AHQ-ARQ tente erronément d’expliquer les variations des pertes d’une année à
3 l’autre par les principaux facteurs influençant les pertes de Transports sans prendre
4 en considération les résultats de l’analyse du Transporteur repris à la décision
5 D-2020-041 qui conclut que la mesure réelle du taux de pertes intègre un ensemble
6 de facteurs de manière combinée et indissociable qui ne permet pas d’isoler et de
7 quantifier l’impact de ceux-ci sur l’évolution annuelle du taux de pertes.

8 Tel que mentionné en audience, en réponse à une question du procureur du
9 Transporteur, par le représentant du Transporteur, la recommandation 11 de
10 l’AHQ-ARQ (mémoire pages 38 et 46) devrait être écartée, notamment en ce que la
11 validation horaire a été effectuée pour l’année 2019 et n’a révélée aucune anomalie,
12 tel que précité.

13 En conclusion, le Transporteur mentionne que les taux de pertes réels au présent
14 dossier sont bons, car ils bénéficient de toutes les mesures de validation et contre
15 validation déployées par le Transporteur.

16 Mandat IREQ

17 Rappel : R-4058-2018, D-2019-047 et R-4096-2019, D-2020-041 (voir annexe)

18 Le Transporteur s’est conformé aux demandes de la Régie, comme mentionné par
19 ses représentants en audience³⁵.

20 Le Transporteur souligne que les mandats octroyés à l’IREQ pour le développement
21 de la méthode de contrevalidation basée sur l’estimateur d’état ainsi que les travaux
22 d’exploration sur une méthode analytique étaient complétés avant la décision
23 D-2020-041. Aucun autre mandat octroyé à l’IREQ n’avait été évoqué lors de
24 l’audience de la demande tarifaire 2020. Ainsi, le paragraphe 567 de la décision
25 D-2020-041 qui mentionne que le Transporteur devra présenter dans une optique
26 prospective les sujets qui feront l’objet d’un mandat à l’IREQ ne fait pas référence aux
27 deux mandats énoncés ci-haut, ni à aucun autre mandat en cours énoncé par le
28 Transporteur.

29 *[567] En conséquence, afin de valider les étapes franchies par le Transporteur à l’égard du*
30 *calcul du taux de pertes, dans une optique prospective, la Régie demande au Transporteur*
31 *de présenter, dans le cadre de son prochain dossier tarifaire, les sujets qui feront l’objet d’un*
32 *mandat octroyé à l’IREQ ainsi que l’échéancier de réalisation de ce mandat. »¹²*

33 Le Transporteur s’est donc conformé à la décision en présentant, dans la demande
34 tarifaire actuelle, le mandat confié à l’IREQ en février 2020. Ce mandat consiste en

³⁵ Voir commentaires de monsieur Stéphane Verret du 15 décembre 2021 à cet effet (NS publiques non disponibles actuellement).

Plaidoirie du Transporteur

1 l'automatisation de la méthode officielle de calcul du taux de pertes de transport.
2 L'évaluation des pertes par la méthode actuelle demandant un effort humain, une
3 méthode davantage automatisée permettra la détection et la correction d'erreurs et
4 demandera moins d'efforts pour la maintenir.

5 En date de la présente, le Transporteur ne dispose toujours pas d'informations
6 additionnelles à celles déjà fournies³⁶. Le manque de disponibilité des effectifs de
7 l'IREQ et la pandémie de la COVID-19 qui a débuté tout juste après l'élaboration du
8 mandat sont les principales causes de l'allongement du délai.

9 Le Transporteur a fait des relances à l'IREQ. Tel que mentionné au présent dossier³⁷,
10 l'IREQ s'est récemment engagé à donner des informations additionnelles au
11 Transporteur à l'égard du mandat d'automatisation au courant du premier trimestre de
12 2022. Le Transporteur informera la Régie à ce sujet au prochain dossier tarifaire.

13 Le Transporteur réitère que ce mandat ne vise que l'automatisation de la méthode
14 officielle de calcul du taux de pertes. Les taux de pertes officiels des années 2019 et
15 2020 au présent dossier ne sont donc pas impactés par ce délai au mandat.

16 Avec égards, à la lumière de ce qui précède, les propos et la recommandation 10 de
17 l'AHQ-ARQ devraient être écartés par la Régie.

18 ***Validation horaire des pertes de transport (HQT-6, Document 1.3, section 2.2.1,***
19 ***p. 8, lignes 24-27)***

20 La validation horaire ne sera pas utilisée de façon systématique dans le processus
21 annuel optimisé du Transporteur.

22 Le Transporteur utilisera la validation horaire au besoin seulement, lorsque les
23 résultats des deux méthodes (officielle et de contrevalidation) ne convergent pas.

24 Le Transporteur souligne à la Régie les aspects suivants :

25 ▪ De l'avis du Transporteur, la validation quotidienne des données et la mise en
26 place des recommandations des ressources spécialisées en contrôle sont
27 suffisantes pour capter les erreurs ayant un réel impact dans le calcul du taux
28 de pertes de transport.

29 ▪ De plus, la méthode d'évaluation des pertes basée sur l'estimateur d'état de
30 l'IREQ permet d'ores et déjà d'analyser la tendance générale des données
31 ainsi que de valider le taux de pertes obtenu par la méthode officielle.

32 En conclusion, le Transporteur n'envisage donc pas d'intégrer de façon systématique
33 une méthode aussi fastidieuse à son processus annuel de validation du taux de pertes

³⁶ B-0024, HQT-6, Document 1.3, p. 11, L9 à 15.

³⁷ B-0088, HQT-10, Document 1.2, réponse du Transporteur à la question 5.1.2 de la Régie, p. 17.

Plaidoirie du Transporteur

1 et préfère maximiser l'utilisation de ses ressources dans l'application de son
2 processus optimisé.

5 Planification réseau de transport³⁸

3 Le Transporteur demande le rejet de la recommandation 9 du Mémoire AHQ-ARQ sur
4 le sujet de la prise en compte des moyens interruptibles en planification.

5 Le Transporteur souligne les aspects suivants qui ont été couverts par son
6 représentant, à savoir :

7 • Les moyens interruptibles tels que définis actuellement par le Distributeur ont
8 des caractéristiques qui permettent de travailler provincialement mais qui ne
9 permettent pas de travailler localement. En audience³⁹, M. Delourme
10 mentionne :

11 *« Ce qui est à souligner tout de même, c'est que aujourd'hui le Distributeur utilise des*
12 *charges interruptibles pour contrôler sa pointe hivernale provinciale. Et donc l'ensemble des*
13 *moyens qu'il va contractualiser vise à atténuer la pointe provinciale. Et donc, c'est pas*
14 *forcément des moyens qui vont fonctionner pour atténuer des pointes locales, par exemple,*
15 *dans un sous-réseau donné qui est accédé par, on s'entend, par un poste avec une certaine*
16 *CLT. Alors, la GDP ou la puissance interruptible ou l'électricité interruptible aujourd'hui est*
17 *définie et a des caractéristiques qui permettent de travailler provincialement, mais qui ne*
18 *permettent pas de travailler localement. »*

19 • Le Transporteur prend en compte dans ses critères une partie des moyens
20 interruptibles qui lui permettent de réduire la charge provinciale lors de
21 certaines conditions : pointe exceptionnelle et réseau dégradé. Il utilise alors
22 des produits connus depuis plusieurs années dont la réponse est connue par
23 leur historique d'utilisation et dont les engagements contractuels permettent
24 une certaine garantie. En audience⁴⁰, M. Delourme mentionne :

25 *« Donc, à ce regard-là, le Transporteur, quand il reçoit ce genre d'informations, va pouvoir*
26 *se servir de ces produits-là pour sa planification de pointe provinciale. Et c'est pour ces*
27 *raisons-là qu'on va faire apparaître ces grandeurs-là sur, par exemple, les pointes*
28 *exceptionnelles ou les pointes avec réseau dégradé. »*

29 • La prise en compte de produits, tels que la GDP, en planification est complexe
30 et le Transporteur doit faire preuve de prudence dans l'utilisation qu'il compte
31 faire de ces moyens afin d'en tirer le maximum mais sans risquer de nuire à
32 la fiabilité du réseau et à la qualité du service offert à ses clients. La non-

³⁸ B-0068, HQT-6, Document 1 révisé.

