

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

No: R-4295-2025

(R-4270-2024, phases 1, 2 et 3)

ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DES CONSOMMATEURS INDUSTRIELS D'ÉLECTRICITÉ, personne morale légalement constituée, ayant son siège social au 1010, rue Sherbrooke Ouest, bureau 1600, dans la Ville et le district judiciaire de Montréal, province de Québec, H3A 2R7;

(ci-après désignée « AQCIE »)

et

CONSEIL DE L'INDUSTRIE FORESTIÈRE DU QUÉBEC, personne morale légalement constituée, ayant son siège social au 200-1175 Av. Lavigerie, dans la Ville et le district judiciaire de Québec, province de Québec, G1V 4P1 ;

(ci-après désigné « CIFQ »)

Demandeurs

et

HYDRO-QUÉBEC, personne morale légalement constituée, ayant son siège social au 75, boul. René-Lévesque Ouest, dans la Ville et le district judiciaire de Montréal, province de Québec, H2Z 1A4 ;

(ci-après désignée le «Transporteur», le «Distributeur» ou «HQTD»)

Mise en cause

**DEMANDE DE RÉVISION DE L'AQCIE-CIFQ
DES DÉCISIONS D-2025-022, D-2025-032, D-2025-033 et D-2024-109
(Loi sur la Régie de l'énergie (RLRQ, c. R-6.01), art. 37, al. 1 (3°))**

LES DEMANDEURS SOUMETTENT RESPECTUEUSEMENT CE QUI SUIT :

I INTRODUCTION

1. L'AQCIE, fondée en 1981, est un groupe qui représente les intérêts d'une quarantaine d'importants consommateurs d'électricité établis au Québec qui sont des clients aux tarifs « L » et « M » ou qui sont parties à des « *contrats spéciaux* » et qui, collectivement, consomment environ 36 TWh d'énergie électrique par année correspondant à une valeur de plus d'un milliard de dollars;
2. La consommation des membres de l'AQCIE, qui œuvrent dans la quasi-totalité des secteurs d'activités industrielles du Québec, représente près de 25% de la consommation totale d'électricité facturée au Québec et plus de 60% de la consommation de la grande industrie;
3. L'électricité représente une part importante des coûts de production de la plupart des membres de l'AQCIE et influence leur capacité de demeurer compétitifs avec leurs concurrents ailleurs au Canada, aux États-Unis et dans le monde;
4. Le CIFQ représente les intérêts des entreprises de sciage de bois résineux et feuillu, de déroulage, de fabrication de pâtes, papiers, cartons, panneaux et de bois d'ingénierie;
5. Le CIFQ regroupe près de 165 usines manufacturières consommant de l'électricité aux tarifs « L », « M » et « G ». Parmi celles-ci, une trentaine d'usines papetières assurant plus de 80% de la production de pâtes et papiers au Québec;
6. L'industrie forestière joue un rôle clef dans l'économie québécoise;
7. Présente dans toutes les régions, l'industrie forestière assure plus de 130 000 emplois directs et indirects. En 2021, elle a versé 6,8 G\$ aux gouvernements en taxes et impôts, soit près de 200 \$ par mètre cube de bois coupé et transformé. Année après année, l'industrie forestière génère des retombées économiques qui, dans chaque région, sont évaluées à des centaines de millions de dollars. Elle représente 12 % des exportations du Québec, ainsi que 4 % du PIB. Avec sa capacité de séquestration et de stockage du carbone et son potentiel dans la production de bioénergies et de bioproduits, le secteur forestier est un outil contribuant à la lutte contre les changements climatiques;

8. Les papetières québécoises consomment annuellement près de 13 TWh d'électricité. L'électricité représente une part importante des coûts de production de la plupart des membres du CIFQ et influence leur capacité de demeurer compétitifs avec les industries papetières localisées ailleurs au Canada ou aux États-Unis;
9. Les producteurs de pâtes et papiers sont également d'importants consommateurs d'énergie thermique provenant principalement de la biomasse forestière, du gaz naturel et du mazout. En plus d'être de grands consommateurs d'électricité, plusieurs des membres du CIFQ détiennent des moyens de production d'électricité;
10. Le 1^{er} août 2024, HQTD déposent dans le dossier R-4270-2024, une demande à la Régie visant la fixation des tarifs et conditions dans ses activités de transport d'électricité pour les années 2023, 2024 et 2025 et de distribution d'électricité pour l'année 2025-2026;
11. Les demandeurs ont été autorisés à intervenir dans ce dossier;
12. Le 24 octobre 2024, la première formation rendait sa décision D-2024-109 sur les demandes d'ordonnance relatives aux réponses d'HQTD à certaines demandes de renseignements en phase 1 et 2 et rejetait au paragraphe 59 les contestations de l'AQCIE-CIFQ visant à obtenir l'information relative aux dépassements des coûts du projet Micoua-Saquenay et les documents préparés à l'attention de l'organe décisionnel du Transporteur afin de justifier les deux hausses que celui-ci a successivement autorisées pour ce projet (C-AQCIE-CIFQ-0027, questions 8.4 à 8.6 et contestation C-AQCIE-CIFQ-0028, p. 1 à 4);
13. Le 20 février 2025, la première formation rendait sa décision D-2025-022 sur le fond des phases 1 et 2 dudit dossier,
14. Dans le cadre de cette décision D-2025-022, la Régie prononçait un certain nombre d'éléments décisionnels, dont notamment :

Phase 1 :

- a) Concernant les charges d'exploitation du Transporteur pour les années 2024 et 2025 et celles du Distributeur pour l'année 2025-2026:

«[186] En tenant compte de cet effort additionnel en matière d'efficacité, de l'approbation des charges d'exploitation des programmes d'efficacité énergétique et de GDP, de l'approbation du budget 2024 pour la maîtrise de la végétation du Transporteur, de la reconnaissance d'un actif réglementaire relatif aux charges d'exploitation en maîtrise de la végétation pour 2025 ainsi que du retrait de la Contribution GES, la Régie approuve les montants

suivants pour les charges d'exploitation, excluant les ajustements règlementaires :

- **Pour le Transporteur : 1 263,6 M\$ en 2024 et 1 225,0 M\$ en 2025;**
- **Pour le Distributeur : 1 892,4 M\$ en 2025-2026.»**

Phase 2 :

- b) Concernant la demande de l'AQCIE-CIFQ de réduire la masse salariale incluse dans les charges d'exploitation du Transporteur et du Distributeur :

«[279] Les ajouts ainsi que les modifications proposées par Gallagher sont d'intérêt et seront discutés plus en détails dans les prochaines sections. Toutefois, dans la présente mise à jour de l'Étude de balisage 2020, l'expert a dû formuler certaines hypothèses, développer certains calculs, afin d'être en mesure d'évaluer l'écart de la rémunération globale d'Hydro-Québec par rapport à son marché de référence. En raison du fait que Gallagher base ses recommandations sur un nombre important d'hypothèses non vérifiées, la Régie juge plus probant les résultats présentés par Normandin Beaudry, lesquels sont retenus aux fins de l'examen prévu au présent dossier.»

«[301] Ainsi, la Régie est d'avis que les résultats de la mise à jour de l'Étude de balisage 2020 décrits ci-dessus, incluant leur appréciation en fonction des indicateurs de performance, ne justifient pas une réduction spécifique de la masse salariale. De plus, la Régie rappelle qu'en Phase 1, elle procède déjà à une réduction des charges d'exploitation du Transporteur.»

- c) Concernant l'inclusion dans la base de tarification du Transporteur des montants de mise en service du Projet Micoua-Saguenay pour les années 2023, 2024 et 2025:

«[409] Dans ce contexte, la Régie ne retient pas les recommandations de l'AQCIE-CIFQ et accepte l'intégration à la base de tarification du Transporteur d'un montant de 1 017,6 M\$ pour 2023, de 51,2 M\$ pour 2024 et de 14,4 M\$ pour 2025, à l'exception de la provision pour réclamation pour les motifs mentionnés dans la section suivante.»

- d) Concernant les charges d'exploitation aux fins de l'établissement des revenus requis du Transporteur pour les années 2024 et 2025:

«[416] Tel que mentionné en Phase 1, la Régie établit les charges d'exploitation du Transporteur à 1 263,6 M\$ en 2024 et à 1 225,0 M\$ en 2025. Les ajustements règlementaires de 12,1 M\$ et 16,7 M\$ liés

au rendement sur les actifs utilisés par les activités de soutien respectivement pour 2024 et 2025 s'ajoutent à ces montants. Les charges d'exploitation aux fins de l'établissement des revenus requis du Transporteur s'établissent ainsi à 1 275,7 M\$ en 2024 et à 1 241,7 M\$ en 2025.»

- e) Concernant l'ensemble des revenus requis du Transporteur pour les années 2024 et 2025 :

«[439] Compte tenu de l'ensemble des conclusions de la présente décision, la Régie estime, pour l'année de base 2024, le montant des revenus requis du Transporteur à 3 445,7 M\$ et à 3 516,6 M\$ le montant pour l'année témoin 2025.

[440] La Régie ordonne au Transporteur de mettre à jour et de déposer, pour approbation, au plus tard le 3 mars 2025 à 12 h, l'ensemble des données relatives aux revenus requis de l'année de base 2024 et témoin projetée 2025, en tenant compte des conclusions de la présente décision et de tout ajustement de concordance.»

15. Toujours dans le cadre de cette décision D-2025-022, la Régie prononçait au paragraphe 599 notamment les conclusions suivantes à l'égard de la demande de fixation tarifaire du Transporteur et du Distributeur:

«Phase 1 (HQTD)

(...)

APPROUVE les charges d'exploitation pour le Transporteur à 1 263,6 M\$ pour 2024 et à 1 225,0 M\$ pour 2025, excluant les ajustements réglementaires;

APPROUVE les charges d'exploitation pour de Distributeur à 1 892,4 M\$ pour 2025-2026, excluant les ajustements réglementaires

Phase 2 (Transporteur)

(...)

