D É C I S I O N

QUÉBEC **RÉGIE DE L'ÉNERGIE**

D-2025-022	**R-4270-2024** **Phases 1 et 2**	**20 février 2025**

PRÉSENTS :

Louise Rozon
Simon Turmel
Pierre Dupont
Régisseurs

Hydro-Québec
Demanderesse

et

Intervenants dont les noms apparaissent ci-après

Décision sur le fond des Phases 1 et 2

Demande de fixation des tarifs et des conditions d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (années 2023, 2024 et 2025) et de distribution d'électricité (année 2025-2026)

Demanderesses :

Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (HQT)
représentée par M^e^ Yves Fréchette;

Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (HQD)
représentée par M^es^ Joelle Cardinal, Marie-Michelle Côté et Simon Turmel.

Intervenants :

Association Hôtellerie Québec et Association Restauration Québec (AHQ-ARQ)
représenté par M^e^ Steve Cadrin;

Association canadienne de l'électricité renouvelable (ACER)
représentée par M^es^ Pierre-Olivier Charlebois et Marie-Pierre Boudreau;

Association des redistributeurs d'électricité du Québec (AREQ)
représentée par M^es^ Paule Hamelin et Nicolas Dubé;

Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et Conseil de l'industrie forestière du Québec (AQCIE-CIFQ)
représenté par M^e^ Sylvain Lanoix;

Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (section Québec) (FCEI)
représentée par M^es^ André Turmel et Gaëlle Obadia;

Groupe de recommandations et d'actions pour un meilleur environnement (GRAME)
représenté par M^e^ Geneviève Paquet;

Nalcor Energy Marketing Corporation (NEMC)
représentée par M^{es} Paule Hamelin et Nicolas Dubé;

Option consommateurs (OC)
représentée par M^{e} Éric McDevitt David;

Regroupement des organismes environnementaux en énergie (ROEÉ)
représenté par M^{es} Franklin S. Gertler et Hadrian Burlone;

Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ)
représenté par M^{e} Jocelyn Ouellette;

Regroupement pour la transition, l'innovation et l'efficacité énergétiques (RTIEÉ)
représenté par M^{e} Dominique Neuman;

Union des consommateurs (UC)
représentée par M^{es} Serena Trifiro et Hélène Sicard;

Union des producteurs agricoles (UPA)
représentée par M^{e} Marie-Andrée Hotte.

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES ACRONYMES 9

1 DEMANDE 10

PHASE 1 11

2 SUJETS DE LA PHASE 1 11

3 MODIFICATIONS ET AJOUTS AUX CONVENTIONS, MÉTHODES ET PRATIQUES COMPTABLES EN VERTU DES PCGR DES ÉTATS-UNIS 11

3.1 DEMANDE D'HQTD 11
3.2 DEMANDE DU DISTRIBUTEUR 12
3.2.1 ASU-2018-15 : Coûts liés à un accord d'infonuagique 13
3.3 OPINION DE LA RÉGIE 14

4 PRATIQUE COMPTABLE RÈGLEMENTAIRE POUR LES COÛTS DE MAÎTRISE DE LA VÉGÉTATION . 15

4.1 CONTEXTE ET MOTIFS À L'APPUI DE LA PROPOSITION 15
4.1.1 Contexte 15
4.1.2 Pression sur les tarifs 16
4.1.3 Bénéfice sur plus d'un an pour les clients 16
4.2 COÛTS DE MAÎTRISE DE LA VÉGÉTATION 19
4.3 APPLICATION DE LA PRATIQUE RÈGLEMENTAIRE ET IMPACT TARIFAIRE 20
4.4 POSITION DES INTERVENANTS 21
4.5 COMMENTAIRES D'HQTD SUR LA POSITION DES INTERVENANTS 23
4.6 OPINION DE LA RÉGIE 24

5 INDICATEURS DE PERFORMANCE RELATIFS À LA MAÎTRISE DE LA VÉGÉTATION 28

5.1 CONTEXTE 28
5.2 POSITION D'HQTD 30
5.3 POSITION DU RNCREQ 31
5.4 OPINION DE LA RÉGIE 32

6 POLITIQUE FINANCIÈRE ET COÛT DU CAPITAL 33

6.1 PARAMÈTRES FINANCIERS 33
6.2 CALCUL DU COÛT DU CAPITAL PROSPECTIF 34

7 SUIVIS DE DÉCISIONS 35

7.1 DURÉE DE VIE MOYENNE DES IMMOBILISATIONS 35
7.2 ENCAISSE RÈGLEMENTAIRE 36
7.3 AUTRES SUIVIS DE DÉCISION 37

8 CHARGES D'EXPLOITATION ET AUTRES COÛTS COMMUNS 38

8.1 CONTEXTE 38
8.2 ACTIVITÉS DE SOUTIEN ET ACTIVITÉS DE LA CHAÎNE DE VALEUR 39

8.2.1 Demande d'HQTD 39
8.2.2 Position des intervenants 43
8.2.3 Opinion de la Régie pour les charges d'exploitation 2024 et 2025 du Transporteur et 2025-2026 du Distributeur 49
8.3 AUTRES COÛTS COMMUNS 57
8.3.1 Frais corporatifs 57
8.3.2 Rendement sur les actifs utilisés par les activités de soutien 58

PHASE 2 59

9 SUJETS DE LA PHASE 2 59

10 MISE EN CONTEXTE 59

11 TARIFS 2023 60

12 PERFORMANCE ET BALISAGE 62

12.1 INDICATEURS DE PERFORMANCE 62
12.2 BALISAGE 63
12.3 OPINION DE LA RÉGIE 65

13 ÉTUDE DE BALISAGE DE LA RÉMUNÉRATION GLOBALE DES EMPLOYÉS D'HYDRO-QUÉBEC 66

13.1 CONTEXTE 66
13.2 COMPLÉMENTS REQUIS PAR LA DÉCISION D-2022-139 66
13.2.1 Conclusion de Normandin Beaudry 69
13.2.2 Conclusion de Gallagher (expert pour l'AQCIE-CIFQ) 73
13.2.3 Opinion de la Régie 77
13.3 IMPACTS DES RÉSULTATS DE L'ÉTUDE DE BALISAGE 2020 SUR LES REVENUS REQUIS 80
13.3.1 Position du Transporteur 80
13.3.2 Positions des intervenants 81
13.3.3 Opinion de la Régie 82

14 PRINCIPES RÈGLEMENTAIRES, MÉTHODES ET PRATIQUES COMPTABLES 84

14.1 PRINCIPES RÈGLEMENTAIRES, MÉTHODES ET PRATIQUES COMPTABLES RECONNUS PAR LA RÉGIE ET RECLASSEMENTS PROPOSÉS 84
14.2 RÉVISIONS DES DURÉES DE VIE UTILE 85
14.3 SUIVIS DE DÉCISIONS RELATIFS AU TRAITEMENT RÈGLEMENTAIRE – INFONUAGIQUE ET AU TRAITEMENT COMPTABLE ET FINANCIER DES PRODUITS DES VENTES – FIBRES OPTIQUES 86
14.3.1 Traitement règlementaire – Infonuagique 86
14.3.2 Traitement comptable et financier des produits des ventes – Fibres optiques 86
14.4 MRI DE DEUXIÈME GÉNÉRATION 87
14.5 CÉR – ÉCARTS LIÉS AU DÉCALAGE TEMPOREL DES MISES EN SERVICE 87
14.5.1 Position du Transporteur 87
14.5.2 Positions des intervenants 88
14.5.3 Opinion de la Régie 89

15 REVENUS REQUIS 91

15.1 ÉVOLUTION DE LA BASE DE TARIFICATION 2023-2025 91

15.1.1 Immobilisations corporelles en exploitation 92
15.1.2 Actifs incorporels, autres actifs et fonds de roulement 93
15.1.3 Liste des immobilisations corporelles en exploitation et des actifs incorporels au 31 décembre 2023 95
15.1.4 Projections relatives aux mises en service 96
15.1.5 Acuité des prévisions et facteur de glissement 96
15.1.6 Autorisations relatives aux mises en service 97
15.1.7 Dépassements de coûts de projets autorisés en vertu de l'article 73 de la Loi 98
15.1.8 Positions des intervenants sur l'évolution de la base de tarification 2023 98
15.1.9 Opinion de la Régie 100
15.2 DÉPASSEMENT DES COÛTS DU PROJET MICOUA-SAGUENAY 103
15.2.1 Opinion de la Régie 105
15.2.2 Provision pour réclamation 108
15.3 RENDEMENT SUR LA BASE DE TARIFICATION 109
15.4 DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DE SERVICE 110
15.4.1 Charges d'exploitation 110
15.4.2 Autres charges 111
15.4.3 Autres composantes du coût des ASF 114
15.4.4 Frais corporatifs 115
15.4.5 Autres revenus 115
15.4.6 CÉR 116
15.5 CONCLUSION SUR LES REVENUS REQUIS 116
15.6 SUIVIS DE DÉCISIONS RENDUS CADUCS EN RAISON DE LA MCC 117

16 STRATÉGIE RÉSEAU - TRANSPORT 118

16.1 PERTES ET TAUX DE PERTES DE TRANSPORT 119
16.1.1 Position du Transporteur 119
16.1.2 Positions des intervenants 121
16.1.3 Opinion de la Régie 123
16.2 PRISE EN COMPTE DES MOYENS DE GDP DANS LA PLANIFICATION DU RÉSEAU 127
16.2.1 Contexte 127
16.2.2 Position du Transporteur 127
16.2.3 Position des intervenants 128
16.2.4 Explications complémentaires du Transporteur 130
16.2.5 Opinion de la Régie 131

17 SERVICES DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ ET BESOINS ET REVENUS 133

17.1 MARCHÉS DE L'ÉLECTRICITÉ 133
17.2 BESOINS DES SERVICES DE TRANSPORT 134
17.3 TAUX DE PERTES À FIXER AUX ARTICLES 15.7 ET 28.5 DES TARIFS ET CONDITIONS 135
17.4 CÉR DES SERVICES DE TRANSPORT DE POINT À POINT 136
17.5 ÉVALUATION DE LA CONTRIBUTION REQUISE DU DISTRIBUTEUR 136
17.5.1 Opinion de la Régie 138

18 RÉPARTITION DU COÛT DE SERVICE 139

18.1 CONTEXTE 139
18.2 OPINION DE LA RÉGIE 140

19 TARIFICATION DES SERVICES DE TRANSPORT 2024 ET 2025 141

19.1 TARIFS 2024 ET 2025 141
19.2 CAVALIER 142
19.3 TARIFS DES SERVICES COMPLÉMENTAIRES 143

20 CONTRIBUTIONS POUR LES AJOUTS AU RÉSEAU 144

20.1 ALLOCATION MAXIMALE POUR LES AJOUTS AU RÉSEAU DE TRANSPORT 144
20.2 CONTRIBUTIONS MAXIMALES POUR LES POSTES DE DÉPART 144
20.2.1 Mise à jour de la contribution maximale pour les centrales de moins de 250 MW 144
20.2.2 Suivi de la décision D-2022-053 146
20.2.3 Contribution maximale pour les centrales de 250 MW et plus 148
20.2.4 Contribution maximale au coût du réseau collecteur des parcs éoliens 149
20.2.5 Contribution maximale au coût du réseau collecteur des centrales photovoltaïques 150

21 MODIFICATIONS AUX TARIFS ET CONDITIONS 151

21.1 SUIVIS DE LA DÉCISION D-2022-003 151
21.2 AUTRES MODIFICATIONS APPORTÉES AUX TARIFS ET CONDITIONS 153

DISPOSITIF : 154

LISTE DES ACRONYMES

ASC	Accounting Standards Codification®
ASF	Avantages sociaux futurs
ASU	Accounting standards update
ATPT	fréquence des accidents de travail de transport
ATPTG	fréquence des accidents de travail global
CFR	compte de frais reportés
CMPC	coût moyen pondéré en capital
DDR	demande de renseignements
GDP	gestion de la demande de puissance
MCC	méthode de cheminement des coûts
MIV	maîtrise de la végétation
MRI	mécanisme de règlementation incitative
PCGR	principes comptables généralement reconnus des États-Unis
TNT	test de neutralité tarifaire

LISTE DES ABRÉVIATIONS ET DES SIGNES CONVENTIONNELS

$	dollar canadien
ha	hectare
kV	kilovolt
M	méga (million)
kW	kilowatt
MW	mégawatt
kWh	kilowattheure - 103 ou 1 000 Wh
MWh	mégawattheure - 106 ou 1 000 000 Wh
GWh	gigawattheure - 109 ou 1 000 000 000 Wh
TWh	térawattheure - 1012 ou 1 000 000 000 000 Wh

1 DEMANDE

[1] Le 1er août 2024, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) et dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur) déposent à la Régie de l'énergie (la Régie) une demande afin de modifier les tarifs et les conditions de transport d'électricité pour les années 2023, 2024 et 2025, et de distribution d'électricité pour l'année 2025-2026 (la Demande). Cette Demande est déposée en vertu des articles 25, 30, 31, 32, 34, 48, 48.2, 49, 50, 51, 52.1, 52.1.2, 52.2, 52.3 et 164.1 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*[1] (la Loi).

[2] Par sa décision procédurale D-2024-097[2], la Régie décide d'examiner la Demande en quatre phases et fixe le cadre d'examen des Phases 1, 2 et 3. La décision D-2024–109[3] et certaines correspondances[4] apportent des précisions à ce cadre d'examen.

[3] L'audience de la Phase 1 se déroule du 15 au 20 novembre 2024 et l'audience de la Phase 2 se déroule du 21 au 26 novembre 2024.

[4] La Régie rappelle qu'elle a entamé son délibéré sur les charges d'exploitation au terme de la Phase 3 pour le Distributeur et de la Phase 2 pour le Transporteur[5].

[5] La présente décision porte sur les sujets communs déposés par le Transporteur et le Distributeur (HQTD) (Phase 1) ainsi que sur les tarifs et les conditions du Transporteur pour les années 2023, 2024 et 2025 (Phase 2).

---

1 RLRQ, c. R-6.01.
2 Décision D-2024-097.
3 Décision D-2024-109.
4 Pièces A-0007, A-0036, A-0043 et A-0063.
5 Décision D-2024-097, p. 13.

PHASE 1

2 SUJETS DE LA PHASE 1

[6] Dans le cadre de cette phase, la Régie approuve les budgets des charges d'exploitation et autres coûts communs d'HQTD, se prononce sur les conventions, méthodes et pratiques comptables applicables à HQTD, notamment la pratique comptable relative aux coûts de maîtrise de la végétation et sur les composantes de la politique financière et du coût du capital prospectif[6].

3 MODIFICATIONS ET AJOUTS AUX CONVENTIONS, MÉTHODES ET PRATIQUES COMPTABLES EN VERTU DES PCGR DES ÉTATS-UNIS

[7] Les conventions, méthodes et pratiques comptables utilisées par HQTD aux fins de l'établissement de leurs tarifs respectifs reposent sur les PCGR des États-Unis ainsi que sur les méthodes et pratiques comptables reconnues par la Régie.

[8] Les sections suivantes présentent les ajouts ou les modifications proposés aux conventions, méthodes et pratiques comptables appliquées au présent dossier et proposées pour approbation par la Régie.

3.1 DEMANDE D'HQTD

[9] Le 1er janvier 2023, Hydro-Québec a adopté la norme ASC 326, *Financial Instruments — Credit Losses*[7], dans ses états financiers à vocation générale. Cette norme

---

6 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.

7 Pièce B-0006, p. 5, référant au dossier R-9001-2023, pièce B-0005, laquelle réfère au Rapport annuel 2023 d'Hydro-Québec, note 2 aux états financiers, p. 46 du document PDF.

fournit de nouvelles directives quant à la dépréciation des actifs financiers qui ne sont pas comptabilisés à la juste valeur dans les résultats.

[10] Pour Hydro-Québec, cette norme touche essentiellement la provision pour pertes de crédit (anciennement la provision pour créances douteuses). Elle remplace la méthode fondée sur les pertes subies par une méthode qui repose sur les pertes prévues.

[11] Hydro-Québec informe la Régie qu'elle adoptera au 30 septembre 2024, la norme ASC 848, *Reference Rate Reform*, dans ses états financiers à vocation générale. Cette norme fournit des mesures de simplification aux transactions touchées par la réforme des taux de référence si certains critères sont respectés.

[12] HQTD soumettent que l'adoption de ces normes n'ont aucun impact pour eux.

3.2 DEMANDE DU DISTRIBUTEUR

[13] Le Distributeur indique que depuis le dépôt de son dossier tarifaire 2019-2020, les modifications suivantes aux PCGR des États-Unis sont entrées en vigueur et appliquées aux fins d'établir ses revenus requis :

- ASU 2018-15, Intangibles – Goodwill and Other – Internal-Use Software (Subtopic 350-40) : Customer's Accounting for Implementation Costs Incurred in a Cloud Computing Arrangement That Is a Service Contract;
- ASU 2018-14, Compensation – Retirement Benefits – Defined Benefits Plans – General (Subtopic 715-20) : Disclosure Framework – Changes to the Disclosure Requirements for Defined Benefit Plans;
- ASC 321, Investments – Equity Securities;
- ASC 323, Investments – Equity Method and Joint Ventures;
- ASC 815, Derivatives and Hedging.

[14] Le Distributeur conclut que seule l'ASU 2018-15 a des impacts pour l'établissement de ses revenus requis pour l'année 2025-2026, soit la comptabilisation à titre d'actifs de certains coûts liés à un accord d'infonuagique[8].

3.2.1 ASU-2018-15 : COÛTS LIÉS À UN ACCORD D'INFONUAGIQUE

[15] Hydro-Québec a adopté l'ASU 2018-15 dans ses états financiers à vocation générale de l'année 2018. Cette modification clarifie le traitement comptable des coûts d'implantation liés à un accord d'infonuagique qui est réputé être un contrat de service et précise les directives pour reporter et amortir les coûts sur la durée du contrat.

[16] Un montant de 11 M$ lié à la mise en œuvre d'une entente d'hébergement infonuagique a été comptabilisé à titre d'actif en 2022. Cet actif est amorti sur la durée du contrat en conformité avec l'ASU 2018-15, et intégré à la base de tarification, afin que les données règlementaires soient identiques aux données statutaires.

[17] Questionnés sur la durée de vie utile anticipée et l'option de renouvellement à l'échéance d'un contrat visant une solution infonuagique, HQTD indique que :

> Les périodes visées par des options de renouvellement au contrat sont incluses dans la durée de vie utile anticipée d'une solution infonuagique lorsque Hydro-Québec est raisonnablement certaine de les exercer, conformément à l'ASU 2018-15 (ASC 350-45-35-14).
>
> Pour que la période d'amortissement soit de dix ans plutôt que cinq ans dans cet exemple, Hydro-Québec devrait avoir un incitatif économique important d'exercer l'option de renouvellement, afin d'être raisonnablement certaine de l'exercer. Une renégociation prévue à l'échéance du contrat ne devrait pas être incluse dans la durée de vie utile anticipée d'une solution infonuagique, puisqu'il ne s'agit pas d'une option prévue au contrat[9].

---

8 Pièce B-0006, p. 6 et 7.

9 Pièce B-0075, p. 3 et 4, réponse à la question 1.1.

[18] Plus spécifiquement pour le contrat d'hébergement infonuagique du Transporteur, HQTD précisent que deux options de renouvellement d'un an chacune sont prévues au contrat avec le fournisseur. Hydro-Québec n'étant pas raisonnablement certaine de les exercer, ces options n'ont pas été incluses dans la période d'amortissement retenue[10].

3.3 OPINION DE LA RÉGIE

[19] La Régie prend acte du fait que les modifications et ajouts aux conventions comptables en vertu des PCGR des États-Unis présentés ci-dessus n'ont, ou n'auront pas d'impact pour HQTD, à l'exception de l'ASU 2018-15 pour le Distributeur.

[20] À cet égard, la Régie reconnaît que l'ASU 2018-15 implique l'intégration à la base de tarification du Distributeur de la capitalisation des coûts liés à la mise en œuvre d'ententes d'hébergements infonuagiques.

[21] La Régie reconnaît également que la période d'amortissement de ces coûts est basée sur la durée du contrat, incluant les périodes visées par des options de renouvellement lorsqu'Hydro-Québec est raisonnablement certaine de les exercer, en conformité à l'ASU 2018-15.

[22] **En conséquence, la Régie approuve les ajouts et modifications aux conventions, méthodes et pratiques comptables, tels que proposés par HQTD, en tenant compte du paragraphe précédent.**

---

[10] Pièce B-0075, p. 4, réponse à la question 1.2 et pièce B-0015, Annexe A.

4 PRATIQUE COMPTABLE RÈGLEMENTAIRE POUR LES COÛTS DE MAÎTRISE DE LA VÉGÉTATION

4.1 CONTEXTE ET MOTIFS À L'APPUI DE LA PROPOSITION

4.1.1 CONTEXTE

[23] Selon les PCGR des États-Unis, les coûts en lien avec la maîtrise de la végétation sont comptabilisés à titre de charges d'exploitation dans l'année où ils sont encourus, sauf si le régulateur autorise un traitement comptable qui diffère de celui prescrit.

[24] À cet égard, HQTD rappellent[11] que les PCGR des États-Unis reconnaissent que la règlementation des tarifs peut avoir pour effet de modifier le moment où certaines opérations sont comptabilisées dans les résultats consolidés et ainsi donner lieu à la comptabilisation d'actifs et de passifs règlementaires. S'il est probable que certains coûts engagés pourront être recouvrés dans les tarifs futurs, ces coûts sont reportés et comptabilisés à titre d'actifs règlementaires aux états financiers à vocation générale comme prévu à l'ASC 980, *Regulated Operations*.

[25] HQTD font valoir que, depuis leurs derniers dossiers tarifaires, plusieurs éléments ont fait évoluer le contexte entourant la planification et la réalisation des activités de maîtrise de la végétation, notamment :

- Impact des changements climatiques;
- Forte augmentation des coûts depuis les dernières demandes tarifaires.

[26] Ces éléments, combinés à des types de travaux plus coûteux en raison d'une végétation plus dense, ont contribué à augmenter les coûts unitaires de maîtrise de la végétation de 81 % en transport et 42 % en distribution par rapport aux coûts de l'année 2019[12].

---

11 Dossier R-3927-2015, décision D-2015-189, p. 9 et 11.

12 Pièce B-0006, p. 8 et 9.

4.1.2 PRESSION SUR LES TARIFS

[27] HQTD soulignent que ces éléments contextuels, survenus durant l'application de la *Loi visant à simplifier le processus d'établissement des tarifs de distribution d'électricité*[13] (Loi sur la simplification) pour le Distributeur et le MRI de première génération pour le Transporteur, exercent une pression importante sur les revenus requis découlant de l'intégration de ces coûts au retour à des tarifs établis sur la base du coût de service.

[28] Ils soulignent également que la mise en place des stratégies découlant de la réalisation du Plan d'action 2035 et l'adaptation requise aux changements climatiques occasionnent des coûts additionnels et accentuent l'impact sur les tarifs. Dans ce cas, l'application de la nouvelle pratique règlementaire proposée permettrait de mitiger cet impact tarifaire estimé à environ - 1,7 % sur les tarifs d'électricité du Distributeur.

[29] Considérant que l'ensemble de ces coûts permettront la mise en place des stratégies pour l'atteinte des cibles du Plan d'action 2035, HQTD demandent à la Régie d'approuver une pratique comptable règlementaire autorisant la comptabilisation d'un actif règlementaire pour la totalité des coûts complets de l'activité Maîtrise de la végétation, pour les volets de distribution et de transport.

4.1.3 BÉNÉFICE SUR PLUS D'UN AN POUR LES CLIENTS

[30] HQTD font valoir que les stratégies de maîtrise de la végétation auront un impact sur la clientèle qui verra une amélioration de la qualité du service. Ainsi, les clients des zones traitées bénéficieront d'une période où la fiabilité du service sera supérieure à ce qu'elle était avant les travaux. Cette période correspond au cycle de retour, soit la durée après laquelle les travaux doivent être repris dans la zone.

[31] Durant cette période, d'un point de vue opérationnel, les travaux effectués permettront de créer une zone de protection autour des actifs du réseau aérien, ce qui

---

13 LQ 2019, c. 27.

permet d'obtenir cette fiabilité accrue, autant sur les actifs de transport que de distribution.

[32] D'un point de vue comptable, en proposant la création d'un actif règlementaire, HQTD souhaitent faire reconnaître que la zone de protection procure un avantage économique pour l'ensemble de la clientèle sur la durée du cycle de retour[14].

[33] L'impact chez les clients pourra se traduire par une amélioration directe de la qualité du service avec des pannes moins fréquentes et moins longues, mais pourra aussi se traduire par des éléments non perceptibles par ces derniers, en lien avec la sécurité et la fiabilité des équipements. En effet, certaines stratégies de maîtrise de la végétation visent à assurer la sécurité des installations, par exemple des emprises dégagées qui limitent les risques d'arc électrique. Ces éléments n'ayant pas un impact directement perceptible par la majorité des clients, permettent néanmoins d'assurer la fiabilité et la continuité du service avec des installations sécurisées.

[34] Avec les stratégies de maîtrise de la végétation mises en place qui découlent du Plan d'action 2035, HQTD ont comme objectif de réduire, de façon globale, les pannes associées à la végétation de 30 % en 2028 et 35 % en 2033. À cet égard, HQTD précisent que 40 % des pannes moyenne tension sont associées à la végétation, ce qui inclut les évènements climatiques majeurs, tels que le derecho de mai 2022 et les tempêtes survenues en décembre 2022 et avril 2023[15].

Zone de protection

[35] En audience, HQTD présentent une analogie avec les conducteurs installés en souterrain. Pour cette partie du réseau électrique, la zone de protection est constituée d'un massif de béton où les conduits protecteurs sont enfouis dans le sol. Ils soumettent que les activités de maîtrise de la végétation autour du réseau aérien visent le même but, soit la création d'une zone de protection dont les bénéfices sont perceptibles sur plus d'une année. Considérant que les éléments créant la zone de protection en souterrain

---

14 Pièce A-0070, p. 51 et 52.

15 Pièces B-0187, p. 9, et A-0067, p. 216, 218 et 255.

sont capitalisés, HQTD soumettent que le même principe devrait s'appliquer pour la zone de protection du réseau aérien[16].

[36] HQTD expliquent que l'objectif de la zone de protection consiste à dégager un corridor de sécurité sous le réseau en retirant toute la végétation non compatible, soit celle qui pourrait à terme, rejoindre ou dépasser le réseau. Ils présentent également les différents types d'intervention, lesquels nécessitent des équipements spécialisés ainsi qu'une main-d'œuvre et des outils spécialisés. Pour le réseau de transport, les zones de dégagement autour des conducteurs tiennent compte des normes de fiabilité nord-américaines et des normes internes de protection[17].

Cycle de retour moyen

[37] Pour le réseau de distribution composé de 220 000 portées à dégager, le Distributeur prévoit en moyenne 5 ans pour réaliser les travaux à l'échelle du Québec. Pour le réseau de transport composé de 144 000 hectares à dégager, le cycle de retour est estimé, en moyenne, à 7 ans où une variation entre 3 et 18 ans est possible, selon les zones de rusticité et la croissance estimée.

[38] Les cycles de retour moyens proposés sont également le reflet des cadences cibles de réalisation des travaux tant pour le réseau de distribution qu'en transport. Par exemple, la cible de réalisation en transport est établie autour de 22 000 à 23 000 hectares par année, sur un total de 144 000 hectares à dégager. Les cadences cibles conduisent à la même conclusion de 7 ans pour le réseau de transport et de 5 ans en distribution[18].

[39] Considérant que les avantages pour la clientèle se constatent sur une durée supérieure à celle où les coûts sont encourus, HQTD soumettent qu'amortir les coûts sur une période de 5 ans ou 7 ans permettrait d'obtenir une équité intergénérationnelle en s'assurant que les clients assument les coûts sur une durée qui correspond à la période pendant laquelle les bénéfices sont perçus[19].

---

16 Pièce A-0067, p. 24.

17 Pièces B-0187, p. 10 et 11, et A-0067, p. 41 à 46 et 247.

18 Pièces B-0187, p. 11 et 12 (144 000 hectares ÷ 22 000 hectares = 6,55 années), et A-0070, p. 14.

19 Pièce A-0078, p. 32 et 277.

4.2 COÛTS DE MAÎTRISE DE LA VÉGÉTATION

[40] Les coûts de maîtrise de la végétation passent de 117 M$ en 2019 à 224,3 M$ en 2023 et 272 M$ en 2025 pour HQTD. Depuis 2019, les coûts unitaires augmentent de 81 % en transport et 42 % en distribution[20].

[41] HQTD[21] font valoir que les budgets demandés sont calibrés afin de se donner les moyens d'atteindre la cadence optimale souhaitée. Cette cadence permet, notamment, de résorber simultanément certains retards découlant de divers facteurs, en plus de s'adapter aux nouveaux besoins pour ainsi atteindre et maintenir un rythme de croisière optimal.

[42] Les hausses des travaux de maîtrise de la végétation entre les années 2019 et 2023 en transport, de l'ordre de 12 684 à 21 804 hectares, ainsi qu'en distribution, de l'ordre de 151 000 à 208 000 portées, confirment la nécessité des budgets demandés, dont la cadence de réalisation cible continue d'être à la hausse pour les années 2024 et 2025.

[43] À cet égard, HQTD soumettent que l'accélération de la cadence de la maîtrise de la végétation ne constitue pas un rattrapage d'une quelconque négligence du passé mais bien un investissement dans la fiabilité du réseau qui a débuté dès 2019 pour s'adapter aux impacts des changements climatiques, tant pour les clients actuels que futurs.

[44] Par ailleurs, afin d'assurer une visibilité adéquate de l'évolution des coûts de l'activité, HQTD continueront de les intégrer avec les explications relatives à leur évolution, dans la pièce portant sur les charges d'exploitation et autres coûts communs. L'explication de la croissance des charges visées sur la période d'analyse y est présentée isolément de l'impact de la capitalisation[22].

---

20 Pièces B-0006, p. 9 et B-0044, p. 27.

21 Pièce B-0207, p. 22 à 24.

22 Pièce B-0044, p. 22 à 27, section 2.1.4.

4.3 APPLICATION DE LA PRATIQUE RÈGLEMENTAIRE ET IMPACT TARIFAIRE

[45] À chaque année, un actif règlementaire distinct sera créé pour les activités de transport et de distribution respectivement, pour en faciliter le suivi. Ces actifs règlementaires Maîtrise de la végétation seront intégrés à la base de tarification respective du Transporteur et du Distributeur et rémunérés au CMPC applicable. Ils seront amortis selon une méthode linéaire sur une période de 7 ans pour le Transporteur et de 5 ans pour le Distributeur. Les mises en service se feront mensuellement afin de refléter l'avancement des travaux. Par exemple, dès le mois suivant, la charge d'amortissement débute pour 84 mois dans le cas d'un montant mis en service pour le transport[23].

[46] Pour l'année 2025, l'impact combiné de la méthode comptable règlementaire proposée est une baisse du revenu requis de 245 M$ pour HQTD, soit 167,8 M$ pour le Distributeur et 77,2 M$ pour le Transporteur. Cet impact tarifaire, ainsi qu'une simulation de l'application de la pratique règlementaire sur 10 ans, est présentée à la pièce B-0075[24].

[47] Questionnés sur le recours à un CFR comme alternative à la pratique règlementaire proposée, HQTD expliquent que ce n'est pas envisageable sous la Loi sur la simplification, considérant que les comptes d'écarts ou CFR sont inopérants pour le Distributeur dans le cadre règlementaire actuel. De plus, la raison d'être d'un CFR n'est pas de tenir compte des bénéfices sur plus d'une année des coûts engagés dans une année donnée. Les CFR ou comptes d'écart sont utilisés pour capter l'écart entre un montant autorisé et un montant réel[25].

[48] Considérant que la zone de protection a une durée plus long terme, comme les actifs de technologie numérique qui sont amortis sur 5 ans, HQTD soumettent que les mêmes règles d'inclusion à la base de tarification devraient s'appliquer. Ils sont d'avis qu'il devrait y avoir un seul traitement pour les actifs intégrés à la base de tarification, soit la rémunération au CMPC[26].

---

23 Pièces B-0006, p. 11, B-0080, p. 11, réponse à la question 2.6 et A-0067, p. 234.

24 Pièce B-0075, p. 6, réponse à la question 2.3.

25 Pièce B-0207, p. 30.

26 Pièce A-0070, p. 99 à 101 et 106.

[49] Dans leur prochain dossier tarifaire, le Distributeur et le Transporteur présenteront l'évolution de l'actif règlementaire – Maîtrise de la végétation, comme ils le font pour les autres actifs intégrés à la base de tarification. Ainsi, les différentes mises en service au fil du temps seront présentées, afin que la Régie puisse apprécier le solde d'ouverture de la base de tarification aux fins d'établir les tarifs de l'année visée[27].

4.4 POSITION DES INTERVENANTS

AQCIE-CIFQ

[50] L'AQCIE-CIFQ soumet que toute mesure permettant de réduire la hausse des tarifs dès maintenant doit être considérée, vu que le tarif L a perdu de sa compétitivité par rapport aux factures d'électricité des usines concurrentes hors-Québec. De plus, afin d'assurer une vigilance à l'égard du contrôle des coûts de maîtrise de la végétation, l'intervenant recommande que le Distributeur dépose une étude de balisage des activités et coûts de maîtrise de la végétation, lors du prochain dossier tarifaire[28].

NEMC

[51] NEMC constate que la pratique comptable règlementaire proposée semble avantageuse pour la clientèle notamment en 2025 mais s'en remet à la Régie quant à son adoption dans le meilleur intérêt de la clientèle. Cependant, l'intervenante est d'avis que cette pratique comptable règlementaire ne devrait viser que les coûts associés au retard accumulé et cesser de s'appliquer une fois le retard rattrapé[29].

