D É C I S I O N

QUÉBEC **RÉGIE DE L'ÉNERGIE**

D-2025-015	R-4271-2024	3 février 2025

PRÉSENTE :

Esther Falardeau
Régisseur

Hydro-Québec
Demanderesse

et

Intervenants dont les noms apparaissent ci-après

Décision sur le fond

Demande d'autorisation du budget des investissements 2025 pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 65 millions de dollars

Demanderesse :

Hydro-Québec
représentée par Me Yves Fréchette.

Intervenants :

Association Hôtellerie Québec et Association Restauration Québec (AHQ-ARQ)
représenté par Me Steve Cadrin;

Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI)
représentée par Me Marie-Pierre Boudreau et Me André Turmel;

Regroupement pour la transition, l'innovation et l'efficacité énergétiques (RTIEÉ)
représenté par Me Dominique Neuman.

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES ACRONYMES ET DÉFINITIONS **6**

LISTE DES ABRÉVIATIONS ET DES SIGNES CONVENTIONNELS **6**

1 INTRODUCTION **7**

2 CONCLUSIONS PRINCIPALES DE LA RÉGIE **9**

3 CONTEXTE **9**

4 SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS BUDGÉTISÉS EN 2025 ..... **10**

5 SUIVI DES INVESTISSEMENTS AUTORISÉS ET RÉALISÉS **11**

5.1 HISTORIQUE DES INVESTISSEMENTS ET DES MISES EN SERVICE **11**

5.1.1 Investissements réalisés en 2023 11

5.1.2 Investissements estimés en 2024 13

5.1.3 Position des intervenants 14

5.1.4 Opinion de la Régie 16

5.2 RAPPORT LORSQUE L'ÉCART ANTICIPÉ DANS LES BUDGETS D'INVESTISSEMENTS INFÉRIEURS AU SEUIL DÉPASSE 10 % **17**

5.3 APPROCHE DE SURUTILISATION **18**

6 JUSTIFICATION DES INVESTISSEMENTS 2025 ..... **19**

6.1 MAINTIEN DES ACTIFS **19**

6.2 MAINTIEN ET AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DU SERVICE **20**

6.3 RESPECT DES EXIGENCES **21**

6.4 CROISSANCE DES BESOINS DE LA CLIENTÈLE **22**

6.5 RECOMMANDATIONS DU RTIEÉ SUR L'ÉVALUATION DES RISQUES ET D'AJUSTEMENT DES BUDGETS EN CONSÉQUENCE **22**

7 SUIVI DES INTERVENTIONS EN FONCTION DU RISQUE **24**

8 IMPACT TARIFAIRE **26**

9 IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU ET SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE DE TRANSPORT 27

10 NIVEAU DES INVESTISSEMENTS POUR 2025 28

11 RÉALLOCATION ENTRE LES CATÉGORIES.....31

12 AUTRE RECOMMANDATION DU RTIEÉ 31

13 DEMANDE D'ORDONNANCE DE TRAITEMENT CONFIDENTIEL.....32

DISPOSITIF 32

LISTE DES ACRONYMES ET DÉFINITIONS

DDR	demande de renseignements
Plan d'action 2035	*Plan d'action 2035–Vers un Québec décarboné et prospère*
Stratégie	la stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur

LISTE DES ABRÉVIATIONS ET DES SIGNES CONVENTIONNELS

$	dollar canadien
M	méga (million)
kV	kilovolt

1 INTRODUCTION

[1] Le 1er août 2024, 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 2025 pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 65 M$ (les Projets inférieurs au seuil), en vertu des articles 31 (5˚) et 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*[1] (la Loi) et des articles 1 et 5 du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*[2]. Le budget total demandé par le Transporteur s'établit à 1 100 M$. Le Transporteur demande également de lui permettre de réallouer jusqu'à 65 M$ entre les catégories d'investissements (la Demande)[3].

[2] Le 26 septembre 2024, le Transporteur dépose une demande relative au traitement confidentiel de la pièce HQT-1, document 1, annexe 1, pour une période sans restriction quant à sa durée[4]. Cette demande est accompagnée d'une déclaration sous serment.

[3] Le 27 septembre 2024, la Régie rend sa décision procédurale D-2024-100[5], par laquelle elle accueille les demandes d'intervention de l'AHQ-ARQ, de la FCEI et du RTIEÉ. Elle se prononce également sur les budgets de participation et le calendrier de traitement du dossier.

[4] Le 16 octobre 2024, la Régie transmet sa DDR nº 1 au Transporteur[6]. Les intervenants transmettent les leurs le même jour[7]. Le Transporteur répond à ces demandes le 30 octobre 2024[8].

---

1 RLRQ c. R-6.01.
2 RLRQ c. R-6.01, r. 2.
3 Pièce B-0002.
4 Pièce B-0013.
5 Décision D-2024-100.
6 Pièce A-0006.
7 Pièces C-AHQ-ARQ-0008 (version confidentielle), C-AHQ-ARQ-0010 (version caviardée), C-FCEI-0005 et C-RTIEÉ-0006.
8 Pièces B-0014, B-0016 (version confidentielle), B-0017 (version caviardée), B-0018 (version confidentielle), B-0019 (version caviardée), B-0020 et B-0021.

[5] Le 4 novembre 2024, à la suite du délai accordé par la Régie[9], l'AHQ-ARQ[10] et le RTIEÉ[11] déposent leurs contestations des réponses du Transporteur à certaines de leurs questions.

[6] Le 7 novembre 2024, le Transporteur répond aux contestations des intervenants[12].