ESTIME le montant des revenus requis du Transporteur à 3 445,7 M\$ pour l'année de base 2024;

ESTIME le montant des revenus requis du Transporteur à 3 516,6 M\$ pour l'année témoin 2025;

ORDONNE au Transporteur de mettre à jour les données afférentes à sa base de tarification, au calcul des revenus requis et des tarifs des services de transport pour les années 2024 et 2025 ainsi qu'à l'allocation en tenant compte de la présente décision et de les déposer pour approbation à la Régie au plus tard le 3 mars 2025 à 12 h;

DEMANDE au Transporteur de déposer, au plus tard le 3 mars 2025 à 12 h, un nouveau texte des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec, conformément à la présente décision, ainsi qu'une version anglaise de ce document;

(...)»

16. Le 3 mars 2025, le Transporteur produisait sa mise à jour des données afférentes à la base de tarification et au calcul des revenus requis (B-0394) et des tarifs des services de transport (B-0397, B-0398, B-0400 et B-0401) pour les années 2024 et 2025, le tout en fonction des éléments décisionnels et conclusions prononcées par la Régie dans sa décision D-2025-022;
17. Le 5 mars 2025, la Régie rendait sa décision D-2025-032 par laquelle elle prononçait au paragraphe 17 notamment les conclusions suivantes à l'égard de la demande de fixation tarifaire du Transporteur :

«**APPROUVE** une base de tarification de 21 747,7 M\$ pour l'année 2024 et de 22 801,4 M\$ pour l'année 2025;

APPROUVE des revenus requis de l'ordre de 3 445,6 M\$ pour l'année 2024 et de 3 517,1 M\$ pour l'année 2025;

FIXE les tarifs de transport conformément à l'annexe de la présente décision;

(...)

APPROUVE les versions française et anglaise du texte révisé des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec pour l'année 2024, telles que proposées aux pièces B-0397 et B-0400;

APPROUVE les versions française et anglaise du texte révisé des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec pour l'année 2025, telles que proposées aux pièces B-0398 et B-0401;

(...)»

18. Le 6 mars 2025, la Régie rendait sa décision D-2025-033 sur le fond de la phase 3 dudit dossier,
19. Dans le cadre de cette décision D-2025-033, la Régie prononçait un certain nombre d'éléments décisionnels, dont notamment :

Phase 3 :

- a) Concernant les charges d'exploitation aux fins de l'établissement des revenus requis du Distributeur pour 2025:

«[174] Tel que mentionné dans sa décision D-2025-022 Phase 1 à la section 8.2, la Régie établit les charges d'exploitation du Distributeur à 1 892,4 M\$ pour l'année témoin 2025, qui tiennent compte d'une réduction de 38 M\$ et du retrait de la Contribution GES de 3,5 M\$. Le montant de 25,0 M\$, pour l'année 2025, des ajustements réglementaires liés au rendement sur les actifs utilisés par les activités de soutien et les bornes de recharges ainsi que la radiation des stocks de compteurs neufs reclassés à l'amortissement s'ajoutent au montant de 1 892,4 M\$. Ainsi, les charges d'exploitation aux fins de l'établissement des revenus requis du Distributeur s'établissent à 1 917,4 M\$ pour l'année témoin 2025.»

- b) Concernant l'ensemble des revenus requis du Distributeur pour l'année 2025 :

«[310] Tenant compte des modifications apportées aux revenus requis dans la présente décision, la Régie estime, pour l'année témoin 2025, le montant des revenus requis du Distributeur à 14 988,7 M\$, comme présenté au tableau suivant :

TABLEAU 19
REVENUS REQUIS DU DISTRIBUTEUR APPROUVÉS PAR LA RÉGIE

Estimation des revenus requis autorisés en 2025 <i>(en millions de \$)</i>	Demandés	Ajustements	Reconnus
Achats d'électricité ¹	8 372,9	(5,8)	8 367,1
Service de transport ²	3 169,0	(25,8)	3 143,2
Charges d'exploitation ³	1 958,9	(41,5)	1 917,4
Autres charges	1 003,7		1 003,7
Autres composantes du coût des avantages sociaux futurs	(277,7)		(277,7)
Frais corporatifs	53,8		53,8
Revenus autres que ventes d'électricité	(161,8)		(161,8)
Rabais sur ventes - Ménages à faible revenu	25,6		25,6
Rendement sur la base de tarification	913,0		913,0
Revenus requis du Distributeur	15 057,4	(73,1)	14 984,3

¹ Section 11.2 de la présente décision.

² Décision D-2025-022, p. 142, par 549.

³ Section 13.1 de la présente décision (réduction de 38 M\$ et du retrait de la contribution GES de 3,5 M\$).

[311] La Régie estime les revenus requis de 14 984,3 M\$ pour l'année témoin 2025. Ce qui inclut les revenus requis pour assurer l'exploitation du service public de recharge rapide pour véhicule électrique, comme présenté au tableau B-6 de la pièce B-0034256.

[312] La Régie demande au Distributeur de mettre à jour et de déposer, pour approbation, au plus tard le 18 mars 2025 à 12 h, l'ensemble des données relatives aux revenus requis de l'année de base 2024 et l'année témoin projetée 2025, en tenant compte des conclusions de la présente décision et de tout ajustement de concordance.»

20. Toujours dans le cadre de cette décision D-2025-033, la Régie prononçait au paragraphe 502 notamment les conclusions suivantes à l'égard de la demande de fixation tarifaire du Distributeur:

«(...)

DEMANDE au Distributeur de déposer, au plus tard le 18 mars 2025, à 12 h, une nouvelle grille tarifaire conforme aux exigences contenues dans la présente décision, selon le format de la pièce B-0194;

DEMANDE au Distributeur de mettre à jour le texte des Tarifs d'électricité, conformément à la présente décision, et de déposer ce document, dans ses versions française et anglaise, pour approbation, au plus tard le 18 mars 2025, à 12 h;

(...)»

21. Dans le cadre de sa décision D-2025-039 (par. 60 à 62), la Régie prolongeait jusqu'au 20 mars 2025 le délai accordé au Distributeur afin de mettre à jour le texte des Tarifs d'électricité pour approbation et demandait au Distributeur de déposer une version amendée de l'annexe 1 reflétant cette mise à jour;
22. Le 20 mars 2025, le Distributeur déposait une mise à jour des informations relatives au dossier tarifaire 2025-2026 concernant notamment les charges d'exploitation et revenus requis (B-0422), une nouvelle version de la grille des tarifs d'électricité (B-0424 et B-0425), les modifications aux Tarifs d'électricité (B-0425 et B-0426) et une nouvelle version de l'annexe 1 (B-0427 et B-0428), le tout visant à tenir compte notamment de la décision D-2025-033;
23. Les demandeurs soumettent respectueusement que la décision D-2025-022 (phases 1 et 2) contient des vices de fond au sens du paragraphe 3° du premier alinéa de l'article 37 de la *Loi sur la Régie* (RLRQ, c. R-6.01) de nature à invalider

et réviser les éléments décisionnels et les conclusions précités aux paragraphes 13 et 14 de la présente demande qui **se rapportent aux charges d'exploitation du Transporteur et du Distributeur (incluant la masse salariale), ainsi qu'à la base de tarification du Transporteur** ;

24. Ces vices de fond de la Décision D-2025-022 sont les suivants :

1. En identifiant, à la section 8.2.3, l'année 2023 comme seule année historique, la première formation a omis de prendre en compte l'évolution des charges d'exploitation du Transporteur et du Distributeur depuis la dernière année tarifaire où la Régie a procédé à la détermination des revenus requis à leur égard respectif, ce qui empêche l'établissement de tarifs justes et raisonnables respectant la méthode du coût de service, conformément aux prescriptions des articles 49 et 51 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*;
2. Les motifs énoncés par la première formation à la section 13.2.3 pour considérer que la mise à jour de l'étude de balisage de la rémunération globale 2020 ne justifie pas une réduction spécifique de la masse salariale incluse dans les charges d'exploitation de HQTG sont incohérents et irrationnels puisque celle-ci affirme, d'une part, qu'elle juge «plus probant» les résultats présentés par Normandin Beaudry et déclare les retenir pour ce motif, tout en affirmant en même temps, d'autre part, ne pas être «convaincue» quant à la méthode devant être retenue afin d'évaluer la rémunération directe dans une démarche d'appréciation de la raisonnable de la masse salariale à des fins tarifaires;
3. Le fait pour la première formation de considérer, à la section 15.2.1, que la preuve que les valeurs que le Transporteur demande d'inclure à la base de tarification pour le projet Micoua-Saguenay auront pour effet cumulé d'excéder de 363,6 M\$ le coût de 792,7M\$ approuvé en vertu de l'article 73 LRÉ, représentant un dépassement de 45,9%, ne suffit pas à renverser la présomption de prudence et à transférer au Transporteur le fardeau de prouver cette prudence, est une décision insoutenable et irrationnelle;
 - a. Subsidiairement, à la lumière de la décision de la première formation de refuser de reconnaître qu'un dépassement de coût de cette ampleur mène à un renversement de la présomption de prudence (par. 407), il appert que cette dite formation a porté atteinte aux principes de justice naturelle, incluant la règle *audi alteram partem*, en refusant, dans le cadre du processus de demande de renseignements, d'ordonner au Transporteur de fournir les informations nécessaires à l'appréciation de cette prudence (Décision procédurale D-2024-109, par. 59), ce qui est un vice de fond d'autant plus préjudiciable qu'il s'avère que la première formation impose aux intervenants le fardeau de renverser seuls ladite présomption sans juger suffisante à cette fin la preuve de l'ampleur du dépassement du coût du projet;