[52] Par ailleurs, NEMC soumet que la pratique règlementaire proposée ne semble pas être en ligne avec le principe de la vérité des coûts, considérant que les coûts de maîtrise de la végétation ne seraient plus traités complètement dans l'année où ils ont été encourus. À cet égard, l'intervenante fait valoir que les coûts de maîtrise de la végétation sont comptabilisés comme des charges d'exploitation par les autres distributeurs

---

27 Pièce A-0070, p. 104 et 105.

28 Pièce C-AQCIE-CIFQ-0069, p. 11.

29 Pièces C-NEMC-0022, p. 13, et A-0078, p. 155.

d'électricité. De plus, elle est d'avis que les principes d'équité intergénérationnelle, de prévisibilité et de simplicité des tarifs ne sont pas respectés.

OC

[53] OC[30] retient que l'impact de la pratique comptable règlementaire est significatif pour l'année 2025. Bien que les cycles de retour proposés semblent raisonnables, l'intervenante est d'avis qu'une étude indépendante permettrait de vérifier s'ils sont bien adaptés pour HQTD. De plus, une telle étude permettrait de prendre en compte des informations commerciales sensibles, telles que le coût unitaire moyen par type d'intervention en matière de maîtrise de la végétation.

[54] Ainsi, OC recommande qu'HQTD fournissent, dans le cadre du prochain dossier tarifaire, un plan intégré de maîtrise de la végétation évalué par un rapport d'expert. À cet égard, OC donne l'exemple de l'étude effectuée par CN Utility Consulting Inc. déposée comme pièce C-OC-0027[31].

ROEÉ

[55] Le ROEÉ[32] recommande de ne pas approuver l'inclusion de la totalité des coûts de l'activité Maîtrise de la végétation ni aux charges d'exploitation, ni aux dépenses capitalisées. Il est d'avis que ces coûts résultent de la négligence d'Hydro-Québec pour l'entretien du réseau au cours des dernières années et devraient être assumés par l'actionnaire. Il s'oppose également à la création d'un actif règlementaire pour les coûts de maîtrise de la végétation considérant que ce serait inéquitable et que des hausses de tarifs sont à prévoir sur un horizon de 10 ans.

[56] En argumentation, le ROEÉ allègue que la proposition d'HQTD est incompatible avec le cadre règlementaire actuel considérant que les dépenses de maîtrise de la

---

30 Pièce C-OC-0029, p. 4 à 7.

31 Pièce C-OC-0027.

32 Pièce C-ROEÉ-0014, p. 10 et 12.

végétation ne présentent aucune des caractéristiques d'une dépense en capital, tel que défini par les tribunaux[33].

RTIEÉ

[57] Pour les motifs invoqués par HQTD, le RTIEÉ[34] recommande que les coûts de maîtrise de la végétation soient reconnus comme actif règlementaire, en autant que les montants intégrés aux revenus requis soient déterminés selon une moyenne des coûts totaux annuels prospectifs, avant inflation.

[58] Pour la détermination des revenus requis, l'intervenant recommande que la charge d'amortissement soit constante sur la durée du premier cycle de retour, afin d'éviter de geler à l'inflation une portion minime des coûts de maîtrise de la végétation. À partir de 2030, la méthode d'amortissement serait celle proposée par HQTD.

4.5 COMMENTAIRES D'HQTD SUR LA POSITION DES INTERVENANTS

[59] HQTD reconnaissent qu'une étude de balisage pour les coûts de maîtrise de la végétation pourrait être intéressante. Cependant, ils sont d'avis qu'une analyse rétroactive ne serait pas pertinente puisque les conditions qui existaient autrefois ne sont plus celles qui prévalent pour le futur. De plus, un balisage sur des données contemporaines serait difficilement réalisable considérant les délais d'approbation. HQTD invitent également à la prudence considérant que les données peuvent être traitées différemment d'une province à l'autre[35].

[60] HQTD sont conscients que la pratique règlementaire proposée se distingue de la capitalisation appliquée dans d'autres entreprises règlementées au Canada. Cependant, ils rappellent que la Régie a compétence pour déterminer les méthodes comptables et financières applicables et soulignent les critères ou principes qu'elle doit considérer dans l'exercice de cette compétence. À cet égard, HQTD soumettent que la jurisprudence

---

33 Pièces C-ROEÉ-0057, p. 27 et C-ROEÉ-0032.

34 Pièces C-RTIEÉ-0017, p. 74 et C-RTIEÉ-0037, réponses aux questions 1.1 et 1.2.

35 Pièces B-0207, p. 25 et A-0078, p. 278.

déposée par le ROEÉ doit être écartée de l'analyse considérant qu'elle a été établie en matière fiscale[36].

[61] Contrairement à ce que prétend le ROEÉ, une importante proportion de l'augmentation des coûts résulte non pas de l'insuffisance des efforts pour la maîtrise de la végétation au cours des années passées, mais d'une montée en cadence des activités, notamment liées aux objectifs du Plan d'action 2035 pour réduire les pannes, mais non exclusivement, puisque le rehaussement de cette cadence a débuté dès 2019. Cette montée en cadence découle de l'utilisation de plusieurs leviers, dont la segmentation du territoire, la segmentation du marché, la sollicitation de nouveaux fournisseurs et de nouvelles techniques dans la réalisation des travaux[37].

[62] En ce qui a trait à la méthode d'amortissement envisagée par le RTIEÉ, HQTD indiquent que l'amortissement doit se faire en fonction des mises en service prévues et qu'il n'y a pas d'autre méthode comptable possible. Ainsi, il n'est pas possible d'amortir des coûts non engagés, établis selon une moyenne des coûts totaux annuels prospectifs[38].

4.6 OPINION DE LA RÉGIE

[63] Il est admis que les coûts de maîtrise de la végétation sont des charges d'exploitation selon les PCGR, d'où la demande d'HQTD de les faire reconnaître à titre d'actif règlementaire en raison notamment de la pression sur les tarifs et des bénéfices futurs pour les clients découlant des stratégies mises en œuvre visant à réduire les pannes associées à la végétation de 30 % en 2028 et de 35 % en 2033.

[64] Tel que mentionné au paragraphe 53 de sa décision D-2010-020[39], la Régie considère important de poursuivre la ligne directrice établie dans ses décisions antérieures et de maintenir, comme assise première, la compatibilité des méthodes

---

36 Pièces B-0207, p. 28, référant aux décisions des dossiers R-3703-2009, décision D-2010-020, R-3740-2010, décision D-2011-028, R-3768-2011, D-2012-021, R-3927-2015, décision D-2015-189, et pièce A-0078, p. 275 à 277.

37 Pièce B-0207, p. 24.

38 Pièce A-0070, p. 17 à 19.

39 Dossier R-3703-2009, décision D-2010-020, p. 14.

comptables utilisées pour la fixation des tarifs avec les conventions comptables reconnues. Toutefois, en conformité avec les pouvoirs qui lui sont dévolus en vertu de la Loi, des adaptations ou modifications de ces règles peuvent être retenues par la Régie si elle le juge nécessaire aux fins de fixer des tarifs justes et raisonnables.

[65] **Pour les motifs invoqués par HQTD, présentés à la section 4.1 de la présente décision, et ceux exposés ci-après, la Régie juge opportun d'adapter les règles comptables relatives aux coûts de maîtrise de la végétation aux fins de fixer des tarifs justes et raisonnables. En conséquence, elle accueille la demande d'HQTD visant à capitaliser les coûts de maîtrise de la végétation, ainsi que les conclusions qu'ils recherchent, telles que proposées**.

[66] La Régie reconnaît que d'un point de vue opérationnel, les travaux liés à la maîtrise de la végétation en vue d'améliorer la qualité du service et de réduire les pannes produisent un bénéfice durable pour la clientèle en fonction du cycle de retour. Considérant que ces bénéfices se constatent sur une durée supérieure à celle où les coûts sont encourus, à l'instar d'HQTD, la Régie est d'avis que d'amortir les coûts sur une période de 5 ans pour le Distributeur et de 7 ans pour le Transporteur permet d'obtenir une équité intergénérationnelle en s'assurant que les clients assument les coûts sur une durée qui correspond à la période pendant laquelle les bénéfices sont perçus.

[67] La Régie est également d'avis que c'est la totalité des coûts de maîtrise de la végétation qui permet ces bénéfices sur plusieurs années en créant une zone de protection sur le réseau aérien.

[68] La Régie juge important de souligner que les coûts faisant l'objet d'une pratique comptable règlementaire afin de décaler dans le temps leur inclusion dans les tarifs, ne perdent pas pour autant leur vérité. En effet, les coûts existent et sont ou seront bel et bien dépensés par l'entreprise règlementée. C'est le cas, notamment, pour les montants d'appui financier en matière d'efficacité énergétique comptabilisés à titre d'actif règlementaire. De plus, il n'est pas nécessaire que l'aide financière soit reliée à un actif tangible pour être capitalisable d'un point de vue règlementaire. D'ailleurs, la Régie souligne que les subventions versées en vertu des programmes commerciaux dans le

secteur du gaz naturel sont reconnues comme un actif règlementaire, sans pour autant qu'elles soient liées à des actifs tangibles[40].

[69] La Régie juge que la méthode d'amortissement proposée par le RTIEÉ est arbitraire, considérant qu'elle repose sur les résultats escomptés afin de contrer l'effet de l'application de la Loi sur la simplification. En considérant des coûts qui ne sont pas engagés, cette méthode d'amortissement ne respecte pas le principe de vérité des coûts, ce qui la rend inapplicable en comptabilité. À cet égard, la Régie souligne que les revenus requis sont déterminés sur la base des résultats financiers prévisionnels, lesquels reposent sur les PCGR des États-Unis ainsi que sur les méthodes et pratiques comptables reconnues par la Régie.

[70] Par ailleurs, la Régie ne retient pas la recommandation du ROEÉ visant à désallouer une grande partie des coûts de maîtrise de la végétation au motif d'imprudence. Elle retient, tout comme l'affirment HQTD, que l'augmentation de ces coûts résulte non pas de l'insuffisance des efforts pour la maîtrise de la végétation mais plutôt d'une montée en cadence de ces activités en conformité avec les objectifs du Plan d'action 2035 visant à améliorer la qualité du service.

[71] La Régie est favorable à la stratégie de maîtrise de la végétation d'HQTD. De plus, elle est satisfaite de la preuve présentée par HQTD pour justifier les budgets demandés. En effet, l'augmentation importante des travaux de maîtrise de la végétation prévue en 2024 et 2025 en vue d'améliorer la qualité du service et de réduire de façon significative les pannes associées à la végétation convainc la Régie de la nécessité des budgets demandés par HQTD.

[72] **En conséquence, la Régie approuve :**

- **Les coûts de l'activité Maîtrise de la végétation de 72,3 M$ du Transporteur pour l'année 2024 ;**
- **Une pratique comptable règlementaire autorisant la comptabilisation d'un actif règlementaire correspondant aux coûts prévus de l'ordre de 272 M$ pour l'année**

[40] Dossier R-4213-2022 Phase 2, décision D-2023-127, p. 87 et 88.

2025 de l'activité Maîtrise de la végétation, tant pour le volet transport que pour le volet distribution;

- **L'intégration de cet actif règlementaire à la base de tarification respective du Transporteur et du Distributeur sur une base mensuelle à compter du 1er janvier 2025 et sa rémunération au CMPC applicable;**
- **La détermination de la charge d'amortissement selon une méthode linéaire sur une période de 7 ans pour le Transporteur et de 5 ans pour le Distributeur.**

[73] À cet égard, la Régie retient qu'un actif règlementaire distinct sera créé à chaque année, tant pour le volet transport que pour le volet distribution, afin d'en faciliter le suivi.

[74] **De plus, considérant l'importance des coûts liés aux travaux de maîtrise de la végétation, la Régie retient la recommandation de l'AQCIE-CIFQ et demande au Distributeur de déposer, dans son prochain dossier tarifaire, un balisage intégré sur les coûts et pratiques en matière de maîtrise de la végétation ainsi qu'une analyse des résultats.**

[75] **Considérant que la capitalisation autorisée n'est pas liée à un seul volet de la stratégie et que le choix des gestes à poser en transport et en distribution découle d'un plan intégré qui est réfléchi et planifié par la même équipe[41], la Régie demande que ce balisage inclut également les activités réalisées en transport.**

[76] En demandant le balisage intégré dans le dossier tarifaire du Distributeur, la Régie tient compte que les coûts de maîtrise de la végétation en distribution sont deux fois plus élevés que ceux en transport. De plus, les coûts de maîtrise de la végétation en transport sont principalement assumés par la charge locale.

[77] La Régie est d'avis que le délai de 5 ans avant le dépôt du prochain dossier tarifaire du Distributeur est amplement suffisant pour mitiger le risque que les données du balisage ne soient pas contemporaines, en raison d'un délai d'approbation invoqué par HQTD. À cette fin, la Régie considère que l'étude déposée par OC comme pièce C-OC-0027[42] est intéressante, tant par son contenu que sa réalisation par une firme externe. Enfin, dans

---

41 Pièce A-0067, p. 248, référant aux pièces B-0025, section 1.2.2 (Phase 3), et B-0136, section 3 (Phase 2).

42 Pièce C-OC-0027.

l'analyse des résultats, le Distributeur pourra présenter les mises en garde nécessaires afin qu'ils soient appréciés avec prudence.

[78] La Régie prend acte que dans leur prochain dossier tarifaire, HQTD présenteront l'évolution de l'actif règlementaire Maîtrise de la végétation, comme ils le font pour les autres actifs intégrés à la base de tarification.

[79] Finalement, en approuvant la demande de création d'un actif règlementaire pour l'ensemble des coûts liés à l'activité Maîtrise de la végétation pour 2025, tant pour le volet transport que pour le volet distribution, la Régie accorde une importance à la réduction des pannes tout en minimisant son impact sur les hausses de tarifs demandées au présent dossier.

5 INDICATEURS DE PERFORMANCE RELATIFS À LA MAÎTRISE DE LA VÉGÉTATION

5.1 CONTEXTE

[80] Le Transporteur présente sa stratégie intégrée de maîtrise de la végétation[43], de même que ses indicateurs de performance, dont certains sont liés à la maîtrise de la végétation.

[81] Dans sa correspondance du 30 octobre 2024[44], la Régie rappelle qu'elle n'a pas l'intention d'actualiser les indicateurs de performance en matière de maîtrise de la végétation dans le cadre du présent dossier. Cependant, elle ajoute que leur actualisation pourrait faire l'objet d'un examen dans le cadre d'un dossier ultérieur.

---

43 Pièce B-0136, p. 24 à 27.

44 Pièce A-0043.

[82] C'est dans cette perspective que la Régie examine les recommandations formulées par le RNCREQ relatives aux indicateurs de performance en matière de maîtrise de la végétation du Transporteur.

[83] La stratégie de maîtrise de la végétation du Transporteur a principalement pour but de répondre aux objectifs suivants :

- Dégager les emprises et limiter les empiètements par la végétation située en bordure de celles-ci;
- Prévenir les risques de déclenchements (arc électrique) liés à la végétation qui pourraient mener à des déclenchements en cascade;
- Répondre aux exigences de la norme FAC-003[45] de la NERC en matière de fiabilité du réseau.

[84] Le Transporteur ajoute que sa stratégie lui permet d'intervenir au bon endroit et au moment opportun, en tenant compte des contraintes environnementales, règlementaires et budgétaires.

[85] De plus, cette stratégie lui assure un bon équilibre dans l'utilisation de chaque mode d'intervention, à savoir le débroussaillage ou l'application de phytocides. Elle repose sur un cycle d'intervention, lequel est l'intervalle prévu entre deux interventions de maîtrise de la végétation pour un circuit donné.

[86] Le Transporteur mentionne que les cycles d'intervention sur son réseau varient entre 3 et 18 ans, pour une moyenne d'environ 7 ans. Les cycles d'intervention sont déterminés, notamment, à l'aide des zones de rusticité et selon la croissance estimée de la végétation liée aux conditions climatiques.

[87] Le calcul du cycle d'intervention vise à ce que la végétation atteigne au maximum la limite inférieure de la zone de dégagement « D0 »[46], soit au point le plus bas du conducteur par rapport au sol dans les pires conditions.

---

45 NERC, norme FAC-003.

46 Pièce B-0136, p. 27, Figure 7.

[88] Afin de respecter sa stratégie, le Transporteur soumet qu'il doit réaliser des travaux annuels de maîtrise de la végétation sur une superficie de 22 200 hectares, alors que son réseau comprend un peu plus de 181 677 hectares d'emprises.

[89] Le tableau suivant présente l'évolution de la réalisation de la stratégie, laquelle a été établie en 2020. Cette stratégie vise la croissance des superficies à traiter afin d'atteindre 22 050 hectares en 2024 et 22 200 hectares en 2025, tout en tenant compte de l'ensemble des superficies à entretenir, des cycles d'intervention requis et en intégrant l'accroissement du réseau de transport.

TABLEAU 1[47]

CIBLE DE RÉALISATION DE LA MIV EN EMPRISES DE LIGNES DE TRANSPORT

EN HECTARES

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Cible	15 000	15 500	17 500	20 400	22 050	22 200
Réel	14 473	18 384	20 518	21 804	n.d.	n.d.

5.2 POSITION D'HQTD

[90] HQTD sont d'avis que les indicateurs de performance en matière de maîtrise de la végétation sont adéquats et suffisants pour les fins du présent dossier[48].

[91] HQTD soumettent que les indicateurs existants permettent de mesurer l'ensemble des emprises de transport à entretenir et la cadence annuelle de dégagement de la végétation afin de suivre la cadence cible proposée dans la pratique règlementaire.

---

47 Pièce B-0136, p. 25.

48 Pièce B-0207, p. 29 et 30.

5.3 POSITION DU RNCREQ

[92] Le RNCREQ soumet que les indicateurs de performance existants relatifs à végétation ne permettent pas de suivre adéquatement la stratégie de maîtrise de la végétation du Transporteur[49].

[93] Le tableau suivant reproduit les définitions de ces indicateurs en fonction de la preuve du Transporteur et des précisions obtenues par le RNCREQ lors de l'audience.

TABLEAU 2[50]

INDICATEURS DE LA VÉGÉTATION EXISTANTS

Indicateur	Définition
1. Superficie totale des emprises à entretenir	Nombre total d'hectares de la table des portées entretenues de la base de données géographiques du réseau de transport
2. Superficie traitée mécaniquement	Nombre total d'hectares traités mécaniquement, généralement à l'aide de débroussailleuses portatives
3. Superficie traitée sélectivement à l'aide de phytocides	Nombre total d'hectares traités en pulvérisant un phytocide sur les feuilles ou les souches (traitement ciblé en fonction de la topologie)
4. Superficie traitée mécaniquement et sélectivement à l'aide de phytocides	Nombre total d'hectares ayant fait l'objet d'un traitement

[94] L'intervenant fait valoir que l'indicateur *Superficie totale des emprises à entretenir* ne tient pas compte du fait que certaines emprises ne requièrent pas de traitement. En effet, certaines emprises sont des superficies agricoles ou des formations rocheuses ne comportant pas de végétation pouvant nuire aux circuits électriques.

---

[49] Pièces C-RNCREQ-0032, A-0067, p. 173 à 178 et A-0070, p. 131 à 143.

[50] Pièces B-0136, p. 7, 9, 27 et 28 et A-0067, p. 173 à 178.

[95] De plus, il mentionne que selon Hydro-Québec[51], la superficie des emprises à entretenir est d'environ 144 000 hectares, à savoir 79 % de la superficie totale des emprises (79 % x 181 677 hectares).

[96] Le RNCREQ ajoute que le dernier indicateur, soit l'indicateur Superficie traitée mécaniquement et sélectivement à l'aide de phytocides est la somme des 2ième et 3ième indicateurs.

[97] Le RNCREQ conclut que les indicateurs existants n'informent pas sur l'atteinte des objectifs de la stratégie de maîtrise de la végétation du Transporteur. Par exemple, il constate que le résultat de 2023, soit 21 804 hectares traités, ne permet pas de savoir l'état d'avancement du traitement de la végétation sur le cycle moyen de 7 ans visé par la stratégie de maîtrise de la végétation.

[98] Selon l'intervenant, les indicateurs de performance liés à la maîtrise de la végétation doivent :

- Permettre minimalement d'évaluer la performance de la stratégie d'Hydro-Québec, à savoir la maintenance cyclique moyenne de 7 ans pour le Transporteur (et de 5 ans pour le Distributeur);
- S'aligner éventuellement avec les objectifs environnementaux et économiques, par l'intégration des indicateurs axés sur l'efficacité du traitement (qualité et coût), la minimisation des impacts sur le milieu et la contribution à la résilience du réseau.

5.4 OPINION DE LA RÉGIE

[99] Tel que mentionné à la section 4.6 de la présente décision, la Régie est favorable à la stratégie de maîtrise de la végétation d'HQTD. Pour les fins du présent dossier, la Régie prend acte des résultats des indicateurs de performance liés à la maîtrise de la végétation et s'en déclare satisfaite.

---

[51] Pièce A-0067, p. 46 et 47.

[100] Cependant, elle partage l'opinion du RNCREQ à l'effet que les indicateurs existants en matière de maîtrise de la végétation méritent d'être actualisés afin de les rendre plus utiles aux fins du suivi de cette stratégie.

[101] **Ainsi, la Régie demande au Transporteur qu'il présente lors de son prochain dossier tarifaire, une actualisation de ses indicateurs de performance liés à sa stratégie de maîtrise de la végétation de manière à ce qu'ils soient davantage utiles aux fins du suivi de cette dernière. À cet égard, elle donne les instructions suivantes :**

- **Fournir les indicateurs et leurs définitions;**
- **Pour chacun d'eux, présenter un historique d'au moins 7 ans afin de pouvoir calculer une moyenne sur le cycle de 7 ans de la stratégie.**

6 POLITIQUE FINANCIÈRE ET COÛT DU CAPITAL

6.1 PARAMÈTRES FINANCIERS

[102] HQTD déposent leurs demandes concernant la structure du capital et le taux de rendement des capitaux propres pour 2025, en identifiant les demandes spécifiques au Transporteur pour l'année 2024[52].

[103] Conformément à la décision D-2014-034[53], HQTD ont déposé en décembre la mise à jour des paramètres financiers de 2025. Ces paramètres servent au calcul CMPC, applicable à la base de tarification, et celui du CMPC prospectif[54].

[104] La Régie considère que les paramètres financiers déposés par HQTD sont conformes aux méthodologies reconnues. **Par conséquent, la Régie maintient la structure du capital, composée de 30 % de capitaux propres et de 70 % de dettes pour**

---

52 Pièce B-0006, p. 17 et 18.

53 Dossier R-3842-2013, décision D-2014-034, p. 68, par. 273.

54 Pièce B-0281.

le Transporteur en 2024 et 2025, et de 35 % de capitaux propres et de 65 % de dettes pour le Distributeur en 2025[55]. Également, la Régie autorise les paramètres financiers présentés dans le tableau suivant.

TABLEAU 3

PARAMÈTRES FINANCIERS AUTORISÉS PAR LA RÉGIE[56]

Paramètres financiers	2024 Transporteur	2025 Transporteur	2025 Distributeur
Taux de rendement des capitaux propres	8,200 %	8,200 %	8,200 %
Coût moyen pondéré du capital	6,014 %	5,907 %	6,071 %
Coût moyen de la dette	5,077 %	4,924 %	4,924 %

[105] **Pour le Transporteur, la Régie fixe, pour l'année témoin 2025, les taux d'intérêt applicables aux soldes des CÉR de 3 ans et moins à 4,474 % et ceux de plus de 3 ans à 4,318 %, conformément à la mise à jour de décembre 2024[57]. La Régie fixe, pour l'année 2024, les taux d'intérêt applicables aux soldes des CÉR de 3 ans et moins à 4,714 % et ceux de plus de 3 ans à 4,6 %**[58].

6.2 CALCUL DU COÛT DU CAPITAL PROSPECTIF

[106] HQTD proposent d'ajuster la méthode de calcul du coût du capital prospectif. Ils souhaitent utiliser une moyenne des coûts d'emprunts attendus pendant les 5 prochaines années, soit la période moyenne des déboursés des projets d'investissements. Bien que la méthode proposée utilise des hypothèses de taux à plus long terme, l'approche utilisée pour projeter les taux demeure la même[59]. De plus, les différences entre les taux estimés avec la méthode actuelle et ceux estimés avec la méthode proposée sont faibles[60].

---

55 Pièce B-0006, p. 17 et 18.

56 Pièces B-0006, p. 17, Tableau 6, B-0281, p. 6, Tableau 1 et B-0281, p. 7, Tableau 2.

57 Pièce B-0281, p. 8.

58 Pièce B-0006, p. 18.

59 Pièce B-0006, p. 14.

60 Pièce B-0281, p. 7, Tableau 3.

[107] **Pour ces motifs, la Régie reconnaît les modifications à la méthode de calcul du coût du capital prospectif proposées par HQTD. Par conséquent, la Régie établit le CMPC prospectif pour 2025 à 5,602 % pour le Transporteur et à 5,788 % pour le Distributeur**[61].

7 SUIVIS DE DÉCISIONS

7.1 DURÉE DE VIE MOYENNE DES IMMOBILISATIONS

[108] En suivi des décisions D-2017-021[62] (Transporteur) et D-2020-055 (en suivi de la décision D-2017-022)[63] (Distributeur), HQTD déposent des simulations de la durée de vie moyenne pondérée des actifs corporels et incorporels pour les activités en transport et en distribution[64] de même que des explications sur l'évolution des résultats pour les activités de transport[65]. Les simulations sont présentées sur un horizon de 5 ans bien que les ordonnances de la Régie exigent le dépôt des simulations sur un horizon de 10 ans.

[109] HQTD justifient le dépôt sur un horizon de 5 ans par la difficulté à simuler avec précision les mises en service sur un horizon de 10 ans dans le contexte de la mise en place du Plan d'action 2035 et de plusieurs incertitudes associées[66]. Malgré qu'ils soient en mesure d'évaluer les besoins en investissements sur un horizon de moyen terme, il leur est difficile d'identifier les mises en service qui se matérialiseront au-delà de 2029[67].

[110] En ce qui a trait à la possibilité de présenter au prochain dossier tarifaire de nouveau l'information requise sur 10 ans, HQTD indiquent qu'il serait probablement encore trop tôt pour préciser si l'information sera présentée sur 5 ou 10 ans[68].

---

61 Pièce B-0281, p. 7, Tableau 3.

62 Dossier R-3981-2016, décision D-2017-021, p. 45, par. 167.

63 Dossiers R-3980-2016, décision D-2017-022, p. 31, par. 82 et R-4100-2019, décision D-2020-055, p. 19, par. 81 et 82.

64 Pièce B-0006, annexe G, p. 34, Tableaux G-1 et G-2.

65 Pièce B-0075, p. 8, réponse à la question 3.2.

66 Pièce B-0006, p. 33.

67 Pièces B-0075, p. 7 et 8, réponse 3.1 et A-0070, p. 84.

68 Pièce A-0070, p. 85.

Opinion de la Régie

[111] La Régie rappelle que par ses décisions D-2017-021 et D-2017-022, elle acceptait de reporter le dépôt d'une proposition de mécanisme règlementaire lorsque la durée de vie moyenne pondérée de l'ensemble des immobilisations atteindra un seuil se rapprochant de 50 ans[69]. Le suivi exigé par ces décisions fournit des informations utiles aux fins de déterminer le moment opportun pour l'examen d'une proposition de mécanisme règlementaire.

[112] La Régie retient de la preuve soumise par HQTD que le plan d'évolution du réseau de Transport prendra vraisemblablement de l'ampleur avec le Plan d'action 2035. La Régie est d'avis qu'avec le niveau d'investissements annoncé par Hydro-Québec, autant dans ses installations de transport que de distribution[70], la production de l'information requise par les décisions précitées sur 10 ans constitue un horizon prudent et souhaitable en lien avec la limite maximum de 50 ans de la durée de vie moyenne pondérée des immobilisations.

[113] **En conséquence, la Régie ordonne au Transporteur et au Distributeur de se conformer aux ordonnances précédemment citées et de déposer lors de leurs prochains dossiers tarifaires respectifs, la durée de vie moyenne pondérée des immobilisations sur un horizon de 10 ans. Advenant que l'utilisation d'hypothèses soient requises, la Régie demande qu'elles soient détaillées et déposées en soutien aux résultats.**

7.2 ENCAISSE RÈGLEMENTAIRE

[114] Dans sa décision D-2024-024[71], la Régie a demandé un suivi des impacts de la nouvelle méthodologie relative à l'encaisse règlementaire sur les revenus requis, de même que sur le rendement des actifs utilisés par les activités de soutien.

---

69 Dossiers R-3981-2016, décision D-2017-021, p. 45, par. 166 et 167 et R-3980-2016, décision D-2017-022, p. 31, par. 80 à 82.

70 Pièce A-0070, p. 84.

71 Dossier R-4235-2023, décision D-2024-024, p. 29, par. 86.

[115] HQTD indiquent ne pas être en mesure de fournir ce suivi, car cela exige une comparaison de l'ancienne méthode avec la nouvelle. Or, la dernière référence disponible, selon l'ancienne structure par secteurs d'activités, est le Plan d'affaires 2022[72].

[116] OC mentionne être satisfaite des explications fournies par HQTD[73].

[117] **Compte tenu des explications fournies par HQTD, de même que la faible variabilité des montants relatifs à l'encaisse règlementaire, la Régie prend acte des explications fournies par HQTD et met fin au suivi.**

7.3 AUTRES SUIVIS DE DÉCISION

[118] HQTD déposent certains suivis[74] requis par la décision D-2024-024[75].

[119] HQTD confirment qu'aucune information n'a été produite en lien avec la demande relative au suivi portant sur les impacts de l'implantation du MSCR sur le cheminement des coûts de l'activité Conduite du réseau puisque l'implantation du projet est toujours en cours[76].

[120] La Régie est globalement satisfaite des suivis déposés en suivi de la décision D-2024-024. **Cependant, elle s'attend à ce que les informations suivantes soient présentées au moment du dépôt de la demande, conformément au paragraphe 239 de sa décision D-2024-024** :

- **Présenter un niveau de détail du Tableau C-1 de la pièce B-0044[77], qui correspond au contenu du Tableau 7 de la pièce B-0021 du dossier R-4235-2023[78];**

---

72 Pièce B-0006, p. 35.
73 Pièce C-OC-0017, p. 6.
74 Pièce B-0006, Annexe G, p. 34 à 37.
75 Dossier R-4235-2023, décision D-2024-024.
76 Pièce B-0075, p. 12, réponse 5.1.
77 Pièce B-0044, Annexe C, p. 71.
78 Dossier R-4235-2023, pièce B-0021, p. 20, Tableau 7.

- **Fournir les données de base (volumétrie) de chacune des clés de répartition avec une description de la clé qui permet de comprendre le calcul effectué, ce qui comprend l'information relative aux points BDD servant à répartir les coûts de l'activité Conduite du réseau.**
- **Indiquer les montants associés à chaque clé de répartition si une sous-activité est répartie avec plus d'une clé de répartition et indiquer tout montant attribué directement.**

8 CHARGES D'EXPLOITATION ET AUTRES COÛTS COMMUNS

8.1 CONTEXTE

[121] À la suite de la mise en place de la structure organisationnelle d'*Une Hydro*, les charges d'exploitation sont relatives aux activités de soutien et aux activités de la chaîne de valeur.

[122] Dans le cadre du présent dossier, elles sont déterminées par la MCC. La Régie constate à cet effet que les clés de répartition utilisées reflètent sa décision D-2024-024[79].

[123] À la demande de la Régie, HQTD déposent des diagrammes chiffrés sur la séquence du cheminement des coûts de la MCC pour les années historique, de base et témoin de même que le détail des montants indiqués[80].

[124] La Régie est d'avis que cette schématisation chiffrée de la MCC adaptée est utile à la compréhension de l'établissement des charges d'exploitation pour le Transporteur et le Distributeur.

[125] **Par conséquent, la Régie demande à HQTD, lors de leurs prochains dossiers tarifaires respectifs, de déposer des schémas sur la séquence du cheminement des coûts**

---

79 Dossier R-4235-2023, décision D-2024-024.

80 Pièce B-0075, p. 9 à 11, réponse 4.1 et 4.1.1.

de la MCC semblables à ceux présentés au présent dossier, incluant le détail des montants présentés[81]. La Régie précise que ces schémas sont requis pour les années historique, de base et témoin.

8.2 ACTIVITÉS DE SOUTIEN ET ACTIVITÉS DE LA CHAÎNE DE VALEUR

8.2.1 DEMANDE D'HQTD

[126] HQTD présentent le coût complet des activités de soutien sur la période 2023-2025[82] et expliquent leur évolution pour chacune à savoir, Technologies numériques[83], Services partagés[84], Services corporatifs[85] , Innovation[86] et Construction[87].

[127] HQTD présentent également l'évolution du coût complet des activités suivantes de la chaîne de valeur, incluant le coût complet des activités de soutien, sur la période 2023-2025[88] :

- **Élaborer des stratégies**
  - Ventes à l'exportation et développement de marchés
- **Planifier et prioriser**
  - Gestion des approvisionnements en électricité
- **Concevoir et construire**
  - Gestion des actifs et planification du portefeuille d'investissements;
  - Conception et évolution du système énergétique et infrastructures;
  - Expertise et soutien technique aux opérations.

---

81 Pièce B-0075, p. 9 à 11, réponse 4.1 et 4.1.1.

82 Tableau préparé à partir de la pièce B-0044, p. 40, Tableau 31 et dossier R-4235-2023, pièce B-0021, p. 15, Tableau 3.

83 Pièce B-0044, p. 40 à 42.

84 Pièce B-0044, p. 42 à 45.

85 Pièce B-0044, p. 45 à 47.

86 Pièce B-0044, p. 47 à 49.

87 Pièce B-0044, p. 49 à 50.

88 Pièce B-0044, p. 8, Tableau 1.

- **Exploiter et commercialiser**
  - Expérience client et commercialisation;
  - Contrôle des mouvements d'énergie et exploitation des réseaux;
  - Service technique et intégration réseau;
  - Opération et maintenance;
  - Mesurage;
  - Exploitation des réseaux autonomes;
  - Autres activités non réglementées.

[128] Le tableau suivant résume l'évolution des charges d'exploitation d'Hydro-Québec sur la période 2023-2025.