[7] Le 8 novembre 2024, le RTIEÉ dépose une correspondance dans laquelle il indique soumettre des précisions quant à sa contestation[13]. Le même jour, le Transporteur répond à la correspondance du RTIEÉ et demande de radier la correspondance de l'intervenant[14]. Le RTIEÉ réplique ensuite à la demande du Transporteur[15].

[8] Le 13 novembre 2024, la Régie rend sa décision D-2024-116[16] ordonnant au Transporteur de répondre partiellement aux questions 2.1 et 2.2 de la DDR de l'AHQ-ARQ. À la suite de cette décision, le Transporteur dépose, le 18 novembre 2024, des réponses révisées[17].

[9] Le 20 novembre 2024, la FCEI met fin à son intervention[18]. L'AHQ-ARQ[19] et le RTIEÉ[20] déposent leur mémoire respectif.

[10] Le 11 décembre 2024, le Transporteur dépose son argumentation[21]. Le RTIEÉ et l'AHQ-ARQ déposent leur argumentation[22] le 16 décembre 2024. Le Transporteur y réplique le 18 décembre 2024[23], date à laquelle le dossier est pris en délibéré.

---

9 Pièce A-0007.
10 Pièce C-AHQ-ARQ-0012.
11 Pièce C-RTIEÉ-0009.
12 Pièce B-0022.
13 Pièce C-RTIEÉ-0010.
14 Pièce B-0023.
15 Pièce C-RTIEÉ-0011.
16 Décision D-2024-116.
17 Pièces B-0026 (version confidentielle) et B-0027 (version caviardée).
18 Pièce C-FCEI-0006.
19 Pièces C-AHQ-ARQ-0014.
20 Pièce C-RTIEÉ-0013.
21 Pièce B-0030.
22 Pièces C-AHQ-ARQ-0016 et C-RTIEÉ-0014.
23 Pièce B-0033.

[11] Dans la présente décision, la Régie se prononce sur la Demande ainsi que sur la procédure d'examen de la demande d'ordonnance de traitement confidentiel.

2 CONCLUSIONS PRINCIPALES DE LA RÉGIE

[12] Pour les motifs exposés ci-après, la Régie[24] autorise pour l'année 2025 un budget des investissements de 1 100 M$ pour les Projets inférieurs au seuil et permet au Transporteur de réallouer jusqu'à 65 M$ entre les catégories d'investissements.

3 CONTEXTE

[13] Le Transporteur dépose sa Demande dans le contexte d'une perspective d'amélioration continue en considérant les différents défis auxquels il devra faire face, notamment la transition énergétique et la croissance des besoins de la clientèle, en cohérence avec le Plan d'action 2035[25].

[14] 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.

---

[24] Dans les citations présentées aux sections suivantes, les notes de bas de page, les caractères gras et les soulignés du texte original sont omis. Les soulignés dans les citations sont ajoutés par la Régie, sauf avis contraire.

[25] Pièces B-0010 (version confidentielle), p. 5 et 6, et B-0011 (version caviardée), p. 5 et 6.

4 SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS BUDGÉTISÉS EN 2025

[15] Le Transporteur présente les investissements par catégorie qu'il prévoit effectuer en 2025 pour les Projets inférieurs au seuil[26].

[16] Le budget demandé pour 2025 s'établit à 1 100 M$. Ce montant fait partie du montant global de l'ensemble des investissements du Transporteur qui s'élève à 3 262 M$ et qui inclut les projets requérant une autorisation spécifique de la Régie.

TABLEAU 1[27]

SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS PRÉVUS POUR 2025

(EN M$)

Catégorie d'investissement	Total 2025	Projets - Autorisation spécifique Régie	Budget à être autorisé selon la présente demande
Ne générant pas de revenus additionnels	**1 894**	**938**	**956**
Maintien des actifs	1 622	779	843
Maintien et amélioration de la qualité du service	134	87	47
Respect des exigences	138	72	66
Générant des revenus additionnels	**1 368**	**1 224**	**144**
Croissance des besoins de la clientèle	1 368	1 224	144
Total	**3 262**	**2 162**	**1 100**

[17] Le Transporteur souligne que le budget des investissements 2025 pour les Projets inférieurs au seuil est supérieur à celui demandé pour 2024, lequel s'élevait à 1 058 M$.

---

26 Pièces B-0010 (version confidentielle), p. 10 à 13, et B-0011 (version caviardée), p. 10 à 13.

27 Pièces B-0010 (version confidentielle), p. 11, tableau 4, et B-0011 (version caviardée), p. 11, tableau 4.

5 SUIVI DES INVESTISSEMENTS AUTORISÉS ET RÉALISÉS

5.1 HISTORIQUE DES INVESTISSEMENTS ET DES MISES EN SERVICE

5.1.1 INVESTISSEMENTS RÉALISÉS EN 2023

[18] Pour l'année 2023, les investissements réels ont été inférieurs de 152 M$ aux investissements autorisés. Le Transporteur explique que cet écart provient principalement des investissements dans les catégories « Maintien des actifs », « Maintien et amélioration de la qualité du service » et « Respect des exigences »[28].

