

# DÉCISION

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

---

D-2024-067

R-4247-2023

5 juillet 2024

---

## PRÉSENTE

Sylvie Durand  
Régisseur

---

**Hydro-Québec**  
Demanderesse

et

**Intervenants dont les noms apparaissent ci-après**

---

## Décision sur le fond

*Demande d'autorisation du budget des investissements 2024 pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 65 millions de dollars*



**Demanderesse :**

**Hydro-Québec**  
**représentée par M<sup>e</sup> Yves Fréchette.**

**Intervenants :**

**Association Hôtellerie Québec et Association Restauration Québec (AHQ-ARQ)**  
**représentée par M<sup>e</sup> Steve Cadrin;**

**Regroupement pour la transition, l'innovation et l'efficacité énergétiques (RTIÉÉ)**  
**représenté par M<sup>e</sup> Dominique Neuman.**

## TABLE DES MATIÈRES

<b>LISTE DES ACRONYMES ET DÉFINITIONS .....</b>	<b>6</b>
<b>LISTE DES ABRÉVIATIONS ET DES SIGNES CONVENTIONNELS .....</b>	<b>6</b>
<b>1 INTRODUCTION .....</b>	<b>7</b>
<b>2 DEMANDE DE RÉOUVERTURE D’ENQUÊTE DU RTIÉÉ .....</b>	<b>9</b>
<b>3 CONCLUSIONS PRINCIPALES DE LA RÉGIE .....</b>	<b>12</b>
<b>4 CONTEXTE.....</b>	<b>12</b>
<b>5 SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS BUDGÉTISÉS EN 2024 .....</b>	<b>13</b>
<b>6 SUIVI DES INVESTISSEMENTS AUTORISÉS ET RÉALISÉS .....</b>	<b>15</b>
<b>6.1 HISTORIQUE DES INVESTISSEMENTS ET DES MISES EN SERVICE.....</b>	<b>15</b>
6.1.1 Investissements réalisés en 2022.....	15
6.1.2 Investissements estimés en 2023 .....	17
6.1.3 Suivi des projets d’investissements reportés.....	18
6.1.4 Suivi des projets d’investissements excédant le seuil .....	19
<b>6.2 APPROCHE DE SURUTILISATION .....</b>	<b>21</b>
<b>7 JUSTIFICATION DES INVESTISSEMENTS 2024 .....</b>	<b>22</b>
<b>7.1 MAINTIEN DES ACTIFS .....</b>	<b>22</b>
<b>7.2 MAINTIEN ET AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DU SERVICE .....</b>	<b>25</b>
<b>7.3 RESPECT DES EXIGENCES.....</b>	<b>28</b>
<b>7.4 CROISSANCE DES BESOINS DE LA CLIENTÈLE .....</b>	<b>29</b>
<b>8 SUIVI DES INTERVENTIONS EN FONCTION DU RISQUE .....</b>	<b>33</b>
<b>9 IMPACT TARIFAIRE ET SUIVIS .....</b>	<b>34</b>
<b>10 IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU ET SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE DE TRANSPORT .....</b>	<b>37</b>

---

<b>11</b>	<b>SUIVI LIÉ AU MGA ET NIVEAU DES INVESTISSEMENTS POUR 2024 .....</b>	<b>39</b>
	<b>11.1 SUIVI LIÉ AU MGA .....</b>	<b>39</b>
	<b>11.2 NIVEAU DES INVESTISSEMENTS POUR 2024 .....</b>	<b>40</b>
<b>12</b>	<b>RÉALLOCATION ENTRE LES CATÉGORIES.....</b>	<b>44</b>
<b>13</b>	<b>AUTRE RECOMMANDATION DU RTIEÉ .....</b>	<b>45</b>
	<b>DISPOSITIF .....</b>	<b>46</b>

## LISTE DES ACRONYMES ET DÉFINITIONS

CNESST	la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNESST)
DDR	demande de renseignements
MGA	modèle de gestion des actifs
NERC	<i>North American Electric Reliability Corporation</i>
Stratégie	la stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur
Normes CIP	normes de protection des infrastructures critiques

## LISTE DES ABRÉVIATIONS ET DES SIGNES CONVENTIONNELS

\$	dollar canadien
M	méga (million)
kW	kilowatt
MW	mégawatt
kV	kilovolt

## 1 INTRODUCTION

[1] Le 22 décembre 2023, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie) une demande d'autorisation de son budget des investissements 2024 pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 65 M\$ (la Demande). Le budget total demandé par le Transporteur s'établit à 1 058 M\$. Le Transporteur demande également à la Régie de lui permettre de réallouer jusqu'à 65 M\$ entre les catégories d'investissements<sup>1</sup>.

[2] La Demande est présentée en vertu des articles 31(5°) et 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*<sup>2</sup> (la Loi) ainsi que des articles 1 et 5 du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*<sup>3</sup> (le Règlement).

[3] En vertu de l'article 73 de la Loi, le Transporteur doit obtenir l'autorisation de la Régie, aux conditions et dans les cas fixés par le Règlement, pour acquérir, construire ou disposer des immeubles ou des actifs destinés au transport d'électricité.

[4] Le second alinéa de l'article 1 du Règlement prévoit que le Transporteur doit obtenir l'autorisation de la Régie lorsque le coût individuel des projets est inférieur à un seuil de 65 M\$ (les Projets inférieurs au seuil) et qu'ils n'ont pas encore été reconnus prudemment acquis et utiles pour l'exploitation du réseau de transport d'électricité en vertu de l'article 49 de la Loi. En vertu de l'article 5 du Règlement, la demande d'autorisation à cette fin est faite par catégorie d'investissements et doit inclure :

- La description synthétique des investissements et de leurs objectifs;
- Les coûts associés à chaque catégorie d'investissements;
- La justification des investissements en relation avec les objectifs visés;
- L'impact sur les tarifs;
- L'impact sur la fiabilité du réseau de transport d'électricité et sur la qualité de prestation du service de transport d'électricité.

---

<sup>1</sup> Pièce [B-0002](#).

<sup>2</sup> [RLRQ, c. R-6.01](#).

<sup>3</sup> [RLRQ, c. R-6.01, r.2](#).

[5] Dans sa décision procédurale D-2024-021<sup>4</sup>, la Régie accueille les demandes d'intervention de l'AHQ-ARQ et du RTIEÉ. Elle se prononce aussi sur les budgets de participation et le calendrier de traitement du dossier.

[6] Le 20 mars 2024, la Régie transmet la DDR n° 1 au Transporteur<sup>5</sup>. Les intervenants transmettent les leurs le 22 mars 2024<sup>6</sup>. Le Transporteur répond à ces demandes le 10 avril 2024<sup>7</sup>, à la suite du délai que la Régie lui a accordé à cette fin<sup>8</sup>.

[7] Le 12 avril 2024, l'AHQ-ARQ conteste certaines réponses du Transporteur à sa DDR<sup>9</sup>. Le Transporteur répond aux contestations le 17 avril 2024<sup>10</sup>.

[8] Le 19 avril 2024, la Régie rend sa décision D-2024-036<sup>11</sup> ordonnant au Transporteur de répondre aux questions 1.1 et 1.12 de la DDR de l'AHQ-ARQ. À la suite de cette décision, le Transporteur dépose, le 24 avril 2024, des réponses révisées<sup>12</sup>.

[9] Le 30 avril 2024, l'AHQ-ARQ<sup>13</sup> et le RTIEÉ<sup>14</sup> déposent leur mémoire respectif.

[10] Le 7 mai 2024, la Régie transmet sa DDR n° 2 au Transporteur<sup>15</sup> qui y répond le 13 mai 2024<sup>16</sup>.

---

<sup>4</sup> Décision [D-2024-021](#).

<sup>5</sup> Pièce [A-0006](#).

<sup>6</sup> Pièces [C-AHQ-ARQ-0007](#) et [C-RTIEÉ-0006](#).

<sup>7</sup> Pièces [B-0014](#), [B-0015](#) et [B-0016](#).

<sup>8</sup> Pièce [A-0007](#).

<sup>9</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ 0008](#).

<sup>10</sup> Pièce [B-0017](#).

<sup>11</sup> Décision [D-2024-036](#).

<sup>12</sup> Pièce [B-0020](#), p. 7 et 11.

<sup>13</sup> Pièces [C-AHQ-ARQ-0010](#) et [C-AHQ-ARQ-0011](#).

<sup>14</sup> Pièce [C-RTIEÉ-0008](#).

<sup>15</sup> Pièce [A-0010](#).

<sup>16</sup> Pièce [B-0023](#).

[11] Le 21 mai 2024, le Transporteur dépose son argumentation<sup>17</sup>, qu'il révisé le 28 mai 2024<sup>18</sup>. Le RTIEÉ et l'AHQ-ARQ déposent leur argumentation<sup>19</sup> les 27 et 28 mai 2024 respectivement. Le Transporteur y réplique le 3 juin 2024<sup>20</sup>, date à laquelle le dossier est pris en délibéré.

[12] Le 31 mai 2024, le RTIEÉ demande une réouverture d'enquête. Le Transporteur transmet ses commentaires le 5 juin 2024<sup>21</sup>. Le RTIEÉ réplique aux commentaires le 7 juin 2024<sup>22</sup>.

[13] Dans la présente décision, la Régie se prononce sur la Demande. En premier lieu, elle statue sur la demande de réouverture d'enquête du RTIEÉ.

## 2 DEMANDE DE RÉOUVERTURE D'ENQUÊTE DU RTIEÉ

[14] Dans sa correspondance, le RTIEÉ demande à la Régie de procéder à une réouverture d'enquête aux fins :

- De recevoir l'article de *Radio-Canada*, section Affaires « Le réseau d'Hydro-Québec à Montréal dans un état préoccupant » (l'Article);
- D'ordonner au Transporteur de déposer un document interne d'Hydro-Québec, daté de septembre 2023, cité au premier paragraphe de cet article; et
- De permettre aux parties de le commenter<sup>23</sup>.