TABLEAU 4

CHARGES D'EXPLOITATION TOTALES D'HYDRO-QUÉBEC 2023-2025 (M$)[89]

Année	Historique 2023	Base 2024	Témoin 2025	Variation 2023 vs 2025
Total HQ	4 216,4	4 370,4	4 392,7	176,4

[129] HQTD soulignent que les quatre activités suivantes totalisant 3,4 G$, qui représentent plus de 75 % des charges d'exploitation en 2025, sont considérées comme étant les « principales activités » de la chaîne de valeur :

- Expertise et soutien technique aux opérations : 0,4 G$;
- Expérience client et commercialisation : 0,7 G$;

[89] Pièce B-0044, p. 8, Tableau 1. En réponse à une DDR de la Régie (pièce B-0170, p. 25, tableau R-6.3), HQTD précisent que des éléments ponctuels en lien avec les actifs de production de l'ordre de 183 M$ ont été comptabilisés en 2023. Considérant que ces éléments ponctuels découlent principalement de passif et d'obligation liée à la mise en service d'ouvrages de production et ne sont pas reconduits en 2024 et 2025, l'année historique 2023 a été ajustée. Cet ajustement de 183 M$ n'est pas intégré au présent tableau considérant qu'il n'a pas d'impact sur les activités réglementées.

- Contrôle des mouvements d'énergie et exploitation des réseaux : 0,4 G$;
- Opération et maintenance : 1,9 G$.

[130] HQTD positionnent chacune des principales activités à l'égard des priorités du Plan d'action 2035, décrivent le rôle des ressources dédiées et présentent la nature des coûts d'opération prévus[90].

[131] Par ailleurs, HQTD présentent pour l'ensemble des activités de la chaîne de valeur :

- L'évolution du coût complet et des ETC;
- L'évolution de la facturation à la Vue électrique, dont, notamment, la répartition des charges d'exploitation à l'égard des activités réglementées en matière de transport et de distribution;
- Les principaux motifs qui expliquent la croissance des charges sur la période 2023–2025[91].

[132] HQTD soulignent que plus de 90 % de la hausse de 176 M$ des charges d'exploitation observée sur la période 2023-2025 s'expliquent par les facteurs suivants[92] :

- Inflation des coûts et indexation des salaires : + 180 M$;
- Coût de retraite : + 110 M$;
- Croissance nette des activités : + 140 M$;
- Actif règlementaire – coûts liés à la maitrise de la végétation : - 270 M$.

[133] Le tableau suivant présente l'évolution des charges d'exploitation pour le Transporteur et le Distributeur sur la période 2023-2025.

90 Pièce B-0044, p. 8 à 10.
91 Pièce B-0044, p. 12 à 38.
92 Pièce B-0044, p. 10.

TABLEAU 5

CHARGES D'EXPLOITATION TOTALES DU TRANSPORTEUR ET DU DISTRIBUTEUR

2023-2025 (M$)[93]

Année	Historique 2023	Base 2024	Témoin 2025	Variation 2023 vs 2025
Total Transporteur	1 174,9	1 287,6	1 250,0	75,1
Total Distributeur	1 796,0	1 970,7	1 933,9	137,9

[134] L'application de la MCC au coût complet des activités de la chaîne de valeur au Transporteur et au Distributeur représente un taux de croissance annuel moyen de leurs charges respectivement de 3,1 % et de 3,8 % sur la période 2023-2025[94].

[135] HQTD mentionnent que les budgets des charges d'exploitation 2024 et 2025 ont été établis en tenant compte des efforts d'efficience d'Hydro-Québec, de sorte que la croissance des coûts inclut des gains d'efficience et de productivité qui sont difficilement chiffrables mais néanmoins présents[95].

[136] HQTD souligne « […] avoir intégré pour l'ensemble de ses activités des gains d'efficience d'un peu plus de 100 M$ sur la période 2023-2025, représentant environ 1 % de ses charges d'exploitation par année »[96].

[137] HQTD précisent que les gains d'efficience s'appliquent sur le budget total d'Hydro-Québec à raison d'un peu plus de 1 % par année, ce qui donne plus ou moins des gains de l'ordre de 50 M$ par année sur la période 2023-2025, d'où le 100 M$ estimé en 2024 et 2025[97]. En conséquence, en l'absence de gains d'efficience, la croissance nette

---

93 Tableau établi à partir de la pièce B-0044, p. 73, Tableau D-1.

94 Pièce B-0187, p. 4.

95 Pièce B-0044, p. 7.

96 Pièce B-0077, p. 4.

97 Pièce A-0081, p. 252.

des activités sur la période 2023-2025 ou, autrement dit, les besoins additionnels nets auraient été de 240 M$ au lieu de 140 M$[98].

8.2.2 POSITION DES INTERVENANTS

AHQ-ARQ

[138] Afin de pouvoir juger de la raisonnabilité des hausses observées, l'AHQ-ARQ compare les coûts directs présentés par HQTD, excluant les coûts de retraite, aux coûts ajustés en fonction des taux d'inflation, de la croissance et de l'efficience[99].

[139] En fonction de cette comparaison, l'AHQ-ARQ identifie des coûts qui doivent être justifiés par HQTD. Il en soustrait les montants pour lesquels HQTD a fourni suffisamment d'explications, et le solde représente des coûts non justifiés.

[140] Le tableau suivant présente les ajustements recommandés aux charges d'exploitation, en termes de réduction de coût, relatives aux activités de soutien et de la chaîne de valeur ainsi qu'à certaines attributions directes.

TABLEAU 6

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS DE L'AHQ-ARQ

SUR LES CHARGES D'EXPLOITATION POUR LES ANNÉES 2024 ET 2025[100].

	Ajustements recommandés	
Activités de soutien	**2024**	**2025**
Services partagés	10 M$	14 M$
Services corporatifs	35 M$	28 M$
Innovation	12 M$	14 M$

98 Pièces A-0081, p. 243 et B-0187, p. 4.

99 Pièce C-AHQ-ARQ-0022, tableau AHQ-ARQ-2 et 3, p. 7, et tableau AHQ-ARQ-4, p. 10.

100 Tableau établi à partir de la pièce C-AHQ-ARQ-0022, p. 10 à 22.

Activités de la chaîne de valeur		
Gestion des actifs et planification du portefeuille d'investissements	6 M$	5 M$
Conception et évolution du système énergétique et infrastructures	4 M$	29 M$
Contrôle des mouvements d'énergie et exploitation des réseaux	25 M$	20 M$
TOTAL activités de soutien et de la chaîne de valeur	**92 M$**	**110 M$**
Attribution directe		
Transporteur	8 M$	10 M$
Distributeur	45 M$	19 M$

[141] Par ailleurs, en fonction de certaines conclusions sur l'étude de balisage de la rémunération globale d'Hydro-Québec[101], l'AHQ-ARQ soumet que les coûts en masse salariale sont trop élevés et recommande de les réduire de 2 %. L'intervenant chiffre sa recommandation à 14 M$ pour le Transporteur, pour les années 2024 et 2025, et à 30 M$ pour le Distributeur pour l'année 2025-2026[102].

[142] Enfin, l'intervenant recommande que, lors de leurs prochains dossiers tarifaires respectifs, HQTD inclut au tableau D-1 de la pièce B-0044 toutes les attributions directes effectuées dans le cadre de la MCC.

---

101 Voir la section 13 de la présente décision.

102 Pièce A-0070, p. 184.

AQCIE-CIFQ

[143] Afin d'établir l'évolution des charges d'exploitation sur la période 2023–2025, l'AQCIE-CIFQ utilise l'année 2022 comme année de référence et inclut les coûts de 272,2 M$ prévus en 2025 relatifs à la maîtrise de la végétation.

[144] En l'absence de données réelles pour l'année 2022, l'intervenant utilise celles du dossier R-4235-2023 relatif à la MCC dont l'examen a été réalisé à partir des données du Plan d'affaires 2022 d'Hydro-Québec[103]. L'AQCIE-CIFQ considère qu'elles sont pertinentes pour apprécier l'évolution des charges d'exploitation sur la période 2022–2025.

[145] L'AQCIE-CIFQ démontre, au tableau suivant, que les taux de croissance des charges d'exploitation sur les périodes 2022-2025 et 2023-2025 sont nettement supérieurs aux taux d'inflation mentionnés dans la preuve du Transporteur.

TABLEAU 7

TAUX DE CROISSANCE DES CHARGES D'EXPLOITATION D'HYDRO-QUÉBEC VERSUS TAUX D'INFLATION

Période	2022-2025	2023-2025
Taux de croissance des charges d'exploitation (Incluant les coûts de la maîtrise de la végétation)	23,6 %	10,6 %
Taux d'inflation	8,8 %	4,8 %

[146] L'AQCIE-CIFQ présente une analyse plus approfondie des principales activités de la chaîne de valeur[104]. Il souligne que les explications fournies par HQTD ne sont pas spécifiques aux activités du Transporteur et du Distributeur, car elles englobent également les activités non-règlementées du Producteur. En outre, certaines explications réfèrent à la mise en œuvre du Plan d'action 2035.

---

103 Dossier R-4235-2023, pièce B-0014, p. 5.

104 Pièce C-AQCIE-CIFQ-0033, p. 8 à 11.

[147] Selon l'intervenant, les explications d'HQTD ne constituent pas une justification de la croissance des charges en 2024 et 2025, dans la mesure où elles décrivent plutôt leur utilisation. En outre, il souligne l'absence d'une preuve probante en ce qui a trait aux mesures d'efficience.

[148] L'AQCIE-CIFQ analyse également l'évolution des charges d'exploitation du Transporteur et du Distributeur sur les périodes 2022-2025 et 2023-2025. Il constate que leurs taux de croissance sont nettement supérieurs à l'inflation, ce qui est inquiétant et milite en faveur de prises de mesures dans le dossier actuel.

[149] Compte tenu de la croissance importante des charges d'exploitation observée depuis 2016, l'AQCIE-CIFQ recommande de limiter la croissance des charges d'exploitation du Transporteur pour les années 2024 et 2025, et celles du Distributeur pour l'année 2025-2026, à l'IPC du Canada pour ces périodes.

[150] Le tableau suivant résume les recommandations de l'AQCIE-CIFQ.

TABLEAU 8

RECOMMANDATIONS DE L'AQCIE-CIFQ RELATIVES AUX CHARGES D'EXPLOITATION DU TRANSPORTEUR ET DU DISTRIBUTEUR[105]

	2024 (M$)	2025 (M$)
TRANSPORTEUR		
• Incluant les coûts de maîtrise de la végétation aux frais d'exploitation	1 205,4	1 230,8
• Incluant la capitalisation des coûts de maîtrise de la végétation en 2025	1 205,4	1 148,6
DISTRIBUTEUR		

[105] Tableau établi à partir de la pièce C-AQCIE-CIFQ-0066.

• Incluant les coûts de maîtrise de la végétation aux frais d'exploitation et excluant 3,5 M$ de contributions GES	s.o.	1 877,9
• Incluant la capitalisation des coûts de maîtrise de la végétation en 2025	s.o.	1 687,9

[151] Par ailleurs, l'AQCIE-CIFQ retient que, selon HQTD, une variation de 1 % de la rémunération globale représente un impact de l'ordre de 7 M$ en 2024 et 2025 pour le Transporteur et de 15 M$ en 2025-2026 pour le Distributeur[106].

[152] En conséquence, l'AQCIE-CIFQ recommande une réduction des revenus requis du Transporteur d'un montant correspondant au pourcentage d'écart entre la rémunération globale d'Hydro-Québec et la limite supérieure de la zone de compétitivité établie à 5 %. Il en résulte une réduction de la masse salariale d'Hydro-Québec de 9,45 %[107].

[153] En appui à ses recommandations, l'AQCIE-CIFQ réfère à différentes décisions de la Régie qui a jugé l'augmentation des charges d'exploitation trop élevée et l'a limitée[108].

FCEI

[154] L'intervenante souligne que le Plan d'action 2035 appartient à Hydro-Québec et qu'il n'engage pas la Régie.

[155] Selon la FCEI, la présence des activités prévues au Plan d'action 2035 ne suffit pas à dégager HQTD de leur fardeau de preuve quant au bien-fondé des budgets demandés. Son analyse se concentre principalement sur les besoins en maintenance du Transporteur et du Distributeur[109]. À la lumière de l'évolution d'un ensemble d'indicateurs relatifs à la

106 Pièce C-AQCIE-CIFQ-0079, Phase 2, p. 5.

107 Pièce C-AQCIE-CIFQ-0079, Phase 2, p. 5.

108 Dossiers R-3610-2006, décision D-2007-12, p. 3, 49 et 50 et, R-3980-2016, décision D-2017-022, p. 99, 120 et 121.

109 Pièce C-FCEI-0012, p. 2, 9 et 10.

fiabilité des réseaux de transport et de distribution, l'intervenante estime qu'HQTD n'a pas fait la preuve de la nécessité d'augmenter les efforts de maintenance en 2025[110].

[156] La FCEI recommande à la Régie de ne pas reconnaître, pour l'année 2025, la hausse relative à l'augmentation des ressources en maintenance directe, soit les montants de 7 M$ et de 45 M$ inscrits respectivement aux charges d'exploitation du Transporteur et du Distributeur.

NEMC

[157] L'intervenante souligne qu'HQTD indiquent clairement que leur demande tarifaire respective tient compte du Plan d'action 2035, dont, notamment, la présence d'importantes ressources consacrées au maintien de la fiabilité du réseau de transport, à sa disponibilité et au rehaussement de sa capacité afin de répondre à la croissance de la demande en électricité[111].

[158] NEMC souligne l'absence de débats sur le Plan d'action 2035 ainsi que son impact sur le revenu requis du Transporteur. En outre, selon elle, il n'y a pas de démonstration probante que la forte croissance des charges d'exploitation prévue à l'horizon 2035 se matérialisera.

[159] Subsidiairement, NEMC invite la Régie à indiquer spécifiquement dans sa décision qu'elle ne préjuge en rien des investissements futurs ou charges d'exploitation à venir en lien avec le Plan d'action 2035, afin d'éviter que lors des prochains dossiers tarifaires, HQTD ne tente d'invoquer que la Régie a déjà approuvé différents coûts en lien avec le Plan d'action 2035.

[160] C'est dans ce contexte que NEMC recommande qu'HQTD ventilent et chiffrent spécifiquement les coûts du Plan d'action 2035 avant leur intégration à la base de tarification, dans le but de s'assurer que les tarifs soient fixés de façon juste et raisonnable[112].

---

110 Pièce C-FCEI-0012, p. 2.

111 Pièce C-NEMC-0010, p. 5.

112 Pièce C-NEMC-0010, p. 9.

OC

[161] En ce qui a trait aux pressions observées sur les charges d'exploitation attribuables à la mise en œuvre du Plan d'action 2035, OC encourage HQTD à poursuivre ses efforts afin de modérer la hausse de la rémunération de certaines cohortes du personnel. En outre, elle est d'avis qu'HQTD devraient envisager d'autres options pour réduire ses coûts, comme la réduction des coûts unitaires et des frais généraux[113].

RTIEÉ

[162] L'intervenant se montre préoccupé à l'égard des coupures aveugles qui pourraient être appliquées aux charges d'exploitation d'HQTD, notamment à l'égard de ses activités stratégiques, énoncées dans le cadre de la transition énergétique et du Plan d'action 2035[114].

[163] Pour chacune des activités stratégiques, le RTIEÉ loge des recommandations en termes de suffisance des fonds, accompagnées de certains suivis[115]. Ainsi, bien que le RTIEÉ constate que la preuve d'HQTD fournit parfois une information restreinte sur les charges d'exploitation prévues au-delà de 2025, il invite la Régie à approuver les budgets pour 2024 et 2025[116].

8.2.3 OPINION DE LA RÉGIE POUR LES CHARGES D'EXPLOITATION 2024 ET 2025 DU TRANSPORTEUR ET 2025-2026 DU DISTRIBUTEUR

[164] Tel qu'indiqué à la section 4.6, la Régie approuve les coûts liés à l'activité Maîtrise de la végétation de 72,3 M$ du Transporteur pour l'année 2024. Pour l'année 2025, elle reconnaît que les coûts de l'ordre de 272 M$ pour le Transporteur et le Distributeur soient traités comme un actif règlementaire.

---

113 Pièce C-OC-0017, p. 22.
114 Pièce C-RTIEÉ-0040, p. 6 à 9.
115 Pièce C-RTIEÉ-0040, p. 6 à 9.
116 Pièce C-RTIEÉ-0040, p. 6 à 9.

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

[166] Également, la Régie approuve les budgets 2025 pour les programmes d'efficacité énergétique et de GDP tels que soumis par HQTD, l'intégration des coûts des programmes de GDP à même l'actif réglementaire lié aux programmes d'efficacité énergétique ainsi que le rehaussement de la période d'amortissement des coûts capitalisables pour ces programmes à 15 ans. L'analyse et les motifs seront présentés dans le cadre de la décision portant sur la Phase 3 du présent dossier laquelle sera rendue sous peu. Notamment, pour l'approbation des budgets, la Régie retient que :

- Les résultats des tests économiques des programmes d'efficacité énergétique démontrent la rentabilité des programmes individuels et des interventions du Distributeur dans leur ensemble, à l'exception des programmes visant les ménages à faible revenu[117]. Ces programmes présentent un test du coût total en ressources et un TNT négatif. Considérant leur vocation socio-économique plus large que celle des programmes conventionnels, les résultats sont acceptables selon les critères établis par la Régie[118].
- Les résultats des tests économiques pour les programmes de GDP permettent d'anticiper un TNT positif de 28,2 M$ pour le marché Affaires, soit 33,8 $/kW-an pour 85 MW ainsi déployés. Le TNT pour le marché Résidentiel est de 62,8 M$, soit 42,5 $/kW-an pour 150 MW[119].

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

---

117 Pièce B-0114, Tableaux 7, C-1 et C-2, p. 13 et 32.

118 Dossier R-3610-2006, décision D-2007-012, p. 99.

119 Pièce B-0114, Tableau 10 et p. 18.

[168] La Régie produit, en tenant compte de la preuve d'HQTD, le tableau suivant relatif à l'évolution de leurs charges d'exploitation respectives sur la période 2023-2025.

TABLEAU 9

CHARGES D'EXPLOITATION DU TRANSPORTEUR ET DU DISTRIBUTEUR

2023-2025[120]

	2023	**2024**		**2025** *(Incluant MIV[1])*	
	M$	**M$**	**Variation 2024-2023 %**	**M$**	**Variation 2025-2024 %**
Transporteur	1 174,9	1 287,6 *(MIV 72,3)*	9,6 %	1 332,2 *(MIV 82,2)*	3,5 %
Distributeur	1 796,0	1 970,7	9,7 %	2 124,1 *(MIV 190,2*)	7,8 %
Taux d'inflation (IPC)		2,6 %		2,1 %	

[1] *Maîtrise intégrée de la végétation*

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

120 Pièce B-0170, p. 25, Tableau R-6.3.

[170] La Régie constate également que cette croissance est entre autres attribuable à la mise en place du Plan d'action 2035, dont notamment deux impacts majeurs, soit l'activité Maîtrise de la végétation et les programmes d'efficacité énergétique et de GDP.

[171] En outre, HQTD mentionnent que la croissance des charges d'exploitation comporte des gains d'efficience de l'ordre de 100 M$ sur la période 2024 et 2025 en considérant l'ensemble des charges d'Hydro-Québec, soit de l'ordre de 50 M$ en 2024 et 50 M$ en 2025.

[172] Les intervenants représentant les consommateurs d'électricité recommandent des coupures dans le budget des charges d'exploitation d'HQTD. Afin d'illustrer l'impact des recommandations de l'AHQ-ARQ sur les budgets du Transporteur et du Distributeur, la Régie pondère, au tableau suivant, les montants se rapportant aux activités de soutien et de la chaîne de valeur selon leurs parts respectives obtenues en appliquant la MCC.

[173] En ce qui a trait à la recommandation de l'AQCIE-CIFQ, le montant est pondéré par la valeur de leur charge d'exploitation respective dans le budget total d'Hydro-Québec. Le résultat de cette approche est présenté dans le tableau suivant.

TABLEAU 10

ILLUSTRATION DES COUPURES RECOMMANDÉES PAR LES INTERVENANTS REPRÉSENTANT LES CONSOMMATEURS D'ÉLECTRICITÉ AUX CHARGES D'EXPLOITATION DU TRANSPORTEUR (2024-2025) ET DU DISTRIBUTEUR (2025)

	2024 (M$)		2025 (M$)	
	Transporteur	**Distributeur**	**Transporteur**	**Distributeur**
AHQ-ARQ	52,8	28,7	58,4	79,8
AQCIE-CIFQ	82,2		101,4	246,2
FCEI			7,0	45,0

[174] La Régie comprend que le Plan d'action 2035 décrit le contexte dans lequel s'inscrivent les stratégies d'affaires et opérationnelles d'HQTD. Tel que mentionné dans sa décision procédurale D-2024-097, aucune conclusion à l'égard des documents décrivant le contexte d'affaires d'HQTD n'est recherchée. Autrement dit, la Régie n'approuve pas le Plan d'action 2035[121].

[175] La Régie a cependant permis un débat sur les impacts du Plan d'action 2035 à l'égard des revenus requis du Transporteur pour les années 2023, 2024 et 2025 et du Distributeur pour l'année 2025-2026[122].

[176] La preuve démontre que la Priorité 1 du Plan d'action 2035 « Améliorer la qualité du service » a un impact sur les revenus requis pour les années visées par les demandes tarifaires d'HQTD. Tel que mentionné précédemment, cet impact origine de l'augmentation des coûts reliés à l'activité Maîtrise de la végétation. Cette augmentation résulte d'une montée en cadence de cette activité afin de répondre notamment aux objectifs du Plan d'action 2035 visant à améliorer la qualité du service en réduisant les pannes. Ainsi sur la période 2023-2025, le coût de cette activité augmente de 48,1 M$ pour HQTD.

[177] La preuve démontre également que la Priorité 2 du Plan d'action 2035 « Aider la clientèle à faire une meilleure consommation de l'énergie » a un impact sur les charges d'exploitation du Distributeur pour l'année 2025-2026. À cet égard, les coûts de la sous-activité « Efficacité énergétique » ont augmenté de 32 M$ entre 2023 et 2025 pour le Distributeur[123].

[178] Cependant, la preuve démontre que le Plan d'action 2035 n'a pas d'impact sur la croissance de la demande à l'horizon 2023-2025 pour HQTD. Comme le mentionne l'AHQ-ARQ, la croissance n'est pas supérieure à une demande normale pour 2025. Cette croissance survient après 2025.

---

121 Décision D-2024-097, p. 9.

122 Décision D-2024-097, p. 9, par. 12.

123 Pièce B-0044, p. 17.

[179] Par ailleurs, la Régie note que les coûts pour assurer la fiabilité du réseau de transport sont supérieurs aux participants du *Best Practices Transmission Committee*[124].

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

[181] La Régie juge que la preuve relative aux gains d'efficience de l'ordre de 100 M$ n'est pas probante dans la mesure où elle repose essentiellement sur une déclaration d'HQTD et qu'aucune information satisfaisante n'a été fournie quant à l'établissement, la justesse ou à la justification de ce montant. En conséquence, la Régie n'est pas convaincue de la force probante de la preuve en ce qui a trait aux gains d'efficience comprises implicitement dans les budgets prévisionnels 2024 et 2025 des charges d'exploitation du Transporteur et du Distributeur.

[182] Tel que mentionné ci-haut, la Régie constate que les efforts en matière d'efficacité énergétique et en maîtrise de la végétation expliquent en partie la croissance des charges d'exploitation d'HQTD. Considérant ses conclusions en ce qui a trait au budget relié à ces activités, la Régie s'attend à ce qu'HQTD démontrent une efficience accrue en limitant la hausse des autres charges d'exploitation de la chaîne de valeur, soit en 2024 et 2025 pour le Transporteur et en 2025-2026 pour le Distributeur. En outre, la Régie est d'avis que des gains d'efficience additionnels de l'ordre de 2 % doivent être réalisés afin de ramener le taux de croissance des charges d'exploitation à des niveaux qui tendent vers les taux d'inflation.

[183] La Régie prend acte que le Distributeur a retiré sa demande visant à inclure la Contribution GES à verser à Énergir à ses revenus requis, sans admission quant à la question relative à la validité de l'inclusion de la Contribution GES à ses revenus requis, considérant notamment les montants visés par la Contribution GES pour l'année tarifaire 2025-2026 et afin d'éviter un débat et des délais en lien avec ce sujet[125].

---

124 Pièce B-0293, p. 10.

125 Pièce B-0128.

[184] Considérant que la Régie approuve les montants pour l'activité Maîtrise de la végétation et les charges d'exploitation pour les programmes d'efficacité énergétique et de GDP, ces montants sont exclus du calcul des réductions à appliquer, de même que la Contribution GES. Le tableau suivant résume les impacts des réductions et présente les budgets des charges d'exploitation approuvées par la Régie.

TABLEAU 11

MONTANTS CONSIDÉRÉS PAR LA RÉGIE AUX FINS DE LA DÉTERMINATION DES RÉDUCTIONS ET DES BUDGETS APPROUVÉS PAR LA RÉGIE

	2024 **M$**	**2025** **M$**
Montant considéré pour HQT	1 215,3[1]	1 250,0
Réduction de 2 %	(24)	(25)
Budget demandé HQT	1 287,6	1 250,0
Budget approuvé	**1 263,6**[2]	**1 225**
Montant considéré pour HQD		1 879,94[3]
Réduction de 2 %		(38)
Budget demandé HQD		1 933,9
Budget approuvé		**1 892,4**[4]

[1] *Le montant de 1 215,3 est établi à partir du montant de charges d'exploitation de 1 287,6 M$, soustrait du budget de Maîtrise de la végétation approuvé par la Régie de 72,3 M$.*

[2] *Le budget approuvé s'obtient en soustrayant la réduction de 2 % sur le montant de 1 287,6 M$.*

[3] *Le montant de 1 879,9 M$ est établi à partir du montant de charges d'exploitation de 2 124,1 M$, soustrait des budgets de maîtrise de la végétation (190,2 M$) et des programmes d'efficacité énergétique et de GDP (50,5 M$) approuvés par la Régie et la Contribution GES (3,5 M$).*

[4] *Le budget approuvé s'obtient en soustrayant la réduction de 2 % ainsi que la Contribution GES sur le montant de 1 933,9 M$.*

[185] **Pour l'ensemble de ces motifs, la Régie demande à HQTD un effort additionnel en matière d'efficience et juge qu'il est raisonnable de réduire leurs charges d'exploitation respectives d'un montant équivalent à 2 % de leurs budgets prévisionnels, selon l'approche précitée.**

[186] **En tenant compte de cet effort additionnel en matière d'efficience, de l'approbation des charges d'exploitation des programmes d'efficacité énergétique et de GDP, de l'approbation du budget 2024 pour la maîtrise de la végétation du Transporteur, de la reconnaissance d'un actif règlementaire relatif aux charges d'exploitation en maîtrise de la végétation pour 2025 ainsi que du retrait de la Contribution GES[126], la Régie approuve les montants suivants pour les charges d'exploitation, excluant les ajustements règlementaires[127] :**

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

[187] **En ce qui a trait à l'application de la MCC, dans le cadre de leurs dossiers tarifaires respectifs, la Régie demande à HQTD de quantifier les facteurs expliquant l'augmentation des charges d'exploitation relatives aux activités et sous-activités de la chaîne de valeur en isolant les effets décrits ci-après et en précisant davantage les besoins additionnels et les gains d'efficience :**

- **Inflation;**
- **Coût de retraite;**
- **Besoins additionnels;**
- **Gains d'efficience.**

[188] **La Régie retient également une des recommandations de l'AHQ-ARQ. Elle demande à HQTD d'inclure, au Tableau D-1 de la pièce B-0044, toutes les attributions directes effectuées dans le cadre de la MCC.**

---

126 Pièce B-0077, p. 36.

127 Pièces B-0047, p. 7, B-0139, tableaux 2 et 3, p. 9 et 11 et B-0289, tableau 1, p. 3.

[189] **Enfin, la Régie demande à HQTD de déposer, pour chacun des prochains dossiers tarifaires, la séquence de cheminement des coûts de la MCC chiffrée telle que présentée à la pièce B-0075, p. 9 à 11, réponse 4.1, figure R-4.1A[128].**

[190] **Par ailleurs, conformément à sa décision D-2005-50[129], la Régie demande au Transporteur de déposer dans ses prochains rapports annuels, à l'égard des charges d'exploitation, les renseignements suivants :**

- **Coûts prévus et réels de chaque activité et sous-activité de la Chaîne de valeur;**
- **Coûts prévus et réels des coûts des activités de soutien;**
- **Volumétrie prévue et réelle de chaque clé de répartition;**
- **Explications des écarts.**

8.3 AUTRES COÛTS COMMUNS

8.3.1 FRAIS CORPORATIFS

[191] Le tableau suivant présente les frais corporatifs pour la période 2023-2025, qui sont établis selon l'approche reconnue par la décision D-2024-024[130].

128 Pièce B-0075, p. 9 à 11, réponse 41, figure R-4.1A.

129 Dossier R-3549-2004 et R-3557-2004, décision D-2005-50, p. 60 et 61.

130 Dossier R-4235-2024, décision D-2024-024, p. 27, par. 77.

TABLEAU 12

ÉVOLUTION ANNUELLE DES FRAIS CORPORATIFS HYDRO-QUÉBEC POUR LA PÉRIODE 2023 À 2025[131]

En millions de dollars ou en %	Dossier R-4235-2023	Année historique	Année de base	Année témoin	Variation 2023 année historique vs PA 2022		Variation 2024 année base vs 2023 historique		Variation 2025 année témoin vs 2024 année de base	
FRAIS CORPORATIFS	**PA2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**$**	**%**	**$**	**%**	**$**	**%**
Bureau PDG, PCA, Protectrice de la personne		3,6	5,1	5,3			1,5	41,7%	0,2	3,9%
Audit interne		6,3	7,4	6,9			1,1	17,5%	(0,5)	-6,8%
Affaires corporatives et gouvernance		13,1	14,9	15,4			1,8	13,7%	0,5	3,4%
Développement durable, relation avec les communnautés et communications		104,5	111,8	112,2			7,3	7,0%	0,4	0,4%
Finances		18,3	25,6	23,1			7,3	39,9%	(2,5)	-9,8%
Coût complet des services rendus	**149,5**	**145,8**	**164,8**	**162,9**	**(3,7)**	**-2,5%**	**19,0**	**13,0%**	**(1,9)**	**-1,2%**

[192] L'augmentation des frais corporatifs pour la période 2023-2025 est de 17,1 M$ (11,7 %), représentant une augmentation annualisée moyenne de 3,9 %.

[193] La Régie est satisfaite des explications fournies[132] relatives aux frais corporatifs. **En conséquence, la Régie approuve, pour le Transporteur, un montant de 51,0 M$ pour 2024 et de 50,6 M$ en 2025. Pour le Distributeur, la Régie approuve un montant de 53,8 M$ pour 2025-2026.**

8.3.2 RENDEMENT SUR LES ACTIFS UTILISÉS PAR LES ACTIVITÉS DE SOUTIEN

[194] Dans sa décision D-2024-024[133], la Régie demande au Transporteur et au Distributeur de présenter, lors de leurs prochains dossiers tarifaires respectifs, un suivi des impacts de la nouvelle méthodologie sur leurs revenus requis, de même que sur le rendement des actifs utilisés par les activités de soutien. HQTD expliquent les raisons pour lesquelles ils ne sont pas en mesure de présenter le suivi requis[134].

131 Tableau établi à partir de la pièce B-0044, p. 54, Tableau 49.

132 Pièce B-0044, p. 54 et 55.

133 Décision D-2024-024, p. 29, par. 86.

134 Pièce B-0006, p. 34 et 35.

[195] **La Régie est satisfaite des explications déposées par HQTD sur l'impossibilité de déposer le suivi demandé et met fin au suivi.**

PHASE 2

9 SUJETS DE LA PHASE 2

[196] En Phase 2, la Régie se prononce sur la demande du Transporteur relative aux tarifs de l'année 2023, examine les revenus requis 2024 et 2025 et estime les tarifs correspondants. La Régie établit aussi d'autres composantes des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec (Tarifs et conditions). La Régie se prononce aussi sur divers éléments liés à la Stratégie du réseau de transport.

10 MISE EN CONTEXTE

[197] Le Transporteur informe la Régie qu'il souhaite une décision sur les tarifs de transport plus hâtive que par le passé. Lors de l'audience en Phase 1, HQTD soumettent en effet qu'en fonction du cadre législatif actuel, il est important de s'assurer que la mise à jour des tarifs de distribution inclut les coûts de transport qui seront réellement requis.

[198] HQTD rappellent que, par le passé, un compte d'écarts permettait de capturer l'écart entre les tarifs de transport inclus dans les tarifs de distribution et les tarifs de transport autorisés par la Régie. Ce compte d'écart est désormais inopérant.

[199] Ainsi, HQTD mentionnent qu'idéalement le dossier tarifaire du Transporteur serait déposé préalablement à celui du Distributeur. Toutefois, cette avenue ne serait pas possible considérant que la préparation du dossier tarifaire du Transporteur doit se faire

en fonction d'un cadre financier composé de coûts communs avec le Distributeur et les autorisations à l'interne, notamment, au conseil d'administration d'Hydro-Québec[135].

[200] La Régie rappelle le contexte particulier du présent dossier, représentant non seulement le premier exercice d'établissement des charges d'exploitation selon la MCC adaptée, mais aussi le premier dossier tarifaire du Transporteur depuis 2021. L'information présentée en Phase 2 est aussi marquée par un retour à un examen en coût de service suivant la fin du MRI en 2022.

[201] Ce contexte a nécessité un examen dans des délais serrés ne favorisant pas la mise en place de certains modes procéduraux, telles une rencontre préparatoire ou des séances de travail.

[202] La Régie souligne que le contexte d'examen du présent dossier doit être considéré comme exceptionnel. Elle invite ainsi HQTD à identifier des solutions permettant un examen du dossier tarifaire du Transporteur dans des délais raisonnables et en temps opportun.

11 TARIFS 2023

[203] Le Transporteur demande que les aspects provisoires des Tarifs et conditions soient déclarés finaux à compter du 1er janvier 2023. Il s'agit ainsi de reconduire en 2023, les tarifs de 2022 approuvés par la Régie. Cette demande est présentée dans une perspective d'allègement du présent dossier[136].