25. Les deux premiers vices de fond constituent des erreurs fondamentales de nature chacune à invalider en soi les éléments décisionnels et les conclusions rendues dans le dossier R-4270-2024 portant sur les charges d'exploitation, les revenus requis et les tarifs du Transporteur, de même que portant sur les charges d'exploitation, le coût de service de transport, les revenus requis et les tarifs du Distributeur, le tout nécessitant dans la mesure requise leur révision;
26. Les deux autres vices de fond constituent également des erreurs fondamentales de nature chacune à invalider en soi les éléments décisionnels et les conclusions rendues dans ledit dossier R-4270-2024 portant sur la base de tarification, les revenus requis et les tarifs du Transporteur, de même que portant sur le coût de service de transport, les revenus requis et les tarifs du Distributeur, le tout nécessitant dans la mesure requise leur révision;
27. La révocation et la révision dans la mesure requise des éléments décisionnels et conclusions de la Décision D-2025-022 (phases 1 et 2) précités aux paragraphes 14 et 15 de la présente demande et menant à l'établissement des revenus requis du Transporteur, impliquent donc nécessairement la révocation et la révision dans la mesure requise des conclusions de la décision D-2025-032 en découlant (approbation finale des Tarifs et conditions des services de transport) identifiées au paragraphe 17 de la présente;
28. La révocation et révision dans la mesure requise des éléments décisionnels et conclusions de la Décision D-2025-022 (phases 1 et 2) précités aux paragraphes 14 et 15 de la présente demande, ainsi que la révocation et la révision dans la mesure requise des conclusions de la décision D-2025-032 (approbation finale des Tarifs et conditions des services de transport) précitées au paragraphe 17 de la présente, impliquent aussi nécessairement la révocation et la révision dans la mesure requise des éléments décisionnels et conclusions de la décision D-2025-033 en découlant (phase 3) identifiées aux paragraphes 19 et 20 de la présente qui se rapportent aux charges d'exploitation et au coût de service de transport assumés par le Distributeur et qui ont un impact sur ses revenus requis;
29. Finalement, les demandeurs se réservent le droit d'amender la présente demande afin de demander également la révocation et la révision dans la mesure requise de toute future décision de la première formation venant approuver une nouvelle grille tarifaire du Distributeur, une mise à jour du texte de ses Tarifs d'électricité et une version amendée de l'annexe 1 reflétant cette mise à jour, en conformité avec les éléments décisionnels et les conclusions de sa décision D-2025-033 identifiés aux paragraphes 19 et 20 de la présente demande;

II EN IDENTIFIANT L'ANNÉE 2023 COMME SEULE ANNÉE HISTORIQUE, LA PREMIÈRE FORMATION A OMIS DE PRENDRE EN COMPTE L'ÉVOLUTION DES CHARGES D'EXPLOITATION DU TRANSPORTEUR ET DU DISTRIBUTEUR DEPUIS LA DERNIÈRE ANNÉE TARIFAIRE OÙ LA RÉGIE A PROCÉDÉ À LA DÉTERMINATION DES REVENUS REQUIS À LEUR ÉGARD RESPECTIF, CE QUI EMPÊCHE L'ÉTABLISSEMENT DE TARIFS JUSTES ET RAISONNABLES RESPECTANT LA MÉTHODE DU COÛT DE SERVICE, CONFORMÉMENT AUX PRESCRIPTIONS DES ARTICLES 49 ET 51 DE LA LOI SUR LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE;

A) LE VICE DE FOND JUSTIFIANT LA RÉVOCATION

30. Dans la détermination des charges d'exploitation, à la section 8.2.3 de la décision D-2025-022, la première formation n'a pas tenu compte de l'évolution des dépenses depuis la dernière année où elle a approuvé les revenus requis, soit l'année 2022 pour le Transporteur et l'année 2019 pour le Distributeur. Voir notamment les paragraphes 167, 169 et 180 de cette décision :

«[167] Conformément à la pratique règlementaire, la Régie examine la demande d'HQTD en utilisant 3 années, soit les données des années historiques, de base et témoin.»

«[169] À l'instar de plusieurs intervenants, sur la période 2023-2025, en incluant les charges relatives à la maîtrise de la végétation, la Régie constate que les taux de croissance des charges d'exploitation d'HQTD sont nettement supérieurs aux taux d'inflation. Pour le Transporteur, l'augmentation en 2024 est de l'ordre de quatre fois supérieur au taux d'inflation, ainsi que pour le Distributeur en 2025.»

«[180] La Régie retient que les charges d'exploitation d'HQTD augmentent significativement au cours de la période 2023-2025 en incluant les charges liées à la maîtrise de la végétation et que certains intervenants proposent une réduction significative de ces charges.»

(nous soulignons)

31. Or, HQTD doit être en mesure de justifier ses prévisions en fournissant les données historiques réelles qui s'avèrent nécessaires :

- R-3405-98, Décision D-99-120, p. 13 (premier dossier tarifaire du Transporteur) :

«Au fil des ans, la justesse de ses prévisions doit être démontrée par une comparaison des données projetées avec les données réelles et une explication des écarts observés

La Régie juge essentiel que les données de l'année historique, de l'année de base et de l'année témoin projetée, soient présentées dans un format comparable d'une année à l'autre. Toute donnée non comparable devra être accompagnée d'explications permettant une réconciliation facile.

En plus des informations énumérées ci-dessus, la Régie considère indispensable qu'elle ait accès, au besoin, à d'autres informations jugées utiles à la compréhension et l'évaluation des prévisions présentées. À cette fin, la Régie prend note de l'affirmation d'Hydro-Québec à l'effet que les données historiques nécessaires seront soumises pour supporter sa preuve si de telles données s'avèrent requises.» (nous soulignons)

32. Cette nécessité d'apprécier sur plus d'une année historique la croissance des charges d'exploitation s'impose d'autant plus lorsque cela fait plus d'un an qu'il n'y a pas eu de dossier tarifaire pour le Transporteur (ici cela faisait 3 ans) ou le Distributeur (ici, cela faisait 6 ans);
33. Même dans le contexte d'un dossier tarifaire quinquennal en ce qui concerne le Distributeur, la Loi 34 n'est pas venue créer une présomption de raisonnable des dépenses encourues par Hydro-Québec pour l'année 2023 simplement parce que le Distributeur a décidé dans sa demande de la désigner comme étant l'«année historique» ;
34. En omettant de procéder ainsi, la première formation s'est trouvée à prendre pour acquis la raisonnable des revenus réels du Transporteur et du Distributeur de l'année historique 2023 et n'a pas examiné la raisonnable de la croissance des charges d'exploitation réelles depuis le dossier tarifaire 2021 et 2022 en ce qui concerne le Transporteur (dossier R-4167-2021) et depuis le dossier tarifaire 2019 en ce qui concerne le Distributeur (R-4057-2018), faisant ainsi défaut de s'acquitter de son obligation de s'assurer du caractère juste et raisonnable de la croissance des revenus requis de manière à ce qu'ils ne mènent pas à des taux de tarifs plus élevés qu'il n'est nécessaire;
35. La première formation se devait de prendre en compte le nombre d'années «historiques» ou «réelles» nécessaire pour permettre l'appréciation de la croissance des charges d'exploitation demandées depuis les derniers dossiers tarifaires par rapport à ce qui est demandé par le Transporteur et le Distributeur dans le dossier R-4270-2024, puisque que la Régie ne s'est jamais prononcée sur la raisonnable de cette croissance pour cette période;
36. En omettant dans sa décision de prendre en compte l'évolution des charges d'exploitation depuis le dossier tarifaire de 2019 pour le Distributeur et celui de 2021 et 2022 pour le Transporteur, la Régie commet un vice de fond en dispensant HQTd de faire la preuve de la raisonnable de la croissance des

revenus requis réclamés depuis les derniers dossiers tarifaires ayant fait l'objet d'une décision ;

37. Pourtant, l'AQCIE-CIFQ avait expressément soulevé ce point à la première formation dès le dépôt de sa demande d'intervention et soumis une preuve à cet effet ;

- Demande d'intervention C-AQCIE-CIFQ-0002, p. 3-5 ;
- Mémoire C-AQCIE-CIFQ-0033, p. 14-15 et 17-18 ;
- Présentation C-AQCIE-CIFQ-0066, p. 8-10 et 13-14 ;
- Plan d'argumentation C-AQCIE-CIFQ-0069, par. 7 à 41 ;

B) LES ÉLÉMENTS DÉCISIONNELS ET LES CONCLUSIONS RENDUES DANS LE CADRE DU DOSSIER R-4270-2024 AFFECTÉS PAR CE VICE DE FOND

38. En raison de ce vice de fond, les demandeurs sont bien fondés de demander la révocation dans la mesure requise des éléments décisionnels et conclusions suivantes dans le dossier R-4270-2024 :

- Le paragraphe 186 de la Décision D-2025-022 concernant les charges d'exploitation du Transporteur pour les années 2024 et 2025 et celles du Distributeur pour l'année 2025-2026;
- Le paragraphe 416 de la Décision D-2025-022 concernant les charges d'exploitation aux fins de l'établissement des revenus requis du Transporteur pour les années 2024 et 2025;
- Les paragraphes 439 et 440 de la Décision D-2025-022 concernant l'ensemble des revenus requis du Transporteur pour les années 2024 et 2025;
- Les conclusions suivantes se trouvant au paragraphe 599 de la Décision D-2025-022 :

«Phase 1 (HQTD)

(...)

APPROUVE les charges d'exploitation pour le Transporteur à 1 263,6 M\$ pour 2024 et à 1 225,0 M\$ pour 2025, excluant les ajustements réglementaires;

APPROUVE les charges d'exploitation pour de Distributeur à 1 892,4 M\$ pour 2025-2026, excluant les ajustements réglementaires

Phase 2 (Transporteur)

(...)

ESTIME le montant des revenus requis du Transporteur à 3 445,7 M\$ pour l'année de base 2024;

ESTIME le montant des revenus requis du Transporteur à 3 516,6 M\$ pour l'année témoin 2025;

ORDONNE au Transporteur de mettre à jour les données afférentes à sa base de tarification, au calcul des revenus requis et des tarifs des services de transport pour les années 2024 et 2025 ainsi qu'à l'allocation en tenant compte de la présente décision et de les déposer pour approbation à la Régie au plus tard le 3 mars 2025 à 12 h;

DEMANDE au Transporteur de déposer, au plus tard le 3 mars 2025 à 12 h, un nouveau texte des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec, conformément à la présente décision, ainsi qu'une version anglaise de ce document;

(...)»