³⁹ NS, volume 4, 10 décembre 2021, p. 29 (L16 à 25), p. 30 (L1 à 5 et L23 à 25) et p.31 (L1 à 24).

⁴⁰ NS, volume 4, 10 décembre 2021, p. 30 (L6 à 12).

Plaidoirie du Transporteur

1 coïncidence potentielle entre la pointe provinciale et une pointe locale de poste
 2 rend très complexe l'utilisation du même produit pour répondre aux deux
 3 besoins (approvisionnement de la charge provinciale et écrêtage de la pointe
 4 locale) mais le Transporteur et le Distributeur y travaillent activement.
 5 En audience⁴¹, M. Delourme mentionne :

6 « Et donc, justement, la question difficile à répondre, c'est : peut-on empiler des services
 7 pour un même outil donné, est-ce qu'un outil de GDP peut répondre à plusieurs services.
 8 Si oui, est-ce que ça peut être simultanément, est-ce qu'il y aurait des clauses qui permettraient
 9 la simultanéité ou pas. Donc, tout ça, là, c'est extrêmement complexe. »

10 « Donc, aujourd'hui, là, si on ajoute fiable et qu'on souhaite que le réseau fonctionne, eh
 11 bien, il faut intégrer ce genre de nouveaux produits, avec énormément de doigté et puis je
 12 vous dirais, dans un premier temps, un peu de parcimonie aussi, pour ne pas prendre de
 13 risques, pour ne pas exposer le réseau. »

14 • Un comité de travail composé d'experts en planification et exploitation du
 15 Distributeur et du Transporteur est en place pour traiter ces aspects,
 16 une feuille de route est mise à jour en continu dont l'échéancier est difficile à
 17 définir en raison des complexités techniques rencontrées.

18 • Le tableau 3 présenté au document HQT-6 Document 1.1 ne permet pas de
 19 faire de la planification à long terme de la capacité de transformation des
 20 postes. Le Transporteur rappelle : HQT-6 Document 1.1, page 5, L19 à 24 :

21 « Le Transporteur tient à préciser que l'information présentée dans cette pièce reflète
 22 la situation planifiée durant l'hiver 2020-2021 et l'été 2021 et ne couvre pas l'ensemble
 23 des conditions qui doivent être considérées lorsque vient le temps de planifier des
 24 ajouts de transformation dans un poste ou l'ajout d'un poste de transformation dans
 25 une région. Des analyses détaillées doivent alors être réalisées impliquant différentes
 26 conditions de réseau afin de déterminer les diverses options possibles pour répondre
 27 aux besoins de la clientèle. »

28 En audience⁴², M. Verret mentionne :

29 « On la produit parce qu'on nous a demandé de la produire. Mais effectivement, c'est une
 30 pièce qui est produite uniquement aux fins de la Régie. Ce n'est pas un document avec
 31 lequel on travaille pour faire la planification du réseau. Alors, c'est un travail qui demande,
 32 quand même, beaucoup de... C'est une pièce qui demande, quand même, beaucoup de
 33 travail, au niveau de la préparation. Puis ça fait quelques années, on le voit, il y a des
 34 questions qui sont posées puis on doit apporter des correctifs des erreurs. Alors, on

⁴¹ NS, volume 4, 10 décembre 2021, p. 41 (L8 à 16) et p. 44 (L2 à 9).

⁴² NS, volume 4, 10 décembre 2021, p.54 (L11 à 25 à propos du tableau 3 visé par la recommandation 9 de l'AHQ-ARQ).

Plaidoirie du Transporteur

1 s'emploie, du mieux possible, pour pouvoir compléter ce document-là et le déposer.
2 Mais c'est vraiment un document qui n'est fait que pour les fins de la Régie. »

3 Pour ces raisons, le Transporteur soumet que les recommandations 8 et 9 de
4 l'AHQ-ARQ sont inappropriées, non pertinente et ne devraient pas être retenue par la
5 Régie.

6 En audience, l'intervenant AHQ-ARQ émet une nouvelle recommandation no 14,
7 à savoir que le Transporteur devrait compter sur l'apport de la centrale TAG de
8 Bécancour, des importations du Distributeur et des options d'électricité interruptible
9 dans la conception de son réseau en cas de pointe.

10 Le Transporteur est en désaccord avec cette recommandation pour les motifs
11 suivants, soit :

12 • Comme mentionné à la réponse à la question 9.3 de l'intervenant (HQT-10,
13 Document 2.1 – Question et réponse 9.3), le Transporteur tient déjà compte
14 des ressources listées par l'intervenant dans sa planification de la pointe
15 normale. Tel qu'il a décrit et défendu à maintes occasions dans différents
16 dossiers d'investissements, le Transporteur utilise ces ressources comme
17 moyen de réajustement de son réseau dégradé en pointe normale.

18 • La planification du Transporteur tient compte non seulement des besoins du
19 Distributeur mais aussi des services de transport point à point fermes.
20 L'AHQ-ARQ omet dans ses réflexions que le Transporteur doit tenir compte de
21 services de transport autres que ceux du Distributeur.

22 • Le Transporteur planifie son réseau en fonction de critères encadrés par le
23 NPCC et la NERC afin de garantir la fiabilité de son réseau.

24 • En condition de réseau non dégradé en condition de pointe normale,
25 l'utilisation (en planification) de moyens de gestion reviendrait à dégrader la
26 fiabilité du système. En audience⁴³, M. Delourme mentionne :

27 « Donc, utiliser des moyens rares pour des situations normales, ça revient à dégrader la
28 fiabilité du système. Donc, on réserve les moyens rares pour les situations rares et les
29 moyens normaux pour les situations normales, en planification. Ce qui fait que, quand j'offre
30 mon réseau à mon collègue, monsieur Doyle, pour l'exploitation en temps réel, et, bien, il va
31 y avoir un ordonnancement de ces moyens qui vont correspondre, dans leur rareté, au vécu
32 des situations, telles qu'il les voit. Donc, si on utilise trop de moyens, trop tôt, on n'a plus rien
33 pour faire face à des situations rares. Et dans ces cas-là, la fiabilité n'est pas au rendez-
34 vous. »

⁴³ NS, volume 4, 10 décembre 2021, p. 38 (L3 à 18).

Plaidoirie du Transporteur

1 Au regard des raisons énoncés, le Transporteur soumet que la recommandation 14
2 de l'AHQ-ARQ touche directement les critères de conception de son réseau de
3 transport et donc, risque de compromettre sa fiabilité et ne devrait pas être retenue.

4 À la page 12 de sa présentation le témoin de l'AHQ-ARQ mentionne: « *HQT reconnaît
5 que l'électricité interruptible et les importations sont fiables, mais moins que les autres
6 moyens de gestion de la puissance (ex. GDP Affaires, chaînes de blocs, tarification
7 dynamique, option d'électricité additionnelle, Hilo, etc.)* ».

8 Cette déclaration du témoin de AHQ-ARQ est erronée.

9 Jamais M. Delourme n'a tenu ces propos. Au contraire, en audience⁴⁴, M. Delourme
10 témoigne :

11 « *Alors, ça ce sont des produits effectivement qui sont connus et éprouvés, donc,
12 c'est l'électricité interruptible qu'on connaît bien, qui est fournie par des industries qui sont
13 stables dans le temps, qu'on connaît, qu'on géolocalise, dont la contribution année après
14 année est connue, dont les caractéristiques de leur contribution est bien définie et on a une
15 certitude de leur usage, année après année, et donc, on est capable de les intégrer dans
16 notre planification, parce qu'on sait comment ça va se passer en exploitation. Si je sollicite
17 une aluminerie, depuis déjà de nombreuses années, je sais comment elle va réagir, et je
18 suis en mesure de la compter dans ma planification, pour... parce que je suis en mesure
19 d'évaluer, d'extrapoler son impact sur la fiabilité.* »