[15] L'intervenant fait valoir que cette preuve supplémentaire ne lui était pas disponible auparavant et qu'elle vient confirmer ses propos à l'effet que la sous-réalisation passée

---

<sup>17</sup> Pièce [B-0026](#).

<sup>18</sup> Pièce [B-0029](#).

<sup>19</sup> Pièces [C-AHQ-ARQ-0013](#) et [C-RTIEÉ-0009](#).

<sup>20</sup> Pièce [B-0032](#).

<sup>21</sup> Pièce [B-0033](#).

<sup>22</sup> Pièce [C-RTIEÉ-0011](#).

<sup>23</sup> Pièce [C-RTIEÉ-0010](#).

des budgets d'investissements d'Hydro-Québec ne signifie pas que ceux-ci avaient été surévalués, mais reflète plutôt le défaut d'Hydro-Québec de satisfaire les besoins bien réels d'investissements qu'elle aurait correctement identifiés. Il affirme que ces informations sont pertinentes afin d'aider la Régie à déterminer s'il est opportun ou non de couper le budget d'investissement du Transporteur, tel que le recommande l'AHQ-ARQ, ou s'il est opportun ou non de l'accroître, comme il le préconise.

[16] Le Transporteur s'oppose à cette demande du RTIEÉ et demande à la Régie de rejeter cette demande tardive :

- Qui a un impact sur l'équité et la célérité du traitement de la Demande d'autorisation;
- En l'absence de motifs valables pour la justifier;
- Et qui ne rencontre pas les critères prépondérants développés par la jurisprudence et applicables à la réouverture d'enquête, notamment l'absence d'influence déterminante exercée par ces nouveaux éléments sur la décision à rendre à l'égard de la Demande<sup>24</sup>.

[17] Une telle demande en réouverture d'enquête ne doit être accordée qu'avec beaucoup de circonspection et seulement dans les cas assimilables à ceux pour lesquels la rétractation de jugement est ouverte, soit la présence de faits nouveaux ayant un caractère essentiel pouvant affecter la décision à rendre.

[18] Le Transporteur soutient que le présent dossier est constitué et a été présenté à la Régie en parfaite adéquation avec le cadre réglementaire applicable et éprouvé. Il rappelle que la preuve déposée au soutien de la Demande, dont le caractère probant est indéniable, fournit à la Régie les informations requises par le cadre réglementaire afin qu'elle puisse autoriser le budget des investissements 2024.

[19] Il fait valoir qu'à première vue, les documents visés sont inutiles à l'issue du dossier. Selon lui, les éléments rapportés dans l'Article laissent croire que le rapport interne évoqué est également inutile et qu'il ne contient pas des informations susceptibles

---

<sup>24</sup> Pièce [B-0033](#).

d'exercer une influence déterminante sur la décision d'autorisation à rendre en l'instance<sup>25</sup>.

[20] La Régie procède, à sa discrétion, à une réouverture d'enquête lorsqu'elle juge qu'un nouvel élément de preuve, inconnu des parties au moment de la clôture de son enquête et qui ne pouvait être découvert plus tôt, est porté à son attention et qu'elle considère que cet élément de preuve est déterminant sur la décision à rendre quant à l'issue de la demande.

[21] En l'occurrence, la Régie ne trouve pas matière à permettre une telle procédure d'exception. Elle considère que la demande du RTIEÉ ne permettrait pas l'administration d'un nouvel élément de preuve déterminant pour sa décision et juge que les critères permettant une réouverture d'enquête ne sont pas rencontrés.

[22] Non seulement l'Article ne constitue pas en soi un élément de preuve susceptible d'éclairer ses délibérations, mais il ne lui permet pas de juger de l'utilité des informations contenues dans le rapport interne inédit auquel il réfère. Qui plus est, le RTIEÉ ne recherche pas une réouverture d'enquête pour introduire un élément nouveau en preuve au dossier, mais demande plutôt à la Régie de rendre une ordonnance pour obliger le Transporteur à produire ce document interne, afin de pouvoir le commenter.

[23] Bien que la Régie comprenne que ces documents pourraient permettre au RTIEÉ d'appuyer sa position d'autoriser un budget d'investissements supérieur à celui demandé par le Transporteur, celui-ci n'a pas convaincu la Régie de l'utilité et du caractère essentiel du dépôt de ces documents pouvant affecter la décision à rendre en l'instance.

[24] Enfin, la Régie considère que la demande du RTIEÉ implique des délais supplémentaires pour un traitement procédural intégral d'administration d'une nouvelle preuve.

---

<sup>25</sup> Pièce [B-0033](#), p. 2.

[25] **La Régie rejette donc la demande tardive du RTIEÉ qui a un impact sur l'équité et la célérité du dossier et juge que les nouveaux éléments n'exerceraient pas une influence déterminante sur la décision à rendre.**

### **3 CONCLUSIONS PRINCIPALES DE LA RÉGIE**

[26] Pour les motifs exposés ci-après, la Régie autorise pour l'année 2024 un budget des investissements de 1058 M\$ pour les Projets inférieurs au seuil et permet au Transporteur de réallouer jusqu'à 65 M\$ entre les catégories d'investissements.

### **4 CONTEXTE**

[27] Le Transporteur dépose sa Demande dans le contexte de son récent plan d'action qui établit ses nouvelles priorités d'investissements au-delà de l'année 2024<sup>26</sup>.

[28] Pour réaliser les projets qui visent à la fois les ajouts de clients au réseau de transport et la pérennité des actifs, le Transporteur s'appuie largement sur la planification intégrée. Il affirme que le modèle de gestion des actifs, la Stratégie et la planification intégrée lui permettent d'avoir une vision globale et à long terme de l'évolution du réseau et d'assurer une planification optimale des investissements.

---

<sup>26</sup> Pièce [B-0010](#), p. 5 et 6.

## 5 SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS BUDGÉTISÉS EN 2024

[29] Le Transporteur présente les investissements par catégorie qu'il prévoit effectuer en 2024 pour les Projets inférieurs au seuil<sup>27</sup>.

[30] Le budget demandé pour 2024 s'établit à 1 058 M\$. Ce montant fait partie du montant global de l'ensemble des investissements du Transporteur qui s'élève à 2 831 M\$ et qui inclut les projets requérant une autorisation spécifique de la Régie.

**TABLEAU 1<sup>28</sup>**

### **SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS PRÉVUS POUR 2024 (EN M\$)**

Catégorie d'investissement	Total 2024	Projets - Autorisation spécifique Régie	Budget à être autorisé selon la présente demande
<b>Ne générant pas de revenus additionnels</b>	<b>1 674</b>	<b>733</b>	<b>941</b>
Maintien des actifs	1 382	540	842
Maintien et amélioration de la qualité du service	210	173	38
Respect des exigences	82	21	61
<b>Générant des revenus additionnels</b>	<b>1 157</b>	<b>1 039</b>	<b>118</b>
Croissance des besoins de la clientèle	1 157	1 039	118
<b>Total</b>	<b>2 831</b>	<b>1 772</b>	<b>1 058</b>

[31] Le Transporteur souligne que le budget des investissements 2024 pour les Projets inférieurs au seuil est supérieur à celui demandé pour 2023, lequel s'élevait à 994 M\$.

<sup>27</sup> Pièce [B-0010](#), p. 10 et 11.

<sup>28</sup> Pièce [B-0010](#), p. 10, tableau 4.

[32] Le budget des investissements 2024 se répartit comme suit :

***Investissements ne générant pas des revenus additionnels***

- « Maintien des actifs » : 842 M\$ pour le maintien des actifs de transport d'électricité, de télécommunication et de soutien;
- « Maintien et amélioration de la qualité du service » : 38 M\$ pour assurer la satisfaction de la clientèle et le maintien ou le rehaussement de la qualité du service;
- « Respect des exigences » : 61 M\$ pour assurer la conformité des pratiques du Transporteur aux différentes sources d'exigences.

***Investissements générant des revenus additionnels***

- « Croissance des besoins de la clientèle » : 118 M\$ pour les besoins d'alimentation de la charge locale.

[33] Dans les flux monétaires associés aux investissements prévus en 2024<sup>29</sup>, le montant demandé de 1 058 M\$ comprend 545 M\$ permettant de poursuivre ou de parachever des projets déjà en cours au 30 avril 2023, de même que 513 M\$ liés à des projets débutant après le 30 avril 2023, mais non confirmés à cette date.

---

<sup>29</sup> Pièce [B-0010](#), p. 13, tableau 7.

## 6 SUIVI DES INVESTISSEMENTS AUTORISÉS ET RÉALISÉS

### 6.1 HISTORIQUE DES INVESTISSEMENTS ET DES MISES EN SERVICE

#### 6.1.1 INVESTISSEMENTS RÉALISÉS EN 2022

[34] Pour l'année 2022, les investissements réels ont été inférieurs de 166 M\$ aux investissements autorisés. Le Transporteur explique que cet écart provient principalement des investissements dans les catégories « Maintien des actifs » et « Croissance des besoins de la clientèle »<sup>30</sup>.

**TABLEAU 2<sup>31</sup>**  
**HISTORIQUE DES INVESTISSEMENTS (EN M\$)**

Catégorie d'investissement	2020 <sup>(1)</sup>			2021 <sup>(1)</sup>			2022 <sup>(1)</sup>		
	Autorisé	Réel	Écart	Autorisé	Réel	Écart	Autorisé	Réel	Écart
<b>Ne générant pas de revenus additionnels</b>	<b>778</b>	<b>687</b>	<b>-91</b>	<b>916</b>	<b>870</b>	<b>-46</b>	<b>920</b>	<b>788</b>	<b>-132</b>
Maintien des actifs	670	574	-96	789	764	-25	790	697	-93
Maintien et amélioration de la qualité du service	67	68	1	74	65	-9	75	45	-30
Respect des exigences	41	45	4	53	41	-12	55	46	-9
<b>Généralisant des revenus additionnels</b>	<b>142</b>	<b>82</b>	<b>-60</b>	<b>112</b>	<b>53</b>	<b>-59</b>	<b>102</b>	<b>68</b>	<b>-34</b>
Croissance des besoins de la clientèle	142	82	-60	112	53	-59	102	68	-34
<b>Total</b>	<b>920</b>	<b>769</b>	<b>-151</b>	<b>1028</b>	<b>923</b>	<b>-105</b>	<b>1022</b>	<b>856</b>	<b>-166</b>

<sup>(1)</sup> Investissements pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 65 M\$ (« projets de moins de 65 M\$ »)

[35] Le Transporteur explique l'écart de – 93 M\$ entre les investissements réels et autorisés dans la catégorie « Maintien des actifs » comme suit :

- La non-réalisation des travaux dictés par la Stratégie combinés aux coûts plus élevés des interventions pour les équipements de lignes et d'appareillage électrique;
- La non-réalisation des travaux d'« Actifs de soutien » et de « Télécommunications »;

<sup>30</sup> Pièce [B-0010](#), p. 7 et 8.