TABLEAU 2[29]

HISTORIQUE DES INVESTISSEMENTS

(EN M$)

Catégorie d'investissement	2021			2022			2023		
	Autorisé	Réel	Écart	Autorisé	Réel	Écart	Autorisé	Réel	Écart
Ne générant pas de revenus additionnels	**916**	**870**	**-46**	**920**	**788**	**-132**	**902**	**752**	**-150**
Maintien des actifs	789	764	-25	790	697	-93	770	670	-100
Maintien et amélioration de la qualité du service	74	65	-9	75	45	-30	73	43	-30
Respect des exigences	53	41	-12	55	46	-9	59	39	-20
Générant des revenus additionnels	**112**	**53**	**-59**	**102**	**68**	**-34**	**92**	**90**	**-2**
Croissance des besoins de la clientèle	112	53	-59	102	68	-34	92	90	-2
Total	**1028**	**923**	**-105**	**1022**	**856**	**-166**	**994**	**842**	**-152**

[19] En suivi de la décision D-2024-067[30], le Transporteur précise les projets, initialement présentés dans le budget annuel des Projets inférieurs au seuil, qui ont fait l'objet d'une autorisation d'investissements supérieurs au seuil, ainsi que les montants initialement prévus pour chacun des projets[31]. Ces projets permettent d'expliquer un écart de – 12 M$ pour l'année 2023.

---

28 Pièces B-0010 (version confidentielle), p. 7 et 8, et B-0011 (version caviardée), p. 7 et 8.

29 Pièces B-0010 (version confidentielle), p. 7, tableau 1, et B-0011 (version caviardée), p. 7, tableau 1.

30 Dossier R-4247-2023, décision D-2024-067, p. 21.

31 Pièces B-0026 (version confidentielle), p. 10, et B-0027 (version caviardée), p. 10.

[20] Le Transporteur affirme que l'écart de – 150 M$ entre les investissements réels et ceux autorisés dans les catégories « Maintien des actifs », « Maintien et amélioration de la qualité du service » et « Respect des exigences », s'explique entre autres par la modification des seuils de capitalisation des actifs incorporels de technologies numériques à hauteur de - 50 M$.

[21] Le Transporteur explique l'écart de – 100 M$ entre les investissements réels et autorisés dans la catégorie « Maintien des actifs » principalement comme suit :

- En raison des feux de forêt, des travaux spécifiques aux équipements de lignes, dictés par la Stratégie, ont été reportés en 2024 et 2025, correspondant à un montant de – 51 M$;
- La non-réalisation des travaux dictés par la Stratégie, pour les équipements d'automatismes correspondant à un montant de – 21 M$.

[22] En « Maintien et amélioration de la qualité du service », le Transporteur explique un écart de – 3 M$, principalement par la non-réalisation de travaux en recherche et développement. Le Transporteur précise que des activités associées au comportement du réseau, à la continuité de service et à la fiabilité des équipements n'ont pu être réalisées et expliquent un écart de – 10 M$.

[23] En « Respect des exigences », des activités associées à des normes et encadrements internes, aux lois, règlements et avis n'ont pu être réalisées et expliquent un écart de – 13 M$.

[24] De plus, pour les investissements « Ne générant pas de revenus additionnels », le Transporteur confirme que les travaux reportés ont été inclus à la revue annuelle de priorisation et n'entraînent pas d'impact sur la fiabilité du réseau.

[25] En réponse à une question de la Régie traitant de l'impact de la non-réalisation des investissements sur les risques de défaillance des équipements, sur la sécurité et la fiabilité du réseau en général, le Transporteur rappelle qu'il s'assure, sur une base annuelle, d'identifier les projets prioritaires à la lumière des risques de défaillance et de leur impact sur la fiabilité du réseau. De cette façon, les risques de défaillance des équipements ainsi que la sécurité et la fiabilité du réseau sont en général contrôlés[32].

[26] Par ailleurs, le Transporteur précise qu'un sous-investissement par rapport au niveau prescrit par le modèle aurait un effet à la hausse sur le taux de risque. Le Transporteur pourrait conséquemment devoir investir davantage sur le réseau pour contrôler le taux de risque.

[27] Dans le cas où le report d'une intervention en raison d'aléas est jugé préoccupant pour la sécurité et la fiabilité du réseau, le Transporteur souligne qu'il peut mettre en place des mesures de mitigation. L'intervention à réaliser peut également être priorisée dans la planification subséquente des investissements.

5.1.2 INVESTISSEMENTS ESTIMÉS EN 2024

[28] Au 30 avril 2024, le Transporteur estimait le budget des investissements des Projets inférieurs au seuil pour 2024, basé sur 4 mois réels et 8 mois projetés, à 1028 M$, soit un montant inférieur de 30 M$ au montant autorisé par la Régie[33].

---

32 Pièces B-0016 (version confidentielle), p. 6, et B-0017 (version caviardée), p. 6.

33 Pièces B-0010 (version confidentielle), p. 9 et 10, et B-0011 (version caviardée), p. 9 et 10.

TABLEAU 3[34]

HISTORIQUE DES INVESTISSEMENTS (EN M$)

Catégorie d'investissement	Autorisé	Réel au 30 avril	Estimé 8 mois	Total	Écart
Ne générant pas de revenus additionnels	**941**	**236**	**667**	**903**	**-38**
Maintien des actifs	842	214	596	810	-32
Maintien et amélioration de la qualité du service	38	14	32	46	8
Respect des exigences	61	8	39	47	-14
Générant des revenus additionnels	**118**	**14**	**111**	**125**	**7**
Croissance des besoins de la clientèle	118	14	111	125	7
Total	**1058**	**250**	**778**	**1028**	**-30**

[29] Le Transporteur précise que la réallocation d'un montant aux autres catégories pour des travaux priorisés explique, entre autres, un écart de de – 18 M$ en « Maintien des actifs ».