[204] Par conséquent, le Transporteur ne demande pas d'approuver des revenus requis pour 2023.

---

135 Pièce A-0070, p. 108 à 112.

136 Pièce B-0002, p. 6 à 7.

[205] En complément de preuve, le Transporteur dépose le détail du calcul des tarifs 2023 qui résulteraient de l'approche de coût de service[137].

[206] L'AHQ-ARQ est d'avis que la proposition du Transporteur est raisonnable et ne s'y oppose pas.

[207] La Régie constate que la demande du Transporteur résulte en un tarif de transport inférieur de 4,7 % par rapport au tarif qui aurait été établi selon l'approche de coût de service[138]. La Régie juge que la demande du Transporteur est raisonnable et à l'avantage de la clientèle. **Par conséquent, la Régie déclare finaux, à compter du 1er janvier 2023, pour l'année 2023, les aspects des Tarifs et conditions déclarés provisoires dans sa décision D-2022-157[139]. Elle demande au Transporteur de déposer au plus tard le 3 mars 2025 à 12 h, un nouveau texte des Tarifs et conditions pour l'année 2023, ainsi qu'une version anglaise.**

[208] Par ailleurs, la Régie souligne qu'il aurait été souhaitable que le Transporteur l'avise formellement et en temps opportun de l'absence du dépôt d'un dossier tarifaire dans les délais annoncés dans le dossier R-4215-2022. À cet égard, elle rappelle que sa décision D-2022-157 mentionne que :

> Compte tenu que le Transporteur prévoit déposer la demande pour la fixation des tarifs des services de transport pour l'année tarifaire 2023 au mois d'août 2023, la Régie ne pourra rendre sa décision finale sur ces tarifs en temps utile pour une application dès le 1er janvier 2023.
>
> En conséquence, afin de protéger le Transporteur et sa clientèle des conséquences d'une décision différée fixant les tarifs finaux pour l'année tarifaire 2023, la Régie ne constate aucune circonstance particulière au présent dossier lui permettant de s'écarter de ses précédents en matière de fixation de tarifs provisoires.

---

137 Pièce B-0068.

138 Pièce B-0068, p. 7.

139 Dossier R-4215-2022, décision D-2022-157.

12 PERFORMANCE ET BALISAGE

12.1 INDICATEURS DE PERFORMANCE

[209] Le Transporteur présente les résultats de ses indicateurs de performance[140]. Ces derniers incluent, notamment, les deux nouveaux indicateurs approuvés par la décision D-2022-139[141], à savoir la Disponibilité de service aux interconnexions et Disponibilité des emplacements d'exploitation.

[210] Le Transporteur mentionne toutefois qu'il n'est pas en mesure d'intégrer les modifications demandées à ces derniers.

[211] Les modifications portent sur la stratification de ces deux nouveaux indicateurs selon les causes de l'indisponibilité. Or, le Transporteur soumet que ces derniers sont produits à l'aide de systèmes informatiques existants dont les objectifs ne sont pas adaptés à l'identification de ces causes. Ainsi, toute modification à ses systèmes pour se conformer aux demandes de stratification de la Régie les rendraient inefficaces[142].

[212] Par ailleurs, le Transporteur mentionne que les résultats de l'indicateur ATPT ne sont plus disponibles, en raison de l'évolution organisationnelle d'Hydro-Québec vers *Une Hydro*. Il propose désormais de le remplacer par l'indicateur ATPTG.

[213] Le Transporteur mentionne également que les résultats de l'indicateur Satisfaction du client Hydro-Québec Distribution ne sont plus disponibles en raison de la nouvelle structure organisationnelle. Il ajoute que l'indicateur Partenariat qualité avec le Distributeur n'est plus disponible depuis 2016. Ainsi, il demande à la Régie de prendre acte du retrait de ces deux indicateurs en lien avec le Distributeur de la liste de ses indicateurs de performances.

---

140 Pièce B-0293, p. 7.

141 Dossier R-4167-2021, décision D-2022-139, p. 29 et 33.

142 Pièce B-0293, p. 31 à 33.

[214] Finalement, en ce qui a trait au suivi : Donnée définitive des occurrences IFD demandé par la Régie dans sa décision D-2022-053[143], le Transporteur demande que la Régie reconnaisse le résultat produit à son rapport comme étant la donnée définitive pour cet indicateur[144].

12.2 BALISAGE

[215] Le Transporteur présente divers résultats produits par la firme *First Quartile Consulting* et les indicateurs de coûts et de fiabilité du balisage.

[216] Le Transporteur présente les résultats des balisages externes des indicateurs de coûts et de fiabilité auxquels il a participé pendant la période de 2018 à 2022[145].

Résultats de la firme First Quartile Consulting

[217] Selon le Transporteur, les résultats du balisage relatifs aux coûts des lignes de transport indiquent que sa performance demeure globalement supérieure à la moyenne.

[218] En 2019, le résultat de l'indicateur Dépenses en investissement par la valeur de l'actif du Transporteur affiche une hausse marquée par rapport à celui de 2018. Ce résultat dépasse également celui de la moyenne des participants au balisage. Il s'explique par la mise en service de la ligne Chamouchouane – Bout-de-l'Île. Les résultats des années 2020 à 2022 sont les plus faibles de la période en raison d'une baisse des investissements.

[219] En ce qui concerne les postes, pendant cette période, les résultats des indicateurs du Transporteur Dépenses en exploitation et maintenance par la valeur de l'actif et Dépenses en exploitation et maintenance par MVA sont supérieurs à ceux des participants. Bien que ces résultats affichent une légère baisse entre 2018 et 2021, ils sont en hausse en 2022 par rapport à leur niveau de 2018.

---

143 Dossier R-4167-2021, décision D-2022-053, p. 15.

144 Pièce B-0293, Annexe C.

145 Pièce B-0293, p. 11 à 23.

Résultats du balisage d'ÉC[146]

[220] Les indicateurs de fiabilité en transport d'ÉC ont pour numérateur les minutes d'interruption et pour dénominateur le nombre de points de livraison.

[221] L'indicateur T-SAIDI considère les interruptions de service de plus d'une minute. Cet indice est obtenu en divisant la durée totale d'interruption non programmée sur le réseau du Transporteur par le nombre total de points de livraison.

[222] L'indicateur T-SAIFI a trait à la fréquence des interruptions de service. Cet indice est obtenu en divisant le nombre total d'interruptions non programmées par le nombre total de points de livraison. L'indicateur T-SAIFI-SI (interruption soutenue) tient compte de la fréquence de tous les événements de plus d'une minute tandis que l'indicateur T-SAIFI-MI (interruption momentanée) tient compte des événements de moins d'une minute.

[223] Entre 2018 et 2022, les trois indicateurs de fiabilité du Transporteur sont meilleurs que la moyenne des résultats des compagnies canadiennes. Les résultats de 2021 et 2022 de l'indicateur T-SAIDI se sont également améliorés par rapport à ceux des deux années précédentes.

[224] Le résultat 2022 de l'indicateur T-SAIDI est légèrement plus élevé que celui de 2021, mais demeure inférieur à la moyenne des années précédentes. Enfin, les résultats des indicateurs T-SAIFI se maintiennent dans la moyenne historique.

Indicateur composite

[225] L'indicateur composite[147] est un indicateur global combinant les résultats des indicateurs d'ÉC, à savoir :

---

146 Électricité Canada (ÉC), anciennement l'Association Canadienne de l'Électricité (ACÉ).

147 Pièce B-0293, p. 10, Figure 1.

- L’indicateur (%) relatif aux coûts d’exploitation, de maintenance et d’administration plus les coûts des investissements en pérennité (mises en service) divisé par la valeur des immobilisations corporelles et des actifs incorporels;
- L’indicateur T-SAIDI.

[226] Selon le Transporteur, les résultats de l’indicateur composite démontrent que la fiabilité de son réseau s’est maintenue sensiblement au même niveau pour les années 2018 à 2022, en plus de se maintenir au-dessus des comparables.

12.3 OPINION DE LA RÉGIE

[227] La Régie constate qu’aucun intervenant ne s’est prononcé sur les demandes du Transporteur à l’égard de ses indicateurs de performance.

[228] **Pour les motifs invoqués par le Transporteur, la Régie :**

- **Prend acte du retrait des indicateurs Satisfaction du client Hydro-Québec Distribution et Partenariat qualité avec le Distributeur de la liste des indicateurs de performance;**
- **Remplace l’indicateur Fréquence des accidents (ATPT) pour le Transporteur par l’indicateur Fréquence des accidents de travail global d’Hydro-Québec (ATPTG);**
- **Prend acte du retrait de l’indicateur Fréquence des accidents de travail spécifique au Transporteur (ATPT) de la liste des indicateurs de performance;**
- **Reconnait le résultat produit à son rapport comme étant la donnée définitive pour l’indicateur Donnée définitive des occurrences;**
- **Autorise le Transporteur à ne pas donner suite à la stratification des indicateurs Disponibilité des services des interconnexions et Disponibilité des emplacements d’exploitation;**
- **Ordonne au Transporteur de poursuivre le dépôt des indicateurs de Disponibilité des services des interconnexions et Disponibilité des emplacements d’exploitation.**

13 ÉTUDE DE BALISAGE DE LA RÉMUNÉRATION GLOBALE DES EMPLOYÉS D'HYDRO-QUÉBEC

13.1 CONTEXTE

[229] Au dossier R-4167-2021, le Transporteur a déposé l'étude de balisage de la rémunération globale des employés d'Hydro-Québec pour les salaires 2020 (l'Étude de balisage 2020), requise par la décision D-2019-060[148], réalisée par la firme Normandin Beaudry. La Régie a alors considéré qu'il était approprié d'évaluer la méthodologie et les paramètres de l'Étude de balisage 2020. La Régie mentionnait que bien que cet examen puisse résulter en des suivis, il appartiendrait à la formation désignée au dossier tarifaire 2023 du Transporteur de se prononcer, le cas échéant, sur les impacts sur les revenus requis du Transporteur[149].

[230] La Régie, dans sa décision D-2022-139[150], a demandé certains compléments, s'est prononcée sur certains points méthodologiques et a identifié certains éléments à fournir pour la prochaine étude prévue pour les salaires 2025.

[231] Au présent dossier, la Régie examine les compléments déposés, les résultats de l'Étude de balisage 2020 ainsi que leur impact sur les revenus requis du Transporteur.

13.2 COMPLÉMENTS REQUIS PAR LA DÉCISION D-2022-139

[232] La mise à jour de l'Étude de balisage 2020 devait tenir compte des éléments suivants :

- Le temps chômé payé;
- La durée de la semaine normale de travail pour tous les groupes d'emplois;

---

148 Dossier R-4058-2018, décision D-2019-060, p. 51, par. 218.

149 Dossier R-4167-2021, décision D-2021-123, p. 16.

150 Dossier R-4167-2021, décision D-2022-139, p. 54 à 69.

- Un scénario utilisant les maximums normaux des employés syndiqués et non-syndiqués.

Temps chômé payé

[233] Cet élément comporte les composantes suivantes :

1) Les vacances;
2) Les jours fériés;
3) Les congés mobiles;
4) Les congés liés aux fermetures pendant le temps des Fêtes et durant l'été lorsqu'offerts en plus des vacances annuelles.

[234] La mise à jour a été réalisée en utilisant l'information disponible à partir de la base de données remun[151]. Le groupe de référence d'Hydro-Québec, réparti en huit groupes d'employés, a été comparé au groupe de référence du marché cible, réparti en quatre catégories d'emplois, soit les gestionnaires, les professionnels, les techniciens et les emplois de soutien[152].

[235] À la suite de la mise à jour, Normandin Beaudry conclut que l'écart de la rémunération globale d'Hydro-Québec avec son marché de référence a baissé de 1,5 %, passant de 6,5 % à 5,0 %[153].

---

151 Normandin Beaudry explique avoir considéré l'ensemble des composantes disponibles liées au temps chômé payé, soit : non seulement les jours de vacances et les congés fériés (soit les éléments attendus dans le dossier R-4167-2021), mais également les congés mobiles et les congés liés aux fermetures offerts pendant le temps des Fêtes et durant l'été lorsqu'offerts en plus des vacances annuelles; ces deux derniers éléments étant offerts par certaines organisations.

152 Pièce B-0017, p. 10.

153 Pièce B-0090, p. 11.

Semaine normale de travail

[236] Cet élément consiste à ajuster les échelles salariales annuelles, sur une base horaire, des groupes d'employés non syndiqués[154] afin de les rendre comparables aux groupes d'employés syndiqués. La semaine normale de travail chez Hydro-Québec est de 35 heures par semaine.

[237] Normandin Beaudry constate une hausse de la rémunération globale de 0,8 % entre Hydro-Québec et son marché de référence, passant de 6,5 % à 7,3 %[155], à la suite de l'ajustement des échelles salariales.

[238] Normandin Beaudry a effectué également une mise à jour combinant le temps chômé et la semaine normale de travail, et observe une baisse de la rémunération globale de 0,7 %[156], passant de 6,5 % à 5,8 %.

Scénario utilisant les maximums normaux

[239] Ce scénario consiste à utiliser le salaire que l'employé atteindra à terme, c'est-à-dire, à maturité professionnelle, tout en ayant une performance pleinement satisfaisante mais non exceptionnelle, soit son maximum normal. Le maximum normal pour un emploi syndiqué est différent de celui d'un emploi non syndiqué.

[240] Un employé syndiqué évolue, généralement, sur une échelle salariale à deux points d'ancrage, soit le minimum et le maximum de l'échelle salariale. Le maximum normal pour un employé syndiqué sera le maximum de l'échelle.

[241] Quant à l'employé non syndiqué, il progressera normalement, sur une échelle ayant trois points d'ancrage : le minimum, le maximum et le point milieu de l'échelle. Le maximum normal pour un employé non syndiqué est le point milieu de l'échelle. Ce taux de salaire est accessible aux employés dont le rendement est satisfaisant et représente le

---

154 Les groupes d'employés non syndiqués sont : les cadres intermédiaires et de maîtrise ainsi que les professionnels. Ces groupes sont rémunérés sur une base annuelle.

155 Pièce B-0090, p. 12.

156 Pièce B-0223, p. 7.

taux de comparaison au marché. Ainsi, le maximum dans ce type d'échelle, est communément appelé le « *maximum mérite* » et ne peut être atteint que par un employé qui a un rendement supérieur.

[242] Normandin Beaudry soumet qu'il lui est impossible de produire le scénario utilisant les maximums normaux. Sa base de données remun[157] ne fournit pas le statut syndical des emplois du marché de référence, alors que cette information est essentielle afin de déterminer le maximum normal. Normandin Beaudry précise qu'il n'est pas possible de formuler des hypothèses crédibles permettant d'estimer le taux de syndicalisation par emploi et donc d'établir un scénario rigoureux et cohérent, utilisant les maximums normaux, afin de le comparer à la rémunération globale d'Hydro-Québec[158].

13.2.1 CONCLUSION DE NORMANDIN BEAUDRY

Conclusion générale

[243] L'expert considère que les résultats de l'Étude de balisage 2020, suivant la mise à jour requise par la décision D-2022-139, demeurent pertinents, valides et inchangés[159]. Le positionnement de la rémunération globale d'Hydro-Québec est légèrement à l'extérieur de la zone de compétitivité conservatrice de 5 %[160]. Ce positionnement est considéré comme étant au niveau du marché selon la littérature la plus récente[161].

---

157 www.normandin-beaudry.ca/remun. Remun est une enquête sur la rémunération globale menée annuellement par Normandin Beaudry auprès de plus de 500 organisations depuis 2012. Elle fournit des données exhaustives dans les secteurs suivants : rémunération directe, rémunération des cadres supérieurs, conditions de travail, talent et culture, assurance collective, retraite et épargne et régimes d'intéressement à court et à long terme. En ce qui concerne Hydro-Québec, l'enquête compte 474 emplois repères et est constituée de 378 organisations canadiennes. Les données recueillies auprès de ces organisations représentent 21 secteurs d'activités.

158 Pièce B-0017, p. 10.

159 Pièce B-0215, p. 33.

160 Pièce B-0017, p. 5.

161 Sylvie St-Onge, Gestion de la rémunération : théorie et pratique, 4e édition, Montréal, Gaëtan Morin Éditeur, 2020) p. 258.

[244] En prévision de la prochaine étude de balisage, Normandin Beaudry recommande de ne tenir compte ni du temps chômé payé, ni de la durée de la semaine normale de travail et ni d'un scénario qui emploierait le concept des maximums normaux.

Temps chômé payé

[245] Normandin Beaudry est en désaccord avec la proposition de la firme Gallagher d'ajouter les Vacances additionnelles de préretraite à l'étude de balisage 2020.

[246] Les Vacances additionnelles de préretraite consistent à octroyer un crédit supplémentaire de vacances, établi annuellement, à tout employé d'Hydro-Québec, syndiqué ou non syndiqué[162], dès l'atteinte de l'âge de 60 ans[163].

[247] Normandin Beaudry considère que l'analyse chiffrée de cette composante par Gallagher, menant à une augmentation de la rémunération globale de 0,38 %, est erronée. Elle estime l'augmentation de la rémunération globale plutôt à 0,04 %. Normandin Beaudry considère cette hausse peu significative et conclut donc que l'inclusion de cette composante n'apporte pas d'éclairages supplémentaires[164].

[248] Également, pour ce qui est de la prochaine étude de balisage, Normandin Beaudry justifie sa position de ne pas y inclure le temps chômé payé, étant donné l'indisponibilité des données par emploi et donc une impossibilité de représenter fidèlement la valeur des régimes[165]. Normandin Beaudry souligne avoir dû regrouper les groupes d'employés d'Hydro-Québec, en quatre catégories d'emplois, afin d'être en mesure d'effectuer les comparaisons avec la base de données remun[166]. De plus, l'impact de cet élément sur les résultats étant faible, il n'est pas nécessaire d'en tenir compte.

---

162 Pièce A-0086, p. 180 à 181.

163 Pièce C-AQCIE-CIFQ-0044, p. 11 à 12.

164 Pièce B-0233, p. 12 à 14.

165 Pièce B-0017, p. 8.

166 Normandin Beaudry explique avoir considéré l'ensemble des composantes disponibles liées au temps chômé payé, soit : non seulement les jours de vacances et les congés fériés (soit les éléments attendus dans le dossier R-4167-2021), mais également les congés mobiles et les congés liés aux fermetures.

Semaine normale de travail

[249] Normandin Beaudry s'est également prononcée sur l'inclusion du Crédit d'heures de congés supplémentaires pour *les employés syndiqués*, proposée par Gallagher, dans la Semaine normale de travail.

[250] Le Crédit d'heures de congés supplémentaires pour les employés syndiqués consiste à permettre à l'employé, de sa propre initiative, d'effectuer des heures de présence supplémentaires au-delà des 70 heures régulières de travail par période de référence. Ce crédit d'heures ne peut excéder 14 heures par période de référence et ne peut être que repris en temps. De plus, le crédit cumulatif maximal est de 35 heures.

[251] Normandin Beaudry est en désaccord avec l'inclusion de cet élément, car ces crédits d'heures sont octroyés pour reconnaître une prestation de travail au-delà de la semaine normale de travail. Cette pratique en est une de flexibilité qui permet de déplacer du temps de travail entre des périodes de deux semaines. Donc, Normandin Beaudry est d'avis que cette pratique ne doit pas être considérée comme faisant partie de l'offre de rémunération globale.

[252] Normandin Beaudry rappelle que la durée de la semaine normale de travail n'est pas une information qui est habituellement utilisée dans le balisage de la rémunération pour des emplois professionnels et de gestion. Ces emplois sont rémunérés pour assurer une certaine prestation de travail exprimée en termes de responsabilités à assumer. Elle précise que, selon la littérature spécialisée « les cadres et les professionnels [...] sont souvent rémunérés sur la base d'un traitement annuel, car le nombre d'heures de travail est dans une large mesure indéfinie et s'étend au-delà des heures normales de travail »[167].

[253] Normandin Beaudry recommande de ne pas inclure cet ajustement des échelles salariales des emplois non syndiqués en fonction de la semaine de travail de 35 heures dans la prochaine étude de balisage.

---

167 Pièce B-0017, p. 7.

Scénario utilisant les maximums normaux

[254] Normandin Beaudry est en désaccord avec l'utilisation de la méthode des maximums normaux, car la prise en compte d'un point unique sur l'échelle salariale ne permettrait pas d'évaluer le réel potentiel de rémunération offerte par les échelles salariales de l'entreprise[168], contrairement à la méthode des coûts simulés, qui permet d'évaluer la valeur intrinsèque de l'offre de rémunération globale.

[255] Dans la méthode des coûts simulés, l'utilisation du point milieu combinée à celle du maximum permet d'apprécier l'étendue de l'échelle salariale offerte par Hydro-Québec et par les organisations composant le marché de référence[169]. De plus, Normandin Beaudry indique que cette méthode élimine les biais démographiques. Selon elle, l'absence de considération des particularités propres à Hydro-Québec et à sa démographie nuirait à l'évaluation réelle de la valeur de l'offre globale par rapport au marché[170].

[256] Par ailleurs, Normandin Beaudry considère que les résultats de Gallagher obtenus avec l'approche des maximums normaux sont non représentatifs car ils sont basés sur une approche comportant plusieurs omissions méthodologiques, telles que[171] :

- L'utilisation du point-milieu (100 %) comme maximum normal plutôt que le « vrai » maximum normal. L'expert souligne que le « vrai » maximum normal pour Gallagher peut varier grandement[172];
- L'utilisation du point-milieu (100 %) comme maximum normal pour l'ensemble des professionnels, spécialistes et ingénieurs du marché de référence en faisant l'omission de considérer les organisations où ces emplois sont syndiqués ou bien celles non syndiquées, n'ayant pas de maximum mérite;

168 Pièce B-0229, p. 31 et 32.
169 Pièce B-0017, p. 9.
170 Pièce B-0223, p. 20.
171 Pièce B-0223, p. 25.
172 Pièce B-0223, p. 21 et 24.

- L'utilisation du maximum pour les professionnels d'Hydro-Québec plutôt que le point-milieu[173].

[257] Conséquemment, elle conclut que ces omissions méthodologiques ont contribué à la variation des résultats entre les deux experts spécifiquement pour trois groupes d'employés soit les professionnels, les spécialistes et les ingénieurs[174].

[258] De plus, Normandin Beaudry s'oppose à la recommandation de Gallagher d'exiger, lors de la prise des données auprès des firmes du marché de référence, de différencier le maximum normal d'un maximum mérite. L'expert indique qu'aucune enquête salariale ne collecte ce type d'information, qu'il existe un manque de robustesse quant à la possibilité de s'assurer de la qualité de l'information obtenue et qu'en plus, ce type de demande exigerait des efforts irréalistes de la part des organisations participantes augmentant la probabilité de réduire le taux de participation à l'enquête pour des « résultats imparfaits et approximatifs »[175].

[259] En conclusion, pour Normandin Beaudry, l'application faite par Gallagher de la méthode des maximums normaux démontre que l'information nécessaire n'est pas disponible afin de réaliser ce scénario sur des bases d'hypothèses crédibles.

13.2.2 CONCLUSION DE GALLAGHER (EXPERT POUR L'AQCIE-CIFQ)

Temps chômé payé

[260] Gallagher propose de tenir compte de l'inclusion des Vacances additionnelles de préretraite ainsi que de l'acquisition des Vacances en fonction de l'année d'obtention du diplôme.

---

173 Le calcul a été fait sur la prémisse que ce groupe d'employés avait des échelles à échelons. Tel que rectifié par Hydro-Québec, à la suite du dépôt du rapport de Gallagher, ce groupe d'employés progresse selon une approche au mérite.

174 Pièces B-0223, p. 26 et C-AQCIE-CIFQ, p. 34.

175 Pièce B-0223, p. 30.

[261] L'expert estime que les Vacances additionnelles de préretraite doivent être incluses dans l'étude de balisage car il existe un réel avantage pour les employés d'Hydro-Québec ayant 60 ans et plus, en lien avec ces vacances additionnelles[176]. Cet avantage s'applique non seulement à tous les employés syndiqués mais aussi à tous les employés non-syndiqués[177].

[262] Gallagher souligne que dans le Rapport sur le développement durable 2020 d'Hydro-Québec, 6 % de l'effectif de l'entreprise avait 60 ans ou plus. Par conséquent, l'expert estime qu'il s'agit d'un avantage significatif pour les employés, surtout qu'il n'a jamais observé un tel avantage offert systématiquement ailleurs.

[263] Finalement, Gallagher indique plutôt que c'est Normandin Beaudry qui a commis une erreur de calcul en répartissant, par exemple, le bloc de 5 jours supplémentaire de vacances d'un employé ayant atteint 60 ans sur une carrière de 30 ans[178]. Selon l'expert, cette façon de procéder est erronée car il n'y a aucun lien entre les années de service chez Hydro-Québec et les vacances préretraite. Ainsi, on ne doit pas calculer une moyenne annuelle de ces vacances additionnelles et les ajouter et répartir sur une carrière de 30 ans.

[264] Gallagher considère que les Vacances en fonction de l'année d'obtention du diplôme doivent être prises en compte dans l'étude de balisage et ce, même s'il est « […] difficile d'accorder une valeur spécifique à cet avantage à la lumière des informations disponibles […] »[179].

[265] D'après l'expert, il y a une valeur à l'octroi de 5 semaines de vacances après une année de service lorsque l'employé est diplômé depuis 19 ans ou plus. De plus, tous les groupes d'employés ont le droit au calcul du crédit de vacances en fonction de l'année d'obtention du diplôme plutôt qu'en fonction de leur nombre d'années de service continu.

---

176 5,9 % de l'effectif avait 60 ans et plus, selon le Rapport 2020 d'Hydro Québec sur le développement durable.

177 Pièce A-0086, p. 180 à 181.

178 Pièce C-AQCIE-CIFQ-0074, p. 13.

179 Pièce C-AQCIE-CIFQ-0074, p. 14.

Semaine normale de travail

[266] Gallagher est d'avis que les résultats de la mise à jour de l'Étude de balisage 2020 devraient tenir compte de l'inclusion du Crédit d'heures de congés supplémentaires pour les employés syndiqués.

[267] L'expert soumet que le temps supplémentaire travaillé, sur la propre initiative de l'employé, représente un avantage certain pour ces employés en leur permettant de cumuler du temps dans une banque afin de le reprendre ultérieurement sous forme de congés.

[268] Gallagher souligne que cette possibilité représente un avantage significatif pour ces employés, puisque dans le marché de référence ces types d'emplois sont majoritairement non syndiqués.

Scénario utilisant les maximums normaux

[269] Gallagher est en désaccord avec l'utilisation de la méthode des coûts simulés. En outre, elle affirme n'avoir jamais vu une étude de rémunération utilisant, pour la rémunération directe, la méthodologie employée par Normandin Beaudry. D'après l'expert, la méthode utilisée par Normandin Beaudry comporte des faiblesses méthodologiques. En effet, l'utilisation des points d'ancrage qui ne peuvent servir de point de comparaison entre des échelles de différents types, telles que[180] :

- L'utilisation d'un maximum mérite, sans le distinguer d'un maximum normal, ou;
- La création d'un point-milieu fictif dans une échelle à échelons, c'est-à-dire ayant deux points d'ancrage (un minimum et un maximum normal).

[270] Ces faiblesses impactent significativement les résultats lorsque le type d'échelle salariale utilisé par Hydro-Québec est différent du type d'échelle prédominant sur le marché de référence, tel que celui des ingénieurs et des spécialistes.

---

[180] Pièce C-AQCIE-CIFQ-0074, p. 36.

[271] Par ailleurs, l'argument de Normandin Beaudry affirmant la grande variation du « vrai » maximum normal pour Gallagher, est mal compris. Gallagher indique que dans une échelle à trois points d'ancrage la zone de pleine contribution, c'est-à-dire de pleine maturité professionnelle, excède le maximum normal[181]. Toutefois, Gallagher précise que cela n'implique pas de déplacer ce maximum normal. Le maximum de la zone de pleine contribution ne devient en aucun cas un nouveau maximum normal, contrairement à ce que suggère Normandin Beaudry.

> Mais le fait de dire qu'un employé qui est pleinement compétent serait rémunéré entre quatre-vingt-seize et cent quatre pour cent (96-104 %) n'indique pas que cent quatre pour cent (104 %) est rendu le maximum normal. Ce que ça indique, c'est que cet employé-là qui est rendu à cent quatre pour cent (104 %) s'approche de la zone de contribution supérieure si vous avez cinq zones, et quand il va être à cent cinq (105), cent six (106), devrait justifier une contribution supérieure pour être positionné à ce niveau-là dans l'échelle salariale[182].

[272] Pour l'expert, une étude de balisage doit comparer le potentiel « normal » de salaire offert par une entreprise, avec le potentiel « normal » de salaire offert dans son marché de référence. Par potentiel « normal », Gallagher se réfère au salaire qu'un employé peut raisonnablement s'attendre à atteindre avec le temps, et que la grande majorité atteindra, si sa performance est pleinement satisfaisante. Il s'agit de ce qu'on appelle le « *maximum normal* »[183].

[273] Il est dont essentiel d'éviter de comparer un potentiel de salaire « normal » avec un « vrai » maximum mérite qui est généralement réservé à des contributeurs exceptionnels, car seulement un faible pourcentage d'employés atteint ce niveau de salaire.

[274] Conséquemment, l'expert se questionne sur l'incapacité de Normandin Beaudry à réaliser l'analyse utilisant les maximums normaux demandée par la Régie. D'après une enquête fermée effectuée par Normandin Beaudry en 2016 et selon les notes méthodologiques précisant le processus de collecte de données, cette firme fournit les

---

181 Également, d'autres termes employés tels que, le taux cible, le taux d'emploi ou bien le point-milieu.

182 Pièce A-0088, p. 52.

183 Pièce C-AQCIE-CIFQ-0074, p. 20.

définitions des ancrages utilisés dans cette enquête. Entre autres, la définition de « cible » qui est la même définition fournie en engagement, et qui est pratiquement identique à une définition d'un maximum normal[184].

[275] En fonction de ces constats, Gallagher recommande :

- De remplacer la méthode des coûts simulés par une comparaison des maximums normaux d'Hydro-Québec avec ceux de son marché de référence pour la rémunération directe;
- Que les données recueillies puissent permettre de distinguer clairement un maximum normal d'un maximum mérite dans les entreprises du marché de référence.

13.2.3 OPINION DE LA RÉGIE

Étude de balisage 2020 - Compléments de preuve

[276] La Régie note l'impossibilité du Transporteur à déposer une mise à jour de l'Étude de balisage 2020, utilisant la méthodologie des maximums normaux, par l'entremise de son expert Normandin Beaudry.

[277] D'une part, la Régie note que les résultats déposés donnent suite à deux des trois compléments demandés et que la mise à jour de l'Étude de balisage 2020 permet d'effectuer une comparaison historique avec les résultats déposés en 2015 et en 2020. Conséquemment, la mise à jour, combinant le temps chômé et la semaine normale de travail, conclut en une hausse du salaire de base moyen de 0,78 % mais en une baisse de la rémunération globale de 0,7 %, passant de 6,5 % à 5,8 %[185].

[278] D'autre part, Gallagher estime l'écart au marché du salaire de base moyen d'Hydro-Québec à son marché de référence à 14,5 % soit une différence de 9,2 %. Quant à la

---

184 Pièces A-0088, p. 56 à 58 et B-0222, p. 3.

185 Pièce B-0223, p. 7.

rémunération globale, l'écart d'Hydro-Québec par rapport à son marché de référence s'élève à 16,15 % plutôt qu'au 5,8 %, calculé par Normandin Beaudry, significativement au-dessus de la zone de compétitivité.

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

Prochaine étude de balisage

Temps chômé payé

[280] La Régie considère que le temps chômé payé doit être inclus dans la prochaine étude de balisage car ce temps est un avantage accordé à un employé. La Régie note qu'afin d'évaluer cet élément, Normandin Beaudry a dû regrouper les groupes d'employés d'Hydro-Québec en quatre catégories d'emplois; gestionnaires, professionnels, techniciens et emplois de soutien afin d'être en mesure de les comparer au marché de référence. La Régie considère tout de même qu'il est d'intérêt d'avoir cette évaluation et d'avoir un ordre de grandeur de l'impact sur la rémunération globale.

[281] De ce fait, même si le résultat obtenu n'atteint pas la précision souhaitée par Normandin Beaudry, dû aux regroupements d'employés, il fournit tout de même une amplitude et un sens haussier ou baissier de l'impact. **La Régie demande ainsi au Transporteur d'inclure le *Temps chômé payé*, dans la prochaine étude de balisage, en présentant les résultats selon les deux scénarios suivants :**

- **1er scénario: résultats globaux du balisage en n'incluant pas le temps chômé payé;**
- **2ième scénario : résultats globaux du balisage en incluant le temps chômé payé.**

[282] À l'égard des Vacances additionnelles de préretraite ainsi que des Vacances en fonction de l'année d'obtention du diplôme, la Régie considère que ces deux composantes représentent de possibles avantages octroyés aux employés d'Hydro-Québec. Toutefois, le nombre important d'hypothèses utilisées ne permettent pas à la Régie d'apprécier l'impact réel de l'inclusion de ces deux éléments.

Semaine normale de travail

[283] La Régie retient la position de Normandin Beaudry selon laquelle les emplois non syndiqués sont rémunérés en fonction de leur prestation de travail et des responsabilités qui leur sont attribuées. Subséquemment, les heures de travail hebdomadaires n'ont pas la même importance que pour les emplois syndiqués.

