

DÉCISION

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2025-127

R-4304-2025

19 décembre 2025

PRÉSENT :

François Émond
Régisseur

Hydro-Québec
Demanderesse

et

Intervenants dont les noms apparaissent ci-après

Décision sur le fond

***Demande d'autorisation du budget des investissements
2026 pour les projets du Transporteur dont le coût individuel
est inférieur à 250 millions de dollars***

Demanderesse :

**Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité
représentée par M^e Yves Fréchette.**

Intervenants :

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

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

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

**Union des consommateurs (UC)
représentée par M^e Serena Trifiro.**

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES ACRONYMES ET DÉFINITIONS	6
LISTE DES ABRÉVIATIONS ET DES SIGNES CONVENTIONNELS	6
1 INTRODUCTION	7
2 CONCLUSIONS PRINCIPALES DE LA RÉGIE	10
3 CONTEXTE.....	10
4 SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS BUDGÉTISÉS EN 2026	11
5 SUIVI DES INVESTISSEMENTS AUTORISÉS ET RÉALISÉS	11
5.1 HISTORIQUE DES INVESTISSEMENTS ET DES MISES EN SERVICE.....	11
5.1.1 Investissements réalisés en 2024.....	11
5.1.2 Investissements estimés en 2025	13
5.2 APPROCHE DE SURUTILISATION	28
5.2.1 Position de l’AHQ-ARQ.....	28
5.2.2 Position de L’AQCIE-CIFQ	30
5.2.3 Opinion de la Régie	31
6 JUSTIFICATION DES INVESTISSEMENTS 2026	33
6.1 MAINTIEN DES ACTIFS	33
6.2 MAINTIEN ET AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DU SERVICE	35
6.3 RESPECT DES EXIGENCES.....	36
6.4 CROISSANCE DES BESOINS DE LA CLIENTÈLE	37
6.5 POSITION DES INTERVENANTS.....	38
6.5.1 Position de l’AHQ-ARQ.....	38
6.5.2 Position de l’AQCIE-CIFQ.....	40
6.5.3 Position du RTIEÉ.....	41
6.5.4 Position de l’UC	41
6.6 OPINION DE LA RÉGIE.....	43

7	SUIVI DES INTERVENTIONS EN FONCTION DU RISQUE	44
8	IMPACT TARIFAIRE.....	45
9	IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU ET SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE DE TRANSPORT	46
10	STRATÉGIE DE GESTION DE LA PÉRENNITÉ DES ACTIFS DU TRANSPORTEUR	47
	10.1 BILAN 2021-2024 DE LA STRATÉGIE DE GESTION DE LA PÉRENNITÉ DES ACTIFS DU TRANSPORTEUR	47
	10.2 CRITÈRES DE PÉRENNITÉ ET CRITÈRES D’INTERVENTION EN « MAINTIEN DES ACTIFS » DE LA STRATÉGIE DE GESTION DE LA PÉRENNITÉ DES ACTIFS DU TRANSPORTEUR.....	50
	10.3 POSITION DES INTERVENANTS.....	51
	10.4 OPINION DE LA RÉGIE.....	52
11	RÉALLOCATION ENTRE LES CATÉGORIES.....	52
	11.1 POSITION DE L’AHQ-ARQ	53
	11.2 POSITION DU RTIÉÉ	55
	11.3 POSITION DE L’UC.....	56
	11.4 OPINION DE LA RÉGIE.....	58
12	DEMANDE D’ORDONNANCE DE TRAITEMENT CONFIDENTIEL	60
	DISPOSITIF	61

LISTE DES ACRONYMES ET DÉFINITIONS

DDR	demande de renseignements
Plan d'action 2035	<i>Plan d'action 2035–Vers un Québec décarboné et prospère</i>
Stratégie	la stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur Bilan 2021-2024

LISTE DES ABRÉVIATIONS ET DES SIGNES CONVENTIONNELS

\$	dollar canadien
M	méga (million)
kV	kilovolt

1 INTRODUCTION

[1] Le 31 juillet 2025, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie) une demande d'autorisation de son budget des investissements 2026 pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 250 M\$. Le budget total demandé par le Transporteur s'établit à 1 642 M\$. Le Transporteur demande également une autorisation pour un montant supplémentaire de 247 M\$ à son budget des investissements 2025. Enfin, le Transporteur demande à la Régie de lui permettre de réallouer jusqu'à 250 M\$ entre les catégories d'investissements (la Demande)¹.