<sup>31</sup> Pièce [B-0010](#), p. 7, tableau 1.

- Des investissements moindres que prévu pour le matériel roulant, les bâtiments administratifs, ainsi que pour les équipements de laboratoires et outils.

[36] Le Transporteur explique la non-réalisation de travaux dictés par la Stratégie en 2022 par divers aléas liés à la réalisation de projets et par la prise en compte de l'impact sur le taux de risque et sur la planification des prochains investissements dans la revue annuelle de priorisation des interventions, afin de respecter le budget autorisé et dans la planification des investissements des années subséquentes<sup>32</sup>.

[37] En « Maintien et amélioration de la qualité du service » et en « Respect des exigences », le Transporteur explique l'écart de – 38 M\$ principalement par la non-réalisation de travaux liés aux activités en technologie de l'information. Il précise qu'une partie des travaux non-réalisés en 2021 a été réalisée en 2022<sup>33</sup>.

[38] En « Croissance des besoins de la clientèle », le Transporteur explique l'écart de – 34 M\$ principalement par l'annulation, le report et la suspension temporaire de projets à la demande de grands clients et de projets reliés à la charge locale<sup>34</sup>.

[39] Le Transporteur précise que le projet de stockage d'énergie au poste de Sainte-Germaine a été annulé. Il mentionne que les investissements requis pour la conversion à 120 kV au poste d'Armagh et pour la construction du nouveau poste Bolton à 49-25 kV feront l'objet d'une demande d'autorisation de projet dont le coût est égal ou supérieur au seuil de 65 M\$<sup>35</sup>.

**[40] La Régie prend note de l'écart de – 166 M\$ entre les investissements autorisés et réels pour 2022 et des motifs soumis par le Transporteur justifiant cet écart.**

---

<sup>32</sup> Pièce [B-0014](#), R.1.1.1 et R.1.1.2.

<sup>33</sup> Pièce [B-0014](#), R.1.3.

<sup>34</sup> Pièce [B-0015](#), R. 1.1.

<sup>35</sup> Pièce [B-0020](#), R.1.1, complément d'information.

### 6.1.2 INVESTISSEMENTS ESTIMÉS EN 2023

[41] Au 30 avril 2023, le Transporteur estimait le budget des investissements des Projets inférieurs au seuil pour 2023, basé sur 4 mois réels et 8 mois projetés, à 866 M\$, soit un montant inférieur de 128 M\$ au montant autorisé par la Régie<sup>36</sup>.

**TABLEAU 3<sup>37</sup>**  
**HISTORIQUE DES INVESTISSEMENTS (EN M\$)**

Catégorie d'investissement	Autorisé	Réel au 30 avril	Estimé 8 mois	Total	Écart
<b>Ne générant pas de revenus additionnels</b>	<b>902</b>	<b>164</b>	<b>628</b>	<b>792</b>	<b>-110</b>
Maintien des actifs	770	148	551	699	-71
Maintien et amélioration de la qualité du service	73	9	30	39	-34
Respect des exigences	59	7	47	54	-5
<b>Généralant des revenus additionnels</b>	<b>92</b>	<b>30</b>	<b>44</b>	<b>74</b>	<b>-18</b>
Croissance des besoins de la clientèle	92	30	44	74	-18
<b>Total</b>	<b>994</b>	<b>194</b>	<b>672</b>	<b>866</b>	<b>-128</b>

[42] Le Transporteur précise que la hausse des seuils de capitalisation des actifs incorporels de technologies numériques explique la baisse des investissements pour les équipements informatiques et en technologies d'information<sup>38</sup>.

[43] En « Croissance des besoins de la clientèle », le Transporteur souligne que les travaux de conversion à 120 kV au poste de L'Islet ont été annulés. Il précise que les travaux de remplacement de la transformation pour le poste d'Ormstown à 120-25 kV et l'ajout de transformation dans le poste de Huntingdon à 120-25 kV ont été reportés. Il mentionne également que les investissements requis pour la construction des nouveaux postes Val-des-Monts à 120-25 kV et de Bagotville à 161-25 kV, ainsi que la construction d'une nouvelle ligne à 120 kV reliant le poste Montérégie au poste de Sainte-Rosalie,

<sup>36</sup> Pièce [B-0010](#), p. 9 et 10.

<sup>37</sup> Pièce [B-0010](#), p. 9, tableau 3.

<sup>38</sup> Pièce [B-0014](#), R.2.1.

feront l'objet d'une demande d'autorisation de projet dont le coût est égal ou supérieur au seuil de 65 M\$<sup>39</sup>.

### 6.1.3 SUIVI DES PROJETS D'INVESTISSEMENTS REPORTÉS

[44] L'AHQ-ARQ recommande d'exiger un suivi des Projets inférieurs au seuil qui, au cours des 10 dernières années, ont été ou seront approuvés à plus d'une reprise, soit une première fois dans un dossier du budget annuel des investissements, puis une ou plusieurs autres fois, dans un budget d'une année ultérieure<sup>40</sup>.

[45] Elle mentionne que cette situation se fait au détriment de la clientèle qui devra assumer les mêmes montants à plus d'une reprise<sup>41</sup>.

[46] Le Transporteur rappelle que le cadre du présent dossier vise à faire autoriser des flux monétaires annuels d'investissements et non une liste de projets individuels spécifiques. Le Transporteur souligne que les projets mentionnés dans la preuve permettent d'illustrer le contenu des investissements annuels requis et peuvent, par conséquent, être réitérés à chacun des dossiers lorsque des flux annuels y sont prévus, sans constituer une approbation derechef des projets par la Régie<sup>42</sup>.

[47] Dans son argumentation, l'AHQ-ARQ répond que sa recommandation ne porte pas sur des projets qui s'échelonnent sur plusieurs budgets annuels, mais sur des projets reportés en entier d'une année à l'autre. Selon l'intervenant, le suivi vise à assurer que les investissements pour certains projets ne sont pas dédoublés, annulés ou reportés au fil des ans<sup>43</sup>.

[48] Le Transporteur fait valoir que divers aléas peuvent causer le report, l'annulation ou la suspension de projets. Selon le Transporteur, il peut réviser et ajuster ses projets

---

<sup>39</sup> Pièce [B-0020](#), R.1.12, complément d'information.

<sup>40</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0010](#), p. 8.

<sup>41</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0013](#), p. 3.

<sup>42</sup> Pièce [B-0029](#), p. 13.

<sup>43</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0013](#), p. 2 et 3.

dans le temps en fonction des besoins ciblés, de l'enveloppe autorisée pour une année donnée et de la disponibilité des ressources. L'autorisation des flux d'investissements lui donne la flexibilité nécessaire afin qu'il puisse s'acquitter adéquatement de sa mission dans les limites du budget autorisé<sup>44</sup>.

[49] **La Régie ne juge pas nécessaire de faire le suivi des 10 dernières années tel que proposé par l'AHQ-ARQ.** En effet, la proposition demanderait un niveau de détails supérieur à ce qui est nécessaire dans le cours usuel du dossier du budget aux investissements relatifs aux Projets inférieurs au seuil.

[50] Cependant, la Régie est d'avis que le point soulevé par l'AHQ-ARQ peut en partie être lié à des écarts entre la prévision et la réalisation des investissements. Ce faisant, cela peut aussi avoir un impact sur la projection des mises en services associées, et donc sur le tarif supporté par la clientèle. La Régie traite de ce point au niveau du budget des investissements 2024, soit la section 11.2 de la présente décision.

[51] **En conséquence, la Régie demande au Transporteur d'être le plus précis possible, à un niveau raisonnable d'informations, pour expliquer les écarts entre les budgets autorisés et les investissements réalisés, y incluant les explications liées au report et à l'abandon de projets.**

#### **6.1.4 SUIVI DES PROJETS D'INVESTISSEMENTS EXCÉDANT LE SEUIL**

[52] Dans son mémoire, l'AHQ-ARQ recommande un suivi des projets qui ont été retirés du budget des investissements relatifs aux Projets inférieurs au seuil, à la suite d'analyses en amont de la phase projet, pour éventuellement faire l'objet d'une demande d'autorisation spécifique de projet dont le coût est égal ou supérieur au seuil<sup>45</sup>.

[53] L'intervenant est d'avis que des projets de ce type, initialement inférieurs au seuil, auraient été approuvés à deux reprises au cours des 10 dernières années, soit une première fois dans un dossier du budget des investissements relatifs aux Projets inférieurs

---

<sup>44</sup> Pièce [B-0032](#), p. 5 à 7.

<sup>45</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0010](#), p. 9.

au seuil, puis une seconde fois, dans une demande d'autorisation de projet dont le coût est égal ou supérieur au seuil de 65 M\$<sup>46</sup> et <sup>47</sup>.

[54] L'AHQ-ARQ mentionne que cette situation se fait au détriment de la clientèle qui devra assumer les mêmes montants à plus d'une reprise<sup>48</sup>.

[55] Dans un premier temps, le Transporteur formule les mêmes arguments portant sur la nature de l'autorisation accordée par la Régie dans le cadre du présent dossier. D'autre part, il souligne qu'au moment de l'avant-projet, si les analyses concluent que les coûts dépasseront le seuil, il retire ces flux monétaires du budget des investissements sous le seuil pour soumettre à l'autorisation de la Régie le projet de façon individuelle<sup>49</sup>.