20 « *Un nouveau produit de type GDP où je vais aller solliciter des nouvelles industries ou des
21 nouveaux clients qui ont la capacité de Opt-out, comme on dit en anglais, donc, de ne pas
22 s'engager à la dernière minute, eh bien, il y a beaucoup plus d'incertitude sur leur impact sur
23 la fiabilité. Là, vous comprenez que, une industrie bien définie, bien connue qui,
24 régulièrement, année après année, s'abonne à cette électricité interruptible, on compte sur
25 elle. Si on a des petits clients qui vont s'abonner une année et qui pourraient se désabonner
26 l'année suivante, eh bien, on a de la grosse incertitude, là, sur leur capacité à être vraiment
27 présent, le moment donné et à vraiment contribuer le moment donné. C'est un nouveau,
28 c'est un nouveau, je vous dirais, ce qu'on constate, là, en télécom, ils appellent ça du
29 « chur », c'est-à-dire que vous êtes chez Bell, un jour, puis le lendemain, vous partez chez
30 Vidéotron. Bien, cette GDP-là, c'est des gens qui pourraient y être abonnés une année, puis
31 pas l'année suivante et moi, pourtant, j'ai parié peut-être sur l'usage au GDP pour un
32 transformateur à plusieurs millions de dollars et j'espère qu'ils vont être présents dans cinq,
33 six, sept ans. Vous comprenez le dilemme, là, on est sur deux... deux espace-temps
34 différents, là, qui font en sorte que, il faut réconcilier ça et la difficulté est là.* »

⁴⁴ NS, volume 4, 10 décembre 2021, p. 45 (L13 à 25), p. 46 (L1 à 4) à propos de l'électricité interruptible, p. 46 (L5 à 25) et p. 47 (L1 à 9) concernant la GDP.

Plaidoirie du Transporteur

1 Le Transporteur demande à la Régie d'écarter les recommandations de l'AHQ-ARQ
2 qui ne reposent pas sur des bases factuelles valables.

6 Suivi projet Micoua-Saguenay⁴⁵

D-2019-087 - Décision sur le fond - Demande relative à la construction d'une ligne à 735 kV entre les postes Micoua et du Saguenay

- 5 • Demande selon l'article 73 LRÉ (test de raisonabilité).
- 6 • Processus d'audience public sur une année : Transparence
- 7 • Projet déclaré d'intérêt public :
 - 8 ○ La Régie s'est déclarée satisfaite de la preuve soumise par le
 - 9 Transporteur relativement au niveau de la demande d'électricité sur la
 - 10 Côte-Nord qui déclenche le besoin pour le Projet.
 - 11 ○ La Régie est satisfaite des informations produites par le Transporteur
 - 12 au soutien des objectifs visés et de la justification du Projet. Elle retient
 - 13 que si les critères de conceptions actuels ne sont pas respectés à la
 - 14 suite de l'occurrence de certains événements, ce qui mettrait à risque
 - 15 la fiabilité du réseau de transport et pourrait entraîner la perte totale du
 - 16 réseau.
 - 17 ○ La Régie est d'avis que, bien que les coûts actualisés des solutions 1
 - 18 et 3 puissent être équivalents pour certains scénarios pessimistes, la
 - 19 combinaison des aspects techniques et économiques favorise
 - 20 clairement la solution 1. Elle considère que l'analyse technico-
 - 21 économique a démontré, de façon probante, la supériorité de la
 - 22 solution retenue.
 - 23 ○ La Régie constate que la réalisation du Projet aura un impact positif sur
 - 24 la fiabilité du réseau de transport.
 - 25 ○ La Régie considère que l'information fournie par le Transporteur au
 - 26 soutien du Projet est probante et suffisante au regard des prescriptions
 - 27 de la Loi et du Règlement. Dans son appréciation de la robustesse de
 - 28 l'analyse économique, elle retient le grand nombre de scénarios
 - 29 différents qui ont démontré la supériorité de la solution retenue.
 - 30 En effet, la Régie juge que la solution retenue est clairement la plus
 - 31 avantageuse, tenant compte de l'ensemble des considérations
 - 32 économiques et techniques.

⁴⁵ B-0111, HQT-11, Document 2.2 - Présentation du Panel 2 (sous pli confidentiel).

Plaidoirie du Transporteur

- 1 ○ La Régie est d'avis que le Transporteur a démontré de façon
2 satisfaisante la supériorité de la solution retenue. Il a démontré le
3 caractère temporaire et problématique que présente l'alternative
4 naturelle à la solution retenue, soit la construction de six plate formes
5 de compensation série (solution 3).
- 6 ○ À la suite de l'examen de l'ensemble de la preuve, la Régie comprend
7 que le Projet est conçu et sera réalisé selon les pratiques usuelles
8 adoptées par le Transporteur.
- 9 ○ La Régie accepte les engagements de suivis réglementaires des coûts
10 du projet par le Transporteur lequel s'y est conformé.

11 ▶ Projet d'intérêt public dont le besoin, les composantes autorisées et l'impact positif
12 majeur sur la fiabilité du réseau de transport identifiés par la Régie demeurent
13 identiques.

14 ▶ Écarts de coûts : Traitement prédéterminé par le biais des suivis.

Suivi Rapport annuel 2020 & Suivi administratif 31 mai 2021

16 Conformément à la décision d'autorisation, le Transporteur a présenté les suivis de
17 l'échéancier du Projet et expliqué les écarts entre les coûts projetés et les coûts réels.

18 ▶ Le Transporteur s'est conformé à la décision D-2019-087.

Audience du 10 décembre 2021

20 En audience la représentante du Transporteur a démontré que le Projet a été conçu
21 et est réalisé selon les pratiques usuelles adoptées par le Transporteur, ce qui est
22 conforme à la décision D-2019-087, paragraphe 202.

23 Le Transporteur souligne les aspects suivants du témoignage de sa représentante en
24 audience⁴⁶, à savoir :

- 25 • Les règles de l'art ont été suivies et la gestion du projet a été exécutée avec
26 prudence et diligence, notamment :
 - 27 ○ Les règles de l'art ont été suivies quant aux séquencements des
28 relevés techniques. Le tracé préférentiel et la répartition des pylônes
29 ayant fait l'objet de l'estimation en 2017 ont été définis, de façon
30 conservatrice, avec des données satellitaires précises à ±20 mètres
31 utilisées pendant la phase avant-projet, alors que la zone d'étude est
32 encore très grande. Mme Gosselin ajoute :

⁴⁶ NS, volume 2, 10 décembre 2021, à huis clos par visioconférence (sous pli confidentiel).

Plaidoirie du Transporteur

- 1 « Vous savez, un projet comme ça, c'est un... c'est très long. On est parti en
2 deux mille quatorze (2014), deux mille quinze (2015) avec l'avant-projet, on
3 va mettre en service en deux mille vingt-trois (2023), donc il se passe
4 plusieurs, plusieurs années, il se passe beaucoup de choses dans un projet
5 comme ça. On pourrait même dire qu'un projet, c'est vivant.⁴⁷ »
- 6 ○ Les règles de l'art ont été suivies en estimant le Projet avec les
7 dernières données comparables.
- 8 • Les principaux changements menant aux dépassements des coûts (ou les
9 nouvelles réalités) sont incontournables, imprévisibles et sont survenus
10 graduellement au cours des années 2018, 2019 et 2020 ne permettant pas
11 leur analyse et leur intégration avant la présentation du dossier à la Régie ni
12 avant la tenue des audiences.
- 13 • Les changements ont été évalués au fur à mesure et des pistes d'optimisations
14 ont été recherchées et mises en place. Le travail a été effectué sans relâche.
- 15 • Le premier changement à survenir est celui de la répartition différente des
16 pylônes à la suite de l'analyse du LIDAR et au repositionnement des pylônes.
17 Sur la base cet unique changement, il aurait été prématuré de réviser les coûts
18 du Projet considérant qu'habituellement, l'étape d'ingénierie et d'étude plus
19 détaillée du Projet génère des augmentations de coûts sur certains aspects
20 mais également des diminutions sur d'autres aspects et considérant
21 également que Hydro-Québec dispose encore de temps pour procéder à des
22 optimisations.
- 23 • Les leçons apprises des autres projets, notamment les rendements, ont été
24 analysés dès que disponible et intégrés par la suite.
- 25 • Avant la fin du projet Chamouchouane en 2019, HQ n'était pas en mesure de
26 connaître les rendements réels sur les pylônes rigides ni la perte de
27 rendement associée à la pénurie de monteurs.
- 28 • La pénurie de monteur était imprévisible puisque le projet Chamouchouane se
29 déroulait sans accroc et selon les estimations de l'époque. Dès que la pénurie
30 s'est fait sentir, HQ a agi de façon diligente pour mettre en place des mesures
31 d'atténuation. Soulignons que la présence accrue de nouveaux travailleurs
32 moins expérimentés a un impact sur les rendements anticipés. Les nouveaux
33 rendements confirmés viendront accentuer l'augmentation des coûts causé
34 par la répartition différente des pylônes.