[30] En « Maintien et amélioration de la qualité du service », l'écart anticipé de – 8 M$ s'explique par la nature des travaux réalisés en technologies d'information, planifiés initialement en « Maintien des actifs ».

5.1.3 POSITION DES INTERVENANTS

[31] Selon l'AHQ-ARQ[35], le Transporteur a surestimé la moyenne annuelle des investissements totaux de 144 M$ de 2020 à 2023. Selon l'intervenant, une telle surestimation systématique est d'autant plus surprenante, étant donné que le Transporteur a utilisé un taux de surutilisation, afin de lui permettre de démarrer plus de projets et ainsi faciliter l'atteinte des budgets approuvés.

---

34 Pièces B-0010 (version confidentielle), p. 9, tableau 3, et B-0011 (version caviardée), p. 9, tableau 3.

35 Pièce C-AHQ-ARQ-0014, p. 7 et 8.

[32] L'AHQ-ARQ constate également que le Transporteur a systématiquement surestimé les investissements en « Croissance des besoins de la clientèle » au cours des 15 dernières années, d'une valeur moyenne variant entre 30 et 40 M$ selon la période choisie.

[33] Le RTIEÉ mentionne quant à lui que le Transporteur n'arrive pas à investir la totalité des sommes autorisées par la Régie, particulièrement en « Maintien des actifs »[36].

[34] En réponse à la préoccupation des intervenants, le Transporteur mentionne que divers aléas liés à la réalisation des projets peuvent faire en sorte que des travaux soient reportés, annulés, suspendus ou que certains projets doivent faire l'objet d'un dépôt à la pièce à la Régie. Les projets déployés par le Transporteur subissent toutes sortes d'avaries et d'imprévus qui peuvent entrainer des abandons, des retards ou des coûts supplémentaires. Les écarts de réalisation des budgets sont, notamment, la conséquence de cette réalité opérationnelle et ne constituent pas la manifestation d'une surestimation systématique des besoins d'investissements[37].

[35] Dans son argumentation, l'AHQ-ARQ précise qu'il ne remet pas en question la Stratégie, mais plutôt la capacité du Transporteur à la suivre et à réaliser les travaux qu'elle préconise et ce, même en ajoutant un pourcentage significatif de surutilisation[38].

[36] Dans sa réplique à l'argumentation de l'AHQ-ARQ, le Transporteur précise qu'il s'est conformé aux attentes de la Régie et qu'il a fourni les explications détaillées pour justifier ces écarts et ce, pour chacune des quatre catégories d'investissements[39].

---

36 Pièce C-RTIEÉ-0013, p. 9.
37 Pièce B-0030, p. 13 et 14.
38 Pièce C-AHQ-ARQ-0016, p. 4 et 5.
39 Pièce B-0033, p. 5 et 6.

5.1.4 OPINION DE LA RÉGIE

[37] La Régie prend note de l'écart de – 152 M$ entre les investissements autorisés et réels pour 2023 et des motifs soumis par le Transporteur justifiant cet écart.

[38] La Régie comprend que la réalité opérationnelle avec laquelle le Transporteur doit composer, lors de la réalisation des projets, puisse comporter divers aléas expliquant les écarts et faire en sorte que des travaux soient reportés, annulés, suspendus ou que certains projets devant faire l'objet d'un dépôt à la pièce à la Régie puissent expliquer ces écarts. Elle comprend aussi qu'advenant des retards dans la réalisation de ses projets, le Transporteur priorise les interventions, de sorte que les risques de défaillance des équipements, ainsi que la sécurité et la fiabilité du réseau, soient contrôlés. Le Transporteur s'assure donc de minimiser les impacts sur le niveau de risque des équipements, ce qui assure la fiabilité du réseau.

[39] Cependant, la Régie note que les investissements réels de l'année 2023 sont significativement inférieurs aux montants autorisés. Elle constate que ce résultat fait suite à des écarts de - 166 M$ et de - 105 M$ pour les années 2022 et 2021 respectivement.

[40] De façon générale, la Régie est préoccupée par la tendance observée depuis 2021 à ne pas réaliser la totalité des investissements prévus, particulièrement les investissements ne générant pas de revenus qui visent le maintien des actifs. Ces investissements sont considérés nécessaires pour les actifs ayant atteint ou dépassé leur durée d'utilité ou pour ceux dont la performance ne répond pas ou plus aux normes d'exploitation, ou qui se dégradent rapidement. Pour l'établissement de ces investissements, le Transporteur applique un modèle qui repose sur la gestion des risques en fonction de la probabilité de défaillance des équipements et de l'impact des défaillances éventuelles sur le réseau. La Régie constate qu'un glissement des investissements par rapport au niveau prescrit par le modèle aurait possiblement un effet à la hausse sur le niveau de risque, ainsi que sur la performance des actifs et la pérennité du réseau.

[41] Toutefois, la Régie prend note du fait que la stratégie de gestion des actifs est en cours d'optimisation pour prendre en compte le vieillissement des actifs existants, afin d'assurer leur remplacement au bon moment, ainsi que la croissance par l'intégration de nouvelles infrastructures et équipements. Elle note que cette question est à l'étude en Phase 2 du dossier R-4270-2024.