[56] En réplique, le Transporteur souligne que le report ou l'annulation de certains projets d'investissements n'a pas pour effet de multiplier le fardeau pour la clientèle comme le prétend l'AHQ-ARQ. En effet, le budget des investissements est soumis pour approbation préalable par la Régie en vertu de l'article 73 de la Loi et les actifs qui en résultent seront inclus à la base de tarification à l'occasion d'un dossier tarifaire en vertu de l'article 49 de la Loi. Ainsi, le tarif de transport tient compte de la juste valeur des actifs que la Régie estime prudemment acquis et utiles pour l'exploitation du réseau de transport d'électricité, lors de leur intégration à la base de tarification, et non pas des budgets de projets préalablement autorisés<sup>50</sup>.

**[57] La Régie ne juge pas nécessaire de faire le suivi des 10 dernières années, tel que proposé par l'AHQ-ARQ. En effet, la Régie est d'avis que l'AHQ-ARQ n'a pas démontré l'utilité d'une telle information pour les années passées.**

[58] La Régie rappelle que même si certains montants sont d'abord approuvés dans le cadre d'un dossier de Projets inférieurs au seuil et, ensuite, dans le cadre d'une

---

<sup>46</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0010](#), p. 9.

<sup>47</sup> Dans le complément d'information de la pièce B-0020, R.1.1., le Transporteur donne en exemple les investissements requis pour la conversion à 120 kV au poste d'Armagh et pour la construction du nouveau poste Bolton à 49-25 kV.

<sup>48</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0013](#), p. 4.

<sup>49</sup> Pièce [B-0029](#), p. 14.

<sup>50</sup> Pièce [B-0032](#), p. 7 et 8.

autorisation spécifique, ces montants sont inclus dans la base de tarification seulement lors de leur mise en service.

[59] Cependant, la Régie est d'avis que ces projets d'investissements, dont le coût révisé au stade de l'avant-projet dépasse dorénavant le seuil, pourraient permettre d'expliquer des écarts entre les budgets d'investissements prévus et ceux réalisés. **En conséquence, lors des prochains dossiers portant sur des Projets d'investissements inférieurs au seuil, la Régie ordonne au Transporteur de préciser :**

- **Si des investissements, ayant été initialement présentés dans le budget annuel des années précédentes, excèdent le seuil lors des analyses d'avant-projet;**
- **Si ces projets ont fait, ou devront faire l'objet d'une autorisation d'investissements supérieurs au seuil; et**
- **Le cas échéant, d'identifier les projets et les montants initialement prévus.**

## 6.2 APPROCHE DE SURUTILISATION

[60] Le Transporteur utilise un taux de surutilisation de 116 % pour 2023 et de 126 % pour 2024 et ce, pour toutes les catégories d'investissements. Le Transporteur présente les valeurs ayant servi à l'établissement de ce taux<sup>51</sup> ainsi que les montants de surutilisation par catégories d'investissements<sup>52</sup>.

[61] Le Transporteur réitère la pertinence de considérer un taux de surutilisation afin d'atteindre les budgets demandés. Selon lui, sans l'utilisation de cet outil de gestion, les investissements réalisés auraient été encore moindres que ceux finalement réalisés<sup>53</sup>.

---

<sup>51</sup> Pièce [B-0010](#), p. 11, tableau 5.

<sup>52</sup> Pièce [B-0010](#), p. 12, tableau 6.

<sup>53</sup> Pièce [B-0014](#), R.3.2.1.

[62] Selon le RTIEÉ, l'approche de surutilisation ne doit pas être remise en question au présent dossier. Ce sujet devrait mener à un dossier ultérieur dans lequel les intervenants pourraient en débattre<sup>54</sup>.

[63] La Régie note que le Transporteur établit le taux de surutilisation à 126 % pour chacune des catégories d'investissements de l'année 2024.

[64] Considérant la sous-réalisation des budgets demandés au cours des dernières années, la Régie a questionné les résultats de l'approche de surutilisation. La Régie retient que la sous-réalisation aurait pu être encore plus marquée en l'absence de cette approche.

[65] La Régie s'attend à ce que le Transporteur continue d'appliquer l'approche de surutilisation pour optimiser l'utilisation des budgets autorisés, mais en s'assurant d'éviter les dépassements de budget. Elle lui demande également de continuer d'ajuster, au besoin, son approche de surutilisation, de façon à atteindre ces deux objectifs.

## **7 JUSTIFICATION DES INVESTISSEMENTS 2024**

### **7.1 MAINTIEN DES ACTIFS**

[66] Les investissements requis en 2024 en « Maintien des actifs » s'élèvent à 842 M\$ et représentent près de 89 % du budget de 941 M\$ dédié aux investissements « Ne générant pas de revenus additionnels ».

---

<sup>54</sup> Pièce [C-RTIEÉ-0008](#), p. 12 à 14, et 34.

**TABLEAU 4<sup>55</sup>**  
**INVESTISSEMENTS 2024 EN MAINTIEN DES ACTIFS (EN M\$)**

<b>Maintien des actifs</b>	<b>Budget</b>
<b>Actifs de transport et de télécommunications</b>	<b>811</b>
Maintien - Appareillage	396
Maintien - Automatismes	150
Maintien - Lignes	193
Maintien - Télécommunications	72
<b>Autres actifs</b>	<b>31</b>
Maintien - Actifs de soutiens	31
<b>Total</b>	<b>842</b>

### ***Actifs de transport et de télécommunications***

[67] Les investissements requis pour les « Actifs de transport et de télécommunications » totalisent 811 M\$ et sont établis lors de la première étape de la Stratégie pour les équipements considérés à risque. Le Transporteur mentionne que les interventions planifiées en 2024 s’inscrivent dans la Stratégie. D’autres interventions sont également effectuées pour des raisons de sécurité et de fiabilité<sup>56</sup>.

[68] En suivi de la Stratégie et de la décision D-2013-049<sup>57</sup>, le Transporteur fournit les grilles d’analyse de risque, en date de janvier 2023, des équipements d’appareillage et des ouvrages civils, des systèmes d’automatismes, des composantes des lignes aériennes et des équipements de télécommunications<sup>58</sup>.

<sup>55</sup> Pièce [B-0010](#), p. 14, tableau 8.

<sup>56</sup> Pièce [B-0010](#), p. 14.

<sup>57</sup> Dossier R-3817-2012, décision [D-2013-049](#), p. 13, par. 48.

<sup>58</sup> Pièce [B-0010](#), p. 15 à 20.

[69] Les interventions planifiées pour l'année 2024 en maintien des équipements d'appareillage et des ouvrages civils totalisent 396 M\$. Elles consistent principalement à remplacer des transformateurs de puissance, des disjoncteurs, des sectionneurs, d'autres équipements dans les postes satellites et les postes sources, ainsi que d'autres interventions sur les ouvrages civils. Un total de 40 751 équipements sont considérés à risque, soit 29 % des équipements de cette catégorie, ce qui est légèrement supérieur aux résultats de janvier 2022.

[70] Les interventions planifiées pour l'année 2024 en maintien des systèmes d'automatismes s'élèvent à 150 M\$. 15 070 équipements sont classés comme étant à risque, soit 37 % d'entre eux. Les interventions prévues consistent principalement à remplacer :

- Des systèmes de protection et des automatismes locaux et de réseau par des systèmes de technologie numérique de dernière génération;
- Des systèmes de commande conventionnels et des systèmes de commande numériques de première génération par des systèmes de technologie numérique de dernière génération;
- Des systèmes de mesure et de surveillance par des équipements de technologie numérique de dernière génération.

[71] En ce qui a trait au maintien des lignes aériennes et souterraines, les interventions planifiées en 2024 totalisent 193 M\$. En janvier 2023, un total de 123 296 équipements (23,8 %) est considéré à risque. Le taux de risque pour cette catégorie d'équipements se situe maintenant à 6,4 comparativement à 6,5 en 2022<sup>59</sup>. Le Transporteur explique cette baisse par un changement dans la pondération de certaines composantes des lignes aériennes associée à la cote de probabilité sur l'état et les zones de verglas. Il continue à raffiner l'évaluation des composantes des lignes aériennes associée à la cote d'impact sur la sécurité et l'environnement.

[72] Les interventions planifiées sur les composantes de lignes aériennes consistent principalement à remplacer des isolateurs de porcelaine, des portiques et traverses de bois, des fondations de pylônes et des câbles à l'huile, ainsi que des lignes vétustes. Le

---

<sup>59</sup> Dossier R-4217-2022, pièce [B-0004](#), p. 18.

transporteur précise que le remplacement des câbles à l'huile se fait conformément à la Stratégie et qu'ils ne seront pas tous remplacés en 2024<sup>60</sup>.

[73] Enfin, pour le maintien des actifs de télécommunications, les interventions planifiées en 2024 s'élèvent à 72 M\$ et visent principalement à remplacer des équipements en fin de durée de vie. Le taux de risque pour cette catégorie d'équipements se situe à 7,0, ce qui est légèrement supérieur à 6,5, soit celui de janvier 2022<sup>61</sup>.

### ***Autres actifs***

[74] Les interventions prévues pour l'année 2024 pour le maintien des actifs de soutien totalisent 31 M\$. Elles consistent principalement à renouveler et à mettre à jour des équipements et instruments de laboratoire, ainsi qu'à renouveler des applications informatiques désuètes et des équipements informatiques liés au contrôle et à la téléconduite du réseau<sup>62</sup>.

## **7.2 MAINTIEN ET AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DU SERVICE**

[75] Les investissements prévus dans la catégorie d'investissements « Maintien et amélioration de la qualité du service » visent la satisfaction de la clientèle, le maintien et l'amélioration de la qualité du service<sup>63</sup>. Pour 2024, ces investissements totalisent 38 M\$ et représentent 4 % du budget de 941 M\$ dédié aux investissements « Ne générant pas de revenus additionnels ».