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

[3] Le 11 septembre 2025, la Régie rend sa décision procédurale D-2025-092⁴, par laquelle elle rejette la demande du Transporteur de mettre en place un traitement procédural accéléré quant aux investissements de l'année 2025 pour les projets qui présentent un écart de 247 M\$. Par cette même décision, elle accueille les demandes d'intervention de l'AHQ-ARQ, de l'AQCIE-CIFQ, du RTIEÉ et de l'UC et se prononce sur les budgets de participation et le calendrier de traitement du dossier.

[4] Le 26 septembre 2025, la Régie transmet sa DDR n° 1 au Transporteur⁵. Les intervenants transmettent les leurs le même jour⁶. À la suite du délai accordé par la Régie⁷, le Transporteur répond à ces demandes le 8 octobre 2025⁸.

¹ Pièce [B-0002](#).

² [RLRQ, c. R-6.01](#).

³ [RLRQ, c. R-6.01, r.2](#).

⁴ Décision [D-2025-092](#).

⁵ Pièce [A-0006](#).

⁶ Pièces C-AHQ-ARQ-0009 (version confidentielle), [C-AHQ-ARQ-0008](#) (version caviardée), [C-AQCIE-CIFQ-0008](#), [C-RTIEÉ-0008](#) et [C-UC-0007](#).

⁷ Pièce [A-0007](#).

⁸ Pièces [B-0019](#), B-0020 (version confidentielle), [B-0025](#) (version caviardée), [B-0021](#), [B-0022](#) et [B-0023](#).

[5] Le 7 octobre 2025, la Régie modifie le calendrier d'examen⁹ à la suite de la correspondance reçue de l'UC en lien avec le calendrier de traitement du dossier¹⁰ ainsi que celle du Transporteur en lien avec sa demande d'ajustement au calendrier d'audience¹¹.

[6] Le 10 octobre 2025, l'AHQ-ARQ demande un délai additionnel afin de déposer les motifs détaillés de sa contestation à certaines réponses fournies par le Transporteur à sa DDR n^o 1¹².

[7] Le même jour, l'AQCIE-CIFQ¹³ et l'UC¹⁴ soumettent des précisions quant à leurs contestations. Le RTIEÉ confirme n'avoir aucune contestation à la suite des réponses fournies par le Transporteur à sa DDR n^o 1¹⁵.

[8] Le 14 octobre 2025, l'AHQ-ARQ dépose ses contestations sur les réponses fournies par le Transporteur à sa DDR n^o 1¹⁶.

[9] Le même jour, la Régie convoque les participants à une audience sur les contestations des DDR le 17 octobre 2025¹⁷.

[10] Le 16 octobre 2025, le Transporteur répond aux contestations des intervenants¹⁸.

⁹ Pièce [A-0008](#).

¹⁰ Pièce [C-UC-0008](#).

¹¹ Pièce [B-0016](#).

¹² Pièce [C-AHQ-ARQ-0010](#).

¹³ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0009](#).

¹⁴ Pièce [C-UC-0009](#).

¹⁵ Pièce [C-RTIEÉ-0009](#).

¹⁶ Pièce [C-AHQ-ARQ-0011](#).

¹⁷ Pièce [A-0009](#).

¹⁸ Pièce [B-0027](#).

[11] Le 30 octobre 2025, l'AHQ-ARQ¹⁹, l'AQCIE-CIFQ²⁰, le RTIEÉ²¹ et l'UC²² déposent leur mémoire respectif.

[12] Le 6 novembre 2025, la Régie transmet sa DDR n° 2 au Transporteur²³ qui y répond le 12 novembre 2025²⁴.

[13] Le 14 novembre 2025, le Transporteur dépose son argumentation²⁵. L'AHQ-ARQ²⁶, l'AQCIE-CIFQ²⁷, le RTIEÉ²⁸ et l'UC²⁹ déposent leur argumentation le 18 novembre 2025. Le Transporteur y réplique le 20 novembre 2025³⁰.

[14] Le 20 novembre 2025, l'AQCIE-CIFQ soumet ses commentaires à la réplique du Transporteur³¹, date à laquelle le dossier est pris en délibéré.

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

¹⁹ Pièces C-AHQ-ARQ-0014 (version confidentielle), [C-AHQ-ARQ-0013](#) (version caviardée).

²⁰ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0011](#).

²¹ Pièce [C-RTIEÉ-0011](#).

²² Pièce [C-UC-0011](#).

²³ Pièce [A-0013](#).

²⁴ Pièces [B-0030](#).

²⁵ Pièce [B-0033](#).

²⁶ Pièce [C-AHQ-ARQ-0016](#).

²⁷ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0013](#).

²⁸ Pièce [C-RTIEÉ-0013](#).

²⁹ Pièce [C-UC-0013](#).

³⁰ Pièce [B-0036](#).

³¹ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0019](#).