- Les conclusions suivantes se trouvant au paragraphe 17 de la décision D-2025-032

«**APPROUVE** des revenus requis de l'ordre de 3 445,6 M\$ pour l'année 2024 et de 3 517,1 M\$ pour l'année 2025;

FIXE les tarifs de transport conformément à l'annexe de la présente décision;

(...)

APPROUVE les versions française et anglaise du texte révisé des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec pour l'année 2024, telles que proposées aux pièces B-0397 et B-0400;

APPROUVE les versions française et anglaise du texte révisé des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-

Québec pour l'année 2025, telles que proposées aux pièces B-0398 et B-0401;

(...)»

- Le paragraphe 174 de la Décision D-2025-033 concernant les charges d'exploitation aux fins de l'établissement des revenus requis du Distributeur pour 2025;
- Les paragraphes 310 à 312 de la Décision D-2025-033 concernant l'ensemble des revenus requis du Distributeur pour l'année 2025;
- Les conclusions suivantes se trouvant au paragraphe 502 de la décision D-2025-033 :

«(...)

DEMANDE *au Distributeur de déposer, au plus tard le 18 mars 2025, à 12 h, une nouvelle grille tarifaire conforme aux exigences contenues dans la présente décision, selon le format de la pièce B-0194;*

DEMANDE *au Distributeur de mettre à jour le texte des Tarifs d'électricité, conformément à la présente décision, et de déposer ce document, dans ses versions française et anglaise, pour approbation, au plus tard le 18 mars 2025, à 12 h;*

(...)»

C) LA RÉVISION DEMANDÉE

39. Si la première formation avait analysé, apprécié et pris en compte dans sa décision la croissance des charges d'exploitation depuis le dossier tarifaire 2021 et 2022 du Transporteur et depuis le dossier tarifaire 2019 du Distributeur, elle aurait eu des motifs d'exiger auprès de HQTQD un effort encore plus significatif dans la réduction de leurs charges d'exploitation pour tenir compte de la hausse disproportionnée de ces charges par rapport à l'inflation depuis les derniers dossiers tarifaires ;
- Voir le mémoire C-AQCIE-CIFQ-0033, p. 14-15 et 17-18 ;
 - Présentation C-AQCIE-CIFQ-0066, p. 8-10 et 13-14 ;
40. Dans ce contexte, sous réserve de la réduction additionnelle demandée spécifiquement à l'égard de la masse salariale à la section suivante, les demandeurs demandent respectueusement à la formation en révision de réviser

les charges d'exploitation approuvées pour le Transporteur pour 2024 et 2025 et les charges d'exploitation approuvées pour le Distributeur pour 2025, de manière à ce que ceux-ci au minimum n'excèdent pas l'IPC prévu pour chacune de ces années par rapport aux coûts réels de 2023, ce qui signifie pour le Transporteur un montant de charges d'exploitation, avant ajustements réglementaires, de 1205,4 M\$ pour 2024 et de 1148,6 M\$ pour 2025 (C-AQCIE-CIFQ-0066, p. 15) et pour le Distributeur, un montant de charges d'exploitation, avant ajustements réglementaires, de 1684,4 M\$ pour 2025 en tenant compte de l'exclusion de 3,5 M\$ pour la contribution GES (C-AQCIE-CIFQ-0066, p. 11);

III LES MOTIFS ÉNONCÉS PAR LA PREMIÈRE FORMATION, POUR CONSIDÉRER QUE LA MISE À JOUR DE L'ÉTUDE DE BALISAGE DE LA RÉMUNÉRATION GLOBALE 2020 NE JUSTIFIE PAS UNE RÉDUCTION SPÉCIFIQUE DE LA MASSE SALARIALE INCLUSE DANS LES CHARGES D'EXPLOITATION DE HQTD, SONT INCOHÉRENTS ET IRRATIONNELS

A) LE VICE DE FOND JUSTIFIANT LA RÉVOCATION

41. La première formation affirme aux paragraphes 165, 279 et 299 de la décision D-2025-022:

«[165] Tel que précisé à la section 13 de la présente décision, la Régie juge probants les résultats présentés par la firme Normandin Beaudry en ce qui a trait à la masse salariale d'HQTD. (...)»

[279] Les ajouts ainsi que les modifications proposées par Gallagher sont d'intérêt et seront discutés plus en détails dans les prochaines sections. Toutefois, dans la présente mise à jour de l'Étude de balisage 2020, l'expert a dû formuler certaines hypothèses, développer certains calculs, afin d'être en mesure d'évaluer l'écart de la rémunération globale d'Hydro-Québec par rapport à son marché de référence. En raison du fait que Gallagher base ses recommandations sur un nombre important d'hypothèses non vérifiées, la Régie juge plus probant les résultats présentés par Normandin Beaudry, lesquels sont retenus aux fins de l'examen prévu au présent dossier.»

«[299] Tel que mentionné précédemment, la Régie retient les résultats de la mise à jour de l'étude de Normandin Beaudry aux fins d'apprécier les revenus requis. C'est dans ce contexte que dans son appréciation des résultats de l'Étude de balisage 2020 en lien avec les revenus requis, la Régie réfère aux résultats de Normandin Beaudry et non à ceux de Gallagher. La Régie ne peut ainsi se référer aux écarts utilisés par l'AQCIE-CIFQ et la FCEI.»

(nous soulignons)

42. Cependant, la première formation déclare au paragraphe 286 de cette décision D-2025-022, quant à la composante la plus importante d'une étude de rémunération globale, c'est-à-dire la comparaison du salaire de base moyen, qu'elle «*n'est pas convaincue de la méthode qui devrait être retenue*» et que cette question devra faire l'objet d'une phase ultérieure.

« Scénario utilisant les maximums normaux

[286] Après avoir entendu les experts des participants et leur opinions tranchées et opposées, la Régie n'est pas convaincue quant à la méthode qui devrait être retenue aux fins d'évaluer la rémunération directe en lien avec l'appréciation de la raisonnable de la masse salariale à des fins tarifaires.

[287] En conséquence, la Régie reporte à une phase ultérieure du présent dossier l'examen de la méthodologie qui devrait être appliquée par le Transporteur afin d'évaluer la rémunération directe des employés d'Hydro-Québec ainsi que l'évaluation de la pertinence d'inclure les deux composantes additionnelles proposées par Gallagher dans l'élément Temps chômé payé. La Régie fixera ultérieurement l'encadrement de cet enjeu et l'échéancier de traitement de cette phase subséquente. »

(nous soulignons)

43. La question de la comparaison du salaire de base moyen d'une organisation avec son marché de référence constituait ici un enjeu méthodologique crucial puisque la méthodologie recommandée par Gallagher, comme étant celle conforme aux règles de l'art, génère un écart du salaire de base moyen d'Hydro-Québec par rapport à la médiane de son marché de référence de 8,66 points de pourcentage plus élevé que la méthodologie utilisée par Normandin Beaudry (14,45 % vs. 5,79%) ;
- C-AQCIE-CIFQ-0074, p. 42;
 - B-0223, p. 7
44. Or, comment la première formation peut-elle, d'une part, déclarer que les résultats présentés par Normandin Beaudry sont les «plus probants» et, d'autre part, déclarer en même temps, quant à l'élément le plus important d'une étude de balisage de rémunération (la comparaison du salaire de base moyen), qu'elle n'est pas «convaincue» de la méthode qui devrait être retenue ?
45. Comment la première formation peut décider, d'une part, que la détermination de la méthodologie qui devrait être appliquée par le Transporteur afin d'évaluer la rémunération directe des employés d'Hydro-Québec «*en lien avec l'appréciation de la raisonnable de la masse salariale à des fins tarifaires*» nécessitera une

phase subséquente d'analyse additionnelle tout en fixant, d'autre part, dès maintenant des tarifs qui se veulent finaux ?

46. Comment justifier le caractère juste et raisonnable de ces tarifs qui se veulent finaux et qui ne doivent pas être plus élevés que nécessaire, alors que la première formation reconnaît elle-même qu'elle n'est pas convaincue de la méthodologie à appliquer sur un élément fondamental de la comparaison de la rémunération globale d'Hydro-Québec par rapport à son marché de référence, dans un contexte où la masse salariale est une composante majeure des charges d'exploitation du Transporteur et du Distributeur?
47. Il s'agit là, à sa face même, d'un raisonnement insoutenable, puisqu'incohérent et irrationnel ;
48. D'autre part, la première formation commet une erreur flagrante aux paragraphes 277 et 300 de la Décision D-2025-022 lorsqu'elle affirme que la mise à jour de l'Étude de balisage 2020 faite par Normandin Beaudry «*permet d'effectuer une comparaison historique avec les résultats déposés en 2015 et en 2020*».

«[277] D'une part, la Régie note que les résultats déposés donnent suite à deux des trois compléments demandés et que la mise à jour de l'Étude de balisage 2020 permet d'effectuer une comparaison historique avec les résultats déposés en 2015 et en 2020. Conséquemment, la mise à jour, combinant le temps chômé et la semaine normale de travail, conclut en une hausse du salaire de base moyen de 0,78 % mais en une baisse de la rémunération globale de 0,7 %, passant de 6,5 % à 5,8 %.»

«[300] La mise à jour de l'Étude de balisage 2020 établit un écart de la rémunération globale d'Hydro-Québec de 5,8 % supérieure au marché de référence, soit un écart similaire à celui identifié pour les salaires 2015 et qui demeure légèrement au-dessus de la zone de compétitivité de 5 %. La Régie considère que les données sur l'évolution des salaires d'Hydro-Québec depuis 2020, en comparaison avec l'ensemble du Québec, montrent que cet écart ne s'est pas accentué et qu'il s'est même possiblement légèrement atténué.»