---

<sup>60</sup> Pièce [B-0016](#), R.1.4.3.

<sup>61</sup> Dossier R-4217-2022, pièce [B-0004](#), p. 20.

<sup>62</sup> Pièce [B-0010](#), p. 21.

<sup>63</sup> Pièce [B-0010](#), p. 11 et 21.

TABLEAU 5<sup>64</sup>

## INVESTISSEMENTS 2024 EN MAINTIEN ET AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DU SERVICE (M\$)

Éléments déclencheurs	Budget
Comportement du réseau de transport	3
Fiabilité des équipements	14
Continuité de service	13
Qualité de l'onde	3
Durabilité des équipements	0
Recherche et développement	5
<b>Total</b>	<b>38</b>

[76] Les investissements prévus en « Comportement du réseau de transport » visent, notamment, à réaliser des projets d'amélioration du traitement de données et des applications d'aide à l'exploitation du réseau, de même que des ajouts d'équipements<sup>65</sup>.

[77] En matière de « Fiabilité des équipements », les investissements visent, entre autres, à améliorer la qualité des données des actifs du Transporteur et à diminuer le nombre de courts-circuits. Ils visent également à éliminer les dépassements de capacité de coupure par l'ajout d'inductances de neutre et à suivre l'état d'un équipement, prévenir les défaillances, résoudre les problèmes d'alarmes de surchauffe et minimiser les interventions par l'ajout de systèmes de télésurveillance.

[78] En ce qui a trait aux investissements prévus en « Continuité de service », ils visent l'ajout d'un nouvel automatisme afin d'améliorer le contrôle de la tension sur le réseau de transport principal lors d'événements, l'ajout d'équipements et d'outils pour assurer la qualité de service, ainsi qu'à assurer la conformité d'un tronçon de ligne aux critères de conception, d'exploitation et d'entretien du Transporteur par sa reconstruction dans une nouvelle emprise.

<sup>64</sup> Pièce [B-0010](#), p. 22, tableau 18.

<sup>65</sup> Pièce [B-0010](#), p. 23.

[79] Les investissements en « Qualité de l'onde » consistent à ajouter des équipements pour mesurer et assurer la qualité de l'onde.

[80] Les investissements dans la catégorie « Recherche et développement » se divisent en trois volets, soit :

- La poursuite d'un projet de robot pour l'inspection automatisée et à distance des postes électriques;
- L'achat et l'installation d'une nouvelle plateforme en temps réel de l'outil de simulation Hypersim 2023-2024 pour augmenter la capacité de calcul, afin de suivre la complexité croissante des réseaux électriques modernes;
- Le développement de la version industrielle du « LineDrone TLT » afin d'optimiser les opérations d'inspection des manchons sur des conducteurs simples de 120 à 315 kV avec atterrissage et mesure sur des conducteurs sous-tension<sup>66</sup>.

[81] Le Transporteur précise que les travaux liés au poste Otto Holden d'Hydro One visent à sécuriser la fiabilité d'alimentation du sous-réseau Kipawa-Lorrainville et qu'ils seront considérés en « Maintien et amélioration de la qualité » du service<sup>67</sup>. Le Transporteur précise que, bien que des discussions soient toujours en cours afin de finaliser l'entente avec le partenaire, les coûts totaux estimés sont de l'ordre de 15 M\$ avec un flux d'investissement prévu pour 2024 de l'ordre de 3 M\$ et une mise en service prévue en 2026.

[82] Le Transporteur précise également que le projet « LineDrone TLT » est reporté en 2025 et que les essais doivent se poursuivre en 2024. Il n'y aura aucun coût de développement en 2024. Le projet est prévu se terminer en 2026 avec un coût global de l'ordre de 1,2 M\$<sup>68</sup>.

---

<sup>66</sup> Pièce [B-0010](#), p. 24.

<sup>67</sup> Pièces [B-0010](#), p. 11, note de bas de page 6, et [B-0014](#), R.3.3 et R.3.3.1.

<sup>68</sup> Pièce [B-0014](#), R.4.2

### 7.3 RESPECT DES EXIGENCES

[83] Les investissements de la catégorie « Respect des exigences » visent la conformité aux lois et aux règlements en vigueur, aux engagements contractuels, aux normes ou encadrements internes, de même qu'aux exigences de la NERC. Comme indiqué au tableau 6 suivant, ces investissements s'élèvent à 61 M\$ pour l'année 2024 et représentent près de 7 % du budget de 941 M\$ dédié aux investissements « Ne générant pas de revenus additionnels »<sup>69</sup>.

**TABLEAU 6<sup>70</sup>**  
**INVESTISSEMENTS 2024 EN « RESPECT DES EXIGENCES » (EN M\$)**

Sources d'exigences	Budget Projets < 65 M\$
Lois, règlements et avis	18
Engagements contractuels	4
Normes ou encadrements internes	35
Exigences de la NERC	4
<b>Total</b>	<b>61</b>

[84] Les investissements ayant trait aux lois, règlements et avis consistent en des travaux de sécurisation des postes à la suite d'avis de correction émis par la CNESST, de dégagement d'une ligne aérienne afin de respecter les normes édictées par Transport Canada, ainsi que des travaux de conformité au *Code du bâtiment*, à la *Loi sur la sécurité incendie* et à la *Loi sur la qualité de l'environnement*.

[85] Les investissements relatifs aux engagements contractuels visent le déplacement de structures ainsi que l'ajout d'automatismes de protection à la demande de clients.

<sup>69</sup> Pièce [B-0010](#), p. 24 et 25.

<sup>70</sup> Tableau établi à partir de la pièce [B-0010](#), p. 25, tableau 20.

[86] Les investissements relatifs aux normes ou encadrements internes ont trait, notamment, à l'installation de mises à la terre antivolt et à des interventions liées à la sécurité du personnel, du public ainsi qu'en matière d'environnement.

[87] Enfin, les travaux liés aux exigences de la NERC visent la conformité à des normes CIP relatives à des branchements de postes<sup>71</sup> et à la sécurisation physique des installations.

[88] Le Transporteur précise que l'augmentation du budget en 2024 associé à la source d'exigence « Lois, règlements et avis » est attribuable aux travaux nécessaires, entre autres, pour la réhabilitation de système incendie, l'installation de fosses septiques et l'installation de réservoirs à essence et diesel<sup>72</sup>.

## 7.4 CROISSANCE DES BESOINS DE LA CLIENTÈLE

### *Position du Transporteur*

[89] Pour 2024, les besoins du service de transport pour l'alimentation de la charge locale sont de 40 395 MW selon la dernière prévision du Distributeur datée de septembre 2023. Les besoins du service de transport ferme à long terme de point à point se chiffrent à 4 150 MW pour l'année 2024.

[90] Les investissements en « Croissance des besoins de la clientèle » de 118 M\$ en 2024 visent à répondre aux besoins des clients du Transporteur liés à l'alimentation de la charge locale<sup>73</sup>.

[91] Ces investissements sont établis conjointement avec Hydro-Québec dans ses activités de distribution (le Distributeur). Les interventions sont planifiées en fonction de la capacité des installations du Transporteur à recevoir de la charge supplémentaire et des prévisions du Distributeur. Le Transporteur adapte ses interventions durant l'année et en

---

<sup>71</sup> Normes CIP-005-5, CIP-006-6 et CIP-007-6.

<sup>72</sup> Pièce [B-0014](#), R.5.1.

<sup>73</sup> Pièce [B-0010](#), p. 25 à 27.

tient compte dans le cadre des demandes d'autorisation des budgets des Projets inférieurs au seuil de l'année subséquente<sup>74</sup>.

[92] En 2024, le Transporteur prévoit la poursuite des travaux d'ajouts de transformation dans les postes Mont-Royal à 120-25 kV, de L'Île-Perrot à 120-25 kV, de Cournoyer à 120-25 kV, de Plessisville à 120-25 kV, de Provost à 120-34 kV, de Limoilou à 230-25 kV et de Rouville à 230-35 kV. Le Transporteur prévoit également des travaux de remplacement de la transformation pour les postes Beauceville-Est à 120-25 kV et de la Némiscau à 69 kV, ainsi que la poursuite des travaux de départs de ligne à 25 kV aux postes Saint-Jean, de Saint-Maxime, de Grantham, de Saint-Évariste et d'une unité de transformation mobile au poste d'East Angus à 120-25 kV.

[93] Des investissements sont aussi requis pour ajouter des départs de ligne à 25 kV aux postes de Donnacona, d'Iberville, De Lorimier, de Saint-Louis et de Waterloo. Le Transporteur précise la charge supplémentaire du Distributeur pour chacun de ces postes et que ces ajouts de départs de ligne permettront d'accueillir, répartir et transférer la charge en croissance<sup>75</sup>.

[94] Afin de pallier les dépassements de capacité de la période 2024-2027, de nouvelles interventions d'ajout de transformateurs de puissance sont prévues dans les postes de Farnham à 120-25 kV, de Saint-Louis à 120-25 kV et de Roussillon à 315-25 kV.

[95] En 2024, le Transporteur ne prévoit pas d'investissement associé à l'intégration de puissance.

---

<sup>74</sup> Pièce [B-0029](#), p. 10.

<sup>75</sup> Pièce [B-0014](#), R.6.1 et R.6.2.

### ***Position des intervenants***

[96] L'AHQ-ARQ, souligne que les prévisions de dépassement de capacité dans les postes satellites<sup>76</sup> sont basées sur une prévision de septembre 2022, soit 15 mois avant le dépôt du présent dossier. Selon l'AHQ-ARQ, ceci va à l'encontre d'une décision de la Régie<sup>77</sup> qui demandait au Transporteur d'utiliser les projections les plus contemporaines possibles<sup>78</sup>.

[97] De plus, l'intervenant mentionne que le Transporteur a utilisé une prévision du Distributeur datant de septembre 2023 dans un autre dossier d'investissements déposé à la Régie en octobre 2023<sup>79</sup>.