[42] **En conséquence, dans l'immédiat, la Régie invite le Transporteur à poursuivre ses efforts pour assurer que les investissements autorisés pour l'année 2025 soient réalisés.**

[43] **En ce qui a trait aux aléas pouvant survenir en cours d'année, la Régie demande au Transporteur de fournir davantage de précisions et de bonifier l'explication des variations observées dès le dépôt initial de ses prochaines demandes d'autorisation des investissements annuels sous le seuil de 65 M$. Elle demande aussi au Transporteur de commenter l'effet des reports d'investissements sur le niveau de risque.**

[44] **La Régie invite également le Transporteur à identifier lors du dépôt du bilan d'application de la Stratégie, prévue au moment du dépôt du budget des investissements 2026 pour les Projets inférieurs au seuil, les facteurs explicatifs pouvant justifier les écarts significatifs entre les montants autorisés et réels.**

5.2 RAPPORT LORSQUE L'ÉCART ANTICIPÉ DANS LES BUDGETS D'INVESTISSEMENTS INFÉRIEURS AU SEUIL DÉPASSE 10 %

[45] Le RTIEÉ propose que le Transporteur fournisse un rapport lorsque l'écart anticipé dans les budgets d'investissements inférieurs au seuil de 65 M$ dépasse 10 %[40]. En appui de sa recommandation, le RTIEÉ maintient que le suivi recommandé permettra à la Régie de mieux exercer sa surveillance quant à ces aspects et donc de mieux comprendre l'origine des sous-réalisations[41].

---

40 Pièce C-RTIEÉ-0013, p. 10 et 11.

41 Pièce C-RTIEÉ-0014, p. 3.

[46] En réponse, le Transporteur demande le rejet de cette recommandation, en raison de son inadéquation au cadre réglementaire appliqué de manière constante par la Régie et sur la foi de sa preuve probante en cette instance[42]. Le Transporteur souligne, également, que les données soumises par l'intervenant ne montrent pas une tendance à une sous-réalisation « systémique », mais s'explique par le contexte opérationnel.

[47] **La Régie ne juge pas opportun de donner suite aux recommandations du RTIEÉ, lesquelles ne seraient que très peu utiles et alourdiraient le cadre réglementaire. Elle juge toutefois que les explications requises, telles que formulées aux paragraphes 43 et 44 de la présente décision, lui permettront d'apprécier les causes et effets des écarts entre les investissements autorisés et réalisés.**

5.3 APPROCHE DE SURUTILISATION

[48] Le Transporteur propose d'utiliser un taux de surutilisation de 131 % pour 2025 et ce, pour toutes les catégories d'investissements. Le Transporteur présente les valeurs ayant servi à l'établissement de ce taux[43] ainsi que les montants de surutilisation par catégorie d'investissements[44].

[49] **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.**

---

42 Pièce B-0030, p. 17 et 18.

43 Pièces B-0010 (version confidentielle), p. 12, tableau 5, et B-0011 (version caviardée), p. 12, tableau 5.

44 Pièces B-0010 (version confidentielle), p. 12, tableau 6, et B-0011 (version caviardée), p. 12, tableau 6.

6 JUSTIFICATION DES INVESTISSEMENTS 2025

6.1 MAINTIEN DES ACTIFS

[50] Les investissements requis en 2025 en « Maintien des actifs » s'élèvent à 843 M$ et représentent près de 88 % du budget de 956 M$ dédié aux investissements « Ne générant pas de revenus additionnels ».

TABLEAU 4[45]

INVESTISSEMENTS 2025 EN MAINTIEN DES ACTIFS

(EN M$)

Maintien des actifs	Budget
Actifs de transport et de télécommunications	**821**
Maintien - Appareillage	414
Maintien - Automatismes	157
Maintien - Lignes	193
Maintien - Télécommunications	58
Autres actifs	**22**
Maintien - Actifs de soutiens	22
Total	**843**

Actifs de transport et de télécommunications

[51] Le Transporteur mentionne que les interventions planifiées en 2025 s'inscrivent dans la Stratégie. D'autres interventions sont également effectuées pour des raisons de sécurité et de fiabilité[46].

[45] Pièces B-0010 (version confidentielle), p. 15, tableau 9, et B-0011 (version caviardée), p. 15, tableau 9.

[46] Pièces B-0010 (version confidentielle), p. 14 à 21, et B-0011 (version caviardée), p. 14 à 21.

[52] En suivi de la Stratégie et de la décision D-2013-049[47], le Transporteur fournit les grilles d'analyse de risque, en date de janvier 2024, des équipements d'appareillage et des ouvrages civils, des systèmes d'automatismes, des composantes des lignes aériennes et des équipements de télécommunications.

Autres actifs

[53] Les interventions prévues pour l'année 2025 pour le maintien des actifs de soutien totalisent 22 M$. Elles consistent principalement à renouveler et à mettre à jour des équipements et instruments de laboratoire.

6.2 MAINTIEN ET AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DU SERVICE

[54] Pour 2025, les investissements prévus dans la catégorie d'investissements « Maintien et amélioration de la qualité du service » représentent 5 % du budget de 956 M$ dédié aux investissements « Ne générant pas de revenus additionnels »[48].

TABLEAU 5[49]

INVESTISSEMENTS 2025 EN MAINTIEN ET AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DU SERVICE (M$)

Éléments déclencheurs	Budget
Comportement du réseau de transport	9
Fiabilité des équipements	4
Continuité de service	16
Qualité de l'onde	13
Durabilité des équipements	0
Recherche et développement	5
Total	**47**

[47] Dossier R-3817-2012, décision D-2013-049, p. 13.

[48] Pièces B-0010 (version confidentielle), p. 22 à 25, et B-0011 (version caviardée), p. 22 à 25.

[49] Pièces B-0010 (version confidentielle), p. 22, tableau 19, et B-0011 (version caviardée), p. 22, tableau 19.