49. Pourtant, les résultats des études de 2015 et 2020 de Normandin Beaudry ne tiennent pas compte des adaptations méthodologiques demandées par la Régie dans sa décision D-2022-139 quant au temps chômé et à la semaine normale de travail et ayant mené à une mise à jour de l'étude de balisage 2020;
50. De ce fait, la Régie retient les ajustements à la baisse faite par Normandin Beaudry quant à l'écart de la rémunération globale d'Hydro-Québec avec la médiane du marché, mais se déclare dans les faits incapable de statuer sur

l'enjeu principal concernant la méthodologie appropriée pour comparer le salaire de base moyen ;

51. Par ailleurs, la Régie, pour justifier son refus de faire un ajustement à la baisse des charges d'exploitation en raison de la rémunération globale, ajoute aux paragraphes 165 et 301 de la décision D-2025-022 une référence aux indicateurs de performance, sans préciser en quoi ceux-ci sont pertinents dans l'évaluation du caractère juste et raisonnable des dépenses de rémunération du Transporteur et du Distributeur :

«[165] Tel que précisé à la section 13 de la présente décision, la Régie juge probants les résultats présentés par la firme Normandin Beaudry en ce qui a trait à la masse salariale d'HQTD. Elle est d'avis que ces résultats, incluant leur appréciation en fonction des indicateurs de performance, ne justifient pas une réduction spécifique de la masse salariale. En conséquence, elle ne retient pas les recommandations de l'AQCIE-CIFQ à ce sujet ni celles de l'AHQ-ARQ.»

[301] Ainsi, la Régie est d'avis que les résultats de la mise à jour de l'Étude de balisage 2020 décrits ci-dessus, incluant leur appréciation en fonction des indicateurs de performance, ne justifient pas une réduction spécifique de la masse salariale. De plus, la Régie rappelle qu'en Phase 1, elle procède déjà à une réduction des charges d'exploitation du Transporteur.»

52. Finalement, quant à la mention de la première formation, faite au paragraphe 301 précité de sa décision D-2025-022, à l'effet qu'elle opère déjà une réduction de 2% des charges d'exploitation du Transporteur, celle-ci ignore le fait que cette réduction est basée sur un contrôle de la croissance des charges d'exploitation alors que l'étude de balisage de la rémunération globale vise un objectif distinct qui va bien au-delà d'un contrôle de croissance des coûts, c'est-à-dire de s'assurer que la masse salariale que l'on fait assumer par les consommateurs demeure à l'intérieur d'une zone de compétitivité par rapport au marché de référence, de manière à ce que ces derniers ne paient pas plus que ce qui est nécessaire pour une rémunération globale qui n'a pas à être plus concurrentielle que ce qui est requis pour attirer et retenir les talents au niveau requis pour la fourniture du service;

B) LES ÉLÉMENTS DÉCISIONNELS ET LES CONCLUSIONS RENDUES DANS LE CADRE DU DOSSIER R-4270-2024 AFFECTÉS PAR CE VICE DE FOND

53. En raison de ce vice de fond, les demandeurs sont bien fondés de demander la révocation dans la mesure requise des éléments décisionnels et conclusions suivantes dans le dossier R-4270-2024 :

- Le paragraphe 186 de la Décision D-2025-022 concernant les charges d'exploitation du Transporteur pour les années 2024 et 2025 et celles du Distributeur pour l'année 2025-2026;
- Les paragraphes 279 et 301 de la Décision D-2025-022 concernant la demande de l'AQCIE-CIFQ de réduire la masse salariale incluse dans les charges d'exploitation du Transporteur et du Distributeur;
- Le paragraphe 416 de la Décision D-2025-022 concernant les charges d'exploitation aux fins de l'établissement des revenus requis du Transporteur pour les années 2024 et 2025;
- Les paragraphes 439 et 440 de la Décision D-2025-022 concernant l'ensemble des revenus requis du transporteur pour les années 2024 et 2025;
- Les conclusions suivantes se trouvant au paragraphe 599 de la Décision D-2025-022 :

«Phase 1 (HQTD)

(...)

APPROUVE les charges d'exploitation pour le Transporteur à 1 263,6 M\$ pour 2024 et à 1 225,0 M\$ pour 2025, excluant les ajustements réglementaires;

APPROUVE les charges d'exploitation pour de Distributeur à 1 892,4 M\$ pour 2025-2026, excluant les ajustements réglementaires

Phase 2 (Transporteur)

(...)

ESTIME le montant des revenus requis du Transporteur à 3 445,7 M\$ pour l'année de base 2024;

ESTIME le montant des revenus requis du Transporteur à 3 516,6 M\$ pour l'année témoin 2025;

ORDONNE au Transporteur de mettre à jour les données afférentes à sa base de tarification, au calcul des revenus requis et des tarifs des services de transport pour les années 2024 et 2025 ainsi qu'à l'allocation en tenant compte de la présente

décision et de les déposer pour approbation à la Régie au plus tard le 3 mars 2025 à 12 h;

DEMANDE au Transporteur de déposer, au plus tard le 3 mars 2025 à 12 h, un nouveau texte des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec, conformément à la présente décision, ainsi qu'une version anglaise de ce document;

(...)

- Les conclusions suivantes se trouvant au paragraphe 17 de la décision D-2025-032 :

APPROUVE des revenus requis de l'ordre de 3 445,6 M\$ pour l'année 2024 et de 3 517,1 M\$ pour l'année 2025;

FIXE les tarifs de transport conformément à l'annexe de la présente décision;

(...)

APPROUVE les versions française et anglaise du texte révisé des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec pour l'année 2024, telles que proposées aux pièces B-0397 et B-0400;

APPROUVE les versions française et anglaise du texte révisé des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec pour l'année 2025, telles que proposées aux pièces B-0398 et B-0401;

(...)

- Le paragraphe 174 de la Décision D-2025-033 concernant les charges d'exploitation aux fins de l'établissement des revenus requis du Distributeur pour 2025;
- Les paragraphes 310 à 312 de la Décision D-2025-033 concernant l'ensemble des revenus requis du Distributeur pour l'année 2025;
- Les conclusions suivantes se trouvant au paragraphe 502 de la décision D-2025-033 :

«(...)

DEMANDE au Distributeur de déposer, au plus tard le 18 mars 2025, à 12 h, une nouvelle grille tarifaire conforme aux exigences contenues dans la présente décision, selon le format de la pièce B-0194;

DEMANDE au Distributeur de mettre à jour le texte des Tarifs d'électricité, conformément à la présente décision, et de déposer ce document, dans ses versions française et anglaise, pour approbation, au plus tard le 18 mars 2025, à 12 h;

(...)»

C) LA RÉVISION DEMANDÉE

54. Tout comme l'avait fait la firme OAC dans le dossier R-4167-2021, Gallagher a fait la démonstration éloquent de caractère plus approprié, usuel et aux règles de l'art de la méthodologie basée sur les maximums normaux afin de comparer le salaire de base moyen d'une organisation par rapport à la médiane de son marché de référence;
- Rapport d'expert de OAC, R-4167-2021, C-AQCIE-CIFQ-0099;
 - Présentation de OAC, R-4167-2021, C-AQCIE-CIFQ-0108;
 - Rapport d'expert de Gallagher C-AQCIE-CIFQ-0077;
 - Présentation de Gallagher C-AQCIE-CIFQ-0074;
55. Gallagher a ainsi démontré de manière probante que la rémunération globale d'Hydro-Québec était de 14,45% au-dessus de son marché de référence;
- Présentation de Gallagher C-AQCIE-CIFQ-0074, p. 42;
56. La zone de compétitivité a toujours été fixée dans les études de balisage de Normandin Beaudry de 2015 et 2020, à un écart de 5% par rapport à la médiane du marché de référence et Gallagher est venu confirmer qu'il s'agit de la bonne mesure pour déterminer les limites de la zone de compétitivité appropriée afin de d'attirer et retenir les talents;
- Étude de balisage 2015 de Normandin Beaudry, R-3980-2016, B-028, p. 5;
 - Étude de balisage 2020 de Normandin Beaudry, R-4167-2021, B-189, p. 5;
 - Présentation Gallagher C-AQCIE-CIFQ-0074, p. 44;
 - Réponse de Gallagher à la DDR de Normandin Beaudry, C-ACQIE-CIFQ-0073;
57. Sur la base de l'étude de Gallagher, cela signifie que la rémunération globale d'Hydro-Québec excède de 9,45% (14,45% - 5%) la zone de compétitivité de son marché de référence;

58. Par ailleurs, en réponse à une demande de renseignement de l'AQCIE-CIFQ en phase 2, HQT D a procédé à une évaluation sommaire et estime que l'impact de la variation de 1% de la rémunération globale sur les revenus requis est de l'ordre de 7 M\$ en 2024 et 2025 pour le Transporteur et de 15 M\$ en 2025 pour le Distributeur, incluant l'impact de la charge locale;
- B-0142, p. 20;
59. Afin que les consommateurs ne paient pas plus que ce qui est nécessaire pour obtenir le service, une réduction des revenus requis du Transporteur et du Distributeur s'impose ;
60. Rappelons que la méthode du coût de service sert de substitut au marché ;
61. La présomption de prudence ne s'applique pas à ce type de dépenses ;
- *Ontario c. Énergie Power*, (2015) 3 R.C.S. 147 aux par. 20 et 79 (C-AQCIECIFQ-0074);
62. Le caractère ferme des conventions collectives pendant leur durée n'est pas un motif justifiant pour les consommateurs de payer plus que ce qui est nécessaire pour une rémunération globale beaucoup plus généreuse que ce qui est requis pour attirer et de maintenir le talent;
- *Ontario c. Énergie Power*, (2015) 3 R.C.S. 147 au par. 114 (C-AQCIE-CIFQ0074) ;
 - Article 51 LRÉ ;
63. Il faut d'ailleurs faire la distinction entre le revenu requis pour fins tarifaires et les obligations contractuelles de HQT D qu'elles acceptent de contracter avec leurs employés ;
64. Les demandeurs demandent donc respectueusement à la formation en révision d'ordonner au Transporteur et au Distributeur d'exclure de leurs charges d'exploitation respectives le montant de masse salariale nécessaire pour que les revenus requis du Distributeur soient réduits globalement d'un montant de 141,75M\$ (9,45% x 15 M\$/point de pourcentage) par l'effet de la réduction combinée de son coût de service de transport et de ses propres charges d'exploitation ;