[98] En argumentation, l'AHQ-ARQ mentionne qu'il aurait été pertinent de connaître l'impact de l'ajustement des prévisions en « croissance des besoins de la clientèle » en fonction des données de septembre 2023, afin de pouvoir analyser l'acuité des prévisions du Transporteur. Si la mise à jour des données avait plutôt démontré qu'il n'y avait plus de dépassement de capacité, la demande d'autorisation pour les investissements liée aux postes présentés au tableau A1-1 aurait gonflé inutilement le budget en « Croissance des besoins de la clientèle »<sup>80</sup>.

[99] Le Transporteur fait valoir que le processus de planification des projets s'échelonne sur plusieurs mois et que la prévision de l'automne 2022 constituait la version la plus récente disponible au moment du lancement de la préparation du présent dossier, en vue de son dépôt en décembre 2023. Le Transporteur précise que la prévision de septembre 2023 sera utilisée dans le processus d'établissement de sa demande investissements de l'année 2025<sup>81</sup>.

[100] Le Transporteur indique que les postes identifiés dans le tableau A1-1 de la pièce B-0010 sont toujours en dépassement de capacité. Ainsi, il n'y a pas d'impact sur le niveau

---

<sup>76</sup> Pièce [B-0010](#), p. 37, annexe 1, tableau A1-1.

<sup>77</sup> Dossier R-4217-2022, décision [D-2023-075](#), p. 28.

<sup>78</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0010](#), p. 14 et 15.

<sup>79</sup> Dossier R-4241-2023.

<sup>80</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0013](#), p. 12 et 13.

<sup>81</sup> Pièce [B-0023](#), R.1.2 à R.1.3.

des investissements demandés. Il ajoute qu'il demeure au fait des besoins identifiés par le Distributeur et, selon le cas, qu'il adapte ses interventions dans l'année. Le Transporteur estime que les informations justifiant les besoins pour les investissements dans la catégorie « croissance des besoins de la clientèle » demeurent appropriées à la lumière des prévisions de l'automne 2023.

[101] Le Transporteur souligne que le projet du dossier R-4241-2023 a fait l'objet d'un processus de planification d'approbation distinct, qui intégrait la prévision de septembre 2023.

### ***Opinion de la Régie***

[102] La Régie est satisfaite des informations et des explications fournies par le Transporteur.

[103] Le tableau A1-1 de la pièce B-0010 présente, tel que requis par la décision D-2020-020<sup>82</sup>, les prévisions de dépassement de capacité pour les postes satellites ainsi que les actions prévues de 2024 à 2027 pour les projets sous le seuil qui permettront de corriger les insuffisances de capacités identifiées.

[104] La Régie doit pouvoir se baser sur une information suffisante et contemporaine dans l'appréciation de la justification des investissements en relation avec les objectifs visés. La Régie retient que le Transporteur s'ajuste au cours de l'année en fonction des besoins identifiés par le Distributeur et que la prévision de l'automne 2022 constituait la version la plus récente disponible au moment de la préparation du présent dossier. La Régie note également que le calendrier de dépôt était atypique et que la prévision de septembre 2023 sera utilisée dans le cadre de la demande d'autorisation du budget des investissements des Projets inférieurs au seuil.

---

<sup>82</sup> Dossier R-4097-2019, décision [D-2020-020](#), p. 39.

## 8 SUIVI DES INTERVENTIONS EN FONCTION DU RISQUE

[105] Le Transporteur présente le suivi des interventions faites sur son réseau en fonction du risque pour les années 2022 et 2023. Les interventions sur les équipements d'appareillage électrique principal qui sont effectuées selon la Stratégie représentent environ 87 % des interventions réalisées en 2022 et environ 88 % des interventions estimées pour 2023. Cette proportion est d'environ 69 % pour les interventions réalisées sur les systèmes d'automatismes<sup>83</sup>.

[106] Le Transporteur compare les taux de risque simulé et réel, ce qui permet de valider le vieillissement du parc selon les prévisions et de mettre à jour ces dernières à partir des résultats réels.

[107] La comparaison démontre que le taux de risque réel en fin d'année 2022 montre une hausse par rapport à 2021, mais demeure légèrement inférieur au taux de risque simulé pour 2022, étant donné que le Transporteur a investi davantage sur les transformateurs de mesure que ce qui était prévu en simulations<sup>84</sup>. Le Transporteur en conclut que l'ensemble de ses investissements ont permis de contrôler le risque prévu par la Stratégie.

[108] En suivi de la décision D-2023-075<sup>85</sup>, Le Transporteur indique que la différence entre le taux de risque simulé de l'année 2022 (un an, cinq ans et 10 ans à l'avance) et le taux de risque réel pour 2022 s'explique principalement par un écart de volume réel d'équipements. Le Transporteur souligne que l'ajustement des modèles de courbes de vieillissement de certains types d'actifs affecte la modélisation et le taux de risque.

**[109] La Régie constate que les informations demandées dans la décision D-2023-075 ont été produites par le Transporteur au présent dossier.**

**[110] La Régie note que le Transporteur poursuit ses travaux d'amélioration de la Stratégie afin d'assurer la pérennité de son parc d'actifs. Elle note également que le**

---

<sup>83</sup> Pièce [B-0010](#), p. 27 à 31.

<sup>84</sup> Pièce [B-0015](#), R.1.11.

<sup>85</sup> Dossier R-4217-2022, décision [D-2023-075](#), p. 32.

**choix de l'évolution du taux de risque a été effectué selon le modèle établi par la Stratégie.**

## **9 IMPACT TARIFAIRE ET SUIVIS**

### ***Impact tarifaire***

[111] Le Transporteur présente l'estimation de l'impact tarifaire, uniquement pour l'année 2024<sup>86</sup>, de l'ensemble des investissements, incluant ceux supérieurs à 65 M\$<sup>87</sup>.

[112] En complément de preuve, le Transporteur précise que l'horizon de présentation retenu est tributaire du fait qu'Hydro-Québec s'est dotée récemment d'un plan d'action qui établit ses nouvelles priorités. Dans ce contexte évolutif, des travaux sont en cours afin de planifier les investissements au-delà de l'année 2024 selon le plan d'action et les stratégies de maintenance et de pérennité. Ainsi, le Transporteur ne dispose pas de l'information requise pour établir l'impact tarifaire sur un horizon de 10 ans, tel qu'il est présenté dans les demandes antérieures.

[113] L'impact tarifaire de l'ensemble des investissements, qui est estimé en regroupant ces deux derniers groupes, s'établit à 69,92 \$/kW pour l'année 2024, comparativement à 71,38 \$/kW pour l'année 2022, soit le dernier tarif annuel approuvé par la Régie<sup>88</sup>. Il distingue les investissements « Ne générant pas de revenus additionnels » de ceux « Générant des revenus additionnels ».

[114] Pour les investissements « Ne générant pas de revenus additionnels », le Transporteur estime l'impact sur les revenus requis des nouvelles mises en service, ainsi que l'effet des mises en service antérieures. L'impact tarifaire est calculé sur les besoins

---

<sup>86</sup> Dans sa décision [D-2024-021](#), la Régie demande au Transporteur de justifier le changement au niveau de l'horizon de présentation dans les tableaux 22, 25 et 26.

<sup>87</sup> Pièce [B-0010](#), p. 31 à 34.

<sup>88</sup> Dossier R-4167-2021, décision [D-2022-063](#).

de transport établis à 44 098 MW, soit les besoins de transport de 2022 reportés sur l'année 2024. L'impact tarifaire s'établit à 69,97 \$/kW pour l'année 2024.

[115] En ce qui a trait aux investissements « Générant des revenus additionnels », l'impact tarifaire est calculé en tenant compte des mises en service et des besoins de transport pour l'alimentation de la charge locale et du service de transport de point à point sur le long terme. Ces besoins de transport sont de 44 545 MW en 2024. L'impact tarifaire s'établit à 71,32 \$/kW pour l'année 2024.

[116] Conformément à la décision D-2013-049<sup>89</sup>, le Transporteur dépose, en complément de l'impact tarifaire des investissements « Générant des revenus additionnels », les informations relatives aux montants des mises en service prévues pour l'alimentation de la charge locale et l'estimation de la contribution requise du Distributeur pour l'année 2024, pour les projets confirmés, comme indiqué aux tableaux suivants.

**TABLEAU 7<sup>90</sup>**

**DÉTAIL DU BUDGET DES INVESTISSEMENTS ET DES MISES EN SERVICE  
POUR L'ALIMENTATION DE LA CHARGE LOCALE (EN M\$)**

Projets	Investissements 2024	MES 2024	MES 2025	MES 2026	MES 2027
Projets confirmés <sup>1</sup>	78	57	21	0	0
Projets à confirmer	40	8	19	11	2
<b>Total</b>	<b>118</b>	<b>65</b>	<b>40</b>	<b>11</b>	<b>2</b>

<sup>1</sup> Les MES sont estimées en se basant sur les projets confirmés.

<sup>89</sup> Dossier R-3817-2012, décision [D-2013-049](#), p. 22.

<sup>90</sup> Pièce [B-0010](#), p. 33, tableau 23.

TABLEAU 8<sup>91</sup>

**DÉTAIL DU BUDGET DES INVESTISSEMENTS ET DES MISES EN SERVICE  
POUR L'ALIMENTATION DE LA CHARGE LOCALE (EN M\$)**

Projets confirmés	Croissance de charge sur 20 ans	Allocation maximale du Transporteur	Demandes d'investissement pour les projets < 65 M\$ autres que 2024	Présente demande d'investissement pour les projets < 65 M\$ pour 2024 <sup>1</sup>	Coûts totaux	Écarts <sup>2</sup> (allocation maximale - coûts totaux)
	MW	M\$	M\$	M\$	M\$	M\$
<b>Projets &lt; 65 M\$</b>	<b>221,3</b>	<b>135,0</b>	<b>8,5</b>	<b>97,6</b>	<b>106,1</b>	<b>28,9</b>
Poste de Mont-Royal - Ajout d'un 4e transformateur	10,8	6,6	0,2	24,2	24,4	-17,8
Poste de la Chaudière - Ajout d'un 2e transformateur et conversion à 120 kV	0,0	0,0	0,0	4,8	4,8	-4,8
Raccordement d'un circuit et remplacement de disjoncteurs à 315 kV au Poste de Saraguay	0,0	0,0	0,0	2,1	2,1	-2,1
Poste Cournoyer - Ajout d'un 3e transformateur	60,0	36,6	6,5	11,2	17,7	18,9
Remplacement de disjoncteurs à 120 kV au Poste de Saint-Maxime	37,9	23,1	1,4	0,6	2,0	21,1
Raccordement de clients du Distributeur	90,0	54,9	0,1	43,7	43,8	11,1
Autres < 5 M\$	22,6	13,8	0,3	11,0	11,3	2,5

1 Mises en service 2024 pour les projets confirmés du tableau 23.

2 Lorsqu'une contribution est prévue, elle est majorée d'un montant de 19 % pour tenir compte des coûts d'exploitation et d'entretien.