⁴⁷ NS, volume 1, 9 décembre 2021, p.25, L12 à 19.

Plaidoirie du Transporteur

- 1 • Parallèlement, le virage Santé et sécurité du travail (SST) s’amorce chez HQ,
2 ce qui s’incarne notamment comme suit :
- 3 ○ Les événements sur les chantiers doivent être rapportés, enquêtés et
4 questionnés dans le but d’améliorer de prévenir les incidents ;
- 5 ○ L’équipe Projet n’avait aucune idée à l’époque de ce qui serait
6 découvert en enquêtant les événements déclarés ;
- 7 ○ Ce virage est un processus qui est long à implanter puisque la culture
8 doit être changée ;
- 9 ○ Sur la base des principaux constats préliminaires de 2018, des tables
10 de travail seront formées afin de suggérer des éléments à améliorer.
11 Ce n’est qu’au terme de ces recommandations en 2019 que l’ingénierie
12 peut se mettre en action afin de valider l’intégration dans la conception
13 et les éventuels impacts sur les coûts du Projet.
14 Considérant l’importance que l’entreprise y accorde et le rôle de leader
15 que HQ désire exercer en SST, le maximum de changements ont été
16 intégrés au projet cela implique plusieurs mois de conception,
17 des centaines de dessins à revoir et réviser l’estimation ;
- 18 ○ Les impacts du virage étaient impossibles à prévoir lors de l’estimation
19 du Projet ;
- 20 ○ HQ, en 2021, est toujours en plein virage et ce, pour plusieurs années
21 encore.
- 22 • L’inflation et la surchauffe du marché étaient impossibles à prévoir,
23 notamment :
- 24 ○ L’inflation et la surchauffe dans le marché de déboisement étaient
25 imprévisibles. La vigie du marché avait été réalisée de façon proactive.
26 Cette inflation s’est confirmée tout au long de l’année 2020 à l’ouverture
27 des contrats et malgré les pistes de réduction de coûts mises en place ;
- 28 ○ Lorsque l’équipe Projet obtient une confirmation du marché que malgré
29 les moyens mis en place les coûts de construction seront tout de même
30 à la hausse, la réestimation globale est lancée ;
- 31 ○ Le marché de la construction étant incertain et en mouvement, il était
32 responsable pour HQ d’attendre les premières ouvertures de plis en
33 construction afin de confirmer les hausses entrevues et offrir un niveau
34 de précision adéquat au conseil d’administration HQ et à la Régie de
35 l’énergie.
- 36 • Mme Gosselin témoigne de la gestion active du Projet :

Plaidoirie du Transporteur

1 « Tout au long du projet, on va gérer ces nouvelles données de façon agile. C'est-à-
 2 dire qu'on va toujours, toujours analyser ce qui se passe, on va évaluer l'impact sur
 3 notre projet, on va mettre en place de nombreuses pistes d'optimisation. On va
 4 travailler avec nos ingénieurs, avec les firmes externes. On ne va jamais arrêter de se
 5 requestionner, de revoir nos façons de faire, de revoir nos clauses, de tenter de limiter
 6 les impacts de ces différents changements-là sur le projet. »

7 « On voit des hausses de coûts possibles, mais on a encore plusieurs pistes
 8 d'optimisation à travailler, on va vraiment retourner toutes les roches de ce projet-là,
 9 sans arrêt, à partir de deux mille dix-huit (2018), jusqu'en, puis on le fait encore
 10 d'ailleurs, parce que le contexte continue à évoluer⁴⁸. »

11 « Ça fait que, à l'automne vingt-vingt (2020), cette hausse-là se confirme. C'est à ce
 12 moment-là, encore là, malgré toutes les optimisations qui ont été mises en place, qu'on
 13 va revoir notre estimation au projet afin de la présenter au CA et, par la suite, à la
 14 Régie⁴⁹ ».

15 Le Transporteur a expliqué les éléments ayant conduit à la hausse des coûts du
 16 Projet⁵⁰ et démontré les mesures mises en place pour optimiser le Projet de telle sorte
 17 de réduire l'impact des hausses de coûts.

18 La preuve du Transporteur est probante, crédible et démontre la prudence, la rigueur,
 19 la diligence et le professionnalisme des actions entreprises par ses représentants
 20 dans la réalisation du Projet.

Traitement des écarts – Cadre réglementaire applicable

22 Conformément à la décision d'autorisation, le Transporteur a présenté les suivis de
 23 l'échéancier du Projet et expliqué les écarts entre les coûts projetés et les coûts réels.

- 24 • Tests : arts. 73 et 49 LRÉ
- 25 • Précédents Régie de l'énergie : Décisions D-2007-24 et D-2015-088.
- 26 • HQT bénéficie de la présomption de prudence :
 - 27 ○ Les décisions prises par HQT doivent être présumées prudentes,
 - 28 à moins qu'elles ne soient contestées pour des motifs raisonnables.
 - 29 ○ Avant que la Régie enquête sur la prudence des actions de HQT,
 - 30 la présomption de prudence doit être réfutée par une preuve
 - 31 prépondérante.

⁴⁸ NS, 10 décembre 2021, p.27, L9 à 25 et p. 28, L1.

⁴⁹ NS, 10 décembre 2021, p. 41, L12 à 17.

⁵⁰ NS, 10 décembre 2021, pp. 29 à 41.

Plaidoirie du Transporteur

- 1 ○ La présomption de prudence ne peut être écartée uniquement sur la
2 base du constat d'un dépassement de coûts du Projet.
- 3 ○ La présomption de prudence doit être écartée par une preuve et elle
4 doit être contestée sur la base de motifs raisonnables (« challenged on
5 reasonable grounds »).
- 6 ○ L'imprudence doit être démontrée. Elle est définie en termes de faute
7 ou de négligence tenant à un manque de prévoyance, au manquement
8 au devoir d'agir avec soin ou attention (« care »), à un abus, à des
9 actions malhonnêtes, à du gaspillage (« wasteful ») ou à des dépenses
10 inutiles.

11 ▶ Le Transporteur a démontré que le Projet a été conçu et est réalisé selon les
12 pratiques usuelles adoptées par le Transporteur, ce qui est conforme à la décision
13 D-2019-087.

14 ▶ Le Transporteur a démontré la prudence de ces actions.

15 ▶ Aucune imprudence, faute ou négligence tenant à un manque de prévoyance,
16 au manquement au devoir d'agir avec soin ou attention (« care »), à un abus, à des
17 actions malhonnêtes, à du gaspillage (« wasteful ») ou à des dépenses inutiles n'a été
18 démontré.

19 ▶ La présomption de raisonnabilité issue de la décision D-2019-087 est pleinement
20 applicable et n'est pas écartée.

Conclusion

22 ▶ Projet d'intérêt public dont le besoin, les composantes autorisées et l'impact positif
23 majeur sur la fiabilité du réseau de transport identifiés par la Régie demeurent
24 identiques.

25 ▶ Écarts de coûts : Traitement prédéterminé par le biais des suivis.

26 ▶ Le Transporteur s'est conformé à la décision D-2019-087.

27 ▶ Le Transporteur a démontré que le Projet a été conçu et est réalisé selon les
28 pratiques usuelles adoptées par le Transporteur, ce qui est conforme à la décision
29 D-2019-087.

30 ▶ Le Transporteur a démontré sa bonne foi et la prudence de ses actions.

31 ▶ La présomption de raisonnabilité issue de la décision D-2019-087 n'est pas écartée.

Pour la suite :

33 ▶ Le Transporteur se conformera à la décision D-2019-087.

34 ▶ Le Transporteur assurera le suivi du Projet selon la décision D-2019-087.

Plaidoirie du Transporteur

1 ► Le Transporteur, lors de la MES du Projet, fera les démonstrations requises selon
2 le cadre réglementaire applicable.

3 De ce qui précède et de la preuve probante offerte par le Transporteur, il appert
4 clairement que les recommandations et allégations des intervenants, notamment OC,
5 nient la décision D-2019-087, nient le cadre réglementaire applicable et ne s'appuient
6 sur aucune base factuelle crédible.