[284] Ainsi, la Régie estime qu'il est plus indiqué de comparer les emplois non syndiqués, sur une base annuelle, avec leurs contreparties du marché de référence. **La Régie retient ainsi l'avis de Normandin Beaudry à cet égard et ne requiert pas l'inclusion de cet élément dans la prochaine étude de balisage.**

[285] Quant au *Crédit d'heures de congés supplémentaires des employés syndiqués*, la Régie retient l'avis de Normandin Beaudry et considère ces crédits d'heures comme une pratique offrant de la flexibilité aux employés syndiqués. **La Régie ne requiert pas l'inclusion de cet élément à la prochaine étude de balisage.**

Scénario utilisant les maximums normaux

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

[287] **En conséquence, la Régie reporte à une phase ultérieure du présent dossier l'examen de la méthodologie qui devrait être appliquée par le Transporteur afin**

d'évaluer la rémunération directe des employés d'Hydro-Québec ainsi que l'évaluation de la pertinence d'inclure les deux composantes additionnelles proposées par Gallagher dans l'élément Temps chômé payé. La Régie fixera ultérieurement l'encadrement de cet enjeu et l'échéancier de traitement de cette phase subséquente.

13.3 IMPACTS DES RÉSULTATS DE L'ÉTUDE DE BALISAGE 2020 SUR LES REVENUS REQUIS

13.3.1 POSITION DU TRANSPORTEUR

[288] En réponse à une DDR de la Régie, Normandin Beaudry élabore sur la notion de compétitivité de la rémunération, mentionnant notamment qu'un écart d'environ 5 % par rapport au marché signifie que les pratiques de rémunération sont au diapason avec le marché[186].

[289] Lors de l'audience, le Transporteur mentionne qu'il vise la médiane dans le positionnement de sa rémunération globale par rapport au marché[187]. Il élabore aussi sur les principes directeurs et sa stratégie de rémunération[188], soulignant que dans un contexte d'emplois très spécialisés, nécessitant une longue formation et des coûts importants, il cherche un bon niveau de rétention[189].

[290] Selon le Transporteur, il n'est pas possible de conclure sur les impacts des revenus requis des années 2023 à 2025 sur la base de l'Étude de balisage 2020. Il fournit le portrait des augmentations des échelles salariales accordées depuis 2020, en les comparant à la moyenne du Québec jusqu'en 2023 ou 2024, selon la disponibilité des données[190]. Il fournit également une comparaison de son budget d'augmentations salariales des employés non syndiqués avec la moyenne du Québec, de 2021 à 2024[191].

---

186 Pièce B-0140, p. 48 et 49, réponses aux questions 25.1 et 25.2.
187 Pièce A-0086, p. 109.
188 Pièce B-0214, p. 3 et 4.
189 Pièce A-0086, p. 118.
190 Pièce B-0140, p. 50 et 51.
191 Pièce B-0140, p. 52, Tableau R-26.1.3C.

[291] Le Transporteur soumet avoir présenté une preuve probante démontrant une excellence opérationnelle et un souci d'efficience continu au cours des dernières années, qui sera maintenu pour les années à venir. Il conclut que son offre de rémunération globale est raisonnable et qu'aucune réduction spécifique à la masse salariale découlant des résultats de l'Étude de balisage 2020 n'est requise[192].

13.3.2 POSITIONS DES INTERVENANTS

Gallagher (expert pour l'AQCIE-CIFQ)

[292] Gallagher retient une zone de compétitivité de plus ou moins 5 % de la médiane du marché et n'est pas d'accord avec l'écart de 10 % avancé par Normandin Beaudry[193].

[293] Gallagher conclut des données sur les budgets d'augmentations salariales de 2021 à 2024 des employés non-syndiqués et les budgets de 2021 à 2023 des employés syndiqués[194], qu'Hydro-Québec a suivi le marché. L'écart de rémunération globale qu'il estime à 14,45 %[195], selon ses différentes recommandations mentionnées dans la section relative aux compléments requis par la décision D-2022-139, serait donc demeuré[196].

[294] En audience, Gallagher mentionne qu'il ne recommanderait pas à une organisation présentant un niveau de compétitivité plus élevé de réduire les salaires, mais plutôt de ralentir significativement les augmentations futures[197].

AQCIE-CIFQ

[295] L'AQCIE-CIFQ recommande une réduction des revenus requis du Transporteur d'un montant correspondant au pourcentage d'écart entre la rémunération globale

192 Pièce B-0229, p. 25.
193 Pièces C-AQCIE-CIFQ-0077, p. 36 et A-0088, p. 80 et 141 à 144.
194 Pièce B-0140, p. 51 et 52, Tableaux R-26.1.3B et R-26.1.3C.
195 Pièce C-AQCIE-CIFQ-0074, p. 42.
196 Pièce C-AQCIE-CIFQ-0077, p. 38.
197 Pièce A-0088, p. 148 à 150.

d'Hydro-Québec et le seuil de 5 % au-dessus de la médiane du marché, soit environ 70 M$[198]. L'AQCIE-CIFQ plaide que cette réduction s'impose afin que les consommateurs ne paient pas plus que ce qui est nécessaire pour obtenir le service[199].

[296] La FCEI appuie cette dernière approche de l'AQCIE-CIFQ[200].

13.3.3 OPINION DE LA RÉGIE

[297] La Régie note l'orientation d'Hydro-Québec décrite lors de l'audience de viser la médiane du marché dans le positionnement de sa rémunération globale[201]. La Régie considère que cette orientation est en continuité avec l'indication donnée lors de son dernier examen d'une telle étude[202] et favorise un niveau de dépenses raisonnables.

[298] La Régie rappelle que lors de l'examen du balisage portant sur les salaires 2015, l'écart s'établissait à 6 %[203] et qu'elle invitait le Distributeur à poursuivre ses efforts afin de rapprocher la rémunération globale à la médiane de son marché de référence.

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

[300] La mise à jour de l'Étude de balisage 2020 établit un écart de la rémunération globale d'Hydro-Québec de 5,8 %[204] supérieur au marché de référence, soit un écart similaire à celui identifié pour les salaires 2015 et qui demeure légèrement au-dessus de la zone de compétitivité de 5 %. La Régie considère que les données sur l'évolution des

198 Pièce A-0088, p. 187.
199 Pièce C-AQCIE-CIFQ-0079, p. 5.
200 Pièce C-FCEI-0027, p. 3, par. 21.
201 Pièce A-0086, p. 109.
202 Dossier R-3980-2016, décision D-2017-022, p. 98, par. 359.
203 Dossier R-3980-2016, décision D-2017-022, p. 77.
204 Pièce B-0223, p. 7.

salaires d'Hydro-Québec depuis 2020, en comparaison avec l'ensemble du Québec[205], montrent que cet écart ne s'est pas accentué et qu'il s'est même possiblement légèrement atténué.

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

[302] La Régie souligne que les informations décrivant les principes directeurs et la stratégie de rémunération d'Hydro-Québec[206] et faisant le lien entre les résultats de la mise à jour de l'Étude de balisage 2020 et ceux relatifs à son efficience et sa performance[207] sont utiles à l'exercice fait au présent dossier. Elle s'attend à ce que les informations équivalentes soient déposées lors du prochain exercice d'appréciation des résultats de l'étude de balisage de la rémunération en lien avec les revenus requis.

[303] Par ailleurs, la Régie favorise la contemporanéité entre l'année qui fera l'objet de la prochaine étude et l'année tarifaire à laquelle l'examen pourra être fait[208]. Cette préoccupation pourra être prise en compte au terme de l'examen dans une phase ultérieure.

---

205 Pièce B-0140, p. 51 à 52, Tableaux R-26.1.3A, R-26.1.3B et R-26.1.3C.

206 Pièce B-0214, p. 3 et 4.

207 Pièce B-0140, p. 52 et 53, réponse à la question 26.2.

208 Pièce A-0086, p. 228.

14 PRINCIPES RÈGLEMENTAIRES, MÉTHODES ET PRATIQUES COMPTABLES

14.1 PRINCIPES RÈGLEMENTAIRES, MÉTHODES ET PRATIQUES COMPTABLES RECONNUS PAR LA RÉGIE ET RECLASSEMENTS PROPOSÉS

[304] Le Transporteur présente une mise à jour du tableau synthèse Principes règlementaires reconnus par la Régie[209]. Il précise qu'une section du tableau intègre le reclassement de certains principes règlementaires auparavant présentés à titre de Conventions, méthodes et pratiques comptables.

[305] Le Transporteur présente également le tableau synthèse Principales méthodes et pratiques comptables, de même que les renvois aux décisions de la Régie ou aux pièces concernées[210]. Il précise que la révision de certaines durées de vie utile de certains équipements est incluse aux modifications proposées.

[306] Le Transporteur propose le reclassement des principes règlementaires du Tableau 2 au Tableau 1 et demande de reconnaître les modifications à la liste des méthodes ou pratiques comptables reconnues par la Régie tel qu'indiqué au Tableau 2.

[307] La Régie constate, dans un premier temps, que le reclassement de certains principes règlementaires du tableau Principales méthodes et pratiques comptables au tableau Principes règlementaires reconnus par la Régie n'a pas pour effet de modifier ou de retirer les informations fournies.

[308] Dans un deuxième temps, la Régie constate que les modifications touchent principalement des méthodes et pratiques comptables devenues caduques au fil des changements de normes comptables ou de changements approuvés par la Régie.

[309] **Par conséquent, la Régie accepte les changements proposés par le Transporteur tels que présentés à la pièce B-0015, aux sections 1 et 2[211].**

---

209 Pièce B-0015, p. 5, Tableau 1.

210 Pièce B-0015, p. 8, Tableau 2.

211 Pièce B-0015, Section 1, p. 5, et Section 2, p. 7.

14.2 RÉVISIONS DES DURÉES DE VIE UTILE

[310] Le Transporteur présente les impacts des révisions des durées de vie utile de certains actifs sur les revenus requis sur une période de trois ans[212]. Les impacts sur les revenus requis des années 2024 et 2025 ont respectivement pour effet une réduction de 4,1 M$ et de 14,3 M$.

[311] En réponse à la DDR de la Régie concernant l'ordonnance relative aux décisions D-2011-039[213] et D-2002-95[214] qui demandent de présenter l'information sur un horizon de 5 ans, le Transporteur mentionne ce qui suit :

> Le Transporteur comprend de la référence (ii) que la décision D-2011-039 ciblait un besoin ponctuel lié à la catégorie Logiciels. Il ajoute que, depuis la publication de la décision D-2002-095, incluant les années ultérieures à la décision D-2011-039, l'impact de chacune des révisions des durées de vie utile a été présenté sur l'horizon des demandes tarifaires en cause. Cet horizon permet de préciser l'effet des changements de durée de vie utile sur les tarifs proposés pour approbation.
>
> Le Transporteur demande respectueusement à la Régie de lui indiquer si des changements à sa pratique sont requis[215].

[312] **La Régie accepte que le Transporteur continue de présenter l'information relative aux changements de durée de vie utile des actifs sur un horizon de 3 ans, soit pour les années historiques, de base et témoin, dans le cadre des prochains dossiers tarifaires.**

[313] **Cependant, si l'impact des changements de durée de vie utile pour l'année témoin est partiel, la Régie demande au Transporteur d'inclure l'année suivante à son horizon afin de présenter l'impact des changements sur une année complète.**

---

212 Pièce B-0015, p. 15, Tableaux 3 et 4.

213 Dossier R-3738-2010, décision D-2011-039, p. 71, par. 313.

214 Dossier R-3401-98, décision D-2002-95, p. 91.

215 Pièce B-0087, p. 28, réponse 14.1.

14.3 SUIVIS DE DÉCISIONS RELATIFS AU TRAITEMENT RÈGLEMENTAIRE – INFONUAGIQUE ET AU TRAITEMENT COMPTABLE ET FINANCIER DES PRODUITS DES VENTES – FIBRES OPTIQUES

14.3.1 TRAITEMENT RÈGLEMENTAIRE – INFONUAGIQUE

[314] En suivi de la décision D-2022-053[216], le Transporteur indique qu'aucun contrat d'hébergement infonuagique n'excède cinq ans[217]. **La Régie prend acte du suivi déposé par le Transporteur.**

14.3.2 TRAITEMENT COMPTABLE ET FINANCIER DES PRODUITS DES VENTES – FIBRES OPTIQUES

[315] Dans sa décision D-2022-053[218], la Régie a accepté le traitement comptable proposé par le Transporteur et a pris note des impacts financiers relatifs à la vente des deux fibres optiques sur le tronçon entre les postes de la Chute-Allard et de La Tuque.

[316] Elle indique également que le Transporteur devra proposer le traitement comptable et financier des produits de ventes sur le tronçon entre les postes de la Chamouchouane et Judith-Jasmin à l'occasion du premier dossier tarifaire qui suivra la date de leur réception.

[317] Au présent dossier, le Transporteur indique avoir reçu les produits de vente concernant le tronçon entre les postes de la Chamouchouane et Judith-Jasmin au mois de février 2022 pour un prix de vente totalisant 4 816 000 $. Il présente le traitement comptable et les impacts financiers des produits de vente. Il précise également que le traitement proposé est identique à celui autorisé dans la décision D-2022-053.

[318] La Régie est satisfaite du suivi de la décision D-2022-053. **Elle autorise le traitement comptable de la transaction proposé par le Transporteur.**

---

216 Dossier R-4167-2021, décision D-2022-053, p. 18 et 19, par. 63.

217 Pièce B-0015, Annexe A, p. 16.

218 Dossier R-4167-2021, décision D-2022-053, p. 20 et 21, par. 68 et 69.

14.4 MRI DE DEUXIÈME GÉNÉRATION

[319] En suivi de la décision D-2022-053, demandant le dépôt du calendrier de travail anticipé pour l'établissement du MRI de deuxième génération, le Transporteur mentionne que, considérant les conclusions de son post mortem sur le MRI de première génération, déposé au rapport annuel 2023[219], et l'abrogation de l'article 48.1 de la Loi, il n'envisage actuellement pas de MRI de deuxième génération.

[320] **La Régie estime que l'information déposée répond de manière satisfaisante au suivi de la décision D-2022-053 et y met fin.**

14.5 CÉR – ÉCARTS LIÉS AU DÉCALAGE TEMPOREL DES MISES EN SERVICE

14.5.1 POSITION DU TRANSPORTEUR

[321] Le Transporteur rappelle l'ordonnance de la Régie dans sa décision D–2022–139[220] lui demandant de présenter dans le cadre du prochain dossier tarifaire une proposition d'un CÉR liés au décalage temporel des mises en service selon certaines caractéristiques. Le Transporteur passe en revue les caractéristiques proposées dans cette décision[221] et fait certains constats. À la lumière de ses constats, il ne recommande pas la création d'un CÉR portant sur le décalage temporel des mises en service. Ces caractéristiques sont les suivantes :

- Identification de tous les projets dont les mises en service sont supérieures à un seuil de 25 M$ et détermination de l'impact sur la moyenne des 13 soldes entre le mois autorisé et le mois réalisé;
- Application du CMPC autorisé à la somme des écarts de l'étape précédente;
- Hors base de tarification et portant intérêts;
- Exercice réalisé au Rapport annuel à la Régie;

---

219 Dossier R-9000-2023, B-0022, HQT-2, Document 2, Annexe 3.1

220 Dossier R-4167-2021, décision D-2022-139, p. 45 et 46, par. 175 à 181.

221 Pièce B-0015, Annexe A, p. 19 à 21.

- Disposition du solde présentée au dossier tarifaire subséquent à ce Rapport annuel;
- Exclusion de l'agrégation charges-ressource;
- Symétrique.

14.5.2 POSITIONS DES INTERVENANTS

[322] L'AQCIE-CIFQ, en se basant sur les données fournies par le Transporteur concernant les mises en service des années 2021 et 2022 et en excluant les contributions internes du Distributeur en 2022, évalue que la fixation du seuil de matérialité à 25 M$ a pour impact d'exclure 73 % de la valeur des mises en service de l'année 2021 et 41 % de la valeur des mises en service de l'année 2022. Il est d'avis que le Transporteur s'est limité à répondre minimalement à la demande de la Régie quant à la fixation d'un seuil sans considérer l'impact de la fixation d'un tel seuil[222].

[323] L'AQCIE-CIFQ rappelle que la création d'un CÉR est justifiée par l'écart important entre la valeur de la base de tarification prévue à l'année témoin et la base de tarification réelle. Étant donné que cet écart provient principalement des variations temporelles des mises en service annuelles, l'AQCIE-CIFQ mentionne qu'il était adéquat de se concentrer sur ces variations temporelles[223].

[324] Cependant, selon l'AQCIE-CIFQ, l'information relative à l'impact des mises en service déjà fournie par le Transporteur dans ses dossiers tarifaires est pertinente pour la création du compte d'écarts demandé par la Régie et est plus complète que celle retenue pour le CÉR proposé dans le présent dossier.

---

222 Pièce AQCIE-CIFQ-0035, p. 16 et 17.

223 Pièce C-AQCIE-CIFQ-0075, p. 13 à 15.

14.5.3 OPINION DE LA RÉGIE

[325] La Régie partage l'avis de l'AQCIE-CIFQ quant à la nécessité de créer un CÉR en raison de l'historique d'écarts importants entre la valeur de la base de tarification prévue à l'année témoin et la base de tarification réelle.

[326] Ces variations proviennent principalement des variations temporelles des mises en service annuelles.

[327] La Régie juge toutefois que l'utilisation de la base de tarification dans sa globalité, tel que le proposé par l'AQCIE-CIFQ, dépasse la problématique du décalage temporel des mises en service visée par la décision D-2022-139. En effet, bien que la moyenne des 13 soldes puisse en partie refléter le décalage temporel, elle inclut également les écarts relatifs aux variations des coûts des projets.

[328] À cet effet, la Régie retient les propos du Transporteur selon lesquels le CÉR ne doit pas enlever l'incitatif à réaliser de l'efficience sur les coûts des projets[224]. La Régie concluait d'ailleurs en ce sens dans sa décision D-2022-139 :

> [176] La Régie partage l'avis du Transporteur et de son expert sur la difficulté et les efforts requis pour distinguer la nature des écarts, soit les éléments représentant des gains d'efficacité des autres éléments qui peuvent expliquer la nature des écarts entre les montants réels et ceux projetés. La Régie retient également qu'un CÉR sur l'ensemble des dépenses en capital pourrait limiter, dans une certaine mesure, l'incitatif à l'efficience sur les montants de mises en services des projets[225].

[329] Dans un contexte de croissance des activités du Transporteur, la Régie retient que l'impact de l'écart lié au décalage temporel des mises en service des projets pourrait demeurer important[226].

---

224 Pièce A-0081, p. 218.

225 Dossier R-4167-2021, décision D-2022-139, p. 45, par. 176.

226 Pièce A-0081, p. 199 et 200.

[330] Concernant la proposition du Transporteur d'établir le seuil de matérialité à 25 M$, la Régie est d'avis qu'un seuil de 10 M$ représente un compromis entre un impact significatif sur les revenus requis et le nombre de projets pour les motifs suivants :

- Cohérence avec la demande du Transporteur d'autoriser un seuil de 10 M$, aux fins de la présentation par projet des mises en service réelles et projetées, à compter de l'année de base 2024[227];
- Avoir un nombre de projets significatif afin d'évaluer la performance du Transporteur en lien avec la précision temporelle de ses mises en service .

[331] **Pour ces motifs, la Régie ordonne la création d'un CÉR afin de comptabiliser les écarts liés au décalage temporel des mises en service. La Régie retient les caractéristiques suivantes pour le CÉR:**

- **Identification de tous les projets dont les mises en service sont supérieures à un seuil de 10 M$ et détermination de l'impact sur la moyenne des 13 soldes entre le mois autorisé et le mois réalisé;**
- **Application du CMPC autorisé à la somme des écarts de l'étape précédente;**
- **Hors base de tarification et portant intérêts au CMPC;**
- **Exercice réalisé au Rapport annuel à la Régie;**
- **Disposition du solde présentée au dossier tarifaire subséquent à ce Rapport annuel.**
- **Exclusion de l'agrégation charges-ressource;**
- **Symétrique;**
- **Application dès l'année tarifaire 2025.**

[227] Pièce B-0139, p. 20.

15 REVENUS REQUIS

[332] Le Transporteur présente des revenus requis de 3 481,8 M$ pour l'année de base 2024[228], en hausse de 285,1 M$ ou 8,9 % par rapport à l'année historique 2023. Cette hausse est principalement due à la hausse du rendement sur la base de tarification de 268,0 M$ (+25,5 %).

[333] Pour l'année témoin 2025, à la suite de la mise à jour de décembre 2024, les revenus requis s'établissent à 3 542,4 M$[229], ce qui représente une hausse de 60,6 M$ ou 1,7 % par rapport à l'année de base 2024. La hausse provient, dans des proportions quasi similaires, des augmentations du rendement sur la base de tarification et des dépenses nécessaires à la prestation de service.

[334] La FCEI recommande à la Régie de réduire le revenu requis global du Transporteur de 20 M$ pour l'année témoin 2025[230], montant composé de l'ajustement de la base de tarification et de la réduction du montant des coûts alloués au Transporteur en vertu de la MCC.

15.1 ÉVOLUTION DE LA BASE DE TARIFICATION 2023-2025

[335] Pour l'année de base 2024, le Transporteur demande d'approuver une base de tarification de 21 949,3 M$, soit un accroissement de 1 257,6 M$ ou 6,1 % par rapport à l'année historique 2023.

[336] Pour l'année témoin 2025, le Transporteur demande à la Régie d'approuver une base de tarification de 22 806,5 M$, soit un accroissement de 857,2 M$ ou 3,9 % par rapport à l'année de base 2024.

---

228 Pièce B-0289, p. 3, Tableau 1.

229 Pièce B-0289, p. 3, Tableau 1.

230 Pièce C-FCEI-0026, p. 9.

[337] Le tableau suivant présente l'évolution de la base de tarification selon la moyenne des 13 soldes, pour la période de 2023 à 2025.

TABLEAU 13

ÉVOLUTION DE LA BASE DE TARIFICATION SUR LA PÉRIODE DE 2023 À 2025[231]

En millions de dollars ou en % *Moyennes des 13 soldes*	Année réelle 2023	Année de base 2024	Année témoin 2025	Variation 2024 année de base vs 2023 année réelle		Variation 2025 année témoin vs 2024 année de base	
Immobilisations en exploitation	22 284,0	23 450,0	24 435,1	1 166,0	5,2%	985,1	4,2%
Actifs incorporels	533,4	548,3	534,3	14,9	2,8%	(14,0)	-2,5%
Autres actifs	(2 511,1)	(2 488,5)	(2 653,9)	22,6	-0,9%	(165,4)	6,6%
Fonds de roulement	385,4	439,5	491,0	54,1	14,0%	51,5	11,7%
Base de tarification	**20 691,7**	**21 949,3**	**22 806,5**	**1 257,6**	**6,1%**	**857,3**	**3,9%**

15.1.1 IMMOBILISATIONS CORPORELLES EN EXPLOITATION

[338] Les immobilisations corporelles en exploitation constituent le principal élément de la base de tarification. Le tableau suivant présente leur évolution pour la période de 2023 à 2025.

TABLEAU 14

ÉVOLUTION DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES EN EXPLOITATION POUR LA PÉRIODE DE 2023 À 2025[232]

En millions de dollars ou en % *Moyennes des 13 soldes*	Année réelle 2023	Année de base 2024	Année témoin 2025	Variation 2024 année de base vs 2023 année réelle		Variation 2025 année témoin vs 2024 année de base	
Postes	12 340,9	12 650,7	13 208,0	309,9	2,5%	557,3	4,4%
Lignes	8 422,5	9 270,3	9 675,8	847,9	10,1%	405,5	4,4%
Autres actifs de réseau	538,0	506,5	538,2	(31,5)	-5,9%	31,7	6,3%
Actifs de soutien	309,9	339,8	334,0	29,9	9,6%	(5,8)	-1,7%
Télécommunications	672,8	682,6	679,1	9,8	1,5%	(3,5)	-0,5%
Immobilisations en exploitation	**22 284,0**	**23 450,0**	**24 435,1**	**1 166,0**	**5,2%**	**985,1**	**4,2%**

231 Tableau établi à partir de la pièce B-0139, p. 37 à 42.

232 Tableau établi à partir de la pièce B-0139, p. 37 à 42.

[339] Conformément à la décision D-2006-76[233], le Transporteur précise que des contributions découlant des demandes de déplacements et de modifications des actifs par des tiers sont inscrites à sa base de tarification, aux montants de 117,1 M$ pour l'année de base 2024 et de 115,1 M$ pour l'année témoin 2025[234].

[340] Pour l'année de base 2024 et l'année témoin 2025, le Transporteur présente également les coûts relatifs au démantèlement, à l'enlèvement et à la remise en état des sites de postes de transport visés par la cessation prévue d'activités de transformation sur leur site actuel. Les montants prévus pour ces coûts sont de 37,7 M$ pour 2024 et de 27,3 M$ pour 2025. Les années prévues de démantèlement pour ces sites se situent entre 2024 et 2035[235].

15.1.2 ACTIFS INCORPORELS, AUTRES ACTIFS ET FONDS DE ROULEMENT

[341] Les Actifs incorporels comprennent principalement les servitudes et les logiciels. Les montants prévus se répartissent comme suit :

- Année de base 2024 : 548,3 M$, une hausse de 14,9 M$ ou 2,8 % par rapport à l'année historique 2023;
- Année témoin 2025 : 534,3 M$, une baisse de 14,0 M$ ou -2,5 % par rapport à l'année de base 2024.

[342] Les Autres actifs regroupent les rubriques Actifs règlementaires et Contributions internes et autres. Sur la période de 2023 à 2025, ils passent de - 2 511,1 M$ à - 2 653,9 M$, soit une diminution de 142,8 M$.

[343] Les montants prévus pour la contribution du Distributeur sont les suivants :

---

233 Dossier R-3594-2005, décision D-2006-76, p. 6.

234 Pièce B-0039, p. 45, Annexe A, Tableau A2-2.

235 Pièce B-0139, p. 33, Annexe A, Tableau A2-3.

- Pour l'année de base 2024 : - 1 663,6 M$, une augmentation de la contribution de 239,6 M$ par rapport au montant de – 1 424,0 M$ de l'année historique 2023;
- Pour l'année témoin 2025 : - 1 613,0 M$, une diminution de la contribution de 50,6 M$ par rapport à l'année de base 2024. L'essentiel de la contribution du Distributeur provient essentiellement de l'agrégation charges-ressources annuelle[236].

[344] Les montants prévus pour la contribution du Producteur sont les suivants :

- Pour l'année de base 2024 : - 1 034,2 M$, une diminution de la contribution de 23,6 M$ par rapport au montant de – 1 057,8 M$ de l'année historique 2023;
- Pour l'année témoin 2025 : - 1 541,4 M$, une augmentation de la contribution de 507,2 M$ par rapport à l'année de base 2024. La variation est principalement expliquée par le projet Appalaches-Maine[237].

[345] Le Fonds de roulement regroupe l'encaisse règlementaire[238], les matériaux, combustibles et fournitures[239] ainsi que l'inventaire d'actifs stratégiques[240]. Les montants prévus sont :

- Pour l'année de base 2024 : 439,5 M$, soit une hausse de 54,1 M$ par rapport à l'année historique 2023;
- Pour l'année témoin 2025 : 491,0 M$, soit une hausse de 51,5 M$ par rapport à l'année de base 2024.

236 Pièce B-0139, p. 33, Annexe A, Tableau A2-4.
237 Pièce B-0139, p. 33, Annexe A, Tableau A2-4.
238 Pièce B-0139, p. 34, Annexe A, Tableau A2-5.
239 Pièce B-0139, p. 34, Annexe A, Tableau A2-6.
240 Pièce B-0139, p. 35, Annexe A, Tableaux A2-7, A2-8 et A2-9.

15.1.3 LISTE DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES EN EXPLOITATION ET DES ACTIFS INCORPORELS AU 31 DÉCEMBRE 2023

[346] Le Transporteur présente la liste des immobilisations corporelles en exploitation et des actifs incorporels au 31 décembre 2023[241].

[347] En réponse à la DDR de la Régie lui demandant d'indiquer si des actifs non utilisés et acquis après le 16 juin 2000 étaient inclus dans cette liste, le Transporteur en identifie certains[242].

[348] Lors de l'audience, le Transporteur fournit quelques précisions à l'égard de ces actifs[243].

[349] Le Transporteur précise qu'il n'a pas d'objection à retirer les actifs qui ne sont plus utiles à l'exploitation du réseau de la base de tarification[244].

[350] **La Régie ordonne au Transporteur de retirer de sa base de tarification les actifs suivants qui ne sont plus utiles à l'exploitation du réseau de transport de même que les montants associés :**

- **Poste de Thurso[245] 16 980 $**
- **Poste Saint-Agapit 114 159 $**
- **Poste du Lac-Robertson 2 845 $**

---

241 Pièce B-0049, p. 49, Annexe C.

242 Pièce B-0087, p. 46, réponse 24.1.

243 Pièce B-0221.

244 Pièce B-0221.

245 Le Transporteur précise que le poste concerné par un démantèlement est le poste de Thurso et non le poste de Thurso-Papineau.

15.1.4 PROJECTIONS RELATIVES AUX MISES EN SERVICE

[351] Le Transporteur présente, au tableau suivant, l'évolution des mises en service sur l'horizon de 2023 à 2025[246].

TABLEAU 15[247]

MISES EN SERVICE 2023-2025 (M$)

	2023	2024	2025
	Réel	Année de base	Année témoin
Mises en service totales	2 000,0	1 984,3	2 708,3

[352] Le Transporteur détaille les mises en service réelles de 2023 au Tableau A2–13 de l'Annexe A en isolant par projet celles d'une valeur supérieure ou égale à 5 M$. Les mises en service projetées de 2024 et 2025 sont détaillées aux Tableaux A2-14 et A2–15 en isolant, par projet, celles d'une valeur supérieure ou égale à 10 M$[248].

[353] Le Transporteur demande à la Régie d'autoriser un seuil de 10 M$, aux fins de la présentation par projet des mises en service réelles et projetées, à compter de l'année de base 2024.

15.1.5 ACUITÉ DES PRÉVISIONS ET FACTEUR DE GLISSEMENT

[354] Le Transporteur présente un tableau relatif aux impacts des écarts des mises en service pour les années 2020 à 2022[249]. Il estime avoir obtenu, pour ces années, un niveau de précision de plus de 97 % par rapport aux revenus requis autorisés.

---

246 Pièce B-0139, p. 20 et 21.

247 Pièce B-0139, p. 20, Tableau 17.

248 Pièce B-0139, Annexe A, p. 43 à 45, Tableaux A2-13, A2-14 et A2-15.

249 Pièce B-0139, p. 21, Tableau 18.

[355] Le Transporteur soumet que, depuis 2023, les améliorations apportées quant à l'acuité de ses prévisions de mises en service se concrétisent essentiellement par l'optimalisation des pratiques de gestion de projets et la mise en place d'outils de suivis de projets[250].

[356] Le facteur de glissement permet de considérer les événements particuliers pouvant survenir en cours de réalisation des travaux de construction d'un projet et pour lesquels le Transporteur peut être amené à reporter ou devancer les mises en service de certains projets.

[357] Les facteurs de glissement appliqués pour les années 2024 et 2025 ont été revus à la hausse principalement pour les projets n'ayant pas d'autorisation spécifique de la Régie, les valeurs sont respectivement de 18,8 % et de 30,2 %[251]. Ces taux donnent lieu à un montant de 513 M$ en 2024 et 695 M$ en 2025.

15.1.6 AUTORISATIONS RELATIVES AUX MISES EN SERVICE

[358] Les mises en services projetées pour l'année de base 2024 et pour l'année témoin 2025 incluent celles des projets requérant une autorisation spécifique de la Régie en date du dépôt de la demande tarifaire, comme présenté au tableau suivant.

TABLEAU 16[252]

PROJETS REQUÉRANT UNE AUTORISATION SPÉCIFIQUE DE LA RÉGIE (M$)

	Projet	MES 2025 (1)	13 soldes 2025 (2)
1	Construction du poste Bonsecours à 120-25 kV et de sa ligne d'alimentation	4,6	0,7
2	Remplacements systèmes commande et protection - Compensation série	12,0	0,9
3	Remplacement d'équipement au poste La Grande 2	22,5	3,5

250 Pièce B-0139, p. 21.

251 Pièce B-0139, p. 21 et 22.

252 Pièce B-0139, p. 23, Tableau 20.

[359] Le Transporteur précise que, dans l'éventualité où l'un ou l'autre de ces projets ne serait pas autorisé par la Régie avant le dépôt de la mise à jour des données afférentes aux revenus requis demandée à la suite de la présente décision, les montants afférents aux mises en service ci-dessus mentionnées seront retranchés des revenus requis de l'année de base 2024 ou de l'année témoin 2025.

15.1.7 DÉPASSEMENTS DE COÛTS DE PROJETS AUTORISÉS EN VERTU DE L'ARTICLE 73 DE LA LOI

[360] En conformité aux décisions D-2014-035[253] et D-2017-021[254], le Transporteur présente le suivi des coûts de réalisation des projets ayant requis une autorisation spécifique en vertu de l'article 73 de la Loi et qui ont fait l'objet d'un suivi administratif à la Régie puisqu'ils dépassent de plus de 15 % la valeur initialement autorisée et pour lesquels une mise en service a été réalisée en 2021, 2022 ou 2023, sinon prévue en 2024 et 2025[255].

[361] Le Transporteur dépose au dossier 20 suivis administratifs[256] pour les dépassements de coûts des projets incluant les trois suivis pour le projet de construction d'une ligne à 735 kV entre les postes de Micoua et du Saguenay (dossier R-4052-2018).

15.1.8 POSITIONS DES INTERVENANTS SUR L'ÉVOLUTION DE LA BASE DE TARIFICATION 2023

AQCIE-CIFQ

[362] L'AQCIE-CIFQ présente un tableau comprenant le total des variations nettes des immobilisations corporelles en exploitation, la valeur de la moyenne des 13 soldes de ces variations et la proportion moyenne des 13 soldes des variations nettes par rapport aux variations nettes annuelles[257].

---

253 Dossier R-3823-2012, décision D-2014-035, p. 110, par. 510.
254 Dossier R-3981-2016, décision D-2017-021, p. 91, par. 364 à 366.
255 Pièce B-0139, p. 24, Tableau 21 et Annexe D, p. 101 à 155.
256 Pièce B-0139, Annexe D, p. 101 à 155.
257 Pièce C-AQCIE-CIFQ-0075, p. 3.