[117] La Régie prend acte de l'estimation des impacts tarifaires pour l'année 2024 fournie par le Transporteur et du complément d'information déposé conformément à sa décision D-2013-049.

### Suivis

[118] Dans le dossier R-4217-2022 relatif au budget demandé 2023, le Transporteur a présenté la prévision des investissements pour les trois années subséquentes<sup>92</sup>, la comparaison des taux de risque simulé et réel sur un horizon de 50 ans<sup>93</sup>, ainsi que l'impact tarifaire sur un horizon de 10 ans<sup>94</sup>.

<sup>91</sup> Pièce [B-0010](#), p. 34, tableau 24.

<sup>92</sup> Dossier R-4217-2022, pièce [B-0004](#), p. 13, tableau 8.

<sup>93</sup> Dossier R-4217-2022, pièce [B-0004](#), p. 30, figure 3.

<sup>94</sup> Dossier R-4217-2022, pièce [B-0004](#), p. 32 et 34, tableaux 24, 27 et 28.

[119] Dans le cadre du présent dossier, ces informations sont manquantes ou partielles. Le RTIEÉ souligne notamment l'absence du taux de risque simulé et réel sur un horizon de 50 ans<sup>95</sup>.

[120] Le Transporteur explique l'absence de ces informations par le contexte évolutif des travaux en cours lié à son nouveau plan d'action qui établit les nouvelles priorités d'Hydro-Québec<sup>96</sup>.

**[121] La Régie prend acte des explications fournies en complément de preuve relatives aux informations manquantes ou partielles et s'attend, par conséquent, à un retour de la présentation de la preuve usuelle lors du dépôt de la prochaine demande d'autorisation, soit :**

- **La prévision des investissements pour les trois années subséquentes;**
- **La comparaison des taux de risque simulé et réel sur un horizon de 50 ans;**
- **L'impact tarifaire sur un horizon de 10 ans.**

## **10 IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU ET SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE DE TRANSPORT**

[122] Dans le cadre de la planification de ses interventions et de ses investissements sur son réseau, le Transporteur priorise la fiabilité ainsi que le maintien et l'amélioration de la continuité de service. Il prévoit tous les investissements nécessaires pour maintenir le bon fonctionnement du parc des équipements de transport et pour assurer son amélioration sur une base continue<sup>97</sup>.

[123] Le Transporteur mentionne que les investissements en « Maintien des actifs » et en « Maintien et amélioration de la qualité du service » sont, de façon générale, ceux

---

<sup>95</sup> Pièce [C-RTIEÉ-0008](#), p. 35.

<sup>96</sup> Pièce [B-0010](#), p. 32, complément de preuve.

<sup>97</sup> Pièce [B-0010](#), p. 35 et 36.

assurant le maintien et le rehaussement de la fiabilité du réseau de transport, ainsi que la qualité de prestation des services de transport.

[124] Le Transporteur souligne qu'en se basant sur son MGA, incluant la Stratégie et, notamment, la grille d'analyse de risque, il est en mesure de cibler les équipements les plus à risque sur lesquels il doit intervenir pour éviter l'impact possible d'une défaillance éventuelle sur le réseau de transport, tout en assurant l'optimisation des investissements.

[125] Le Transporteur fait valoir que les investissements prévus en 2024 lui permettront de poursuivre ses efforts en innovation technologique afin, notamment, d'améliorer le comportement du réseau et d'en optimiser sa gestion. Enfin, il mentionne que les ajouts et modifications au réseau de transport en « Croissance des besoins de la clientèle » ne doivent pas compromettre la fiabilité et la stabilité du réseau de transport.

[126] Le Transporteur soumet que les indicateurs de fiabilité du service et de satisfaction de la clientèle présentés au rapport annuel 2022 témoignent de sa performance sur ces éléments.

[127] Le Transporteur précise que la non-réalisation des travaux de l'année précédente est considérée lors de la revue annuelle de priorisation des interventions, afin de contrôler la hausse du risque à long terme<sup>98</sup>.

**[128] La Régie est d'avis que les investissements proposés par le Transporteur pour 2024 sont justifiés et contribueront à maintenir et à améliorer la fiabilité du réseau de transport d'électricité, ainsi que sa performance.**

---

<sup>98</sup> Pièce [B-0014](#), R.1.4.

## 11 SUIVI LIÉ AU MGA ET NIVEAU DES INVESTISSEMENTS POUR 2024

[129] Le budget total demandé par le Transporteur s'établit à 1 058 M\$.

[130] Pour établir le budget demandé, le Transporteur poursuit l'application de son MGA qui s'appuie, notamment, sur la Stratégie qui vise à maintenir la qualité du service de transport malgré le vieillissement des actifs. Cette dernière repose sur la gestion des risques en fonction de la probabilité de défaillance des équipements et de l'impact des défaillances sur le réseau. La Stratégie est appliquée pour déterminer une majorité des investissements requis en « Maintien des actifs » de transport et de télécommunications.

### 11.1 SUIVI LIÉ AU MGA

[131] L'AHQ-ARQ recommande un suivi, dans le cadre du prochain dossier tarifaire ou au plus tard le 1<sup>er</sup> août 2024, relatif aux actions et aux développements réalisés par le Transporteur sur la présence d'un biais possible dans le MGA<sup>99</sup>.

[132] L'intervenant remet en cause un biais dans le MGA à la base de la Stratégie.

[133] Selon l'AHQ-ARQ, l'optimisation des paramètres de fiabilité et leur estimation plus robuste ne sont pas des notions théoriques en calcul statistique, mais bien des améliorations concrètes qui pourraient vraisemblablement profiter aux clients qui assument les tarifs du Transporteur<sup>100</sup>.

[134] Selon le Transporteur, les notions que l'intervenant souhaite aborder débordent du cadre de la présente Demande<sup>101</sup>. Il souligne que l'intervenant utilise une citation hors de son contexte, laquelle vise l'effet de la maintenance des actifs qui impacte les charges d'exploitation et non pas les investissements.

---

<sup>99</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0010](#), p. 12 à 14.

<sup>100</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0013](#), p. 9.

<sup>101</sup> Pièce [B-0029](#), p. 14 à 16.

[135] Le Transporteur fait valoir que la preuve soumise par l'intervenant et son argumentation visent à remettre en cause la calibration du MGA, ainsi que la relation entre les charges d'exploitation et le niveau d'investissements. Le Transporteur rappelle que les recommandations à ce sujet dépassent le cadre du présent dossier et se rapportent au dossier tarifaire du Transporteur<sup>102</sup>.

[136] **La Régie rejette la recommandation de l'AHQ-ARQ.** À l'instar du Transporteur, la Régie juge que la demande de l'AHQ-ARQ déborde du cadre de la présente Demande. En suivi de sa décision D-2021-123, la Régie rappelle que l'examen du bilan du MGA de la période 2017-2021 aura lieu dans le cadre du dossier tarifaire 2023, dont le Transporteur prévoit un dépôt en août 2024.

## 11.2 NIVEAU DES INVESTISSEMENTS POUR 2024

[137] L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de réduire de 100 M\$ le budget demandé des investissements relatifs aux Projets inférieurs au seuil pour l'année 2024. L'intervenant justifie cette recommandation sur la base des éléments suivants<sup>103</sup> :

- Le Transporteur a systématiquement surestimé d'au moins 105 M\$ les investissements des Projets inférieurs au seuil pour les quatre dernières années<sup>104</sup>.
- Bien que le Transporteur n'ait pas utilisé l'entièreté des budgets autorisés depuis 2020, il a été en mesure de remplir sa mission, d'assurer le maintien et la pérennité des actifs, de profiter des améliorations visées par les investissements, de respecter les exigences et de satisfaire les besoins d'alimentation de la charge locale de la clientèle. La sous-utilisation des budgets n'a pas eu d'impact négatif sur le taux de risque qui s'est même amélioré durant cette période.
- Le Transporteur convient de la présence d'un biais dans le MGA et du besoin de procéder à des améliorations afin de le réduire.

---

<sup>102</sup> Pièce [B-0032](#), p. 8 et 9.

<sup>103</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0010](#), p. 16.

<sup>104</sup> Les investissements estimés en 2023 sont sur la base des prévisions établies au 3 avril 2023.

- Le Transporteur n'a pas utilisé les projections les plus contemporaines possibles pour la justification des investissements en « Croissance des besoins de la clientèle ».

[138] Dans son argumentation, l'AHQ-ARQ souligne que le Transporteur a systématiquement demandé, depuis au moins 16 ans, des budgets en « Croissance des besoins de la clientèle » basés sur des besoins, dont certains ne se sont pas concrétisés<sup>105</sup>.

[139] L'AHQ-ARQ soulève que, considérant le biais systématique, il n'y a aucune raison que ces aléas n'aient pas été pris en compte dans la préparation du budget par le Transporteur, pour éviter des surestimations des budgets demandés des investissements relatifs aux Projets inférieurs au seuil.