[55] Le Transporteur précise que le report du développement de la version industrielle du « LineDrone TLT » n'a pas d'impact sur la fiabilité du réseau et rappelle que cette version permettra d'optimiser les opérations d'inspection[50].

6.3 RESPECT DES EXIGENCES

[56] Tel qu'indiqué au tableau 6 suivant, les investissements de la catégorie « Respect des exigences » ces investissements s'élèvent à 66 M$ pour l'année 2025 et représentent près de 7 % du budget de 956 M$ dédié aux investissements « Ne générant pas de revenus additionnels »[51].

TABLEAU 6[52]

INVESTISSEMENTS 2025 EN RESPECT DES EXIGENCES

(EN M$)

Sources d'exigences	**Budget Projets < 65 M$**
Lois, règlements et avis	24
Engagements contractuels	9
Normes ou encadrements internes	31
Exigences de la NERC	2
Total	**66**

[50] Pièces B-0016 (version confidentielle), p. 12, et B-0017 (version caviardée), p. 12.

[51] Pièces B-0010 (version confidentielle), p. 25 et 26, et B-0011 (version caviardée), p. 25 et 26.

[52] Tableau établi à partir des pièces B-0010 (version confidentielle), p. 26, tableau 21, et B-0011 (version caviardée), p. 26, tableau 21.

6.4 CROISSANCE DES BESOINS DE LA CLIENTÈLE

[57] Les investissements en « Croissance des besoins de la clientèle » de 144 M$ en 2025 visent à répondre aux besoins des clients du Transporteur liés à l'alimentation de la charge locale[53].

[58] En 2025, le Transporteur prévoit la poursuite des travaux d'ajouts ou de remplacement de transformation dans divers postes. Il prévoit également la poursuite ou l'ajout de travaux de divers départs de ligne.

[59] Afin de pallier les dépassements de capacité de la période 2025-2028, de nouvelles interventions d'ajout de transformateurs de puissance sont prévues dans les postes d'Adamsville, d'East Brougthon, de Saint-Évariste et de Wakefield à 120-25 kV et de la Chaudière à 230-25 kV. Le Transporteur ne prévoit aucun dépassement de capacité dans les postes sources.

[60] En 2025, le Transporteur ne prévoit pas d'investissement associé à l'intégration de puissance.

6.5 RECOMMANDATIONS DU RTIEÉ SUR L'ÉVALUATION DES RISQUES ET D'AJUSTEMENT DES BUDGETS EN CONSÉQUENCE

[61] Le RTIEÉ propose que le Transporteur présente les moyens utilisés pour mitiger les risques des équipements d'appareillage et des ouvrages civils dont l'évaluation du risque est élevée (> 0,9 %). Dans cette situation, il propose que le Transporteur augmente le budget d'investissements destiné spécifiquement à réduire le risque associé aux équipements, jusqu'à ce que le risque soit résorbé ou proche de zéro[54].

---

53 Pièces B-0010 (version confidentielle), p. 26 à 28, et B-0011 (version caviardée), p. 26 à 28.

54 Pièce C-RTIEÉ-0013, p. 15.

[62] En soutien à sa proposition, le RTIEÉ mentionne que le nombre d'équipements d'appareillage et d'ouvrages civils avec un niveau de risque élevé a augmenté depuis 2021, contrairement aux systèmes d'automatismes qui n'en n'ont aucun.

[63] Le Transporteur mentionne qu'en plus du vieillissement global du parc d'actifs, la hausse du nombre d'actifs à risque élevé s'explique, notamment, par la révision des courbes de vieillissement et le prolongement de l'exploitation de certains actifs à risque[55].

[64] Le Transporteur précise qu'il priorise ses interventions en « Maintien des actifs » sur les actifs à risque. Cependant, lorsqu'un groupe d'actifs est ciblé, notamment au regard de leur niveau de risque, et qu'ils ne sont pas intégrés à d'autres projets, le Transporteur met en œuvre des programmes de remplacement, visant à accélérer le remplacement des équipements, afin de gérer leur risque fort ou élevé.

[65] Le Transporteur explique que le glissement constaté des équipements dans la matrice de risque résulte de la recherche d'un nouvel équilibre entre la performance attendue, la gestion des risques et la gestion des ressources, afin d'assurer la fiabilité du réseau et de répondre aux défis futurs[56].

[66] Le Transporteur précise que les équipements à risque, identifiés comme tels dans la grille d'analyse du risque, pourrait déjà faire l'objet d'un projet planifié ou en cours. Cependant, c'est seulement lors de la mise en service de ce dernier que la grille de risque en ferait état.

---

55 Pièce B-0021, p. 15.

56 Pièce B-0030, p. 19 et 20.

Opinion de la Régie

[67] **La Régie ne retient pas les recommandations du RTIEÉ**. Elle remarque que le taux de risque n'a que légèrement augmenté entre 2020 et 2024, passant de 8,1 à 9,1 pour les équipements d'appareillage et les ouvrages civils[57].

[68] La Régie retient que le Transporteur procède à une gestion prudente des cas d'équipements à risque élevé et priorise ainsi ses interventions en « Maintien des actifs » sur les actifs à risque.

[69] La Régie retient également qu'un équipement à risque, identifié comme tel dans la grille d'analyse du risque, pourrait déjà faire l'objet d'un projet planifié ou en cours. Cependant, il existe un décalage entre la présentation du projet pour autorisation à la haute direction d'Hydro-Québec en mode planification et le retrait de l'équipement considéré à risque dans la grille d'analyse, soit au moment de sa mise en service.