7 Le Transporteur demande à la Régie de rejeter les recommandations des intervenants
8 concernant le suivi du Projet en cause et de réaffirmer le dispositif de la décision
9 D-2019-087.

7 Conclusions

10 Le Transporteur soutient que sa demande est complète et probante. Il est d'avis que
11 ses propositions sont raisonnables et qu'elles méritent d'être retenues.

12 Le Transporteur demande respectueusement à la Régie d'accueillir la présente
13 demande pour les années 2021 et 2022 et de rendre une décision selon la preuve qu'il
14 a déposée sur les éléments spécifiés dans sa demande, à savoir :

15 **PAR CES MOTIFS, PLAISE À LA RÉGIE :**

16 **ACCUEILLIR** la présente demande pour les années 2021 et 2022, selon la preuve
17 du Transporteur ;

18 **REPORTER** le dépôt du bilan du MGA ainsi que la mise à jour des données
19 relatives à la stratégie de gestion des actifs au moment du dépôt de la demande
20 tarifaire 2023 ;

21 **INTERDIRE** la divulgation, la publication ou la diffusion des informations de nature
22 confidentielle contenues aux pièces HQT-5, Document 2.2 et HQT-6, Document 1.2,
23 y incluant toutes réponses à des demandes de renseignements correspondantes et
24 ce, pour une période sans restriction quant à sa durée ;

25 **APPROUVER** les propositions relatives aux ajouts et modifications aux
26 conventions, méthodes et pratiques comptables existantes, selon la preuve
27 du Transporteur ;

28 **APPROUVER** la création du CÉR – Contribution du Producteur – Projet de la
29 Romaine afin d'y comptabiliser la portion relative au rendement des capitaux
30 propres en lien avec le versement de la contribution du Producteur, et ce, à compter
31 du 1^{er} août 2021 et d'en approuver la disposition dans les revenus requis de l'année
32 témoin 2022, selon la preuve du Transporteur ;

33 **MAINTENIR** pour le Transporteur une structure du capital présumée comportant
34 70 % de capitaux empruntés et 30 % de capitaux propres ;

Plaidoirie du Transporteur

- 1 **AUTORISER** pour les années 2021 et 2022 un coût moyen pondéré du capital
2 applicable à la base de tarification, incluant un taux de rendement des capitaux
3 propres de 8,2 % et un coût moyen de la dette, sous réserve de la mise à jour du
4 coût de la dette pour l'année 2022, selon la preuve du Transporteur ;
- 5 **ÉTABLIR** pour les années 2021 et 2022 le coût moyen pondéré du capital
6 prospectif, sous réserve de la mise à jour du coût de la dette pour l'année 2022,
7 selon la preuve du Transporteur ;
- 8 **APPROUVER** la base de tarification pour l'année 2021 et pour l'année 2022, tout en
9 reconnaissant comme prudemment acquis et utiles pour l'exploitation du réseau de
10 transport d'électricité l'ensemble des actifs mis en exploitation au cours de ces
11 années ainsi qu'en tenant compte des actifs en exploitation, selon la preuve
12 du Transporteur ;
- 13 **FIXER** le Facteur X à -3,38 % ainsi que le Facteur S à 0,1 %, applicables à la
14 formule d'indexation du MRI du Transporteur pour l'année 2022, selon la preuve du
15 Transporteur ;
- 16 **APPROUVER** les revenus requis pour l'année 2021 et pour l'année 2022, selon la
17 preuve du Transporteur ;
- 18 **FIXER** le taux de pertes de transport du débit horaire maximal pour application à
19 compter du 1^{er} janvier 2021 et du 1^{er} janvier 2022 aux Tarifs et conditions des
20 services de transport d'Hydro-Québec, selon la preuve du Transporteur ;
- 21 **MODIFIER** le cavalier pour le service de transport de point à point à long terme et
22 pour le service de transport pour l'alimentation de la charge locale pour application
23 du 1^{er} janvier au 31 décembre 2021 aux Tarifs et conditions des services de
24 transport d'Hydro-Québec, selon la preuve du Transporteur ;
- 25 **MODIFIER** les Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec,
26 incluant les tarifs des services de transport et les tarifs des services
27 complémentaires pour application à compter du 1^{er} janvier 2021 et du 1^{er} janvier
28 2022, selon la preuve du Transporteur.
- 29 Le tout respectueusement soumis.

Montréal, le 20 décembre 2021

(s) Hydro-Québec - Affaires juridiques

Hydro-Québec - Affaires juridiques
(Me Yves Fréchette)

Annexe**1 Rappel : R-4058-2018, D-2019-047**

2 « [428] La Régie observe que le Transporteur a analysé plusieurs facteurs qui influencent le
3 taux de pertes et qu'il a présenté l'impact de ces facteurs sur le taux de pertes de transport
4 pour l'année 2016 modélisée, en utilisant un échantillonnage horaire représentant 8 784
5 situations instantanées. ... »

6 « [432] À cet égard, la Régie rappelle que l'étude repose sur plusieurs hypothèses qui font
7 en sorte que la marge d'erreur sur l'évaluation des pertes, en valeur absolue et en
8 comparaison avec les pertes réelles, est d'une certaine ampleur mais difficile à estimer.
9 La Régie est néanmoins d'avis que l'étude réalisée par le Transporteur est suffisante pour
10 répondre à sa préoccupation initiale. Ainsi, elle partage la position du Transporteur et juge
11 que l'étude a permis de cerner tous les éléments prépondérants permettant de quantifier les
12 pertes. »

13 « [433] La Régie est ainsi d'avis que le Transporteur a soumis une étude expliquant et
14 quantifiant les facteurs influençant le taux de pertes actuel du réseau de transport conforme
15 à l'ordonnance de la Régie contenue au paragraphe 523 de la décision D-2017-021. »

16 « ... Elle se questionne également à savoir si les résultats, pour l'année témoin 2016, sont
17 suffisamment représentatifs pour établir une tendance et si les conclusions seraient les
18 mêmes pour les années 2017 à 2019. »

19 « [446] La Régie juge qu'il est tout à fait pertinent de réaliser des simulations sur plusieurs
20 années avant de conclure que les résultats de l'étude sont suffisamment représentatifs pour
21 établir une tendance de l'évolution du taux de pertes... »

22 « [447] Par conséquent, la Régie ordonne au Transporteur de déposer une mise à jour du
23 tableau résumant l'impact simulé des différents facteurs analysés sur le taux de pertes du
24 Transporteur dans ses prochains dossiers tarifaires, en considérant comme années témoins
25 les années de 2017 à 2019, lorsque les données relatives à celles-ci seront disponibles...
26 Elle lui ordonne également, pour chacune des années de 2017 à 2019, de considérer
27 l'analyse de l'influence de l'impact des indisponibilités, ainsi que l'impact de l'influence de la
28 tension d'exploitation. »

29 « [449] La Régie juge qu'il est nécessaire que le Transporteur donne également suite aux
30 préoccupations de l'AQCIE-CIFQ et de l'AHQ-ARQ dans ses travaux avec l'IREQ relatifs à
31 la Méthode de simulation. En conséquence, elle ordonne au Transporteur de poursuivre son
32 analyse des pertes électriques sur son réseau afin, notamment, de quantifier l'influence de
33 chacune des sources identifiées dans l'étude actuelle, notamment les pertes par effet
34 couronne sur les lignes à 735 kV, et de fournir des explications quantitatives complètes sur
35 les facteurs justifiant les variations importantes du taux de pertes de transport d'une année
36 à l'autre. »

Plaidoirie du Transporteur

1 **Rappel : R-4096-2019, D-2020-041**

2 « « [461] Comme le taux de pertes varie au maximum de 0,5 % sur un horizon de 13 ans,
3 le Transporteur soumet que ses variations annuelles ne peuvent être considérées comme
4 importantes. »

5 « [525] En suivi du paragraphe 447 de la Décision, le Transporteur présente la mise à jour
6 de l'impact simulé des différents facteurs analysés sur son taux de pertes pour les années
7 2016, 2017 et 2018. Il indique que les résultats pour l'année 2019 seront déposés dans le
8 cadre de sa prochaine demande tarifaire. »