[363] L'intervenant constate pour les années réelles 2020 à 2023, que la proportion de la moyenne des 13 soldes des immobilisations, par rapport à la valeur des immobilisations annuelles, varie de 15,9 % à 20,9 %. Pour l'année de base 2024, il précise que la proportion prévue est de 31 %.

[364] L'AQCIE-CIFQ constate également que sur la période 2014-2022, l'écart moyen entre le ratio des années-témoins et les années réelles est de 9,3 %. En se basant sur les valeurs réelles des années 2014 à 2022, l'intervenant est d'avis que l'application d'une proportion de 21,7 % (31 % - 9,3 %) entre la valeur de la moyenne 13 soldes des mises en service et la valeur des mises en service prévues pour l'année 2024 devrait être appliquée.

[365] En conséquence, l'AQCIE-CIFQ recommande à la Régie de réduire à 21,7 % la proportion de la valeur de la moyenne des 13 soldes des mises en service par rapport aux mises en service de l'année 2024, et ainsi de réduire la moyenne des 13 soldes des immobilisations corporelles en exploitation de 205,9 M$.

FCEI

[366] La FCEI mentionne que, depuis de très nombreuses années, le Transporteur surestime de manière quasi systématique le niveau de sa base de tarification. Malgré qu'il ait mis en place diverses initiatives afin d'améliorer l'acuité de ses prévisions, dont le facteur de glissement, la FCEI constate que la surévaluation de la base de tarification persiste malgré les correctifs appliqués par la Régie dans ses décisions[258].

[367] La FCEI soumet que les difficultés du Transporteur à bien prévoir la base de tarification ne sont pas nouvelles et que l'expérience à ce jour est à l'effet que les écarts de prévision ont perduré malgré les mesures mises en place par le Transporteur[259].

[368] La FCEI présente un tableau concernant l'impact des écarts de prévision de la base de tarification sur le revenu requis. Elle recommande un ajustement de 220 M$ de la base de tarification[260].

---

258 Pièce C-FCEI-0013, p. 2 et 3.

259 Pièce C-FCEI-0026, p. 4 à 7.

260 Pièce C-FCEI-0026, p. 9.

OC

[369] OC conclue que le seuil de 5 M$ pour la présentation des projets isolés dans les tableaux des mises en service est approprié[261]. L'intervenante considère que le seuil proposé de 10 M$ est trop haut[262].

15.1.9 OPINION DE LA RÉGIE

[370] **La Régie accepte la demande du Transporteur d'augmenter le seuil de 5 M$ à 10 M$ aux fins de la présentation par projet des mises en service[263].**

[371] **La Régie demande au Transporteur d'inclure une courte description pour chaque projet détaillé dans les tableaux, de même que pour chaque mise en service prévue pour l'année tarifaire visée. Cette description devra présenter la nature du projet et l'utilité de la mise en service associée à l'année tarifaire visée.**

[372] Les facteurs de glissement appliqués pour les années 2024 et 2025 ont été revus à la hausse principalement pour les projets n'ayant pas d'autorisation spécifique de la Régie, les valeurs sont respectivement de 18,8 % et de 30,2 %. Le Transporteur soumet cependant que, depuis 2023, les améliorations apportées quant à l'acuité de ses prévisions de mises en service se concrétisent essentiellement par l'optimalisation des pratiques de gestion de projets et la mise en place d'outils de suivis de projets[264].

[373] La Régie constate qu'au dossier tarifaire précédent, le Transporteur présentait un facteur de glissement de 12,1 % pour l'évaluation des mises en service projetées de l'année de base 2021 et de 15,5 % pour l'année témoin 2022[265].

---

261 Pièce B-0139, Annexe A, p. 43 à 45, Tableaux A2-13, A2-14 et A2-15.

262 Pièce C-OC-0015, p. 14.

263 Pièce B-0139, Annexe A, p. 43 à 45, Tableaux A2-13, A2-14 et A2-15.

264 Pièces B-0139, p. 21 et 22 et A-0081, NS p. 68 et 69.

265 Dossier R-4167-2021, décision D-2022-053, p. 59, par. 230.

[374] La Régie considère que l'augmentation des facteurs de glissement pour 2024 et 2025 sème un doute sur la valeur des améliorations apportées à l'acuité des prévisions de mises en service. Les améliorations citées par le Transporteur ne se transposent pas, de toute évidence, en une diminution du facteur de glissement.

[375] Elle rappelle au Transporteur sa décision D-2017-021[266] :

> [338] La Régie prend acte du fait que l'effet combiné des mesures mises en place pour améliorer l'acuité des mises en service, consolidées par le Transporteur en 2016, devrait assurer une amélioration continue de l'acuité prévisionnelle de la base de tarification projetée.

[376] **La Régie s'attend à ce que le facteur de glissement diminue et demande au Transporteur de déposer, dans le cadre du prochain dossier tarifaire, une analyse sur l'application des mesures relatives à l'amélioration de l'acuité des prévisions.**

[377] La Régie note que les projets du poste Bonsecours à 120-25 kV et de sa ligne d'alimentation ainsi que du remplacement d'équipement au poste La Grande 2 ont été autorisés par les décisions D-2024-094[267] et D-2024-106[268]. **La Régie accepte par conséquent l'inclusion des montants de 4,6 M$ et de 22,5 M$ au calcul des revenus requis de 2025.**

[378] **La Régie ordonne au Transporteur de retrancher les montants liés à la mise en service des remplacements des systèmes de commande et protection de compensation série (12,0 M$) du calcul des revenus requis de 2025, puisque le Transporteur indique que les dates de mises en service sont désormais ultérieures à 2030[269].**

[379] Le tableau suivant présente les écarts de prévision associés à la base de tarification ainsi que leur impact sur les revenus requis, pour la période de 2014 à 2020.

---

266 Dossier R-3981-2016, décision D-2017-021, p. 86, par. 338.

267 Dossier R-4256-2024, décision D-2024-094.

268 Dossier R-4269-2024, décision D-2024-106.

269 Pièce B-0220.

TABLEAU 16

ÉCARTS DE PRÉVISIONS ASSOCIÉS À LA BASE DE TARIFICATION

HISTORIQUE DE 2018 À 2022[270].

En millions de dollars	2018	2019	2020	2021	2022	Moyenne 3 ans	Moyenne 5 ans
Mises en service (MES)							
MES autorisées	4 154,6	4 251,8	3 513,6	1 493,8	691,4	1 899,6	2 821,0
MES réelles	3 675,2	3 906,8	3 497,7	1 257,1	358,1	1 704,3	2 539,0
Écart MES autorisées vs réelles	**479,4**	**345,0**	**15,9**	**236,7**	**333,3**	**195,3**	**282,1**
Degré de précision MES autorisées vs réelles	*88%*	*92%*	*100%*	*84%*	*52%*	78,5%	83,2%
Base de tarification (BT) - moyenne des 13 soldes							
Écart BT (moyenne des 13 soldes) autorisées vs réelles	**261,4**	**(172,1)**	**121,3**	**50,5**	**369,6**	**180,5**	**126,1**
Degré de précision BT autorisée vs réelle	*98,7%*	*100,8%*	*99,9%*	*99,8%*	*98,3%*	99,33%	99,51%
Impacts sur le revenu requis autorisé (excluant l'écart de taux)							
Effet sur le rendement autorisé dû à l'écart volume	18,3	(12,1)	8,2	3,2	22,1	11,2	7,9
Amortissement lié à la base de tarification et les taxes	45,3	8,6	39,8	54,6	74,7	56,4	44,6
Effet total	**63,6**	**(3,5)**	**48,0**	**57,8**	**96,8**	**67,5**	**52,5**

[380] À l'instar de l'AQCIE-CIFQ, la Régie constate, à partir du tableau précédent, des écarts importants entre les valeurs autorisées et réelles de la base de tarification au cours des dernières années. Ces écarts sont en lien avec les prévisions des mises en service et sont généralement favorables au Transporteur.

[381] L'AQCIE-CIFQ recommande une réduction de 205,9 M$ de la base de tarification pour l'année 2024. La Régie constate que ce montant se rapproche de la moyenne de 180,5 M$ des écarts observés sur trois ans pour les années 2020 à 2022. De son côté, la FCEI recommande une réduction de 220 M$ de la base de tarification en moyenne des 13 soldes.

[382] **Considérant l'historique du Transporteur en termes d'acuité des prévisions, de la preuve présentée par l'AQCIE-CIFQ et la FCEI et des propos du Transporteur cités précédemment à l'effet que la précision des dates de mises en service s'améliore, mais que les montants sont de plus en plus importants et qu'un glissement dans le temps de quelques mois peut avoir un effet important, la Régie réduit la moyenne des 13 soldes de la base de tarification de 200 M$ pour l'année de base 2024.**

---

270 Tableau établi à partir de la pièce B-0139, p. 46, Annexe A, Tableau A2-16 et de la décision D-2022-053, p. 77, Tableau 16, dossier R-4167-2021.

[383] Compte tenu de la création du CÉR portant sur le décalage temporel des mises en service et de son application à compter du 1er janvier 2025 (voir section 14.5.3), la Régie juge qu'il n'y a pas lieu de réduire la base de tarification pour l'année 2025 considérant que l'historique des écarts est principalement lié au décalage temporel des dates de mises en service.

[384] **La Régie ordonne au Transporteur de déposer, pour approbation, les données de sa base de tarification pour 2024 et 2025, ajustées en fonction de la présente décision, au plus tard le 3 mars 2025 à 12 h.**

15.2 DÉPASSEMENT DES COÛTS DU PROJET MICOUA-SAGUENAY

[385] Le projet de ligne à 735 kV entre les postes Micoua et du Saguenay (Projet Micoua-Saguenay) fait l'objet d'une demande d'intégration à la base de tarification d'un montant de 1 017,6 M$ pour 2023, de 51,2 M$ pour 2024 et de 14,4 M$ pour 2025[271].

[386] Le Transporteur a présenté l'historique du Projet Micoua-Saguenay, dont les différents suivis relatifs à ses coûts[272].

[387] Dans son mémoire, l'AQCIE-CIFQ recommande de limiter le montant à intégrer à la base de tarification à celui prévu au moment de l'autorisation du Projet Micoua-Saguenay.

[388] En audience, le Transporteur administre une preuve afin d'expliquer les diverses raisons justifiant les écarts de coûts du projet depuis le dernier dossier tarifaire[273].

[389] Essentiellement, le Transporteur plaide qu'il a fait la démonstration que le Projet Micoua-Saguenay a été réalisé en conformité avec la décision D-2019-087[274] et que les écarts de coûts sont expliqués et justifiés conformément à cette décision. Selon lui, il

---

271 Pièce B-0139, p. 43 à 45. Il est à noter que la décision D-2022-053 a autorisé l'intégration d'un montant de 75,8 M$ à la base de tarification 2021 du Transporteur.

272 Pièce B-0139, Annexe D.

273 Pièce A-0086, p. 22 à 43.

274 Décision D-2019-087.

bénéficie donc de la présomption de prudence et d'utilité en vertu de la décision D-2005-50[275].

[390] Le Transporteur explique que cette présomption de prudence n'a pas été renversée dans le cadre du présent dossier et qu'elle ne peut être écartée uniquement sur la base du constat d'un dépassement de coûts du projet[276].

[391] Le Transporteur soumet que l'imprudence doit être démontrée et qu'elle est définie en termes de faute ou de négligence dues à un manque de prévoyance, au manquement au devoir d'agir avec soin ou attention (« *care* »), à un abus, à des actions malhonnêtes, à du gaspillage (« *wasteful* ») ou à des dépenses inutiles[277].

[392] Le Transporteur soumet que le dépassement de coût de 200 M$ prévu en 2021 a fait l'objet d'un examen et d'une détermination finale quant à sa prudence dans la décision D-2022-053[278].

[393] À l'audience, l'AQCIE-CIFQ réitère qu'une analyse plus approfondie est nécessaire pour justifier l'ensemble du dépassement de coûts. Considérant l'expertise requise et la complexité des éléments liés à cet écart, l'intervenant soumet qu'une telle analyse ne peut se réaliser au présent dossier[279].

[394] L'AQCIE-CIFQ plaide que le Transporteur n'aurait pas rencontré son fardeau de la preuve quant à la prudence des coûts du projet, tel que majoré. Selon l'AQCIE-CIFQ, le Transporteur aurait dû faire une démonstration similaire à celle requise en vertu de l'article 73 de la Loi.

[395] À cet égard, l'AQCIE-CIFQ prétend qu'aucune présomption de prudence ne s'applique au Projet Micoua-Saguenay puisque le montant qui fait l'objet d'une demande d'intégration à la base de tarification du Transporteur excède le montant autorisé en vertu

---

275 Dossiers R-3549-2004 et R-3557-2004, décision D-2005-050.

276 Pièce B-0229, p. 19 à 24.

277 Pièce B-0229, p. 21.

278 Pièce A-0090, p. 48 à 50.

279 Pièce C-AQCIE-CIFQ-0075, p. 11.

de l'article 73 de la Loi. Si la Régie jugeait qu'une présomption s'applique, l'AQCIE-CIFQ soumet qu'elle a été renversée « par la simple démonstration d'un dépassement de coût d'une ampleur très grande par rapport au coût autorisé en vertu de l'article 73 de la Loi »[280]. Il fonde ces prétentions essentiellement sur sa lecture de la décision D-2005-050.

[396] Subsidiairement, si la Régie jugeait que l'écart de coûts n'était pas suffisant pour renverser la présomption de prudence, l'AQCIE-CIFQ soumet qu'elle n'a pas eu la possibilité de renverser cette présomption, contrairement à la règle *audi alteram partem*, en raison notamment du refus du Transporteur de répondre à certaines de ses questions et de la procédure mise en place par la Régie. L'AQCIE-CIFQ recommande ainsi à la Régie d'établir un mécanisme approprié, par exemple un audit de performance externe, pour déterminer le montant d'immobilisation qu'il serait justifié d'ajouter à la base de tarification du Transporteur[281].

[397] Quant à la décision D-2022-053, l'AQCIE-CIFQ soumet que sa portée se limite exclusivement au montant de 75,8 M$ qui a fait l'objet d'une intégration à la base de tarification 2021 du Transporteur. Selon l'intervenant, seul ce montant a fait l'objet d'une détermination finale quant à sa prudence[282].

15.2.1 OPINION DE LA RÉGIE

[398] Lorsque la Régie établit, en vertu des articles 49 et 50 de la Loi, la « juste valeur des actifs prudemment acquis » d'un projet d'investissement ayant fait l'objet d'une autorisation préalable en vertu de l'article 73 de la Loi, elle doit appliquer le critère de prudence, qui exclut le recul et implique une présomption de prudence.

280 Pièce C-AQCIE-CIFQ-0079, p. 12 et 13.
281 Pièce C-AQCIE-CIFQ-0079, p. 13 et 14.
282 Pièce C-AQCIE-CIFQ-0079, p. 7 et 8.

[399] L'application de ce critère est conforme aux décisions de la Régie et aux décisions de la Cour suprême du Canada[283].

[400] La présomption de prudence peut être écartée par une preuve convaincante à l'effet contraire. La présence d'un dépassement de coût ne renverse pas automatiquement la présomption de prudence. Cette approche est conforme aux décisions rendues par la Régie[284].

[401] La Régie rappelle toutefois que la présomption de prudence n'implique pas une inclusion automatique des dépenses d'investissements à la base de tarification[285]. Le Transporteur doit tout de même fournir, au moment d'une demande d'inclusion, un certain niveau d'informations afin que la présomption de prudence prenne « son sens »[286].

[402] Au présent dossier, la Régie doit déterminer s'il y a lieu d'intégrer à la base de tarification du Transporteur les montants de 1 017,6 M$ pour 2023, de 51,2 M$ pour 2024 et de 14,4 M$ pour 2025. Aucune partie de ces montants n'a fait l'objet d'une détermination finale quant à sa prudence par la décision D-2022-053, comme l'indique l'AQCIE-CIFQ.

[403] Le Transporteur présente les suivis qui révèlent un dépassement de coût de 377,7 M$ par rapport au montant prévu au moment de l'autorisation du Projet Micoua-Saguenay[287] et en explique les raisons.

---

283 Dossiers R-3549-2004 et R-3557-2004, décision D-2005-050, p. 50 à 52, R-3591-2005, décision D-2006-111, p. 15 et 16 (voir également les p. 22 et 23 de l'opinion dissidente), R-3609-2006, décision D-2007-24, p. 14 à 18, R-3807-2012 et R-3811-2012, décision D-2013-081, par. 100 et R-4167-2021, décision D-2022-053, p. 68 à 69. *ATCO Gas and Pipelines Ltd.* c. *Alberta* (Utilities Commission), [2015] 3 R.C.S. 219, par. 39, 41 et 48 et *Ontario (Commission de l'énergie)* c. *Ontario Power Generation Inc.,* [2015] 3 R.C.S. 147, par. 88 à 102, 104 et 105.

284 Dossiers R-3609-2006, décision D-2007-24, R-3911-2014 et R-3912-2014, décision D-2015-088 et R-4167-2021, décision D-2022-053.

285 Dossiers R-3549-2004 et R-3557-2004, décision D-2005-050 et R-4167-2021, décision D-2022-053.

286 Dossiers R-3549-2004 et R-3557-2004, décision D-2005-050, p. 51.

287 Dossier R-4052-2018, décision D-2019-087.

[404] En audience, le Transporteur présente les étapes complétées pour la mise en service du Projet Micoua-Saguenay et explique en détail l'augmentation des coûts de 169,7 M$ par rapport à la prévision indiquée dans son suivi du 31 mai 2021, qui avait également fait l'objet d'explications détaillées au dossier R-4167-2021.

[405] Le Transporteur insiste sur l'envergure du Projet Micoua-Saguenay, sa complexité et le contexte exceptionnel et imprévisible (Pandémie de la COVID-19 et guerre en Ukraine) dans lequel il a été réalisé. Selon le Transporteur, ce contexte a entrainé une forte augmentation des coûts de certains matériaux et du carburant, une pénurie de main-d'œuvre qui a nécessité l'intégration d'un entrepreneur additionnel à l'été 2022 afin d'augmenter la capacité de réalisation ainsi que des retards de livraison des matériaux, dont l'acier, incluant des enjeux mondiaux de transport maritime et des problèmes de qualité et de pièces manquantes[288]. Le Transporteur souligne également qu'un évènement de santé et de sécurité au travail survenus durant les phases de déboisement et construction, incluant la résiliation d'un contrat de construction à l'automne 2022, a contribué à l'augmentation des coûts.

[406] La Régie est satisfaite des explications et du niveau d'information fournis par le Transporteur au regard de l'augmentation des coûts du Projet Micoua-Saguenay. Elle rappelle que ce dernier a fait l'objet d'un suivi quant à ses coûts tout au long de sa réalisation par le biais notamment de suivis administratifs, d'un examen dans le cadre du dossier R-4167-2021 et du présent dossier.

[407] La Régie est d'avis que la preuve au présent dossier ne révèle aucune indication selon laquelle le Transporteur a agi imprudemment dans le cadre de la réalisation du Projet Micoua-Saguenay. Cette preuve ne révèle pas l'existence d'une faute, de négligence, d'abus, d'actions malhonnêtes, de gaspillage ou de dépenses inutiles qui permettrait d'écarter la présomption de prudence dont le Transporteur bénéficie[289].

[408] La Régie retient de la preuve que les dépassements de coûts sont attribuables à différents éléments dont l'inflation des prix des matériaux et du carburant, les retards dans la livraison des matériaux, la pénurie de main-d'œuvre et des évènements de santé

---

288 Pièce A-0086, p. 28 à 43 et B-0213, p. 6 à 8.

289 Dossier R-3609-2006, décision D-2007-24, p. 18.

et de sécurité au travail qui se sont manifestés dans un contexte exceptionnel et imprévisible. La preuve révèle également qu'au fur et à mesure de la réalisation du Projet Micoua-Saguenay, des pistes d'optimisation ont été recherchées et mises en place par le Transporteur[290].

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

15.2.2 PROVISION POUR RÉCLAMATION

[410] En audience, en réponse à des questions de l'AQCIE-CIFQ, le Transporteur indique que le coût final du Projet Micoua-Saguenay, qui fait l'objet d'une demande d'intégration à la base de tarification, inclut une provision relative à un litige en cours avec un entrepreneur[291]. Le Transporteur refuse de fournir le montant de cette provision pour des raisons de confidentialité[292].

[411] Le Transporteur indique que sa base de tarification sera ajustée au prochain dossier tarifaire en fonction du montant réellement utilisé de la provision[293].

[412] Selon l'AQCIE-CIFQ, une provision pour une réclamation non réglée ne peut être considérée comme étant une immobilisation corporelle en exploitation pouvant faire partie de la base de tarification, puisqu'il ne s'agit pas d'un montant réellement encouru[294].

> Quant à nous, une provision pour réclamations ne peut être considérée comme étant une immobilisation corporelle en exploitation pouvant faire partie de la base de tarification puisqu'il ne s'agit pas d'un montant réellement encouru. Et de ne pas faire cette distinction-là, quant à nous, pourrait peut-être être un précédent, pourrait certainement être un précédent dangereux dans un contexte où il va y

290 Pièce A-0086, p. 28 à 43.
291 Pièce A-0086, p. 89 et 95.
292 Pièces A-0086, p. 90 à 93 et A-0090, p. 65 à 67.
293 Pièce A-0090, p. 104 et 105.
294 Pièce C-AQCIE-CIFQ-0075, p. 9.

> avoir, on annonce de plus en plus d'investissements de projets majeurs où, nécessairement, la notion de provision risque de se présenter de façon régulière. Alors, est-ce qu'on veut vraiment faire supporter ça par les consommateurs alors que la provision, par sa nature même, n'est pas reliée à une dépense encourue[295].

[413] La Régie partage l'avis de l'AQCIE-CIFQ. Le Transporteur ne l'a pas convaincue qu'une provision pour réclamation peut, en vertu des articles 49 et 50 de la Loi, faire l'objet d'une intégration à la base de tarification. La Régie établit la base de tarification en tenant compte de la juste valeur des actifs prudemment acquis et utiles. La juste valeur des actifs du Transporteur est calculée sur la base du coût d'origine, soustraction faite de l'amortissement. **En conséquence, la Régie ordonne au Transporteur de retirer ce montant de sa base de tarification.**

15.3 RENDEMENT SUR LA BASE DE TARIFICATION

[414] Les données relatives à l'établissement du rendement sur la base de tarification pour la période 2023-2025, incluant la mise à jour de décembre 2024, sont présentées au tableau suivant.

[295] Pièce A-0090, p. 204 et 205.

TABLEAU 17

RENDEMENT SUR LA BASE DE TARIFICATION 2023-2025 (M$)[296]

	Année historique 2023	Année de base 2024	Année témoin RÉVISÉE 2025	2024 Base VS 2023 historique	2025 témoin RÉVISÉE VS 2024 Base
RENDEMENT SUR LA BASE DE TARIFICATION	**1 052,1**	**1 320,1**	**1 347,1**	**268,0**	**27,1**
Coût des capitaux empruntés	746,4	780,1	789,8	33,7	9,7
Coût des capitaux propres après partage	305,7	540,0	561,0	234,3	21,0
Coût des capitaux propres avant partage	305,7	540,0	561,0	234,3	21,0
Partage de l'écart de rendement			-	-	-
Base de tarification (moyenne 13 soldes mensuels)	**20 691,7**	**21 949,3**	**22 806,5**	**1 257,6**	**857,1**
Coût moyen pondéré du capital	**5,085%**	**6,014%**	**5,907%**	**0,930%**	**-0,107%**
Coût de la dette	5,153%	5,077%	4,924%	**-0,076%**	**-0,153%**
Taux de rendedment sur les capitaux propres après partage	**4,925%**	**8,200%**	**8,200%**	**3,275%**	**0,000%**
Taux de rendement sur les capitaux propres avant partage	4,925%	8,200%	8,200%	**3,275%**	**0,000%**
Partage de l'écart de renddement				**0,000%**	**0,000%**
REVENUS REQUIS DU SERVICE DE TRANSPORT	**3 196,7**	**3 481,8**	**3 542,3**	**285,1**	**60,5**

[415] **La Régie demande au Transporteur de mettre à jour le rendement sur la base de tarification en fonction de la présente décision.**

15.4 DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DE SERVICE

15.4.1 CHARGES D'EXPLOITATION

[416] Tel que mentionné en Phase 1, la Régie établit les charges d'exploitation du Transporteur à 1 263,6 M$ en 2024 et à 1 225,0 M$ en 2025. Les ajustements règlementaires de 12,1 M$ et 16,7 M$ liés au rendement sur les actifs utilisés par les activités de soutien respectivement pour 2024 et 2025[297] s'ajoutent à ces montants. Les charges d'exploitation aux fins de l'établissement des revenus requis du Transporteur s'établissent ainsi à 1 275,7 M$ en 2024 et à 1 241,7 M$ en 2025.

---

296 Tableau établi à partir de la pièce B-0289, p. 3, Tableau 1.

297 Pièces B-0044, p. 56 et 57, tableaux 52 à 54, B-0139, tableaux 2 et 3, p. 9 et 11 et B-0289, tableau 1, p. 3.

15.4.2 AUTRES CHARGES

[417] La catégorie Autres charges inclut : les Achats de services de transport, les Achats d'électricité, l'Amortissement et les Taxes.

Achats des services de transport

[418] Le tableau suivant présente un sommaire des achats de services de transport pour la période 2023 à 2025 par fournisseur.

TABLEAU 18

ACHATS DE SERVICES DE TRANSPORT 2023-2025 (M$)[298]

Service de transport	2023 Année historique	2024 Année de base	2025 Année témoin	VARIATION 2024 VS 2023	VARIATION 2025 VS 2024
CRT	5,6	5,5	5,7	(0,1)	0,2
RTA	17,0	18,5	14,9	1,5	(3,6)
ÉLL	1,0	1,1	1,1	0,1	-
SCHM	1,2	1,2	1,2	-	-
Autres	0,1	0,1	0,1	-	-
Total	**24,9**	**26,4**	**23,0**	**1,5**	**(3,4)**

[419] Pour chacun des fournisseurs, le Transporteur fournit des explications sur les tarifs et les montants requis[299].

Achat d'électricité

[420] Le tableau suivant présente l'évolution des achats d'électricité du Transporteur auprès du Distributeur.

---

298 Tableau établi à partir des pièces B-0139, p. 13, Tableau 5 et B-0289.

299 Pièce B-0139, p. 12 à 14.

TABLEAU 19

ACHATS D'ÉLECTRICITÉ 2023-2025 (M$)[300]

	2023 Réel (1)	2024 Année de base (2)	2025 Année témoin (3)	Année de base vs Réel 2023 (4) = (2) - (1)	Année témoin vs Année de base (5) = (3) - (2)
G et G9	1,3	1,5	1,5	0,2	-
M	7,4	8,1	8,8	0,7	0,7
LG	2,3	2,5	2,5	0,2	-
Tarif F	7,9	8,3	8,4	0,4	0,1
TOTAL	**18,9**	**20,4**	**21,2**	**1,5**	**0,8**

[421] Le Transporteur précise que l'augmentation entre l'année réelle 2023 et l'année témoin 2025 s'explique essentiellement par l'indexation des tarifs de distribution d'électricité.

Amortissement

[422] Le Transporteur présente un tableau sommaire incluant les composantes de la charge d'amortissement de même que des explications sur certaines variations.

TABLEAU 20

AMORTISSEMENT 2023-2025 (M$)[301]

	2023 Réel (1)	2024 Année de base (2)	2025 Année témoin (3)	Année de base vs Réel 2023 (4) = (2) - (1)	Année témoin vs Année de base (5) = (3) - (2)
Immobilisations corporelles en exploitation	1 018,2	1 040,5	1 055,7	22,3 [1]	15,1 [2]
Actifs incorporels	31,7	31,9	22,6	0,2	(9,4) [3]
Actifs réglementaires	3,9	3,0	6,1	(0,9)	3,1
Retraits d'actifs (Voir Annexe B)	38,5	54,5	56,7	16,1	2,2
Radiation de projets	36,4	15,0	10,0	(21,4)	(5,0)
Contributions internes	(77,8)	(79,4)	(86,3)	(1,6)	(6,9)
TOTAL	**1 050,9**	**1 065,5**	**1 064,6**	**14,6**	**(0,9)**

[1] S'explique essentiellement par l'amortissement découlant des mises en service réalisées en 2023 et celles prévues en 2024.

[2] S'explique essentiellement par l'amortissement découlant des mises en service prévues en 2024 et 2025.

[3] S'explique par l'effet de durée de vie prévue des actifs incorporels, principalement des logiciels.

300 Pièce B-0139, p. 15, Tableau 7.

301 Pièce B-0139, p. 15, Tableau 8.

[423] Concernant les retraits d'actifs de nature courante, le Transporteur mentionne que, dans un souci d'amélioration continue, la période de référence est maintenant basée sur les trois dernières années plutôt que les cinq dernières. Il précise toutefois que si un taux diffère de 1 % ou plus de la moyenne 3 ans, il est exclu du calcul et remplacé par une année antérieure. Le Transporteur est d'avis que ce changement permettra de baser l'évaluation des retraits sur des mises en service qui sont un reflet à plus court terme de la réalité.

[424] Le Transporteur précise que le ratio Pérennité de 3,1 % et le ratio Croissance de 0,5 % ont été appliqués respectivement à la valeur ajustée des mises en service ne générant pas de revenus additionnels et à la valeur ajustée des mises en service générant des revenus additionnels, afin d'établir la prévision des retraits de 54,5 M$ en 2024 et 56,7 M$ en 2025[302].

[425] Lors de l'audience, la FCEI présente une comparaison entre l'ancienne et la nouvelle méthode relative à la détermination des retraits de nature courante[303]. Elle conclut que l'ancienne et la nouvelle méthode sont équivalentes en termes de résultats pour 2025[304].

[426] La Régie est satisfaite de la preuve relative à la nouvelle méthode proposée par le Transporteur. **Par conséquent, elle approuve la nouvelle méthode de calcul relative aux retraits d'actifs de nature courante.**

Taxes

[427] Le Transporteur présente le tableau suivant concernant la rubrique relative aux taxes pour la période 2023-2025.

302 Pièce B-0139, p. 31, Annexe A, Tableau A1-1.

303 Pièce C-FCEI-0026, p. 8.

304 Pièce A-0088, p. 220.

TABLEAU 21

TAXES 2023-2025 (M$)[305]

	2023 Réel (1)	2024 Année de base (2)	2025 Année témoin (3)	Année de base vs Réel 2023 (4) = (2) - (1)	Année témoin vs Année de base (5) = (3) - (2)
Services publics	106,4	105,2	108,2	(1,2)	3,0
Municipales et scolaires	13,2	13,6	13,9	0,4	0,3
TOTAL	**119,6**	**118,8**	**122,1**	**(0,8)**	**3,3**

[428] Le Transporteur précise que la croissance de la taxe sur les services publics est attribuable aux nouvelles mises en service.

Conclusion sur les Autres charges

[429] La Régie est satisfaite de la preuve présentée au soutien des montants d'Autres charges.

15.4.3 AUTRES COMPOSANTES DU COÛT DES ASF

[430] Le Transporteur indique que les autres composantes du coût des ASF en transport sont de - 209,4 M$ pour l'année réelle 2023, de - 239,1 M$ pour l'année de base 2024 et de - 261,4 M$ pour l'année témoin 2025[306]. Il réfère aux explications déposées en Phase 1[307].

[431] La Régie est satisfaite de la preuve présentée au soutien des montants des autres composantes du coût des ASF.

---

305 Pièce B-0139, p. 16, Tableau 9.

306 Pièce B-0139, p. 16.

307 Pièce B-0044, p. 50 à 53.

15.4.4 FRAIS CORPORATIFS

[432] **Tel que mentionné à la section 8.3.1 de la présente décision, la Régie autorise les montants de 51,0 M$ pour l'année de base 2024 et de 50,6 M$ pour l'année témoin 2025.**

15.4.5 AUTRES REVENUS

[433] Le tableau suivant présente les éléments relatifs à la rubrique Autres revenus pour la période 2023-2025.

TABLEAU 22

ÉVOLUTION DES AUTRES REVENUS 2023-2025 (M$)[308]

	2023	2024	2025	Année de base vs	Année témoin vs
	Réel	Année de base	Année témoin	Réel 2023	Année de base
	(1)	(2)	(3)	(4) = (2) - (1)	(5) = (3) - (2)
Revenus de facturation externe	(18,5)	(21,2)	(13,8)	(2,7)	7,4
Revenus de facturation interne	(81,4)	(84,4)	(77,8)	(3,0)	6,6
Télécommunications - Circuits dédiés	(70,5)	(72,5)	(65,1)	(2,0)	7,4
Refacturation d'espaces	(2,7)	(2,3)	(2,4)	0,4	(0,1)
Services de téléconduite	(1,4)	(1,4)	(1,4)	-	-
Rendement sur les actifs de télécom. pour services à des clients	(6,8)	(8,2)	(8,9)	(1,4)	(0,7)
TOTAL	**(99,9)**	**(105,6)**	**(91,6)**	**(5,7)**	**14,0**

[434] Le Transporteur précise que les revenus de facturation externe comprennent la location de propriétés diverses ainsi que des profits ou pertes sur disposition d'actifs, dont les terrains et des biens meubles excédentaires. Il précise également que la réduction du revenu entre 2024 et 2025 des revenus de facturation interne provient de la catégorie Télécommunications – Circuits dédiée et est attribuable à la fin de la période d'amortissement d'un logiciel de télécommunication.

308 Pièce B-0049, p. 17, Tableau 10.

[435] Pour l'année témoin 2025, le Transporteur ne prévoit aucune cession majeure d'actif immobilier et prévoit une légère baisse des locations pour une utilisation à l'interne.

[436] La Régie est satisfaite de la preuve au soutien des montants des autres revenus.

15.4.6 CÉR

[437] Le tableau suivant présente l'évolution du CÉR relatif au coût de retraite.