7 SUIVI DES INTERVENTIONS EN FONCTION DU RISQUE

[70] Le Transporteur présente le suivi des interventions faites sur son réseau en fonction du risque pour les années 2023 et 2024[58].

[71] La comparaison entre les taux de risque simulé et réel démontre que le taux de risque réel, en fin d'année 2023, montre une hausse par rapport à 2022, mais demeure inférieur au taux de risque simulé pour 2023. Cette hausse s'explique par le programme de remplacement de transformateurs de mesure qui ont un impact important sur le taux de risque. Le Transporteur en conclut que l'ensemble de ses investissements ont permis de contrôler le risque prévu par la Stratégie.

---

57 Pièces B-0010 (version confidentielle), p. 16, et B-0011 (version caviardée), p. 16. Voir aussi les dossiers R-4247-2023, pièce B-0010, p. 15, R-4217-2022, pièce B-0004, p. 15, R-4168-2021, pièce B-0004, p. 14, et R-4140-2020, pièce B-0018, p. 16.

58 Pièces B-0010 (version confidentielle), p. 28 à 33, et B-0011 (version caviardée), p. 28 à 33.

[72] En suivi de la décision D-2023-075[59], Le Transporteur indique que la différence entre le taux de risque simulé de l'année 2023 (un an, cinq ans et 10 ans à l'avance) et le taux de risque réel pour 2023, 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.

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

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

[75] Le RTIEÉ recommande à la Régie de demander au Transporteur qu'il révise sa présentation de l'évaluation des risques pour y distinguer les risques inhérents à l'appareillage électrique et mécanique de ceux associés aux ouvrages civils[60].

[76] Le RTIEÉ est d'avis que la Régie et les intervenants ne peuvent pas, avec les informations disponibles, faire une analyse précise du risque, parce que la composition des catégories est trop hétérogène.

[77] En argumentation, le Transporteur précise que la recommandation du RTIEÉ apporterait une division indue. Il mentionne que ces lots ont été regroupés, puisqu'ils correspondent aux principaux équipements que l'on retrouve dans un poste et répondent également aux mêmes objectifs du portefeuille[61].

[78] De plus, le Transporteur est d'avis que la gestion du portefeuille « Appareillage » est optimale en considération de ces trois lots regroupés et fait valoir que leur présentation devrait être conséquente et donc non dissociée.

---

59 Dossier R-4217-2022, décision D-2023-075, p. 32.

60 Pièce C-RTIEÉ-0013, p. 15.

61 Pièce B-0030, p. 18 et 19.

[79] À l'instar du Transporteur, la Régie est également d'avis que les équipements d'appareillage et les ouvrages civils sont étroitement liés et sont, par conséquent, généralement gérés ensemble.

[80] **Ainsi, pour les motifs exposés ci-haut, la Régie rejette la recommandation du RTIEÉ visant à réviser la présentation de l'évaluation des risques pour y distinguer les risques inhérents à l'appareillage électrique et mécanique de ceux associés aux ouvrages civils.**

8 IMPACT TARIFAIRE

[81] Le Transporteur présente, pour la période de 2025 à 2029, l'estimation de l'impact tarifaire de l'ensemble des investissements prévus pour 2025, incluant ceux supérieurs à 65 M$[62].

[82] En cohérence avec la demande tarifaire du Transporteur, le Transporteur précise que l'impact tarifaire est présenté sur cinq ans, car les informations nécessaires pour le calculer au-delà de 2029 ne sont pas disponibles.

[83] Conformément à la décision D-2013-049[63], 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 2025, pour les projets confirmés[64].

---

62 Pièces B-0010 (version confidentielle), p. 33 à 36, et B-0011 (version caviardée), p. 33 à 36.

63 Dossier R-3817-2012, décision D-2013-049, p. 22.

64 Pièces B-0010 (version confidentielle), p. 34 et 35, tableaux 25 et 26, et B-0011 (version caviardée), p. 34 et 35, tableaux 25 et 26.

[84] **La Régie prend acte de l'estimation des impacts tarifaires couvrant la période de 2025 à 2029 fournie par le Transporteur et du complément d'information déposé conformément à sa décision D-2013-049.**

9 IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU ET SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE DE TRANSPORT

[85] 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[65].

[86] Le Transporteur souligne qu'en se basant sur son Modèle de gestion des actifs, 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 et ce, tout en assurant l'optimisation des investissements.

[87] Le Transporteur fait valoir que les investissements prévus en 2025 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.

---

[65] Pièces B-0010 (version confidentielle), p. 36 et 37, et B-0011 (version caviardée), p. 36 et 37.

[88] Le Transporteur précise que si le report d'une intervention en raison d'aléas est jugé préoccupant pour la sécurité et fiabilité du réseau, il met en place des mesures de mitigation et priorise dans la planification subséquente des investissements, afin de contrôler le taux de risque[66].

[89] **La Régie est d'avis que les investissements proposés par le Transporteur pour 2025 sont justifiés et contribueront à maintenir et à améliorer la fiabilité du réseau de transport d'électricité, ainsi que sa performance**.

10 NIVEAU DES INVESTISSEMENTS POUR 2025

[90] Le budget total demandé par le Transporteur s'établit à 1 100 M$.

Niveau des investissements pour 2025

[91] L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de réduire de 50 M$ le budget demandé des investissements relatifs aux Projets inférieurs au seuil pour l'année 2025[67].

[92] Dans son argumentation, le Transporteur note que les arguments apportés par l'intervenant sont les mêmes que ceux présentés dans l'argumentaire présenté dans le cadre de la Demande d'autorisation du budget des investissements 2024 pour les Projets inférieurs au seuil. La Régie, dans sa décision D-2024-067[68], s'était montrée satisfaite[69].