9 « [526] Sur la base des résultats de cette analyse pour les années 2017 et 2018,
10 le Transporteur soutient que les conclusions tirées pour l'année 2016 sont suffisamment
11 représentatives et juge qu'il n'est pas pertinent de poursuivre cette analyse pour les années
12 futures. »

13 « [527] La Régie est satisfaite du suivi de la Décision effectué par le Transporteur en lien
14 avec la mise à jour du tableau résumant l'impact simulé des différents facteurs analysés sur
15 le taux de pertes. Considérant l'évolution des travaux du Transporteur, elle juge que la
16 poursuite de cette analyse pour 2019, dans le contexte de son ordonnance, n'est plus
17 requise. »

18 « [535] En suivi du paragraphe 449 de la Décision, le Transporteur rappelle que seules les
19 pertes par effet Joule et les pertes par effet couronne sont susceptibles de varier de façon
20 significative d'une année à l'autre. »

21 « [536] Les pertes par effet couronne sont élevées lorsqu'il y a des précipitations. Les travaux
22 de l'IREQ sur cet aspect ont mené au développement d'un outil qui permet de valider les
23 épisodes durant lesquels les pertes par effet couronne estimées par la Méthode de
24 simulation sont importantes sur les différentes lignes du réseau. »

25 « [537] Selon les travaux réalisés par l'IREQ, les méthodes empiriques servant à modéliser
26 les pertes par effet couronne nécessitent des données météorologiques réelles hautement
27 localisées qui sont inexistantes. De ce fait, le Transporteur est d'avis que la Méthode de
28 simulation permet d'obtenir le meilleur niveau de précision.»

29 « [538] Le Transporteur rappelle que ce sont les facteurs qui influencent le transit du nord
30 vers le sud du réseau qui ont le plus d'impact sur les pertes par effet Joule et,
31 par conséquent, sur le taux de pertes de transport. À cet égard, il présente plusieurs figures
32 illustrant la corrélation des pertes par effet Joule avec la production totale sur le réseau et le
33 transit du nord vers le sud. Par ailleurs, selon le Transporteur, plusieurs autres facteurs,
34 variant d'une heure à l'autre, ont également une influence sur les pertes. »

Plaidoirie du Transporteur

1 « [539] S'appuyant sur plusieurs constats, le Transporteur conclut qu'il est impossible de
2 fournir des explications quantitatives complètes sur tous les facteurs influençant le taux de
3 pertes de transport d'une année à l'autre. Il considère que son étude sur les facteurs
4 influençant le taux de pertes actuel du réseau de transport est complète. »

5 « [540] L'AHQ-ARQ adhère à la proposition du Transporteur de ne pas poursuivre l'analyse
6 détaillée des facteurs influençant le taux de pertes et convient que l'analyse du Transporteur
7 a permis d'identifier certains facteurs influençant ce taux. »

8 « [541] Toutefois, l'AHQ-ARQ recommande que le Transporteur explique l'évolution des
9 pertes de transport d'une année à l'autre, en procédant à une analyse de régression où tous
10 les facteurs pouvant avoir une influence sur les pertes de transport seraient simultanément
11 représentés. »

12 « [542] L'IREQ conteste cette recommandation de l'AHQ-ARQ. Il rappelle que l'estimateur
13 d'état fait appel à la théorie de l'électricité et tient compte de la topologie du réseau.
14 L'application de la régression peut s'avérer très complexe et présente un problème de
15 maintenance à long terme. L'IREQ conclut que l'analyse de régression, dont la robustesse
16 est inconnue, demeure redondante et moins probante que les méthodes utilisées par le
17 Transporteur pour contre-valider le taux de pertes. »

18 *Opinion de la Régie*

19 « [543] La Régie est satisfaite du suivi effectué par le Transporteur en lien avec la poursuite
20 de l'analyse des pertes électriques sur son réseau. Elle considère que, compte tenu de
21 l'évolution des travaux, il n'est plus pertinent de poursuivre l'analyse, sous la forme requise
22 au paragraphe 449 de la Décision, pour les prochaines années. »

23 « [544] La Régie est d'avis qu'il n'est pas pertinent de procéder à une analyse de régression,
24 tel que recommandé par l'AHQ-ARQ, considérant l'évolution des travaux du Transporteur
25 depuis 2016 à l'égard des pertes. »

26

27 **D-2019-087 - Décision sur le fond - Demande relative à la construction d'une**
28 **ligne à 735 kV entre les postes Micoua et du Saguenay – Extraits (références**
29 **omises)**

30 « [102] La Régie est satisfaite de la preuve soumise par le Transporteur relativement au
31 niveau de la demande d'électricité sur la Côte-Nord qui déclenche le besoin pour le Projet.
32 Elle estime que les analyses sommaires effectuées par le Transporteur démontrent de façon
33 satisfaisante l'importance de l'ajout de charges qui serait requis sur la Côte-Nord pour
34 éliminer ce besoin. »

Plaidoirie du Transporteur

1 « [115] Par ailleurs, la Régie est satisfaite des informations produites par le Transporteur au
2 soutien des objectifs visés et de la justification du Projet. Elle retient qu'en raison de la baisse
3 de la demande prévue sur la Côte-Nord ainsi que de la fermeture de centrales de production
4 dans la région sud du réseau, les critères de conceptions actuels ne sont pas respectés à la
5 suite de l'occurrence de certains événements, ce qui mettrait à risque la fiabilité du réseau
6 de transport et pourrait entraîner la perte totale du réseau. »

7 « [167] La Régie est d'avis que, bien que les coûts actualisés des solutions 1 et 3 puissent
8 être équivalents pour certains scénarios pessimistes, la combinaison des aspects
9 techniques et économiques favorise clairement la solution 1. Elle considère que l'analyse
10 technico-économique a démontré, de façon probante, la supériorité de la solution retenue. »

11 « [174] Le Transporteur s'engage à obtenir une nouvelle autorisation et à en informer la
12 Régie, en temps opportun, dans l'éventualité où le coût total du Projet dépasse le montant
13 autorisé de plus de 15 % ou de plus de 100 M\$, selon la première de ces éventualités. Il
14 souligne qu'il s'efforcera de contenir les coûts du Projet à l'intérieur du montant autorisé par
15 la Régie. »

16 « [175] Le Transporteur indique qu'il assurera un suivi étroit des coûts du Projet. Il indique
17 qu'il fera état de leur évolution lors du dépôt de son rapport annuel à la Régie, si elle le
18 requiert. Le Transporteur propose de présenter le suivi des coûts réels du Projet, sous la
19 même forme et le même niveau de détail que ceux du tableau 5 de la pièce B-0005 ainsi
20 que, sous pli confidentiel jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de sa mise en service finale,
21 sous la même forme et le même niveau de détail que ceux du tableau 1 de la pièce B-0008. »

22 « [176] Le Transporteur propose aussi, dans les deux cas, de présenter un suivi de
23 l'échéancier du Projet et de fournir, le cas échéant, l'explication des écarts majeurs entre les
24 coûts projetés et réels ainsi que les échéances. »

25 « [190] La Régie partage l'opinion du Transporteur à l'effet que la preuve offerte dans ce
26 dossier ne contient aucune démonstration établissant que le Projet ait été déclenché par une
27 croissance de la demande de la charge locale ou par un nouveau projet de centrale d'un
28 client des services de transport de point à point. La preuve établit plutôt que les déclencheurs
29 du Projet sont une diminution de la prévision de la demande d'électricité dans la zone de la
30 Côte-Nord ainsi que la fermeture de centrales dans la zone sud du réseau qui, combinées,
31 entraînent des problèmes de stabilité qui excèdent les critères de conception et qui
32 présentent un risque de mener à la perte totale du réseau. »

33 « [191] Dans ce contexte, la Régie est d'avis que les investissements sont associés à la
34 catégorie « maintien et amélioration de la qualité du service ». La caractérisation du Projet
35 ne peut être revue du seul fait qu'il pourrait résulter en une augmentation de la capacité du
36 réseau. »

Plaidoirie du Transporteur

1 « [192] Par ailleurs, le projet de raccordement des centrales du complexe hydroélectrique
2 de la Romaine repose sur de nombreuses déterminations finales de la Régie. Ces décisions
3 ne peuvent valablement être reconsidérées dans le présent dossier. Sur cette question, la
4 Régie réfère à sa décision D-2018-021. »