TABLEAU 23

CÉR – COÛT DE RETRAITE (M$)[309]

Hors base de tarification	2022	2023						Impact revenus requis
	Total	Charges d'exploitation	Autres composantes	Frais corporatifs	Intérêts	Total	Solde du compte	
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6) = (2) à (5)	(7)=(1)+(6)	(8)
Solde au 31 décembre 2022	**(55,2)**						**(65,8)**	-
Opérations 2023								
D-2022-063		141,7	(303,1)	5,8		(155,6)	(155,6)	
Réel 2023		61,1	(227,3)	2,2	(0,0)	(164,0)	(164,0)	
Écart	(1,0)	(80,6)	75,8	(3,6)	(0,0)	(8,4)	(9,6)	
Solde au 31 décembre 2023	**(56,2)**	**(80,6)**	**75,8**	**(3,6)**	**(0,0)**	**(8,4)**	**(75,4)**	-
Opérations 2024								
Écart résiduel 2021 versé aux revenus requis 2024							10,8	(10,8)
Écart résiduel 2022 versé aux revenus requis 2024	56,2						56,2	(56,2)
Écart 2023 versé aux revenus requis 2024		80,6	(75,8)	3,6	0,0	8,4	8,4	(8,4)
Solde au 31 décembre 2024	-	-	-	-	-	-	-	**(75,4)**

[438] La Régie prend acte de l'information produite par le Transporteur portant sur le CÉR relatif au coût de retraite.

15.5 CONCLUSION SUR LES REVENUS REQUIS

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

309 Pièce B-0139, p. 17, Tableau 11.

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

15.6 SUIVIS DE DÉCISIONS RENDUS CADUCS EN RAISON DE LA MCC

[441] Le Transporteur soumet que certains suivis sont rendus caducs en raison de la MCC et demande d'y mettre fin.

[442] Les suivis concernés sont les suivants :

- Données relatives à la masse salariale;
- Départ à la retraite d'employés;
- Certains suivis relatifs à la maintenance;
- Certains suivis relatifs à la conformité des normes CIP;
- Certains suivis liés à facturation interne.

[443] Le Transporteur mentionne qu'il n'est plus en mesure de fournir les informations demandées dans leur format d'origine et que celles-ci ne sont plus requises pour l'établissement des charges d'exploitation dans la Vue électrique.

[444] Le Transporteur rappelle que les informations financières des activités de la chaîne de valeur et des activités de soutien dont les coûts cheminent vers la Vue électrique peuvent être suivis. La présentation des données financières par activités permet de répondre à certains de ces suivis, mais seulement au niveau d'Hydro-Québec dans son ensemble.

[445] L'AHQ-ARQ est d'avis que les suivis concernés demeurent pertinents. Ainsi, il recommande à la Régie de les maintenir, du moins ceux que le Transporteur pourrait fournir au niveau d'Hydro-Québec dans son ensemble.

Opinion de la Régie

[446] La Régie considère que les suivis que le Transporteur juge caduc en raison de la MCC ne sont plus contemporains. Ces suivis, dans le contexte de la MCC, ne permettent pas d'évaluer adéquatement les charges d'exploitation.

[447] La Régie considère également qu'il convient périodiquement de se questionner sur la pertinence des suivis qu'elle met en place.

[448] **Pour ces motifs, la Régie met fin aux suivis listés à la page 30 de la pièce B-0139.** La Régie examinera le besoin de mettre en place des suivis mieux ciblés, contemporains et adaptés au contexte de la MCC dans un prochain dossier tarifaire.

16 STRATÉGIE RÉSEAU - TRANSPORT

[449] Le Transporteur présente dans sa pièce intitulée Stratégie réseau – Transport[310], la planification de son réseau, sa stratégie intégrée de gestion des actifs, sa stratégie de maîtrise de la végétation, ses mesures d'efficience et d'innovation technologique, de même que certains suivis de décision, dont ceux relatifs au taux de pertes de transport et à la prise en compte des moyens de GDP dans la planification du réseau.

[450] Tel que prévu par la décision D-2024-097[311], le sujet de la planification du réseau de transport sera traité dans le cadre de la Phase 4.

310 Pièce B-0136.

311 Décision D-2024-097, p. 17.

16.1 PERTES ET TAUX DE PERTES DE TRANSPORT

16.1.1 POSITION DU TRANSPORTEUR

[451] Le Transporteur donne suite à plusieurs suivis de décision relatifs au taux de pertes de transport soit :

- Évaluations quantitatives, requises par la décision D-2020-041[312];
- Résultats de la Méthode de simulation, requis par la décision D-2022-053[313];
- Mandat supplémentaire octroyé à l'IREQ, requis par la décision D-2022-053[314];
- Étude expliquant et quantifiant les facteurs influençant le taux de pertes, requis par la décision D-2022-053[315].

Évaluations quantitatives

[452] En suivi de la décision D-2020-041, le Transporteur indique que l'ajout de 262 km de ligne monoterne entre les postes Micoua et du Saguenay est le seul projet qui a un impact significatif sur les pertes de transport. Il présente également le tableau montrant les écarts de pertes[316].

[453] Le Transporteur n'identifie pas de projets modifiant les injections ou le soutirage de puissance susceptibles d'exercer une influence forte sur la sensibilité du taux de pertes, tel que l'ajout massif de production éolienne dans le sud, ni de projets pertinents qui seront mis en service dans l'année à venir.

[454] Le Transporteur souligne que le projet Apuiat est une production au Nord qui exercera une influence à la hausse sur le taux de pertes. Il précise qu'il s'agit d'un élément normal déjà capté dans son analyse[317].

---

312 Dossier R-4096-2019, décision D-2020-041, p. 153.
313 Dossier R-4167-2021, décision D-2022-053, p. 107.
314 Dossier R-4167-2021, décision D-2022-053, p. 99 et 100.
315 Dossier R-4167-2021, décision D-2022-053, p. 104.
316 Pièce B-0136, p. 43.
317 Pièce A-0081, p. 210 et 211.

[455] Le Transporteur surveille toutefois le taux de pénétration important de la production au réseau de distribution (25 kV)[318].

Résultats de la Méthode de simulation

[456] Le Transporteur présente les résultats de la Méthode de simulation (contrevalidation conjointe avec les chercheurs de l'IREQ) des années 2021, 2022 et 2023 et constate une faible différence avec les taux de pertes de transport réels pour ces même années[319].

Mandat supplémentaire octroyé à l'IREQ

[457] Le Transporteur rappelle qu'il a comme objectif d'améliorer l'évaluation des pertes de transport par la méthode officielle, avec l'automatisation du calcul du taux de pertes de transport, étant donné l'effort humain important pour assurer un contrôle de qualité[320].

[458] Le Transporteur présente les étapes franchies et confirme que le mandat est à l'étape de rodage et de validation.

[459] Enfin, le Transporteur précise que le prototype réalisé par l'IREQ pour valider les taux de pertes est en rodage et en validation depuis quelques mois et que cette validation vise la période courante. Il considère qu'il est prématuré de présenter des résultats à cette étape[321].

Étude expliquant et quantifiant les facteurs influençant le taux de pertes

[460] Le Transporteur donne suite à la décision D-2022-053 en élaborant sur l'historique de l'étude sur les facteurs influençant le taux de pertes de transport, l'impact des nouvelles technologies liées à la transition énergétique sur le taux de pertes, ses

---

318 Pièce A-0081, p. 211.
319 Pièce B-0136, p. 44.
320 Pièce B-0136, p. 60.
321 Pièce A-0081, p. 82 à 85.

conclusions tirées de l'impact simulé des différents facteurs analysés dans l'étude et sa compréhension des causes des variations des taux de pertes[322].

[461] Le Transporteur conclut que son étude sur les facteurs influençant le taux de pertes lui permet d'évaluer l'ordre de grandeur de l'impact d'un seul facteur, pris isolément, sur le taux de pertes.

[462] Le Transporteur propose de :

> […] mener une étude détaillée pour identifier les raisons de la fluctuation du taux de pertes si, pour une année spécifique, sa fluctuation varie de plus de 0,3 point de pourcentage par rapport au taux de transport établi à partir de la moyenne des trois dernières années et que le Transporteur n'est pas en mesure d'expliquer cette fluctuation.
>
> Le Transporteur pourrait alors, sans s'y restreindre et selon le cas, effectuer une mise à jour de l'étude expliquant et quantifiant les facteurs influençant le taux de pertes du réseau de transport[323].

16.1.2 POSITIONS DES INTERVENANTS

AHQ-ARQ

[463] L'AHQ-ARQ compile le taux de pertes en le comparant à l'énergie transitée depuis 2005. Il constate que :

- L'augmentation annuelle du taux de pertes ne concorde pas avec l'augmentation annuelle de l'énergie transitée. La baisse significative du taux de pertes de 1,92 % ne s'explique pas par l'énergie transitée, laquelle est plutôt en augmentation de 3,37 %;

---

322 Pièce B-0136, p. 62.

323 Pièce B-0136, p. 63.

- Le transit du nord vers le sud a augmenté en 2021 de 12,40 % alors que le taux de pertes est à la baisse de 1,92 %.

[464] L'AHQ-ARQ conclut de ces constats que le taux de pertes réel en 2021 devrait être plus bas[324].

[465] En audience[325], le Transporteur précise ne pas avoir fait d'analyses supplémentaires sur le sujet, puisqu'il est confiant du taux de pertes obtenu.

[466] L'AHQ-ARQ considère que la proposition du Transporteur sur la fréquence de mise à jour de l'étude détaillée sur le taux de pertes mène à une faible probabilité de réalisation. L'intervenant recommande ce qui suit:

> […] exiger du Transporteur une étude détaillée pour identifier les raisons de la fluctuation du taux de pertes si, pour une année spécifique, sa fluctuation varie de plus de 0,15 point de pourcentage par rapport au taux de transport établi lors de l'année précédente. De plus, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie d'exiger une telle étude pour expliquer le taux de pertes réel de l'année 2021 et ce, dans les meilleurs délais[326].

NEMC

[467] L'intervenante soumet que les pertes de transport représentent un coût important sur la facture des clients du service de transport et que la vigie sur le traitement de ces pertes est pertinente vu les problèmes constatés dans les dernières années[327].

[468] NEMC comprend qu'un écart plus grand que 0,3 entre la méthode officielle versus la méthode de contrevalidation de l'IREQ ne serait pas acceptable. Toutefois, la

---

324 Pièce C-AHQ-ARQ-0028, p. 9 à 12.

325 Pièce A-0081, p. 90 à 94.

326 Pièce C-AHQ-ARQ-0028, p. 13.

327 Pièces C-NEMC-0012 et A-0088, p. 13 à 15.

revalidation des taux des pertes a produit des écarts allant jusqu'à 1,1 point de pourcentage, supérieur à ce seuil[328].

[469] NEMC souligne qu'elle n'a pas obtenu de réponse de la part du Transporteur sur les vérifications qui seraient mises en place dans le cas où il y aurait un écart de plus de 0,3 entre la méthode officielle et la méthode de contrevalidation[329].

[470] Ainsi, NEMC propose à la Régie[330] :

> qu'advenant un écart de plus de 0,3 point de pourcentage observé entre le taux de pertes de transport calculé par la méthode officielle versus celui obtenu par la méthode de contre-validation basée sur l'estimateur d'état et lorsque le Transporteur n'est pas en mesure d'expliquer une telle fluctuation, enjoindre le Transporteur à réaliser des travaux de revalidation du taux de pertes de transport.

16.1.3 OPINION DE LA RÉGIE

Évaluations quantitatives

[471] La Régie est satisfaite des informations déposées en suivi de la décision D-2020-041[331] (Évaluations quantitatives).

Résultats de la Méthode de simulation

[472] La Régie est également satisfaite des informations déposées en suivi de la décision D-2022-053[332] (les résultats de la Méthode de simulation).

---

328 Pièces C-NEMC-0012, p. 5, B-0092, p. 6 et A-0008, p. 15.

329 Pièce B-0092, p. 6.

330 Pièce C-NEMC-0012, p. 6.

331 Dossier R-4096-2019, décision D-2020-041, p. 153.

332 Dossier R-4167-2021, décision D-2022-053, p. 107.

[473] Concernant la proposition de NEMC relative à la revalidation du taux de pertes advenant un écart de plus de 0,3 point de pourcentage entre le calcul de la méthode officielle et la méthode de contrevalidation, la Régie rappelle que plusieurs suivis ont été mis en place afin de surveiller les taux de pertes. En effet, comme mentionné en audience[333], le Transporteur a déployé des efforts pour améliorer la précision du taux de pertes en :

- Renforçant l'équipe qui assure une vigie de la méthode officielle et apporte des correctifs lorsqu'elle constate des anomalies, sur une base quotidienne;
- Validant les taux de pertes avec la méthode officielle et la méthode de contrevalidation, sur une base mensuelle;
- Faisant vérifier les résultats par un ingénieur d'une autre équipe que celui responsable des calculs des taux de pertes;
- Apportant des correctifs, en continu, lorsqu'il y a détection d'anomalies ou d'écarts dans les résultats de la méthode officielle et la méthode de contrevalidation afin de s'assurer que les courbes soient corrélées;
- Octroyant un mandat à l'IREQ pour introduire une nouvelle méthode de calcul de taux de pertes plus performante.

[474] Néanmoins, la Régie est d'avis qu'un écart au-delà de 0,3 point de pourcentage entre les taux calculés par la méthode officielle et la méthode de contrevalidation, devrait faire l'objet d'explication de la part du Transporteur[334].

[475] **Ainsi, la Régie demande au Transporteur, advenant un écart de plus de 0,3 point de pourcentage observé entre le taux de pertes de transport calculé par la méthode officielle versus celui obtenu par la méthode de contrevalidation basée sur l'estimateur d'état, de fournir les explications dans le cadre du dossier tarifaire suivant ce constat.**

---

333 Pièce A-0081, p. 72 à 74. Il s'agit d'une même réponse du Transporteur qui s'applique tant à la recommandation de l'AHQ-ARQ qu'à deux recommandations de NEMC.

334 Pièce B-0092, p. 6.

Mandat supplémentaire octroyé à l'IREQ

[476] Par ailleurs, la Régie est satisfaite des informations requises par la décision D-2022-053[335] pour le mandat supplémentaire octroyé à l'IREQ.

[477] Considérant l'avancement du suivi depuis la décision D-2020-041[336], la Régie est d'avis que certains éléments de ce suivi ne sont plus nécessaires. **Ainsi, en ce qui concerne les suivis du mandat de l'IREQ, la Régie remplace les suivis des décisions D-2020-041 et D-2022-053 par les suivants :**

- **Jusqu'à ce que les travaux de l'IREQ soient finalisés, déposer les informations suivantes dans le cadre des dossiers tarifaires:**
  - **un résumé des étapes franchies;**
  - **une mise à jour de l'échéancier,**

- **Une fois le mandat finalisé, la Régie demande au Transporteur :**
  - **d'en être informée par voie administrative;**
  - **d'en informer sa clientèle via le système OASIS comme l'a recommandé NEMC lors de l'audience[337].**
  - **d'expliquer les conclusions des travaux de l'IREQ dans le dossier tarifaire subséquent.**

Étude expliquant et quantifiant les facteurs influençant le taux de pertes

[478] Enfin, concernant la proposition du Transporteur relative à la fréquence pour réaliser l'étude sur les facteurs influençant le taux de pertes, la Régie comprend que la réalisation d'une telle étude est un processus ardu qui implique des ressources considérables[338]. La Régie retient aussi, comme mentionné ci-dessus, que plusieurs efforts ont été mis de l'avant pour améliorer la précision du taux de pertes.

---

335 Dossier R-4167-2021, décision D-2022-053, p. 99 à 100.
336 Dossier R-4096-2019, décision D-2020-041, p. 145.
337 Pièce A-0008, p. 16.
338 Pièce A-0081, p. 91 et 92.

[479] De plus, la Régie retient que le seuil de 0,3 point de pourcentage correspond à l'incertitude de la méthode officielle pour le calcul des pertes choisi par les experts de l'IREQ[339].

[480] Pour tous ces motifs, la Régie est satisfaite du seuil de 0,3 point de pourcentage proposé par le Transporteur.

[481] Néanmoins, par rapport à l'énoncé suivant : « Le Transporteur pourrait alors, sans s'y restreindre et selon le cas, effectuer une mise à jour de l'étude expliquant et quantifiant les facteurs influençant le taux de pertes du réseau de transport », la Régie retient que « sans s'y restreindre » signifie que le Transporteur ne se limitera pas uniquement à expliquer l'écart par rapport au taux de pertes établi à partir de la moyenne des trois dernières années qu'avec la réalisation de l'étude, comme expliqué lors de l'audience[340]. Il pourrait donc expliquer des variations par des facteurs (anciens ou nouveaux) influençant la fluctuation des taux de pertes.

[482] **En conséquence, la Régie retient les conditions suivantes pour réaliser une mise à jour de l'étude expliquant et quantifiant les facteurs influençant le taux de pertes :**

- **Si le Transporteur est en mesure d'expliquer une fluctuation de 0,3 point de pourcentage du taux de pertes par rapport aux taux de pertes établi à partir de la moyenne des trois dernières années, la Régie demande qu'il détaille ces explications dans le rapport annuel et dans le dossier tarifaire subséquent. La Régie pourra alors évaluer si les explications sont satisfaisantes;**
- **Si le Transporteur doit faire une mise à jour de l'étude pour expliquer une telle variation, la Régie demande qu'il en dépose les résultats dans le rapport annuel, si l'étude est disponible dans le délai, et dans le dossier tarifaire subséquent.**

[483] Également, étant donné le mandat supplémentaire octroyé à l'IREQ, la Régie se questionne sur la possibilité qu'une nouvelle méthodologie de calcul du taux de pertes permette d'accroitre la précision du calcul et se traduise par un seuil d'incertitude plus bas.

---

339 Pièce A-0081, p. 204 à 206.

340 Pièce A-0081, p. 139 et 140.

[484] **La Régie demande au Transporteur, lors de la mise en place d'une nouvelle méthode de calcul des taux de pertes suivant les travaux de l'IREQ, de lui indiquer l'incertitude de la méthode et d'ajuster la proposition du Transporteur relative à la mise à jour de l'étude, en fonction de cette incertitude, le cas échéant.**

16.2 PRISE EN COMPTE DES MOYENS DE GDP DANS LA PLANIFICATION DU RÉSEAU

16.2.1 CONTEXTE

[485] Dans sa décision D-2022-003[341], la Régie demande au Transporteur de déposer le rapport final des travaux conjoints du Transporteur avec le Distributeur. Ces travaux concernent l'impact des différents moyens de GDP sur les besoins des réseaux de transport. L'enjeu est de déterminer comment et à quels niveaux ces moyens permettraient le report d'investissements sur le réseau.

16.2.2 POSITION DU TRANSPORTEUR

[486] Le Transporteur dépose le suivi de la décision D-2022-003. Le mandat du groupe de travail était de déterminer dans quelle mesure des moyens de GDP pouvaient contribuer au report d'investissements, plus précisément au niveau des postes satellites[342]. Le groupe de travail a évalué l'utilisation de moyens de GDP conçus pour des besoins provinciaux à des fins régionales. Le comité a identifié sept conditions essentielles pour la prise en compte des moyens de GDP dans la planification du réseau régional[343]. Ses conclusions sont à l'effet qu'aucun des moyens de GDP actuellement déployés par le Distributeur ne respectent l'ensemble de ces critères.

[487] Le Transporteur mentionne que le principal frein actuel au déploiement du report d'investissements avec des moyens de GDP est le volume de clients participants. Le groupe de travail a identifié la GDP Hilo comme étant le moyen le plus enclin à répondre

---

341 Décision D-2022-003, p. 30 à 33.

342 Pièce B-0163, p. 9.

343 Pièce B-0136, p. 54 à 55.

aux conditions requises, en raison notamment de la masse de clients, qui réduit significativement le risque en cas de désistement[344].

[488] Le Transporteur demande de mettre fin au suivi de la décision D-2022-003[345], mais propose, en argumentation, un complément de suivi.

16.2.3 POSITION DES INTERVENANTS

[489] L'AHQ-ARQ remet en question le fait de ne prendre aucun pourcentage des moyens de GDP dans la planification des réseaux de transport et de distribution à l'échelle régionale[346]. Il recommande de fixer un taux de 50 % sur une base temporaire.

[490] L'AHQ-ARQ juge trop sévère la première condition selon laquelle les quantités planifiées des moyens de GDP doivent être disponibles pour une période minimale de 4 à 7 ans, alors qu'elle n'est pas respectée dans le cas de la prévision des charges[347]. L'AHQ-ARQ soumet que cette période minimale est exagérée puisque les sept projets d'investissement du Transporteur déposés en 2024 ont une durée de 2,5 à 4 ans maximum entre leur mise en service et leur dépôt à la Régie, date à laquelle il est encore temps, selon l'intervenant, de revoir la prévision de la demande[348].

[491] L'AHQ-ARQ voit dans le témoignage du Transporteur une « lueur d'espoir à maintenir »[349]. Il recommande de demander au Transporteur et au Distributeur de tenir compte des puissances contractuelles des moyens de GDP suivants : OÉI, OÉA, TRI et Service non ferme chaînes de bloc, dans la planification de leur réseau respectif, à l'échelle régionale. À l'appui de cette recommandation, l'intervenant mentionne le taux élevé de participation et de rétention des participants à ces moyens[350].

---

344 Pièce B-0163, p. 9 à 10.
345 Dossier R-4147-2021, décision D-2022-003, p. 30 à 33.
346 Pièce C-AHQ-ARQ-0056, p. 2.
347 Pièce C-AHQ-ARQ-0024, p. 26.
348 Pièce C-AHQ-ARQ-0053, p. 8.
349 Pièce C-AHQ-ARQ-0053, p. 16.
350 Pièce C-AHQ-ARQ-0053, p. 9 à 11.

[492] L'AHQ-ARQ recommande qu'HQTD procèdent à un balisage, auprès d'entreprises comparables, des méthodes de prise en compte des moyens de GDP dans la planification des réseaux de transport et de distribution.

[493] La FCEI appuie la proposition de l'AHQ-ARQ et ajoute que le balisage devrait être déposé d'ici le mois d'août 2025[351].

[494] Enfin, l'AHQ-ARQ recommande que HQTD :

- Fournissent, dans les dossiers d'approbation des investissements sur les réseaux de transport et de distribution, les résultats d'une étude sommaire sur les possibilités des moyens de GDP de réduire la charge du réseau régional;
- Proposent un plan d'action pour réaliser une étude détaillée d'un cas pilote d'un investissement en transport où l'utilisation de la GDP pourrait potentiellement réduire ou retarder des investissements. Il donne comme exemple l'étude de FortisBC.

[495] L'AQCIE-CIFQ soumet qu'une évaluation adéquate de la rentabilité des moyens de GDP est essentielle pour la détermination optimale des approvisionnements du Distributeur. De plus, étant donné l'impact que pourrait avoir les moyens de GDP dans la planification et l'exploitation du réseau, il est essentiel de fixer un échéancier quant à la détermination d'un tel impact.

[496] Dans le contexte de la transition énergétique et des investissements importants prévus, l'AQCIE-CIFQ recommande que le Transporteur dépose ses conclusions quant à l'intégration des moyens de GDP à la planification et à l'exploitation du réseau dès le prochain dossier tarifaire[352]. Il recommande également la tenue d'une séance de travail avant le prochain dossier tarifaire du Transporteur.

---

351 Pièce C-FCEI-0027, p. 3.

352 Pièce C-AQCIE-CIFQ-0035, p. 22.

16.2.4 EXPLICATIONS COMPLÉMENTAIRES DU TRANSPORTEUR

[497] En audience, le Transporteur explique que les moyens de GDP considérés par le groupe de travail ont trait à des technologies ou incitatifs tarifaires ayant pour objectifs de changer les comportements de consommation, qu'il s'agisse d'industries du milieu Affaires ou de résidences, en période critique sur le réseau[353].

[498] Ces moyens se distinguent de ceux ayant trait à la notion de « *Demand Side Management* »[354] qui s'apparentent à des mesures d'efficacité énergétique présentes en tout temps en hiver. Or, ces mesures, incluant par exemple la réduction des pertes thermiques des bâtiments sont incluses par le Distributeur dans la planification en amont de la GDP, dès les calculs de prévision de la demande[355].

[499] Le Transporteur explique que les moyens de GDP qui ont été développés par le Distributeur font appel à la collaboration des consommateurs et à leur participation volontaire du type *Opting In*, et non *Opting out*, ou par un nombre contractuel maximal d'heures d'appel à réduction de la demande[356]. Ces mesures sont associées à une modification temporaire du profil habituel de consommation pouvant affecter la productivité ou le confort. Pour obtenir un haut taux de participation, il y a une limite à la sollicitation, en nombre d'appels, et en nombre d'heures dans une même période hivernale. Le recours à ces mesures doit donc être ciblé et est davantage lié à un objectif de réduction des coûts d'approvisionnement, dont les coûts sont plus importants pour le Distributeur que les coûts évités liés aux investissements dans les réseaux de transport et de distribution[357].

[500] Enfin, il explique que les moyens de GDP du Distributeur ne s'appliqueraient pas en cas de bris technique sur le réseau de transport, composé d'équipements lourds d'une infrastructure majeure, qui peuvent nécessiter des travaux d'une plus grande durée que des travaux sur les équipements de distribution.

---

353 Pièce A-0081, p. 40.
354 Pièce A-0081, p. 80.
355 Pièce A-0081, p. 81.
356 Pièce A-0081, p. 116.
357 Pièce A-0081, p. 111 à 112.

[501] Le Transporteur conclut qu'une contingence sur le réseau de Transport exigerait un nombre et une durée des appels à effacement beaucoup plus importants que ce qui est prévu dans les ententes contractuelles de GDP[358]. Dans ce contexte, il souligne que sa priorité est d'avoir un réseau résilient avec des redondances qui ont leur raison d'être et qui ne peuvent être consacrées à la gestion courante de la demande.

16.2.5 OPINION DE LA RÉGIE

[502] La Régie note qu'HQTD et ses clients sont dans une période d'apprentissage et de familiarisation avec les moyens de GDP et que cette évolution pourrait les amener à considérer des moyens de GDP dans la planification du réseau de transport. Pour le moment, les sept critères du groupe de travail doivent être satisfaits sans exception. La Régie retient l'ouverture du Transporteur et sa volonté de poursuivre sa collaboration avec le Distributeur[359].

[503] Pour bien identifier les impacts des mesures de GDP, tel Hilo, sur la planification du réseau de transport, la Régie constate que le travail doit se poursuivre entre le Distributeur et le Transporteur pour définir l'offre, la développer et suivre les taux d'adhésion et de rétention des adhérents à répondre aux appels lors des événements de GDP[360]. Elle invite le Transporteur et le Distributeur à considérer, dans leurs analyses conjointes, les puissances contractuelles de l'OÉI, l'OÉA, le TRI et le Service non ferme chaînes de bloc, dont l'AHQ-ARQ a rappelé le taux élevé de participation et de rétention des participants[361].

[504] Dans son argumentation, « le Transporteur s'engage à effectuer un suivi auprès de la Régie à l'égard des perspectives et opportunités en ce qui a trait à l'utilisation des moyens de gestion dans la planification dans un horizon de 3 à 5 ans et dans un dossier tarifaire subséquent »[362].

---

358 Pièce A-0081, p. 116.
359 Pièce A-0081, p. 238.
360 Pièce A-0081, p. 240.
361 Pièce C-AHQ-ARQ-0053, p. 9 à 11.
362 Pièce B-0229, p. 12.

[505] **La Régie retient cette proposition du Transporteur. D'ici le dépôt de ce suivi, la Régie demande au Transporteur d'indiquer l'avancement de ces travaux dans ses prochains dossiers tarifaires.**

[506] Considérant ce qui précède, la Régie est satisfaite du suivi déposé en lien avec la décision D-2022-003.

[507] Par ailleurs, comme le Transporteur le mentionne, la prévalence du chauffage électrique au Québec et son importante contribution à la pointe hivernale amènent le Distributeur à considérer l'impact en puissance des mesures d'efficacité énergétique dès sa prévision de la demande[363]. Comme il y a par ailleurs des difficultés, dans les autres juridictions, à départager les notions de GDP, de *Demand Side Management* et d'efficacité énergétique en général, la Régie juge que le balisage demandé par les intervenants serait non seulement difficile à réaliser, mais moins efficient et précis que les suivis demandés plus haut sur des mesures visant à changer les profils de consommation à la pointe. La Régie n'exige donc pas un tel balisage.

[508] **Pour les motifs qui précèdent, la Régie** :

- **Accepte de mettre fin au suivi déposé en lien avec la D-2022-003;**
- **Comprend que le Transporteur continuera ses échanges avec le Distributeur afin d'identifier des moyens de GDP et de suivre leur évolution pouvant leur permettre de répondre aux critères du rapport final des travaux conjoints; et**
- **Ne retient pas la demande des intervenants d'exiger un rapport de balisage auprès d'autres juridictions.**

[363] Pièce A-0081, p. 60 à 61.

17 SERVICES DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ ET BESOINS ET REVENUS

[509] Dans la pièce intitulée « Services de transport d'électricité et besoins et revenus », le Transporteur[364] inclut une section Marchés de l'électricité et présente les besoins des services de transport, le taux de pertes à être fixé aux articles 15.7 et 28.5 des Tarifs et conditions, le compte d'écarts des revenus des services de transport de point à point, l'évaluation de la contribution requise du Distributeur, le suivi des engagements d'achat de type Toulnustouc et répond également à certains suivis de décision[365].

17.1 MARCHÉS DE L'ÉLECTRICITÉ

[510] Dans cette section, le Transporteur décrit notamment ses activités règlementaires et commerciales, les services de transport offerts, incluant les services complémentaires. Il fait aussi état des rencontres tenues dans le cadre du Processus d'information et d'échanges sur la planification de sa réseau[366].

[511] Pour ce qui est des activités au Québec[367], au printemps 2022, l'exploitant du réseau de l'Ontario, a informé le Transporteur qu'il n'avait plus les ressources nécessaires pour poursuivre la mise en place d'une procédure d'automatisation d'activation de la réserve 10 minutes (travail amorcé en 2018)[368].

[512] Le seuil de réserve provenant de la zone de réglage du Québec vers la zone de réglage de l'Ontario est ainsi maintenu à 100 MW. Le Transporteur précise que la procédure d'automatisation de la réserve 10 minutes n'a pas été mise en vigueur et qu'il n'envisage aucun impact pour son réseau[369].

---

364 Pièce B-0137.

365 Tel que prévu par la décision D-2024-097, le suivi de la décision D-2022-139 relatif aux catégories d'investissements est traité en Phase 4.

366 Tel que prévu à l'Appendice K des *Tarifs et conditions*.

367 Pièce B-0137, p. 5 à 8.

368 Dossier R-4167-2021, pièce B-0071, p. 5.

369 Pièce B-0140, p. 20.

[513] Depuis le dernier dossier tarifaire, le Transporteur a signé une nouvelle convention de service de transport ferme à long terme de point à point et a renouvelé cinq conventions de service.

[514] La Régie est satisfaite des informations déposées relatives à la description des marchés de l'électricité.

17.2 BESOINS DES SERVICES DE TRANSPORT

[515] Le Transporteur prévoit des besoins de transport à long terme de 44 214 MW pour 2024[370], soit une augmentation de 116 MW[371] par rapport à la prévision de 2022, dont 663 MW sont attribuable à une augmentation du service de transport de la charge locale et 547 MW sont attribuable à une baisse du service de transport de point à point de long terme[372].

[516] Pour l'année 2025, le Transporteur prévoit des besoins de transport à long terme de 44 505 MW[373], soit une augmentation de 291 MW par rapport à la prévision de 2024, dont 182 MW sont attribuables à une augmentation du service de transport de la charge locale et 109 MW sont attribuables à une hausse du service de transport de point à point de long terme.

[517] Le Transporteur dépose également des tableaux présentant les réservations à long terme, incluant les pertes de transport, servant à l'établissement des besoins décrits ci-dessus[374].

---

370 40 064 MW pour la charge locale et 4 150 MW pour le point à point, dont 3 887 MW pour le Producteur et 263 MW des autres clients.

371 Dossier R-4167-2021, pièce B-0071, p. 11, Tableau 4.

372 Pièce B-0137, p. 8 à 11.

373 40 246 MW pour la charge locale et 4 259 MW pour le point à point, dont 3 996 MW pour le Producteur et 263 MW des autres clients.

374 Pièce B-0137, p. 11, Tableaux 5 et 6.

[518] Le Transporteur estime les besoins des services de transport de point à point à court terme à 4,0 TWh en 2024 et 2025 comparativement à la prévision de 6,0 TWh en 2022[375].

[519] Le Transporteur mentionne que la méthode usuelle pour estimer les besoins de point à point à court terme d'une année visée consiste à prendre la moyenne des deux dernières années réelles complètes. Pour l'année 2025, la moyenne des deux dernières années réelles complètes est de 5,0 TWh. Le Transporteur adopte une approche conservatrice en maintenant la prévision de 4,0 TWh pour 2025 considérant la baisse des réservations réelles pour les six premiers mois de 2024[376].

[520] La Régie retient, aux fins de la détermination des tarifs 2024 et 2025, les prévisions des besoins de transport présentées par le Transporteur pour le service d'alimentation de la charge locale et le service de point à point de court et de long terme.

17.3 TAUX DE PERTES À FIXER AUX ARTICLES 15.7 ET 28.5 DES TARIFS ET CONDITIONS

[521] Le Transporteur demande de fixer pour les années 2024 et 2025 un taux de pertes de 5,2 %[377].

[522] **La Régie constate que le taux de pertes est établi en conformité avec la méthodologie reconnue[378] et fixe le taux de pertes de transport pour les années 2024 et 2025 à 5,2 %.**

375 Dossier R-4167, pièce B-0071, p. 11, Tableau 4.
376 Pièce B-0140, p. 16.
377 Pièce B-0137, p. 10, Tableau 4.
378 Dossier R-3669-2008, décision D-2009-015, p. 97.

17.4 CÉR DES SERVICES DE TRANSPORT DE POINT À POINT

[523] Le Transporteur présente le solde projeté du CÉR[379], qui est composé des écarts de prévision des revenus des services de transport de point à point et des montants de pénalités liées à l'exploitation, selon les articles 13.7 d) et 14.5 des Tarifs et conditions[380].