IV LE FAIT POUR LA PREMIÈRE FORMATION DE CONSIDÉRER QUE LA PREUVE QUE LES VALEURS QUE LE TRANSPORTEUR DEMANDE D'INCLURE À LA BASE DE TARIFICATION POUR LE PROJET MICOUA-SAGENAY AURONT POUR EFFET CUMULÉ D'EXCÉDER DE 363,6 M\$ LE COÛT DE 792,7 M\$ APPROUVÉ EN VERTU DE L'ARTICLE 73 LRÉ, REPRÉSENTANT UN DÉPASSEMENT DE 45,9%, NE SUFFIT PAS À RENSER LA PRÉSUMPTION DE PRUDENCE ET À TRANSFÉRER AU TRANSPORTEUR LE FARDEAU DE PROUVER CETTE PRUDENCE, EST UNE DÉCISION INSOUTENABLE ET IRRATIONNELLE

A) LE VICE DE FOND JUSTIFIANT LA RÉVOCATION

65. En autorisant pour le projet Micoua-Saguenay, aux paragraphes 409 à 413 de sa décision D-2025-022, l'inclusion dans la base de tarification du Transporteur d'un montant de 1 017,6 M\$ pour 2023, de 51,2 M\$ pour 2024 et de 14,4 M\$ pour 2025, la première formation s'est trouvée à autoriser l'inclusion d'un montant additionnel cumulé d'environ 1156,3 M\$¹ à l'égard d'un projet dont le montant approuvé en vertu de l'article 73 LRÉ était de 792,7 M\$, représentant un écart de 363,6 M\$;

➤ B-0139, p. 43 à 45;

66. Notons également que la preuve présentée par le Transporteur était à l'effet que le «montant final» du projet est de 1 170,5 M\$, ce qui représente un dépassement de coût de 377,8 M\$ par rapport au montant de 792,7M\$ autorisé par la Régie en vertu de l'article 73 LRÉ;

➤ B-0213, p. 3,

67. Dans sa décision D-2025-022, la première formation indique au paragraphe 400 que *«la présence d'un dépassement de coût ne renverse pas automatiquement la présomption de prudence»* et affirme que cette approche est conforme aux décisions rendues par la Régie ;

68. Puis, on comprend du paragraphe 407 de la décision D-2025-022, que la première formation a considéré, malgré pourtant l'ampleur du dépassement de coût associé aux montants que le Transporteur demande d'inclure dans la base de tarification, que la preuve de ce dépassement n'a pas permis de renverser cette présomption de prudence :

«[407] La Régie est d'avis que la preuve au présent dossier ne révèle aucune indication selon laquelle le Transporteur a agi imprudemment dans le cadre de la réalisation du Projet Micoua-Saguenay. Cette

¹ Moins un montant indéterminé au moment de la décision D-2025-022, représentant les provisions pour réclamations, devant être retiré de la demande et qui s'est reflété dans la diminution des soldes mensuels de la base de tarification du Transporteur pour les années 2024 et 2025 (B-0394, p. 7 et 9).

preuve ne révèle pas l'existence d'une faute, de négligence, d'abus, d'actions malhonnêtes, de gaspillage ou de dépenses inutiles qui permettrait d'écarter la présomption de prudence dont le Transporteur bénéficie.» (nous soulignons)

69. D'abord, en ce qui concerne les décisions de la note en bas de page 284 sur lesquelles la première formation se base afin d'affirmer que la présence d'un dépassement de coût ne renverse pas automatiquement la présomption de prudence, aucune de celles-ci n'impliquait l'inclusion dans une base de tarification de montants représentant un dépassement de coûts de l'ampleur du projet Micoua-Saguenay en cause dans le présent dossier ;
70. En effet, quant à la décision D-2007-24, celle-ci vient réviser la décision D-2006-111 en incluant dans la base de tarification de *Gaz métro* un investissement excédant ce qui avait été autorisé en vertu de l'article 73 LRÉ et dont l'inclusion avait été refusée par la première formation. Or, cette décision ne peut supporter l'affirmation de la première formation dans le présent dossier, pour les motifs suivants :
- Autant la première décision D-2006-111 que la deuxième décision D-2007-24 l'ayant annulée et révisée ont été rendues avec une dissidence, faisant en sorte qu'au final, trois régisseurs étaient en faveur de l'exclusion de la base de tarification d'une partie non acquise prudemment de l'excédent de coût et trois autres étaient en faveur de son inclusion, ce qui démontre la division des régisseurs sur la question du renversement de la présomption découlant d'un dépassement majeur des coûts autorisés;
 - Les deux régisseurs majoritaires dans la décision en révision D-2007-24 (p. 51) ne réfèrent pas à la décision D-2005-50 venant pourtant expressément établir qu'une démonstration d'un dépassement de coût exagéré est soit de nature à empêcher de faire naître la présomption de prudence, soit du moins de nature à la renverser. Notons que le régisseur dissident dans la décision en révision D-2007-24 (p. 25), lui, fait mention de la décision D-2005-50 afin de considérer la décision majoritaire de la première formation comme conforme à la jurisprudence (p. 27);
 - L'opinion des deux régisseurs majoritaires dans la décision D-2007-24 portant sur le fait qu'un dépassement de coût n'est pas nécessairement suffisant pour renverser la présomption de prudence (p. 15-16), est un *obiter dictum* puisqu'ils fondent plutôt leur décision sur le volet de la décision de la première formation se prononçant sur le caractère imprudent d'une portion des coûts supplémentaires;
 - Dans cette affaire, bien qu'il s'agissait d'un dépassement de coût de 71%, cela représentait un montant de 5,5 M\$ (D-2007-24, p. 10), ce qui est infiniment moins élevé que dans le présent dossier;

- De plus, aucun intervenant n'avait contesté l'inclusion du coût du projet dans la base de tarification et réclamé le renversement de la présomption de prudence (D-2007-24, p. 16);
71. Ensuite, quant à la décision D-2015-088, il s'agissait d'un cas concernant un dépassement des charges d'exploitation encourues par rapport au montant autorisé, le tout dans le cadre d'un dossier d'examen du rapport annuel de *Gaz métro*. Il ne s'agissait pas d'une question d'inclusion de la valeur d'un actif dans la base de tarification. L'excédent était de seulement 2,5 M\$ sur un montant autorisé de 182,7 M\$ (1,4% de dépassement!) (par. 43). De plus, la première formation n'avait même pas référer à une présomption de prudence devant être renversé (par. 113);
 72. Finalement, quant à la décision D-2022-053 portant justement sur les premières inclusions de coût du projet de Micouau-Saguenay, celle-ci a été rendu alors que les coûts cumulatifs faisant ayant fait l'objet de demandes d'inclusion à la base de tarification du Transporteur étaient encore bien inférieurs au montant autorisé de 792,7 M\$ en vertu de l'art. 73 LRÉ : voir par. 262, 271, 272). **De plus cette décision ne contient aucune mention concernant les effets d'un dépassement de coût sur le renversement de la présomption de prudence** puisque justement, la Régie n'était alors saisie que des seules les dépenses faisant l'objet de la demande d'inclusion à la base de tarification 2021 ;
 73. Or, en l'espèce, en présence d'un dépassement de coût **de plus de 45,9% représentant 363,6 M\$** sur un projet initial de 792,7 M\$, la première formation ne pouvait, de façon soutenable, rationnel et raisonnable, conclure autrement qu'à un renversement de la présomption de prudence et devait alors se prononcer à savoir si le Transporteur avait, dans ce contexte, relevé, par prépondérance de preuve, le fardeau d'établir la juste valeur de l'actif qu'il demande d'inclure dans la base de tarification ainsi que le caractère prudent de son acquisition;
 74. En déclarant le contraire au paragraphe 407, la première formation se trouve à rendre une décision insoutenable, irrationnelle et déraisonnable constituant un vice de fond;

B) LES ÉLÉMENTS DÉCISIONNELS ET LES CONCLUSIONS RENDUES DANS LE CADRE DU DOSSIER R-4270-2024 AFFECTÉS PAR CE VICE DE FOND

75. En raison de ce vice de fond, les demandeurs sont bien fondés de demander la révocation dans la mesure requise des éléments décisionnels et conclusions suivants dans le dossier R-4270-2024 :

- Le paragraphe 409 de la Décision D-2025-022 concernant l'inclusion dans la base de tarification du Transporteur des montants de mise en service du Projet Micoua-Saguenay pour les années 2023, 2024 et 2025;
- Les paragraphes 439 et 440 de la Décision D-2025-022 concernant l'ensemble des revenus requis du Transporteur pour les années 2024 et 2025;
- Les conclusions suivantes se trouvant au paragraphe 599 de la Décision D-2025-022 :

«Phase 2 (Transporteur)

(...)

ESTIME le montant des revenus requis du Transporteur à 3 445,7 M\$ pour l'année de base 2024;

ESTIME le montant des revenus requis du Transporteur à 3 516,6 M\$ pour l'année témoin 2025;

ORDONNE au Transporteur de mettre à jour les données afférentes à sa base de tarification, au calcul des revenus requis et des tarifs des services de transport pour les années 2024 et 2025 ainsi qu'à l'allocation en tenant compte de la présente décision et de les déposer pour approbation à la Régie au plus tard le 3 mars 2025 à 12 h;

DEMANDE au Transporteur de déposer, au plus tard le 3 mars 2025 à 12 h, un nouveau texte des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec, conformément à la présente décision, ainsi qu'une version anglaise de ce document;

(...)