5 « [194] La Régie est satisfaite des informations produites au soutien de la catégorisation des
6 investissements liés au Projet ainsi que celles relatives à son impact tarifaire. »

7 « [197] La Régie constate que la réalisation du Projet aura un impact positif sur la fiabilité du
8 réseau de transport. »

9 « [200] La Régie considère que l'information fournie par le Transporteur au soutien du Projet
10 est probante et suffisante au regard des prescriptions de la Loi et du Règlement. Dans son
11 appréciation de la robustesse de l'analyse économique, elle retient le grand nombre de
12 scénarios différents qui ont démontré la supériorité de la solution retenue. En effet, la Régie
13 juge que la solution retenue est clairement la plus avantageuse, tenant compte de l'ensemble
14 des considérations économiques et techniques. »

15 « [201] La Régie est d'avis que le Transporteur a démontré de façon satisfaisante la
16 supériorité de la solution retenue. Il a démontré le caractère temporaire et problématique
17 que présente l'alternative naturelle à la solution retenue, soit la construction de six
18 plateformes de compensation série (solution 3). »

19 « [202] À la suite de l'examen de l'ensemble de la preuve, la Régie comprend que le Projet
20 est conçu et sera réalisé selon les pratiques usuelles adoptées par le Transporteur. »

21 « [203] En conséquence, la Régie autorise le Transporteur à réaliser le Projet, tel que
22 soumis. Le Transporteur ne pourra apporter, sans autorisation préalable de la Régie, aucune
23 modification au Projet qui aurait pour effet d'en modifier, de façon appréciable, la nature, les
24 coûts ou la rentabilité. La Régie demande à cet égard au Transporteur de se conformer aux
25 exigences prévues aux paragraphes 508 à 511 de sa décision D-2014-035 et aux
26 paragraphes 364 à 366 de sa décision D-2017-021. »

27 « [204] Par ailleurs, la Régie prend acte du fait que le Transporteur s'engage à l'informer, en
28 temps opportun, si le coût total du Projet devait dépasser le montant autorisé de plus de
29 15 % ou de plus de 100 M\$, selon la première de ces éventualités. »

30 « [205] La Régie demande au Transporteur de déposer publiquement, lors du dépôt de son
31 rapport annuel, le suivi des coûts réels du Projet, sous la même forme et le même niveau de
32 détail que ceux présentés au tableau 5 de la pièce B-0005. »

33 « [206] La Régie demande également au Transporteur de présenter, au même moment,
34 le suivi des coûts réels détaillés du Projet, sous la même forme et le même niveau de détail
35 que ceux du tableau 1 de la pièce B-0010. Par ailleurs, elle dispose de la demande
36 d'ordonnance de traitement confidentiel du Transporteur à l'égard d'un tel suivi à la
37 section 13 de la présente décision. »

Plaidoirie du Transporteur

1 « [207] Enfin, dans l'un et l'autre cas, la Régie demande au Transporteur de présenter un
2 suivi de l'échéancier du Projet et d'expliquer, le cas échéant, les écarts majeurs entre les
3 coûts projetés et les coûts réels ainsi que les échéances. »

Décision D-2007-24 : Demande de révocation de la décision D-2006-111 – Projet Ste-Sophie (extraits références omises)

Test de prudence

7 La demanderesse allègue que les Conclusions sont affectées de vices de fond de
8 nature à les invalider au sens de l'article 37 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la Loi)
9 pour les motifs suivants :

10 1. La Régie aurait erré dans l'interprétation du test de prudence en imposant à la
11 demanderesse le fardeau de prouver que sa décision de réaliser le Projet était
12 prudente en dépit de la présomption de prudence dont elle bénéficie;

13 2. La Régie aurait erré dans l'application du test de prudence en rejetant ou en
14 ignorant la preuve au dossier, en appréciant la preuve de façon rétrospective, tenant
15 compte de faits postérieurs inconnus de la demanderesse ou qu'elle ne pouvait
16 connaître lors de sa décision de réaliser le Projet, en appréciant la preuve de façon
17 isolée sans tenir compte de l'ensemble des circonstances et de la finalité de l'article
18 49 de la Loi, et en sanctionnant la conduite de la demanderesse à l'égard du
19 processus réglementaire;

20 3. La Régie aurait erré en exerçant son pouvoir d'ordre tarifaire en contravention de
21 la Loi; [...]

22 En raison, notamment, des dépassements de coûts encourus lors de la réalisation
23 du Projet, la Régie avisait la demanderesse et les intervenants qu'elle tiendrait une
24 audience formelle, le 1^{er} mai 2006, pour déterminer si les investissements en
25 question étaient « prudemment acquis et utiles », pour utiliser l'expression de
26 l'article 49 de la Loi, et s'ils devaient être maintenus dans la base de tarification de
27 la demanderesse.

28 À l'audience du 1^{er} mai 2006, seule la demanderesse a soumis une preuve pour
29 expliquer, entre autres, les dépassements de coûts du Projet et les circonstances
30 particulières entourant la réalisation du Projet.

31 Les régisseurs majoritaires ont conclu qu'[e] n décidant de poursuivre le projet, sans
32 avoir en main un fait essentiel, les impacts monétaires du changement en cause,
33 SCGM n'a pas respecté les règles de base appliquées par un gestionnaire prudent
34 qui doit estimer les coûts même approximatifs d'un projet avant de le réaliser, que
35 le contexte global militait en faveur d'une réévaluation du projet avant sa mise en
36 oeuvre et que la question d'aller de l'avant avec le projet, sans évaluer les impacts

Plaidoirie du Transporteur

1 monétaires, même préliminaires, de l'abaissement de la température de
2 dessiccation, a été imprudente.

3 C'est à partir de ce constat — qui résulte, en fait, de l'application du « test de
4 prudence » reconnu en jurisprudence et sur lequel la Régie revient plus loin —
5 que les régisseurs majoritaires ont formulé les Conclusions dont la légalité est
6 remise en cause dans la présente instance et dont la demanderesse demande la
7 révocation. [...]

8 4.3 LE TEST JURISPRUDENTIEL DE PRUDENCE

9 La Décision réfère au test de prudence appliqué en Ontario par la Cour supérieure
10 et la Cour d'appel dans l'affaire Enbridge c. Commission de l'énergie de l'Ontario
11 (CEO) et par la Cour suprême des États-Unis dans plusieurs affaires, dont Violet c.
12 FERC18.

13 La demanderesse a exposé l'évolution de ce « test de prudence » issu de la
14 jurisprudence américaine et importé en droit canadien par plusieurs décisions de
15 nos tribunaux. La teneur du test et la façon de l'appliquer sont ainsi résumées par
16 la Cour d'appel de l'Ontario citant avec approbation la décision de la CEO dans
17 l'affaire Enbridge:

18 « [10] *The approach of the OEB to the “prudence” inquiry is captured in the following*
19 *extract from its reasons:*

20 *While the parties described it in somewhat varying terms, in the Board's view they were*
21 *in substantial agreement on the general approach the Board should take to reviewing*
22 *the prudence of a utility's decision.*

23 *The Board agrees that a review of prudence involves the following:*

24 • *Decisions made by the utility's management should generally be presumed to be*
25 *prudent unless challenged on reasonable grounds.*

26 • *To be prudent, a decision must have been reasonable under the circumstances that*
27 *were known or ought to have been known to the utility at the time the decision was made.*

28 • *Hindsight should not be used in determining prudence, although consideration of the*
29 *outcome of the decision may legitimately be used to overcome the presumption of*
30 *prudence.*

31 • *Prudence must be determined in a retrospective factual inquiry, in that the evidence*
32 *must be concerned with the time the decision was made and must be based on facts*
33 *about the elements that could or did enter into the decision at the time.*

34 [11] *Neither the Divisional Court nor either party to this appeal takes issue with the*
35 *correctness of the above quoted passage from the OEB's reasons. The “prudence”*
36 *inquiry described by the Board has two stages. At the first stage, the decision of Enbridge*

Plaidoirie du Transporteur

1 *is presumed to have been made prudently unless those challenging the decision*
 2 *demonstrate reasonable grounds to question the prudence of that decision. At the*
 3 *second stage of the inquiry, reached only if the presumption of prudence is overcome,*
 4 *Enbridge must show that its business decision was reasonable under the circumstances*
 5 *that were known to, or ought to have been known to, Enbridge at the time it made the*
 6 *decision » (nos soulignés) [...]*

7 La présomption de prudence

8 Il appert de la jurisprudence citée par la demanderesse que celle-ci bénéficiait
 9 d'une présomption de prudence :

10 *« Decisions made by the utility's management should generally be presumed to be*
 11 *prudent unless challenged on reasonable grounds »*

12 *[64]...before a regulator investigates the prudence of a utility, the presumption of*
 13 *prudence must be rebutted...». (nos soulignés)*

14 Les régisseurs majoritaires l'ont d'ailleurs reconnu. Ils ont écarté la présomption au
 15 motif que « le dépassement des coûts du projet de 71 %, assumé entièrement par
 16 SCGM, constitue une base raisonnable justifiant la Régie d'écarter la présomption
 17 de prudence et de convoquer une audience pour déterminer si l'investissement en
 18 cause a été prudent ».