[524] Considérant le contexte particulier de l'année 2023, la Régie a questionné la manière d'établir le solde du CÉR point à point[381]. **La Régie est satisfaite des réponses fournies par le Transporteur et considère sa proposition adéquate. En conséquence, la Régie retient le solde projeté de 40 M$ aux fins du calcul du cavalier pour 2024.**

17.5 ÉVALUATION DE LA CONTRIBUTION REQUISE DU DISTRIBUTEUR

[525] Tel qu'indiqué dans le rapport annuel 2023 du Transporteur[382], aucune contribution n'a été requise pour les projets visant la charge locale en 2023. Un solde cumulatif positif de l'agrégation des projets de croissance de charges ainsi que des projets de ressources de 129,9 M$ pour l'année 2023, est reporté en 2024.

[526] Le Transporteur évalue la contribution requise du Distributeur pour 2024 à 234 M$ (en incluant une hausse de 19 % pour refléter les coûts d'exploitation et d'entretien évalués à 37,4 M$)[383].

[527] Le Transporteur évalue la contribution requise pour 2025[384] tant en fonction de l'allocation maximale de 2022 (610 $/kW) qu'en fonction de l'allocation maximale de 618 $/kW proposée en 2025. Puisque le solde de l'agrégation charges-ressources est positif dans les deux cas, la contribution requise s'avère nulle.

---

379 Pièce B-0137, p. 13, Tableau 8.
380 Pièce B-0137, p. 13.
381 Pièces B-0117, p. 3 à 7 et B-0163, p. 2 à 6.
382 Dossier R-9000-2023, pièce B-0030, p. 23, Tableau A2-1.
383 Pièce B-0137, p. 15, Tableau 9.
384 Pièce B-0137, p. 16, Tableau 11.

[528] Le Transporteur précise que le montant de contribution 2025 sera mis à jour en fonction du tarif de transport découlant de la décision sur le fond. Pour 2024, le montant d'allocation maximale ne sera pas ajusté.

[529] Les tableaux relatifs aux évaluations des contributions requises du Distributeur montrent notamment, une mise à jour des coûts des projets ressources suivants : 0,2 M$ pour le parc De l'Érable en 2024 et 9,4 M$ pour le parc Seigneurie de Beaupré 2/3 en 2025 dans le cadre du projet d'Intégration des parcs éoliens de l'appel d'offres A/O 2005-03 au réseau de transport et Raccordement du parc éolien Seigneurie de Beaupré-4.

[530] En réponse au constat de la Régie selon lequel des coûts finaux de ce projet ont été présentés au rapport annuel 2018, le Transporteur explique que le montant de 0,2 M$ vise la régularisation de droits de servitude manquants pour la ligne de raccordement du parc éolien. Le montant de 9,4 M$ vise la mise à niveau de protections de ligne et l'installation d'un détecteur de ligne ouverte afin de permettre l'exploitation optimale du réseau.

[531] Le Transporteur précise que le montant de 0,2 M$ et une portion du montant de 9,4 M$ (6 M$) étaient inclus de manière prévisionnelle dans le coût final de 710 M$ présenté dans le rapport annuel en 2018[385].

[532] Enfin, en suivi de la décision D-2019-047[386], le Transporteur précise qu'aucun projet de « Raccordement de clients du Distributeur » n'est lié à l'usage cryptographique appliqué aux chaînes de blocs. En lien avec la décision D-2023-109[387], le Transporteur soutient que le suivi peut être considéré comme terminé[388].

385 Pièce B-0140, p. 24.
386 Dossier R-4058-2018, décision D-2019-047, p. 141.
387 Dossier R-4210-2022 Phase 1, décision D-2023-109, p. 78.
388 Pièce B-0140, p. 24.

17.5.1 OPINION DE LA RÉGIE

[533] **La Régie demande au Transporteur de mettre à jour l'évaluation de la contribution du Distributeur pour 2025 en fonction de l'allocation maximale qui sera déterminée à la suite de la présente décision, conformément à la décision D-2018-021[389]. Elle demande au Transporteur de déposer, au plus tard le 3 mars 2025 à 12 h, le montant de l'évaluation de la contribution du Distributeur ajusté en conséquence.**

[534] **La Régie met fin au suivi de la décision D-2019-047[390].**

[535] Concernant la mise à jour des coûts considérés dans l'évaluation des contributions requises du Distributeur, la Régie considère que les informations fournies par le Transporteur en réponse à sa DDR n^{o} 1 sont pertinentes. La Régie constate que dans son rapport annuel 2018, en note de bas de tableau, le Transporteur mentionne que « Le coût final du projet est de l'ordre de 710 M$ après considération de divers coûts résiduels, crédits et frais financiers à comptabiliser »[391]. Or, l'information relative aux « divers coûts résiduels » ne mentionne pas clairement que des montants prévisionnels sont inclus dans le coût final du projet.

[536] **Par conséquent, la Régie demande, dans le cadre des suivis des projets d'investissement du rapport annuel, d'identifier dans la pièce « *État d'avancement des projets majeurs* » tout montant inclus de manière prévisionnelle dans le coût final d'un projet, tel qu'indiqué à la pièce B-0140[392].**

---

389 Dossier R-4012-2017, décision D-2018-021, p. 173.

390 Dossier R-4058-2018, décision D-2019-047, p. 141.

391 Dossier R-9000-2018, pièce B-0042, p. 7.

392 Pièce B-0140, p. 24.

18 RÉPARTITION DU COÛT DE SERVICE

18.1 CONTEXTE

[537] Pour l'année 2025, le Transporteur rappelle que les revenus requis sont établis sur la base de la méthode du coût de service.

[538] Le Transporteur applique la méthode de répartition reconnue par la Régie sans y apporter de modification. Il tient cependant compte des adaptations nécessaires découlant de la MCC.

[539] Le Transporteur inclut dans sa preuve les tableaux suivants[393] :

- Sommaire du coût du service du Transporteur par fonction;
- Répartition par fonction de la base de tarification;
- Répartition par fonction des autres dépenses;
- Description des facteurs de répartition de la base de tarification;
- Description des facteurs de répartition des dépenses nécessaires à la prestation du service;
- Description des facteurs de répartition par service;
- Répartition par composante du coût du service;
- Répartition par service du coût du service;
- Répartition du coût du service.

[393] Pièce B-0018.

18.2 OPINION DE LA RÉGIE

[540] À l'aide des tableaux « Répartition par service du coût du service » pour les années tarifaires 2019, 2020, 2022 et 2025, la Régie a produit un tableau montrant l'évolution de la répartition du coût de service de la charge locale par service[394].

[541] Selon les données de ce tableau, la répartition du coût de service de la charge locale de certains services pour les années 2019, 2020 et 2022 passe d'environ 86 % à 90 % en 2025. Globalement, la répartition du coût de service de la charge locale pour les années 2019, 2020 et 2022 passe d'environ 90 % à 92 % en 2025.

[542] Questionné par la Régie afin d'expliquer cette évolution de la répartition du coût de service de la charge locale, le Transporteur soumet que l'évolution des coûts et des besoins de transport prévus reflète la demande croissante de la charge locale, de sorte que la part du coût de service attribué à la charge locale pour 2025 présente une légère augmentation.

[543] La Régie réitère que la répartition des coûts est un exercice nécessaire et important[395]. De plus, elle constate que la répartition du coût de service pour 2025, contrairement aux années précédentes, prend en compte la présentation des charges selon la MCC.

[544] **Pour ces raisons, elle demande au Transporteur de déposer lors de son prochain dossier tarifaire le détail de la totalité des calculs en format Excel sous-jacents au tableau *Répartition par service du coût du service*. Elle lui demande également de déposer les explications relatives aux adaptations nécessaires découlant de la MCC aux fins de ces calculs.**

---

394 Pièce B-0087, p. 57, Tableau Q-27.1.

395 Dossier R-3401-98, décision D-2002-95, p. 210.

19 TARIFICATION DES SERVICES DE TRANSPORT 2024 ET 2025

19.1 TARIFS 2024 ET 2025

[545] Les tarifs de transport sont établis en tenant compte des revenus requis projetés et de la prévision des besoins des services de transport, incluant les pertes de transport. Aux fins de ce calcul, les revenus de transport à court terme sont déduits des revenus requis, tandis que les besoins de transport de long terme représentent le dénominateur du calcul du tarif annuel.

[546] Lors du dépôt de la demande tarifaire, le Transporteur prévoyait :

- Pour 2024 : des revenus requis de 3 481,8 M$ ainsi que des revenus de transport à court terme de 36,1 M$. Les besoins de transport de long terme s'établissent quant à eux à 44 214 MW. Le tarif annuel projeté pour 2024 s'établit ainsi à 77,94 $/kW/an, ce qui représente, sans considération du cavalier, une augmentation de 9,2 % par rapport au tarif 2022. La facture de la charge locale pour l'année 2024 est ainsi évaluée à 3 122,6 M$.
- Pour 2025 : des revenus requis de 3 546,2 M$ et des revenus de transport à court terme de 41,7 M$ en 2025. Les besoins de transport de long terme s'établissent quant à eux à 44 505 MW. Le tarif annuel projeté pour 2025 s'établit à 78,74 $/kW/an, ce qui représente, sans considération du cavalier, une augmentation de 1,0 % par rapport au tarif proposé pour l'année 2024. Le Transporteur évalue ainsi la facture de la charge locale à 3 169,0 M$ pour l'année tarifaire 2025.

[547] Le 11 décembre 2024, le Transporteur dépose les données menant à l'établissement des tarifs 2025 tenant compte de la mise à jour du CMPC. Le tarif annuel de l'année 2025 ajusté en conséquence s'établit désormais à 78,66 $/kW/an[396] et est déclaré provisoire à compter du 1er janvier 2025 par la décision D-2024-134[397]. La facture de la charge locale s'établit quant à elle à 3 165,8 M$ pour 2025.

---

396 Pièce B-0310.

397 Décision D-2024-134.

[548] Les tarifs annuels, mensuels, hebdomadaires, quotidiens ou horaires sont applicables aux services de transport de point à point et s'établissent à partir du tarif annuel.

[549] Compte tenu de l'ensemble des conclusions de la présente décision, la Régie estime le tarif annuel de 2024 à 77,12 $/kW/an et celui de 2025 à 78,21 $/kW/an. Le montant de la facture pour l'alimentation de la charge locale, pour sa part, est estimé à 3 089,7 M$ en 2024, avant application du cavalier et à 3 147,6 M$ en 2025.

[550] Ces estimations représentent une augmentation de 8 % pour le tarif annuel 2024 par rapport à celui de 2022 et une augmentation de 1,4 % pour le tarif annuel 2025 par rapport à celui estimé pour 2024.

[551] **La Régie ordonne au Transporteur de déposer les tarifs des services de transport ajustés en fonction des conclusions de la présente décision, au plus tard le 3 mars 2025, à 12 h.**

19.2 CAVALIER

[552] Le Transporteur propose l'application d'un cavalier pour l'année 2024 sur la base du solde projeté du CÉR des revenus des services de transport de point à point, traité plus tôt, ainsi que de la prévision des besoins de transport de long terme.

[553] **La Régie approuve la proposition du Transporteur et fixe le cavalier à 0,90 $/kW/an pour le service de transport de point à point de long terme et à 36,1 M$ pour le service de transport pour l'alimentation de la charge locale, applicable du 1er janvier au 31 décembre 2024**.

19.3 TARIFS DES SERVICES COMPLÉMENTAIRES

[554] En ce qui a trait au service de transport pour l'alimentation de la charge locale, le Distributeur est responsable de la fourniture des services complémentaires qui y sont associés.

[555] Pour l'établissement des tarifs applicables aux services de transport de point à point, le Transporteur tient compte, pour les services suivants, de leur valeur et des besoins de transport de 44 214 MW en 2024 et de 44 505 MW en 2025.

[556] Les valeurs de chacun de ces services, ainsi que les tarifs annuels des services complémentaires pour l'année témoin 2024, s'élèvent respectivement à :

- 13,4 M$ et 0,30 $/kW/an pour le service de réglage de tension;
- 13,5 M$ et 0,31 $/kW/an pour le service de réglage de fréquence;
- 49,7 M$ et 1,12 $/kW/an pour le service de maintien de réserve tournante;
- 24,8 M$ et 0,56 $/kW/an pour le service de maintien de réserve arrêtée.

[557] Les valeurs de chacun de ces services, ainsi que les tarifs annuels des services complémentaires pour l'année témoin 2025, s'élèvent respectivement à :

- 13,4 M$ et 0,30 $/kW/an pour le service de réglage de tension;
- 13,5 M$ et 0,30 $/kW/an pour le service de réglage de fréquence;
- 49,7 M$ et 1,12 $/kW/an pour le service de maintien de réserve tournante;
- 24,8 M$ et 0,56 $/kW/an pour le service de maintien de réserve arrêtée.

[558] **La Régie fixe les tarifs des services complémentaires, tels que proposés par le Transporteur et reproduits ci-dessus**.

20 CONTRIBUTIONS POUR LES AJOUTS AU RÉSEAU

20.1 ALLOCATION MAXIMALE POUR LES AJOUTS AU RÉSEAU DE TRANSPORT

[559] L'allocation maximale proposée par le Transporteur pour l'année 2025 est de 618 $/kW pour les ajouts au réseau et correspond à la valeur actualisée du coût annuel de transport sur une période de 20 ans, duquel sont retranchés les coûts d'entretien et d'exploitation ainsi que la taxe sur les services publics.

[560] Cette allocation sera mise à jour en fonction du tarif résultant de la décision sur le fond et selon la méthodologie reconnue.

[561] **La Régie autorise la mise à jour de l'allocation maximale, en fonction des ajustements découlant de l'ensemble des conclusions de la présente décision.**

[562] **Elle demande au Transporteur de déposer, au plus tard le 3 mars 2025, à 12 h, le montant de l'allocation maximale ajusté en conséquence.**

20.2 CONTRIBUTIONS MAXIMALES POUR LES POSTES DE DÉPART

20.2.1 MISE À JOUR DE LA CONTRIBUTION MAXIMALE POUR LES CENTRALES DE MOINS DE 250 MW[398]

[563] Le Transporteur propose l'ajustement suivant pour les postes de départ de moins de 250 MW :

[398] Pièce B-0020, p. 6 à 9.

TABLEAU 24[399]

CONTRIBUTIONS MAXIMALES POUR L'ANNÉE 2025

POUR LES POSTES DE DÉPART ET LES RÉSEAUX COLLECTEURS

Contributions maximales pour les postes de départ			Contributions en vigueur depuis le 19 mai 2022	Contributions proposées pour 2025
Niveau de puissance installée	**Propriété**	**Tension nominale**		
Centrales de moins de 250 MW	**Centrales n'appartenant pas à Hydro-Québec**	Moins de 44 kV	77 $/kW	90 $/kW
		Entre 44 et 120 kV	123 $/kW	143 $/kW
		Plus de 120 kV	209 $/kW	244 $/kW
	Centrales appartenant à Hydro-Québec	Moins de 44 kV	65 $/kW	76 $/kW
		Entre 44 et 120 kV	103 $/kW	120 $/kW
		Plus de 120 kV	176 $/kW	205 $/kW
Centrales de 250 MW et plus	**Centrales n'appartenant pas à Hydro-Québec**	Moins de 44 kV	36 $/kW	36 $/kW
		Entre 44 et 120 kV	57 $/kW	57 $/kW
		Plus de 120 kV	99 $/kW	99 $/kW
	Centrales appartenant à Hydro-Québec	Moins de 44 kV	30 $/kW	30 $/kW
		Entre 44 et 120 kV	48 $/kW	48 $/kW
		Plus de 120 kV	83 $/kW	83 $/kW
Dans le cas d'un parc éolien, une contribution maximale distincte, additionnelle à celle indiquée ci-dessus, s'applique au réseau collecteur jusqu'à concurrence des montants maxima suivants : 161 $/kW pour les parcs éoliens n'appartenant pas à Hydro-Québec et 192 $/kW pour les parcs éoliens appartenant à Hydro-Québec, quels que soient la tension à laquelle est raccordé le parc éolien et le palier de puissance du parc éolien.				
Dans le cas d'une centrale photovoltaïque, une contribution maximale distincte, additionnelle à celle indiquée pour le poste de départ ci-dessus, s'applique au réseau collecteur jusqu'à concurrence des montants maxima suivants : 168 $/kW pour les centrales photovoltaïques n'appartenant pas à Hydro-Québec et 141 $/kW pour les centrales photovoltaïques appartenant à Hydro-Québec, quelle que soit la tension à laquelle est raccordée la centrale photovoltaïque et le palier de puissance de la centrale photovoltaïque.				

[564] Pour les centrales de moins de 250 MW, le Transporteur propose une contribution maximale de 16,2 % supérieure au niveau autorisé pour 2022.

[565] La Régie remarque que l'ajustement de la contribution pour les postes de départ des centrales de moins de 250 MW est conforme à la méthodologie approuvée par la décision D-2008-36[400].

[566] **La Régie approuve la contribution maximale pour les postes de départ des centrales de moins de 250 MW selon le Tableau 5 de la pièce B-0020.**

---

399 Pièce B-0020, p. 12, Tableau 5.

400 Dossier R-3626-2007, décision D-2008-036, p. 12 et 13.

20.2.2 SUIVI DE LA DÉCISION D-2022-053

[567] En suivi de la décision D-2022-053[401], afin de répondre à la demande de la Régie, le Transporteur indique qu'il faudrait appliquer un facteur de correction à l'ICPD projeté de l'année tarifaire en cours en tenant compte de l'écart observé entre l'ICPD projeté et l'ICPD réel de la dernière année tarifaire (IPCD corrigé). Ainsi, pour un dossier tarifaire en cours, les facteurs de correction suivants devraient être appliqués à l'ICPD projeté :

- Si un écart positif était observé entre l'ICPD appliqué aux contributions de la dernière année tarifaire et l'ICPD réel de cette même année (soit une surévaluation de l'ICPD projeté), cet écart serait retranché de l'ICPD projeté
- À l'inverse, si un écart négatif était observé (sous-évaluation de l'ICPD projeté), celui-ci devrait être ajouté[402].

[568] Le Transporteur conclut cependant que cette méthode proposée pour répondre à la demande de la Régie n'est pas souhaitable pour l'année tarifaire 2025. En effet, compte tenu de la situation exceptionnelle des années 2022 et 2023 où les écarts observés entre l'IPCD projeté et l'IPCD réel ont été à l'inverse de la tendance depuis 2009, le facteur de correction viendrait amplifier l'écart positif observé depuis 2009.

[569] Le Transporteur ne propose donc aucun ajustement de la contribution pour les postes de départ des centrales de moins de 250 MW pour l'année tarifaire 2025, mais uniquement l'application de l'ICPD projeté pour cette année, soit 16,2 %. Le Transporteur recommande le maintien de la méthode de calcul en vigueur pour l'année tarifaire 2025.

[570] En réponse à une DDR de la Régie[403], le Transporteur précise qu'il ne propose pas d'appliquer un facteur de correction pour les prochains dossiers tarifaires.

[571] Toutefois, le Transporteur ajoute que dans le contexte actuel du Plan d'action 2035 qui pourrait avoir un impact sur le volume, la taille et la nature des projets, il entend réévaluer la pertinence de la méthode de calcul en vigueur et proposer, le cas échéant,

---

401 Dossier R-4167-2021, décision D-2022-053, p. 127 à 129.

402 Pièce B-0020, p. 13 et 14.

403 Pièce B-0163, p. 7.

dans le cadre d'un prochain dossier tarifaire, des ajustements appropriés à la méthode de calcul approuvée par la Régie dans sa décision D-2008-036.

Opinion de la Régie

[572] À l'instar du Transporteur, la Régie est d'avis que l'application qu'un facteur de correction appliqué à l'année tarifaire 2025 amplifierait l'écart positif observé depuis 2009 entre l'IPCD projeté et l'IPCD réel. En effet, les deux années présentant une sous-évaluation des ICPD projetés de près de 10 %, il faudrait donc appliquer un facteur de correction amplifiant la hausse prévue à l'ICPD projeté de 2025. Il en résulterait un ajustement total de 26,2 %, soit 16,2 % (ICPD projeté 2025) plus un facteur de correction de 10 %. **La Régie accepte ainsi le maintien de la méthode de calcul en vigueur pour l'année tarifaire 2025.**

[573] La Régie note par ailleurs que le Transporteur ne propose pas d'appliquer un facteur de correction pour les dossiers tarifaires subséquents, mais entend réévaluer la pertinence de la méthode de calcul en vigueur et proposer des ajustements appropriés, le cas échéant. Or, la Régie considère qu'en l'absence d'application de facteur de correction, la problématique soulevée dans le dossier R-4167-2021 demeurerait si l'ICPD réel pour 2025 devait être inférieur à l'ICPD présenté au présent dossier.

[574] **En conséquence, la Régie retient l'approche suivante pour les prochains dossiers tarifaires :**

- **Si un écart positif est observé entre l'ICPD appliqué aux contributions de la dernière année tarifaire et l'ICPD réel de cette même année (soit une surévaluation de l'ICPD projeté), la Régie demande au Transporteur d'appliquer le facteur de correction à l'ICPD projeté pour refléter l'écart entre l'IPCD projeté et l'IPCD réel;**
- **Si un écart négatif est observé entre l'ICPD appliqué aux contributions de la dernière année tarifaire et l'ICPD réel de cette même année (soit une sous-évaluation de l'ICPD projeté), la Régie permet au Transporteur de ne pas appliquer de facteur de correction.**

20.2.3 CONTRIBUTION MAXIMALE POUR LES CENTRALES DE 250 MW ET PLUS

[575] Pour les centrales de 250 MW et plus, le Transporteur maintient qu'il ne dispose toujours pas d'information nouvelle lui permettant de proposer une modification au niveau des contributions applicables. Il propose de conserver les mêmes montants que par le passé.

[576] Selon Transporteur, le coût du poste de départ de La Romaine 4, réalisé dans des conditions exceptionnelles de terrain, n'est pas représentatif pour déterminer la contribution maximale d'un poste de départ de 250 MW et plus. Le Transporteur ne propose donc aucun ajustement[404].

[577] Le niveau de cette contribution n'est pas indexé depuis plusieurs dossiers tarifaires[405], en raison du peu d'information permettant une évaluation à jour. En réponse à une DDR[406], le Transporteur prévoit des investissements, sous forme de contributions, des projets en croissance pour des postes de 250 MW et plus[407]. Les mises en service prévues de ces projets s'étaleront de 2026 à 2029.

[578] Le Transporteur précise également[408] que, pour les projets Des Neiges – Secteur sud ainsi que pour deux projets issus de l'appel d'offres 2021-01 et trois projets issus de l'appel d'offres 2023-01 du Distributeur, les contributions maximales pour les postes de départ ont déjà été fixées en respect des paramètres des Tarifs et conditions en vigueur au moment de la signature de l'entente de raccordement ou selon ceux des contrats d'approvisionnement approuvés par la Régie pour les autres projets. Ainsi, il n'est plus possible d'ajuster la contribution maximale pour les postes de départ de ces projets.

---

404 Pièce B-0020, p. 10.

405 Dans la décision D-2015-209, la Régie fixe le taux pour le calcul des frais d'entretien et d'exploitation à 19 %, à partir du 1er janvier 2016. Il était précédemment fixé à 15 %.

406 Pièce B-0140, p. 62.

407 Notamment pour les projets « Des Neiges – Secteur sud » ainsi que pour deux projets issus de l'appel d'offres 2021-01 et trois projets issus de l'appel d'offres 2023-01 du Distributeur.

408 Pièce B-0205, p. 3 et 4.

[579] Le Transporteur précise que la réévaluation qu'il entend réaliser concernant la méthode de calcul de la contribution en vigueur pour les centrales de moins de 250 MW, prévoit inclure aussi les postes de départ de 250 MW et plus.

Opinion de la Régie

[580] La Régie juge que les explications du Transporteur justifiant le maintien du montant des contributions maximales existantes applicables aux postes de départ associés aux centrales de plus de 250 MW sont satisfaisantes. **Par conséquent, la Régie approuve la contribution maximale pour les postes de départ des centrales de plus de 250 MW selon le Tableau 5 de la pièce B-0020.**

[581] La Régie note que des investissements impliquant de tels équipements sont prévus prochainement. Elle considère que ces investissements sont susceptibles de fournir une information contemporaine. **En conséquence, la Régie demande au Transporteur d'examiner la possibilité de réévaluer, dans le prochain dossier tarifaire, la contribution pour les postes de départ de 250 MW et plus. Dans le cas contraire, la Régie demande que le Transporteur justifie le maintien et précise le moment où il prévoit demander un ajustement à la contribution maximale pour les postes de 250 MW et plus.**

20.2.4 CONTRIBUTION MAXIMALE AU COÛT DU RÉSEAU COLLECTEUR DES PARCS ÉOLIENS

[582] Le Transporteur répond au suivi demandé dans la décision D-2022-053[409]. Il estime qu'il pourra être en mesure de répondre à la demande de la Régie vers 2027, suivant les mises en service des six parcs éoliens retenus dans le cadre des appels d'offres AO-2021-01 et AO-2021-02, prévues en 2026.

[583] Le Transporteur conclut de maintenir, pour l'année 2025, la contribution maximale pour le réseau collecteur fixée en 2009 et reconduite par la suite par la Régie, de 161 $/kW

[409] Dossier R-4167-2021, décision D-2022-053, p. 133.

en excluant les coûts d'entretien et d'exploitation fixés à 19 % depuis 2016, et de 192 $/kW en incluant ces frais[410].

Opinion de la Régie

[584] **La Régie juge qu'en l'absence d'une étude du coût des réseaux collecteurs basée sur les coûts réels et considérant que cette information sera disponible vers 2027 il est justifié de maintenir la contribution maximale pour le réseau collecteur fixée en 2009.**

[585] **La Régie demande au Transporteur de déposer une étude des coûts des réseaux collecteurs basée sur les coûts réels de construction des réseaux collecteurs des parcs éoliens, dans le dossier tarifaire suivant les mises en service des six parcs éoliens retenus dans le cadre des appels d'offres AO-2021-01 et AO-2021-02 prévues en 2026 ou toutes autres données pertinentes à la réalisation de l'étude.**

20.2.5 CONTRIBUTION MAXIMALE AU COÛT DU RÉSEAU COLLECTEUR DES CENTRALES PHOTOVOLTAÏQUES

[586] Le Transporteur propose de maintenir la contribution maximale pour le réseau collecteur d'une centrale photovoltaïque à 141 $/kW, en excluant les coûts d'entretien et d'exploitation de 19 % et de 168 $/kW en incluant ces coûts.

[587] Le Transporteur mentionne qu'il ne dispose toujours pas de nouvelles informations pertinentes aux fins d'une révision de la Contribution maximale[411]. Il attend la suite qui sera donnée au décret 1377-2024 du gouvernement du Québec[412].

---

410 Pièce B-0020, p. 10.
411 Pièce B-0020, p. 11.
412 Pièce B-0140, p. 62.

Opinion de la Régie

[588] **En l'absence de nouvelles informations pertinentes afin de valider les tendances et les constats sur les variables pouvant influencer le coût d'un réseau collecteur de centrale photovoltaïque, la Régie réitère le suivi demandé dans sa décision D-2020-063 :**

> [89] La Régie demande enfin au Transporteur de présenter, lorsque disponibles, tant dans le cadre d'un suivi administratif ainsi que d'un dossier tarifaire, d'une part, les informations pertinentes afin de valider les tendances et les constats sur les variables pouvant influencer le coût d'un réseau collecteur de centrale photovoltaïque selon la capacité installée et, d'autre part, l'estimation des coûts pour des réseaux collecteurs de différentes capacités, aux fins de justification d'une révision de la Contribution maximale[413]**.**

[589] **La Régie approuve les contributions maximales au coût du réseau collecteur des centrales photovoltaïques selon le Tableau 5 de la pièce B-0020.**

21 MODIFICATIONS AUX TARIFS ET CONDITIONS

21.1 SUIVIS DE LA DÉCISION D-2022-003

[590] En suivi de la décision D-2022-003[414], le Transporteur illustre, par des cas fictifs, l'application du cadre actuel prévu à ses Tarifs et conditions, soit l'absence d'octroi de montant d'allocation maximale pour des charges de clients raccordées directement au réseau. Les exemples montrent que le cadre actuel permet le respect du principe de la neutralité tarifaire, tandis que l'octroi d'une allocation maximale pour des charges de clients raccordés directement au réseau le remet en question, avec le risque de non-matérialisation de la prévision de charges sur l'ensemble de la clientèle.

---

413 Dossier R-4096-2019, décision D-2020-063, p. 23.

414 Dossier R-4147-2021, décision D-2022-003.

[591] Le Transporteur conclut de ces exemples que le cadre actuel ne pénalise pas le Distributeur, considérant que l'allocation maximale auquel il aurait droit, lui sera ultimement octroyée lorsque les projets d'accroissement de la charge locale se matérialiseront[415].

[592] Le Transporteur propose une clarification aux Tarifs et conditions et demande à la Régie d'approuver les modifications proposées au paragraphe d) de l'article 3, à la Section C de l'Appendice J des Tarifs et conditions comme suit (ajout de texte proposé souligné) :

> (d) Pour les ajouts associés aux projets réalisés en amont des postes satellites et des clients du Distributeur raccordés directement au réseau de transport, incluant ceux requis pour l'intégration de centrales à la demande du Distributeur, aucun montant maximal n'est octroyé, bien que leurs coûts soient intégrés à l'agrégation charges-ressources annuelle sous réserve de l'article 3(e) ci-dessous.

[593] Selon l'AQCIE-CIFQ, la démonstration du Transporteur justifie la modification proposée aux Tarifs et conditions et l'intervenant recommande à la Régie de l'autoriser[416].

Opinion de la Régie

[594] La Régie est satisfaite du suivi déposé et conclut que le cadre en vigueur est adéquat. La Régie considère que la modification proposée clarifie l'application actuelle des Tarifs et conditions.

[595] **En conséquence, la Régie approuve les modifications proposées au paragraphe d) de l'article 3, à la Section C de l'Appendice J des Tarifs et conditions.**

---

415 Pièce B-0137, p. 20 à 26.

416 Pièce C-AQCIE-CIFQ-0035, p. 23 à 25.

21.2 AUTRES MODIFICATIONS APPORTÉES AUX TARIFS ET CONDITIONS

[596] La Régie a pris connaissance des autres modifications présentées à la pièce B-0021[417]. **La Régie approuve les modifications aux articles 17.1, 17.2 (i), 18.2 (i) et 29.2 (i), ainsi qu'à l'Appendice L.**

[597] En ce qui a trait aux modifications afin de refléter la décision D-2023-036[418] sur les Normes de conduite, la Régie accepte l'ajout de la référence aux Normes de conduite. Toutefois, elle se prononcera au terme de l'examen de la Phase 4 quant au retrait des références au Code de conduite.

[598] **Par conséquent, la Régie demande au Transporteur d'intégrer les modifications suivantes dans le texte qu'il déposera le 3 mars 2025 :**

Article 4 :

[…] Les règles de conduite sont énoncées au Code de conduite du Transporteur tel qu'approuvé par la Régie dans ses décisions D-2004-122 et D-2020-174 et aux Normes de conduite telles qu'approuvées par la Régie dans sa décision D-2023-036.

Article 17.2 (iv) :

[…] Le Transporteur traitera cette information conformément aux Normes de conduite de transport et au Code de conduite du Transporteur.

Article 17.2 (fin)

[…] Le Transporteur traitera ces renseignements conformément aux Normes de conduite de transport et au Code de conduite du Transporteur.

Article 18.2 (vii)

[…] Le Transporteur traitera ces renseignements conformément aux Normes de conduite de transport et au Code de conduite du Transporteur.

---

417 Pièce B-0021.

418 Décision D-2023-036.

Article 29.2 (fin)

[…] Le Transporteur traitera ces renseignements conformément aux Normes de conduite de transport et au Code de conduite du Transporteur.

[599] **Considérant ce qui précède**,

La Régie de l'énergie :

Phase 1 (HQTD)

APPROUVE les ajouts et modifications aux conventions, méthodes et pratiques comptables, comme proposé par HQTD, en tenant compte de la présente décision;

APPROUVE une pratique comptable règlementaire autorisant la comptabilisation d'un actif règlementaire correspondant aux coûts prévus de l'ordre de 272 M$ pour l'année 2025 de l'activité Maîtrise de la végétation, pour le transport et la distribution;

DEMANDE au Distributeur de déposer, dans son prochain dossier tarifaire, un balisage intégré sur les coûts et pratiques en matière de maîtrise de la végétation (autant en transport qu'en distribution) ainsi qu'une analyse des résultats;

DEMANDE au Transporteur de présenter, lors de son prochain dossier tarifaire, une actualisation de ses indicateurs de performance liés à sa stratégie de maîtrise de la végétation, conformément aux instructions de la Régie;

MAINTIENT un taux de rendement des capitaux propres de 8,200 % pour les années 2024 et 2025 du Transporteur et pour l'année 2025-2026 du Distributeur;

AUTORISE les autres paramètres financiers, tel que présentés à la section 6.1 de la présente décision;

ÉTABLIT le coût moyen pondéré du capital prospectif pour 2025 à 5,602 % pour le Transporteur et à 5,788 % pour le Distributeur;

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

APPROUVE les charges d'exploitation pour le Distributeur à 1 892,4 M$ pour 2025-2026, excluant les ajustements règlementaires;

Phase 2 (Transporteur)

DÉCLARE finaux à compter du 1er janvier 2023, pour l'année 2023, les Tarifs et conditions des services de Transport d'Hydro-Québec déclarés provisoires dans sa décision D-2022-157;

DEMANDE au Transporteur de déposer, **au plus tard le 3 mars 2025 à 12 h**, un nouveau texte des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec pour l'année 2023 conformément à la présente décision, ainsi qu'une version anglaise de ce document;

ACCEPTE les changements proposés aux pratiques règlementaires, méthodes et pratiques comptables, tels que présentés à la pièce B-0015 sections 1 et 2;

ORDONNE la création d'un CÉR afin de comptabiliser les écarts liés au décalage temporel des mises en service du Transporteur conformément à la section 14.5.3 de la présente décision;

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

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

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

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

ORDONNE à HQTD de se conformer à tous les autres éléments décisionnels de la présente décision.

Louise Rozon
Régisseur

Simon Turmel
Régisseur

Pierre Dupont
Régisseur