- Les conclusions suivantes se trouvant au paragraphe 17 de la décision D-2025-032 :

«APPROUVE une base de tarification de 21 747,7 M\$ pour l'année 2024 et de 22 801,4 M\$ pour l'année 2025;

APPROUVE des revenus requis de l'ordre de 3 445,6 M\$ pour l'année 2024 et de 3 517,1 M\$ pour l'année 2025;

FIXE les tarifs de transport conformément à l'annexe de la présente décision;

(...)

APPROUVE les versions française et anglaise du texte révisé des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec pour l'année 2024, telles que proposées aux pièces B-0397 et B-0400;

APPROUVE les versions française et anglaise du texte révisé des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec pour l'année 2025, telles que proposées aux pièces B-0398 et B-0401;

(...)»

- Les paragraphes 310 à 312 de la Décision D-2025-033 concernant l'ensemble des revenus requis du Distributeur pour l'année 2025;
- Les conclusions suivantes se trouvant au paragraphe 502 de la décision D-2025-033 :

«(...)

DEMANDE au Distributeur de déposer, au plus tard le 18 mars 2025, à 12 h, une nouvelle grille tarifaire conforme aux exigences contenues dans la présente décision, selon le format de la pièce B-0194;

DEMANDE au Distributeur de mettre à jour le texte des Tarifs d'électricité, conformément à la présente décision, et de déposer ce document, dans ses versions française et anglaise, pour approbation, au plus tard le 18 mars 2025, à 12 h;

(...)»

C) LA RÉVISION DEMANDÉE

76. En cas de révocation de ces éléments décisionnels et conclusions de la première formation, les demandeurs demandent à la formation en révision de constater qu'il y a eu **un renversement de la présomption de prudence**, dû à l'ampleur du dépassement des coûts du projet Micoua-Saguenay par rapport à la valeur autorisée en vertu de l'article 73 LRÉ et que la preuve offerte par le Transporteur a été **insuffisante** afin d'établir de façon probante que les montants additionnels

excédant cette valeur, dont l'inclusion à la base de tarification est demandée pour 2023, 2024 et 2025, constituent une juste valeur d'un actif acquis prudemment;

77. En effet, les justifications fournies par le Transporteur, alors que le fardeau d'établir de manière prépondérante la juste valeur de l'actif et la prudence de son acquisition doit être transféré sur ses épaules, ont été de nature beaucoup trop générale pour justifier un excédent de cette ampleur;

➤ Témoignage du panel #2, Notes sténographiques, 22 novembre 2024, A-0086;

78. De plus, en contre-interrogatoire, il a été impossible d'obtenir des détails sur des questions importantes au cœur de la justification des dépassements de coût, soient les coûts supplémentaires découlant des manquements contractuels d'Hydro-Québec et de certains entrepreneurs et fournisseurs, les montants de réclamations qui ont faites par Hydro-Québec envers les parties responsables de manquements contractuels, les montants des réclamations qui ont été faites à l'endroit d'Hydro-Québec aux motifs de manquement contractuels, la justification des montants qui ont été versés, de part et d'autre, en règlement de ces réclamations, le montant des réclamations qui ne sont toujours pas réglées. Les réponses ont été vagues et imprécises;

➤ Voir le contre-interrogatoire du panel #2, Notes sténographiques, 22 novembre 2024, A-0086, p. 50-96;

79. Il est par ailleurs révélateur qu'il ait fallu procéder à un contre-interrogatoire pour apprendre qu'il avait été inclus dans la base de tarification des provisions pour des réclamations d'entrepreneurs et de fournisseurs non encore réglées ou prescrites, alors qu'on nous présentait pourtant les montants devant être inclus dans la base de tarification comme finaux ;

➤ A-0086, Témoignage d'Annie Rousseau, Notes sténographiques, 22 novembre 2024, A-0086, p. 27, lignes 9 à 15; voir aussi p. 88, lignes 20 à 23, p. 89, lignes 13 à 15, p. 90, lignes 2 à 13, p. 91, lignes 10 à 17, p. 95;

80. Les demandeurs demandent donc respectueusement à la formation en révision d'exclure de la base de tarification du Transporteur les montants de mise en service du projet Micoua-Saguenay excédant le montant de 792,7 M\$ autorisé à l'égard de ce projet en vertu de l'article 73 LRÉ et de faire les ajustements en conséquence aux revenus requis du Transporteur et du Distributeur;

V SUBSIDIAIREMENT, CONSIDÉRANT LE REFUS DE LA PREMIÈRE FORMATION DE CONCLURE QU'UN DÉPASSEMENT DE COÛT DE CETTE AMPLEUR MÈNE À UN RENVERSEMENT DE LA PRÉSUMPTION DE PRUDENCE, IL APPERT QUE CELLE-CI A PORTÉ ATTEINTE AUX PRINCIPES DE JUSTICE NATURELLE, INCLUANT LA RÈGLE *AUDI ALTERAM PARTEM*, EN REFUSANT, DANS LE CADRE DU PROCESSUS DE DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS, D'ORDONNER AU TRANSPORTEUR DE FOURNIR LES INFORMATIONS NÉCESSAIRES À L'APPRÉCIATION DE CETTE PRUDENCE DANS L'ACQUISITION DU PROJET MICOUA-SAGUENAY

A) LE VICE DE FOND JUSTIFIANT LA RÉVOCATION

81. Subsidiairement, la première formation n'a pas permis aux demandeurs d'avoir accès aux informations requises afin de leur permettre de déterminer si les faits du dossier permettent de renverser ce fardeau de preuve ;
82. En effet, la Régie a refusé d'accueillir la contestation de l'AQCIE-CIFQ à l'égard de la réponse du Transporteur refusant de lui transmettre les informations qui ont justifiées auprès des organes décisionnels l'autorisation des coûts supplémentaires, ainsi que la documentation préparée à cette fin :
 - Réponses à la demande de renseignement de l'AQCIE-CIFQ, B-0089, p. 17 et 18 ;
 - Contestation C-AQCIE-CIFQ-0028, p. 1 à 4 ;
 - Décision D-2024-109, A-0038, par. 52 à 59 ;
83. Or, un tel refus constitue une atteinte aux principes de justice naturelle et à la règle *audi alteram partem*, causant un grave préjudice aux droits des intervenants, tout particulièrement dans un contexte où la première formation impose aux intervenants le fardeau de renverser seuls une présomption de prudence qu'elle refuse de considérer renversée à la seule lumière de l'ampleur du dépassement du coût du projet;
84. La généralité des réponses offertes par le panel #2 lors de son contre-interrogatoire et notamment l'absence de réponses précises concernant les montants des réclamations faites, de part et d'autre, entre le Transporteur et ses entrepreneurs et fournisseurs, ainsi que sur les montants des règlements et des réclamations toujours pendantes dans un contexte de dépassements de coûts pour le projet, démontrent bien l'importance d'avoir accès aux documents demandés afin d'en faire l'analyse et de donner l'opportunité aux intervenants, lorsque cette analyse le justifie, de relever le fardeau qu'on fait reposer sur leurs seules épaules sans être limité à un processus de contre-interrogatoire d'une heure lors duquel, au surplus, les réponses données ont été vagues et imprécises;

B) LES ÉLÉMENTS DÉCISIONNELS ET LES CONCLUSIONS RENDUES DANS LE CADRE DU DOSSIER R-4270-2024 AFFECTÉS PAR CE VICE DE FOND

85. En raison de ce vice de fond, les demandeurs sont bien fondés de demander la révocation dans la mesure requise des éléments décisionnels et conclusions suivants dans le dossier R-4270-2024 :
- Le paragraphe 59 de la Décision D-2024-109 rejetant la contestation de l'AQCIE de la réponse du Transporteur aux questions 8.4 à 8.7 de sa demande de renseignement C-AQCIE-CIFQ-0027;
 - Les éléments décisionnels et conclusions énumérés au paragraphe 73 de la présente;

C) LA RÉVISION DEMANDÉE

86. Les demandeurs demandent à la formation en révision, subsidiairement à la révision recherchée au paragraphe 80 de la présente, d'exercer son pouvoir de surveillance des opérations du Transporteur visant à s'assurer que les consommateurs paient selon un juste tarif, ainsi que d'exercer son pouvoir d'enquête à cette fin, le tout en ordonnant la tenue d'un audit de performance afin de valider la juste valeur de l'actif et la prudence des dépenses encourues dans le cadre du projet Micoua-Saguenay aux fins de déterminer l'inclusion ou non dans la base de tarification dudit Transporteur, en tout en partie, des valeurs qu'il demande pour 2023, 2024 et 2025;
- Art. 3(2.1°) et 35 LRÉ ;
87. Alternativement, les demandeurs demandent que soit ordonnée la tenue d'une nouvelle audition sur la question de l'inclusion ou non dans la base de tarification du Transporteur, en tout ou partie, des valeurs de mise en service du projet Micoua-Saguenay pour les années 2023, 2024 et 2025, ainsi que soit ordonné la communication à ceux-ci des informations qui ont justifiées auprès des organes décisionnels l'autorisation des coûts supplémentaires, ainsi que la documentation préparée à cette fin ;

POUR CES MOTIFS, LES DEMANDEURS DEMANDENT À LA RÉGIE :

ACCUEILLIR la présente demande de révision;

RÉVOQUER les éléments décisionnels et conclusions suivants :

- Le paragraphe 186 de la Décision D-2025-022 concernant les charges d'exploitation du Transporteur pour les années 2024 et 2025 et celles du Distributeur pour l'année 2025-2026;
- Les paragraphes 279 et 301 de la Décision D-2025-022 concernant la demande de l'AQCIE-CIFQ de réduire la masse salariale incluse dans les charges d'exploitation du Transporteur et du Distributeur;
- Le paragraphe 409 de la Décision D-2025-022 concernant l'inclusion dans la base de tarification du Transporteur des montants de mise en service du Projet Micoua-Saguenay pour les années 2023, 2024 et 2025;
- Le paragraphe 416 de la Décision D-2025-022 concernant les charges d'exploitation aux fins de l'établissement des revenus requis du Transporteur pour les années 2024 et 2025;
- Les paragraphes 439 et 440 de la Décision D-2025-022 concernant l'ensemble des revenus requis du Transporteur pour les années 2024 et 2025;
- Les conclusions suivantes se trouvant au paragraphe 599 de la Décision D-2025-022 :

«Phase 1 (HQTD)

(...)