19 Comme l'a plaidé la demanderesse, le fait de voir écarter la présomption de
 20 prudence simplement sur la base des dépassements de coûts ou du fait que le
 21 Projet devenait non rentable, s'écartait d'une jurisprudence de la Régie du gaz
 22 naturel relative aux risques des coûts pouvant être imputés à l'actionnaire d'un
 23 distributeur et aux règles d'approbation des projets (décisions D-99-3736,
 24 D-90-6037, D-94-1838, D-94-2439, D-94-2640 et D-96-2141).

25 Dans le contexte de cette jurisprudence de la Régie et de la Régie du gaz naturel,
 26 le fait d'écarter la présomption de prudence uniquement sur la base du constat d'un
 27 dépassement de coûts du Projet ne semble pas satisfaire aux critères du test
 28 jurisprudentiel de prudence.

29 En effet, comme souligné plus haut, la présomption de prudence doit être écartée
 30 par une preuve et elle doit être contestée sur la base de motifs raisonnables
 31 (« challenged on reasonable grounds »). Dans le présent cas, il n'y a eu aucune
 32 telle contestation de la part des participants intéressés ou d'intervenants. [...]

Notion de prudence en régulation économique

34 Lorsqu'un organisme de régulation économique comme la Régie qualifie
 35 d'imprudente une décision ou une dépense d'un distributeur ou d'une compagnie
 36 d'utilité publique (public utility), certains principes s'appliquent.

Plaidoirie du Transporteur

1 Dans le cas présent, la Loi ne précise pas, à son article 49, ce qu'il faut entendre
2 par prudemment acquis. La règle d'interprétation veut que, faute d'une définition
3 dans une loi, les mots s'entendent dans leur sens ordinaire. [...]

4 La demanderesse a cité plusieurs décisions de tribunaux qui viennent préciser ce
5 qu'il faut entendre par une décision prudente d'une utilité publique :

6 « *Good faith is to be presumed on the part of the managers of a business [...] In the*
7 *absence of a showing of inefficiency or improvidence, a court will not substitute its*
8 *judgment for theirs as to the measure of a prudent outlay* ». (nos soulignés)

9 Les passages suivants de la décision ATCO de la Cour d'appel de l'Alberta sont
10 éclairants :

11 « [64]...before a regulator investigates the prudence of a utility, the presumption of
12 prudence must be rebutted [...]

13 [65]...prudence is described as a concept borrowed from legal principles, such as
14 negligence. In other words, the public utility will be held to a managerial duty of care...
15 the deliberate exposure to substantial risk in the exercise of managerial is by its very
16 nature imprudent, for risk is to be avoided, if not altogether, at least insofar as possible
17 under the circumstances [...]

18 [66] A presumption of prudence triggers an onus of proof on the party impugning
19 managerial decisions. However, if the presumption is rebutted, a public utility's decision
20 will be reviewed, applying an objective test of reasonableness to the facts and
21 circumstances surrounding the decision, without relying on hindsight [...]

22 [67]...The Commission is not the financial manager or the corporation and it is not
23 empowered to substitute its judgement for that of the directors of the corporation; nor can
24 it ignore items charged by the utility as operating expenses unless there is an abuse of
25 discretion in that regard by the corporate officers [...]

26 [68] In support of its submission that for actions to qualify as imprudent they must be
27 dishonest or obviously wasteful [...]

28 [69] ...a public utility will not be permitted to include negligent or wasteful losses among
29 its operating charges. The waste or negligence, however, must be established by
30 evidence of one kind or another, either direct or circumstantial [...]

31 [72]... the starting point for scrutinizing management decisions is the presumption that it
32 is in the utility's interest to make prudent decisions which also reflect the interests of its
33 customers, by avoiding needless expenditures [...]

Plaidoirie du Transporteur

1 En résumé, un distributeur bénéficie d'une présomption de prudence qui doit être
 2 écartée par une preuve. Dans la décision Violet de la Cour suprême des États-Unis,
 3 la Cour notait que le distributeur, New England Power Company, « presented
 4 considerable and unchallenged evidence regarding its prudence ». Nous verrons
 5 plus loin que tel est également le cas dans la présente affaire.

6 L'imprudence est définie en termes de faute ou de négligence tenant à un manque
 7 de prévoyance, au manquement au devoir d'agir avec soin ou attention (« care »),
 8 à un abus, à des actions malhonnêtes, à du gaspillage (« wasteful ») ou à des
 9 dépenses inutiles.

10 La question est donc de savoir si la preuve montre que les montants que les
 11 régisseurs majoritaires ont retranchés de la base de tarification de la demanderesse
 12 et ceux qu'ils ordonnent de ne pas y inclure, sont des dépenses qui ont été
 13 encourues (ou seront encourues) imprudemment au sens de la jurisprudence
 14 applicable en la matière.

15 **Décision D-2015-088 Demandes de révision de la décision D-2014-165 rendue**
 16 **au dossier du rapport annuel 2012-2013 de Gaz Métro (R-3871-2013)**
 17 **(extraits et références omises)**

18 **Test de prudence reconfirmé**

19 [109] Il est utile de préciser que la Norme de prudence s'applique autant aux
 20 dépassements de coûts dans les investissements que dans les dépenses
 21 d'exploitation, tel que l'indiquait la Cour d'appel de l'Ontario dans l'affaire Power
 22 Workers' Union c. Ontario Energy Board :

23 « 31. A prudence review of committed costs is not confined to capital costs or to costs
 24 that have been paid at the date of the application. In Enbridge, no one contested that a
 25 prudence review was warranted even though the case involved operating costs rather
 26 than capital costs, as well as costs that had not yet been paid as of the date of the
 27 application ».

28 [110] Gaz Métro bénéficie donc d'une présomption de prudence à l'égard des dépenses
 29 réellement engagées, présomption qui peut être écartée par une preuve contraire.
 30 Le simple fait que Gaz Métro ait engagé des charges d'exploitation supérieures au
 31 montant autorisé initialement n'est donc pas un motif suffisant pour écartier la
 32 présomption de prudence. [...]

33 [113] La première formation a refusé de reconnaître un montant de 2,5 M\$ aux charges
 34 d'exploitation réellement engagées par Gaz Métro sans aucunement faire référence à la
 35 Norme de prudence.

Plaidoirie du Transporteur

1 *[114] De plus, rien n'indique que la première formation ait pris en considération les*
2 *explications fournies par Gaz Métro pour justifier les écarts entre les charges*
3 *d'exploitation réelles et celles autorisées. La première formation n'a pas non plus*
4 *cherché à questionner Gaz Métro afin qu'elle justifie son incapacité à réduire ses*
5 *charges d'exploitation au niveau fixé par la Régie dans sa décision D-2013-106.*

6 *[115] En fait, la décision de refuser de reconnaître le montant de 2,5 M\$ semble avoir*
7 *été prise sur la base d'un simple constat que les charges d'exploitation réelles avaient*
8 *excédé le montant autorisé. Une décision de cette nature sur cette seule base n'est pas*
9 *soutenable en regard des principes établis par la jurisprudence canadienne et reconnus*
10 *par la Régie.*

11 *[116] La formation en révision conclut que la première formation a commis un vice de*
12 *fond de nature à invalider la Décision au sens de l'article 37 de la Loi en omettant de*
13 *motiver sa décision, sur la base de la Norme de prudence, pour fonder sa décision de*
14 *refuser de reconnaître un montant de 2,5 M\$ au titre de charges d'exploitation.*