[140] En réplique, le Transporteur souligne qu'il planifie ses interventions en « Croissance des besoins de la clientèle » pour répondre à ses engagements au meilleur coût, pour assurer la fiabilité du réseau de transport. Ainsi, il révisé et ajuste ses projets dans le temps en fonction des besoins de la clientèle. De plus, selon le Transporteur, une réduction du montant à autoriser, de façon décorrélée avec les besoins exprimés de sa clientèle et du réseau, apporterait une incertitude sur la capacité à répondre à ses engagements<sup>106</sup>.

[141] Le RTIEÉ souligne qu'il est en désaccord avec la proposition de l'AHQ-ARQ relative à une baisse globale de 100 M\$ du budget demandé par le Transporteur au présent dossier<sup>107</sup>.

[142] Le RTIEÉ mentionne que les budgets d'investissements autorisés par la Régie dans le passé sont censés être « nécessaires » par la Stratégie. Selon l'intervenant, il serait donc erroné de conclure que les investissements « Ne générant pas des revenus additionnels » en 2024 devraient être réduits, puisque les investissements autorisés de ces catégories au cours des dernières années ne se seraient pas tous réalisés. Il y aurait plutôt lieu de prévoir un rattrapage des investissements demandés pour les investissements « Ne générant pas des revenus additionnels » en 2024. D'après le RTIEÉ, le Transporteur contrôle

---

<sup>105</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0013](#), p. 10 à 13.

<sup>106</sup> Pièce [B-0032](#), p. 9 à 11.

<sup>107</sup> Pièce [C-RTIEÉ-0009](#), p. 2.

insuffisamment l'évolution du risque de ses équipements à long terme. Pour l'ensemble de ces motifs, le RTIEÉ invite la Régie à autoriser au moins les montants de ces budgets<sup>108</sup>.

[143] Plus précisément, pour la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité du service », le RTIEÉ recommande de rehausser le budget demandé au niveau des budgets de 2022 et 2023 pour cette catégorie d'investissements, soit 73 M\$ et 75 M\$, de manière à y inclure notamment l'ajout de fonctionnalités aux systèmes de protection et des automatismes<sup>109</sup>.

[144] Dans son argumentation, le Transporteur mentionne que divers aléas peuvent faire en sorte que des travaux soient reportés, annulés, suspendus ou que certains projets doivent faire l'objet d'une approbation distincte auprès de la Régie. Selon lui, les écarts entre les investissements autorisés et réalisés relatifs aux Projets inférieurs au seuil sont la conséquence de cette réalité opérationnelle. Ils ne constituent pas une surestimation systématique des besoins d'investissements<sup>110</sup>.

[145] De plus, advenant des retards dans la réalisation de ses projets, le Transporteur assure la fiabilité et la qualité du service de transport en priorisant les interventions selon les besoins du réseau et de la clientèle. Le Transporteur s'assure ainsi de minimiser les impacts sur le niveau de risque des équipements, tout en s'ajustant à l'évolution des besoins de sa clientèle.

[146] Le Transporteur mentionne également que les écarts de prévisions du taux de risque découlent de la nature dynamique et évolutive du modèle, ainsi que de l'évolution du parc du Transporteur. Ces écarts ne signifient pas que le Transporteur surestime systématiquement les besoins du réseau.

[147] En réponse au RTIEÉ, le Transporteur rappelle que les interventions en « Maintien et amélioration de la qualité du service » ne visent pas l'implantation de nouvelles technologies, mais le maintien et l'amélioration du service de transport d'électricité. La variation du budget de cette catégorie s'explique principalement par le rehaussement du

---

<sup>108</sup> Pièce [C-RTIEÉ-0008](#), p. 11, 12, 15, 24 et 33.

<sup>109</sup> Pièce [C-RTIEÉ-0008](#), p. 25 à 34.

<sup>110</sup> Pièce [B-0029](#), p. 16 à 20.

seuil de capitalisation des actifs incorporels de technologies numériques et non par une diminution de la prévision des besoins d'investissements dans cette catégorie.

### ***Opinion de la Régie***

[148] **La Régie est satisfaite de l'ensemble des arguments soulevés par le Transporteur au soutien de sa Demande. Elle ne retient pas la recommandation de l'AHQ-ARQ de réduire de 100 M\$ le budget demandé des investissements relatifs aux Projets inférieurs au seuil pour l'année 2024. Elle ne retient pas, non plus, la recommandation du RTIÉ de relever le budget demandé en 2024 pour la catégorie d'investissements « Maintenance et amélioration de la qualité du service ».**

[149] La Régie juge que le Transporteur a adéquatement justifié les écarts entre les investissements autorisés et réalisés, soit par divers reports, abandons et présentation d'un projet distinct au-dessus du seuil.

[150] De plus, le Transporteur a expliqué qu'il ajuste ses projets dans le temps en « Croissance des besoins de la clientèle », de façon à répondre à ses engagements et à assurer la fiabilité du réseau de transport. La Régie constate qu'il priorise les interventions en fonction des besoins du réseau et de sa clientèle, afin de minimiser les impacts sur le niveau de risque des équipements.

[151] D'autre part, la Régie constate que les investissements dans la catégorie « Maintenance et amélioration de la qualité du service » visent le maintien et l'amélioration du service de transport d'électricité. La Régie note que la variation du budget de cette catégorie s'explique principalement par le relèvement du seuil de capitalisation des actifs incorporels de technologies numériques. Aussi, plusieurs investissements en « Maintenance des actifs » découlent de l'application de la Stratégie dont la Régie s'est déclarée satisfaite.

[152] Enfin, la Régie constate qu'un budget peut être justifié et nécessaire, mais que divers aléas peuvent en affecter la réalisation.

[153] La Régie est d'avis que la sous-réalisation des budgets des Projets inférieurs au seuil doit être analysée dans son ensemble. La Régie souligne que l'historique des écarts entre

les investissements autorisés et réalisés, présentés au présent dossier, pourra ainsi être considéré dans l'appréciation des projections de l'ensemble des mises en service du prochain dossier tarifaire, soit celles des projets inférieurs et supérieurs au seuil.

[154] **La Régie est satisfaite des informations fournies par le Transporteur et autorise, pour 2024, un budget de 842 M\$ pour les investissements en « Maintien des actifs ».**

[155] **La Régie est satisfaite des renseignements fournis par le Transporteur et autorise, pour 2024, un budget de 38 M\$ pour les investissements dans la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité du service ».**

[156] **La Régie est satisfaite des renseignements fournis par le Transporteur et autorise, pour 2024, un budget de 61 M\$ pour les investissements dans la catégorie « Respect des exigences ».**

[157] **La Régie est satisfaite des renseignements fournis par le Transporteur et autorise, pour 2024, un budget de 118 M\$ pour les investissements dans la catégorie « croissance des besoins de la clientèle ».**

## **12 RÉALLOCATION ENTRE LES CATÉGORIES**

[158] Le Transporteur demande à la Régie de lui permettre de réallouer jusqu'à 65 M\$ entre les catégories d'investissements visées par la Demande, afin de disposer d'une marge de manœuvre suffisante pour la gestion efficace de ses investissements, tout en allégeant le processus réglementaire qui les encadre<sup>111</sup>.

[159] La Régie juge que cette réallocation favorise une gestion active et optimale des investissements en offrant une marge de manœuvre raisonnable. **La Régie permet donc au Transporteur de réallouer jusqu'à 65 M\$ entre les catégories d'investissements.**

---

<sup>111</sup> Pièce [B-0010](#), p. 36.

### 13 AUTRE RECOMMANDATION DU RTIÉÉ

[160] Le RTIÉÉ propose que la Régie requière du Transporteur le dépôt du budget des investissements relatifs aux Projets inférieurs au seuil au plus tard le 1<sup>er</sup> août 2024 avec, notamment, les informations suivantes :

- L'évaluation quadriennale de la Stratégie;
- La nouvelle planification décennale de ses investissements;
- La stratégie pour réduire le taux de risque<sup>112</sup>.

[161] En réponse à une DDR de la Régie, le Transporteur mentionne qu'il prévoit déposer son bilan d'application de la Stratégie en 2025 lors du dépôt du budget des investissements 2026 pour les Projets inférieurs au seuil<sup>113</sup>.

[162] Quant à la planification décennale des investissements du Transporteur, la Régie rappelle qu'il s'agit d'une information usuellement déposée dans le cadre du dossier tarifaire du Transporteur<sup>114</sup>. Elle s'attend à ce qu'elle soit déposée lors du prochain dossier tarifaire dont le dépôt est prévu en août 2024<sup>115</sup>.

**[163] Par ailleurs, la Régie juge que la prévisibilité du dépôt des dossiers contribue à maintenir un cadre procédural efficient, à assurer une saine gestion du calendrier réglementaire et à favoriser un traitement diligent des dossiers. Ainsi, elle demande au Transporteur de l'aviser, en suivi administratif de la présente décision, advenant le cas où il prévoyait un dépôt ultérieur au 1<sup>er</sup> août 2024 du budget des investissements des Projets inférieurs au seuil.**

---

<sup>112</sup> Pièce [C-RTIÉÉ-0008](#), p. 35.

<sup>113</sup> Pièce [B-0014](#), R.7.1.

<sup>114</sup> Par exemple : Dossier R-4167-2021, pièce [B-0021](#), p. 15, tableau 5 et annexes 2 et 3.

<sup>115</sup> Dossier R-4246-2023, décision [D-2024-006](#), p. 9.

[164] **Quant à l'évaluation de la Stratégie de pérennité, la Régie retient la date proposée du dépôt du bilan d'application de la Stratégie, soit lors du dépôt du budget des investissements 2026 des Projets inférieurs au seuil.**

[165] **Pour ces motifs,**

**La Régie de l'énergie :**

**ACCUEILLE** la présente Demande;

**AUTORISE** le Transporteur à réaliser les projets d'investissements dont le coût individuel est inférieur au seuil de 65 M\$ pour un montant de 1 058 M\$ pour l'année 2024, conformément à la preuve soumise à l'appui de la présente Demande;

**PERMET** au Transporteur de réallouer jusqu'à 65 M\$ entre les catégories d'investissements;

**ORDONNE** au Transporteur de se conformer à tous les éléments décisionnels contenus à la présente décision.

Sylvie Durand

Régisseur