APPROUVE les charges d'exploitation pour le Transporteur à 1 263,6 M\$ pour 2024 et à 1 225,0 M\$ pour 2025, excluant les ajustements réglementaires;

APPROUVE les charges d'exploitation pour de Distributeur à 1 892,4 M\$ pour 2025-2026, excluant les ajustements réglementaires

Phase 2 (Transporteur)

(...)

ESTIME le montant des revenus requis du Transporteur à 3 445,7 M\$ pour l'année de base 2024;

ESTIME le montant des revenus requis du Transporteur à 3 516,6 M\$ pour l'année témoin 2025;

ORDONNE au Transporteur de mettre à jour les données afférentes à sa base de tarification, au calcul des revenus requis et des tarifs des services de transport pour les années 2024 et 2025 ainsi qu'à l'allocation en tenant compte de la présente décision et de les déposer pour approbation à la Régie au plus tard le 3 mars 2025 à 12 h;

DEMANDE au Transporteur de déposer, au plus tard le 3 mars 2025 à 12 h, un nouveau texte des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec, conformément à la présente décision, ainsi qu'une version anglaise de ce document;

(...)

- Les conclusions suivantes se trouvant au paragraphe 17 de la décision D-2025-032 :

«**APPROUVE** une base tarification de 21 747,7 M\$ pour l'année 2024 et de 22 801,4 M\$ pour l'année 2025;

APPROUVE des revenus requis de l'ordre de 3 445,6 M\$ pour l'année 2024 et de 3 517,1 M\$ pour l'année 2025;

FIXE les tarifs de transport conformément à l'annexe de la présente décision;

(...)

APPROUVE les versions française et anglaise du texte révisé des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec pour l'année 2024, telles que proposées aux pièces B-0397 et B-0400;

APPROUVE les versions française et anglaise du texte révisé des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec pour l'année 2025, telles que proposées aux pièces B-0398 et B-0401;

(...)

- Le paragraphe 174 de la Décision D-2025-033 concernant les charges d'exploitation aux fins de l'établissement des revenus requis du Distributeur pour 2025;

- Les paragraphes 310 à 312 de la Décision D-2025-033 concernant l'ensemble des revenus requis du Distributeur pour l'année 2025;
- Les conclusions suivantes se trouvant au paragraphe 502 de la décision D-2025-033 :

«(...)

DEMANDE au Distributeur de déposer, au plus tard le 18 mars 2025, à 12 h, une nouvelle grille tarifaire conforme aux exigences contenues dans la présente décision, selon le format de la pièce B-0194;

DEMANDE au Distributeur de mettre à jour le texte des Tarifs d'électricité, conformément à la présente décision, et de déposer ce document, dans ses versions française et anglaise, pour approbation, au plus tard le 18 mars 2025, à 12 h;

(...)»

Advenant que la formation en révision ne considère pas que le refus au paragraphe 407 de la Décision D-2025-022 de constater un renversement de la présomption de prudence soit un vice de fond, **DÉCLARER** subsidiairement qu'il y a eu atteinte à l'égard des demandeurs, dans le cadre de la demande d'inclusion de coûts du projet Micoua-Saguenay à la base de Tarification du Transporteur, aux règles de justice naturelle, incluant la règle *Audi alteram partem*, et **RÉVOQUER**, en plus des éléments décisionnels et conclusions dont la révocation est déjà demandée, le paragraphe 59 de la Décision D-2024-109 rejetant la contestation de l'AQCIE de la réponse du Transporteur aux questions 8.4 à 8.7 de sa demande de renseignement C-AQCIE-CIFQ-0027;

RÉVISER les éléments décisionnels et conclusions révoqués en prononçant en lieu et place les conclusions suivantes :

Sous réserve de la réduction additionnelle découlant spécifiquement de la réduction du montant requis de masse salariale, **APPROUVE** les charges d'exploitation pour le Transporteur à 1205,4 M\$ pour 2024 et de 1148,6 M\$ pour 2025, excluant les ajustements réglementaires ;

Sous réserve de la réduction additionnelle découlant spécifiquement de la réduction du montant requis de masse salariale, **APPROUVE** les charges d'exploitation pour le Distributeur à 1684,4 M\$ pour 2025-2026, excluant les ajustements réglementaires ;

ORDONNE au Transporteur et au Distributeur d'exclure de leurs charges d'exploitation respectives le montant de masse salariale nécessaire pour

que les revenus requis du Distributeur soient réduits globalement d'un montant de 141,75 M\$ par l'effet de la réduction combinée de son coût de service de transport et de ses propres charges d'exploitation;

ORDONNE au Transporteur d'exclure de sa base de tarification tout montant de mise en service du projet Micoua-Saguenay pour les années 2023, 2024 et 2025 dont l'ajout a pour effet d'excéder un montant cumulatif de mise en service de 792,7 M\$ ou subsidiatement, **ORDONNE** la tenue d'un audit de performance afin de valider la juste valeur de l'actif et la prudence des dépenses encourues dans le cadre du projet Micoua-Saguenay aux fins de déterminer l'inclusion ou non dans la base de tarification dudit Transporteur, en tout en partie, des valeurs qu'il demande pour 2023, 2024 et 2025, ou alternativement **ORDONNE** la tenue d'une nouvelle audition sur la question de l'inclusion ou non dans la base de tarification du Transporteur, en tout ou partie, des valeurs de mise en service du projet Micoua-Saguenay pour les années 2023, 2024 et 2025 et **ORDONNE** alors la communication dans les 30 jours aux demandeurs des informations qui ont justifiées auprès des organes décisionnels du Transporteur l'autorisation des coûts supplémentaires, ainsi que la documentation préparée à cette fin ;

ORDONNE au Transporteur de mettre à jour les données afférentes à sa base de tarification, au calcul des revenus requis et des tarifs des services de transport pour les années 2024 et 2025 ainsi qu'à l'allocation, en tenant compte de la présente décision en révision et de les déposer pour approbation à la Régie au plus tard dans les 30 jours;

DEMANDE au Transporteur de déposer, au plus tard dans les 30 jours, un nouveau texte des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec, conformément à la présente décision en révision, ainsi qu'une version anglaise de ce document;

ORDONNER au Distributeur - au plus tard 30 jours après qu'aient été déposée et approuvée par la Régie la mise à jour par le Transporteur des données afférentes à sa base de tarification, au calcul des revenus requis et des tarifs des services de transport pour les années 2024 et 2025, de même que le nouveau texte des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec - de déposer, d'une part, pour approbation la mise à jour des données afférentes à sa base de tarification et de ses revenus requis, ainsi qu'une nouvelle grille tarifaire selon le format de la pièce B-0194, le tout conforme aux exigences contenues dans la présente décision, et de déposer, d'autre part, pour approbation une mise à jour du texte des Tarifs d'électricité et de l'annexe 1 de la *Loi sur Hydro-Québec*, conformément à la présente décision, dans ses versions françaises et anglaise, le tout pour approbation ;

ORDONNER au Transporteur et au Distributeur de faire les ajustements de facturation nécessaires auprès de leurs clients afin de tenir compte de la présente décision applicable aux années tarifaires 2024 et 2025 pour le Transporteur et à l'année tarifaire 2025-2026, incluant les années tarifaires dont les tarifs seront fixés par voie d'indexation sur la base des tarifs 2025-2026, pour le Distributeur;

ORDONNER à HQTD de rembourser les frais des demandeurs relativement à la présente instance suivant leur approbation par la Régie;

Laval, le 21 mars 2025

Dunton Rainville s.e.n.c.r.l.

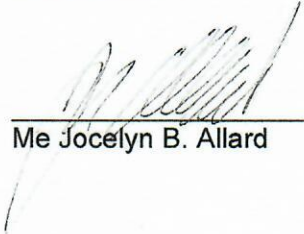
DUNTON RAINVILLE SENCRL
Procureurs des demandeurs

AFFIDAVIT

Je, soussigné, Me Jocelyn B. Allard, ayant ses bureaux au 1010, rue Sherbrooke Ouest, bureau 1600, dans la Ville et le district judiciaire de Montréal, province de Québec, H3A 2R7, affirme solennellement ce qui suit :

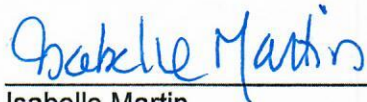
1. Je suis le président de la demanderesse Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité ;
2. Tous les faits allégués à la présente demande sont vrais.

Et j'ai signé :



Me Jocelyn B. Allard

Affirmé solennellement devant moi à Laval
par visioconférence, ce 21 mars 2025



Isabelle Martin
Commissaire à l'assermentation
Tous les districts judiciaires du Québec



AFFIDAVIT

Je, soussigné, Cyril Michaud, ayant mes bureaux au 200-1175 rue Lavigerie, dans la Ville et le district judiciaire de Québec, province de Québec, G1V 4P1, affirme solennellement ce qui suit :

1. Je suis le Directeur Transitions énergétique et technologique du demandeur Conseil de l'industrie forestière du Québec;
2. Tous les faits allégués à la présente demande sont vrais.

Et j'ai signé :

Signé par :

28B23916CA98433
Cyril Michaud

Affirmé solennellement devant moi à Laval
par visioconférence, ce 21 mars 2025



Sylvie Santos
Commissaire à l'assermentation
Tous les districts judiciaires du Québec