[93] Le Transporteur rappelle que le présent dossier s'inscrit dans la continuité d'application de la Stratégie pour prévoir le niveau des investissements requis. Le budget des investissements représente ainsi les flux annuels requis, afin que le Transporteur puisse réaliser les projets requis pour s'acquitter de sa mission.

---

66 Pièces B-0016 (version confidentielle), p. 6, et B-0017 (version caviardée), p. 6.
67 Pièce C-AHQ-ARQ-0014, p. 6 à 10.
68 Dossier R-4247-2023, décision D-2024-067, p. 43 et 44.
69 Pièce B-0030, p. 12 à 14.

[94] Le Transporteur souligne également le caractère arbitraire de la recommandation de l'intervenant.

[95] L'AHQ-ARQ précise que les prémisses, informations et données ayant mené à sa recommandation sont différentes de celles soutenant ses recommandations dans le dossier R-4247-2023 auxquelles le Transporteur fait référence[70].

[96] L'AHQ-ARQ souligne que le Transporteur a surestimé ses prévisions d'investissements d'une valeur variant entre 105 M$ et 166 M$ annuellement sur la période 2020-2023, pour une moyenne annuelle de 144 M$. L'AHQ-ARQ aurait pu recommander la réduction de n'importe lequel de ces montants, mais en recommandant plutôt une réduction de 50 M$, l'intervenant affirme faire la part des choses en tenant compte des explications fournies par le Transporteur dans l'ensemble du dossier.

[97] Le RTIEÉ souligne quant à lui qu'il est en désaccord avec la proposition de l'AHQ-ARQ relative à une baisse globale de 50 M$ du budget demandé par le Transporteur au présent dossier[71].

Opinion de la Régie

[98] **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 50 M$ le budget demandé des investissements relatifs aux Projets inférieurs au seuil pour l'année 2025.**

[99] La Régie constate que la Demande s'inscrit dans la continuité d'application de la Stratégie pour prévoir le niveau des investissements requis, ainsi que les flux annuels requis, afin que le Transporteur puisse réaliser les projets requis pour s'acquitter de sa mission.

---

70 Pièce C-AHQ-ARQ-0016, p. 4 et 5.

71 Pièce C-RTIEÉ-0014, p. 2.

[100] La Régie rappelle que les motifs de sa décision D-2024-067 sont toujours pertinents :

> [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[72].

[101] **La Régie est satisfaite des informations fournies par le Transporteur et autorise, pour 2025, un budget de 843 M$ pour les investissements dans la catégorie « Maintien des actifs ».**

[102] **La Régie est satisfaite des renseignements fournis par le Transporteur et autorise, pour 2025, un budget de 47 M$ pour les investissements dans la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité du service ».**

[103] **La Régie est satisfaite des renseignements fournis par le Transporteur et autorise, pour 2025, un budget de 66 M$ pour les investissements dans la catégorie « Respect des exigences ».**

[104] **La Régie est satisfaite des renseignements fournis par le Transporteur et autorise, pour 2025, un budget de 144 M$ pour les investissements dans la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle ».**

---

[72] Dossier R-4247-2023, décision D-2024-067, p. 43 et 44, par. 152 et 153.

11 RÉALLOCATION ENTRE LES CATÉGORIES

[105] 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[73].

[106] 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.**

12 AUTRE RECOMMANDATION DU RTIEÉ

[107] Le RTIEÉ recommande à la Régie, après que soit rendue la décision sur la planification du réseau de transport dans le dossier R-4270-2024, de convoquer, dans une suite du présent dossier, après la décision finale, une séance de travail avec le Transporteur, la Régie et les intervenants dans le but d'examiner comment cette nouvelle planification affectera la suite des dossiers de demandes d'investissements d'Hydro-Québec[74].

[108] Le RTIEÉ est d'avis que les changements stratégiques contenus dans le Plan d'action 2035 et la planification du réseau de transport sur laquelle la Régie se prononcera dans le cadre du dossier R-4270-2024 sont majeurs.

[109] Concernant la planification du réseau de transport, la Régie rappelle, tel qu'il appert dans sa décision D-2024-100[75], que ce sujet déborde du cadre d'analyse du présent dossier.

---

73 Pièces B-0010 (version confidentielle), p. 38, et B-0011 (version caviardée), p. 38.

74 Pièce C-RTIEÉ-0014, p. 6.

75 Décision D-2024-100, p. 10, par. 32.

[110] **Ainsi, pour les motifs exposés ci-haut, la Régie rejette la recommandation du RTIEÉ visant à convoquer une séance de travail dans le cadre du présent dossier, après la décision du R-4270-2024 qui sera rendue sur la planification du réseau de transport.**

13 DEMANDE D'ORDONNANCE DE TRAITEMENT CONFIDENTIEL

[111] En ce qui a trait à la demande d'ordonnance de traitement confidentiel déposée par le Transporteur[76] à l'égard des renseignements en lien avec la prévision de dépassement de capacité dans les postes satellites de l'annexe 1 de la pièce B-0011[77], la Régie réserve sa décision. Elle fixera ultérieurement un calendrier d'examen de cette demande.

[112] **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 1 100 M$ pour l'année 2025, 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;

RÉSERVE sa décision sur la demande d'ordonnance de traitement confidentiel déposée comme pièce B-0013;

---

76 Pièce B-0013.

77 Déposée sous pli confidentiel comme pièce B-0010.

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

Esther Falardeau

Régisseur