2 CONCLUSIONS PRINCIPALES DE LA RÉGIE

[16] Pour les motifs exposés ci-après, la Régie³² autorise pour l'année 2026 un budget des investissements de 1 642 M\$ pour les projets inférieurs au seuil et permet au Transporteur de réallouer jusqu'à 250 M\$ entre les catégories d'investissements.

[17] La Régie constate également l'écart estimé de 247 M\$ entre le budget prévu et le budget autorisé pour l'année 2025 dans la décision D-2025-015.

3 CONTEXTE

[18] Le Transporteur dépose sa Demande en tenant compte de l'information financière la plus récente disponible, tout en restant à l'affût de l'évolution de la situation économique en lien avec les conditions de marchés qui peuvent affecter la réalisation de ses projets³³.

[19] Le Transporteur mentionne que le Plan d'action 2035 continue de guider ses initiatives vers la transition énergétique et la création de richesse pour la société québécoise, le tout en offrant un service plus fiable, plus simple et abordable³⁴.

[20] Pour réaliser les projets qui visent à la fois les ajouts de clients au réseau de transport et la pérennité des actifs, le Transporteur s'appuie largement sur la planification intégrée. Il affirme que le modèle de gestion des actifs, la Stratégie et la planification intégrée lui permettent d'avoir une vision globale et à long terme de l'évolution du réseau et d'assurer une planification optimale des investissements³⁵.

³² 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.

³³ Pièces B-0013 (version confidentielle), p. 5, et [B-0014](#) (version caviardée), p. 5.

³⁴ Pièces B-0013 (version confidentielle), p. 5, et [B-0014](#) (version caviardée), p. 5.

³⁵ Pièces B-0013 (version confidentielle), p. 6, et [B-0014](#) (version caviardée), p. 6.

4 SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS BUDGÉTISÉS EN 2026

[21] Le Transporteur présente les investissements par catégorie qu'il prévoit effectuer en 2026 pour les projets inférieurs au seuil³⁶.

[22] Le budget demandé pour 2026 s'établit à 1 642 M\$. Ce montant fait partie du montant global de l'ensemble des investissements du Transporteur qui s'élève à 4 633 M\$ et qui inclut les projets requérant une autorisation spécifique de la Régie³⁷.

5 SUIVI DES INVESTISSEMENTS AUTORISÉS ET RÉALISÉS

5.1 HISTORIQUE DES INVESTISSEMENTS ET DES MISES EN SERVICE

5.1.1 INVESTISSEMENTS RÉALISÉS EN 2024

[23] Le Transporteur présente l'historique des investissements pour les années 2022 à 2024³⁸. Pour l'année 2024, les investissements réels ont été inférieurs de 67 M\$ aux investissements autorisés. Le Transporteur explique que cet écart provient principalement des investissements dans les catégories « Maintien des actifs », « Maintien et amélioration de la qualité du service » et « Respect des exigences »³⁹.

[24] En suivi de la décision D-2024-067⁴⁰, le Transporteur précise que le projet du poste de Bagotville, initialement présenté dans le budget annuel des projets inférieurs au seuil, a fait l'objet d'une autorisation d'investissements supérieurs au seuil. Ce dernier permet d'expliquer un écart de – 7 M\$ pour l'année 2024.

³⁶ Pièces B-0013 (version confidentielle), p. 12 à 15, et [B-0014](#) (version caviardée), p. 12 et 15.

³⁷ Pièces B-0013 (version confidentielle), p. 12, tableau 4, et [B-0014](#) (version caviardée), p. 12, tableau 4.

³⁸ Pièces B-0013 (version confidentielle), p. 8, tableau 1 et [B-0014](#) (version caviardée), p. 8, tableau 1.

³⁹ Pièces B-0013 (version confidentielle), p. 8 et 9 et [B-0014](#) (version caviardée), p. 8 et 9.

⁴⁰ Dossier R-4247-2023, décision [D-2024-067](#), p. 21.

[25] En « Maintien des actifs », le Transporteur explique l'écart de – 61 M\$ pour l'année 2024 entre les investissements réels et autorisés dans la catégorie principalement comme suit :

- La non-réalisation des travaux dictés par la Stratégie, pour des travaux de systèmes de protection et automatismes locaux et de réseau et des travaux de systèmes de commande et autres systèmes, reportés en partie en 2025, annulés ou suspendus, correspondant à un montant de – 47 M\$;
- L'écart résiduel de -15 M\$ est associé à la réalisation de travaux d'Actifs de soutien et de Télécommunications, initialement prévus en « Maintien des actifs ».

[26] En « Maintien et amélioration de la qualité du service », le Transporteur explique l'écart de 14 M\$ de la façon suivante :

- Un écart résiduel de 6 M\$ s'explique par la nature des travaux réalisés en technologies d'information, planifiés initialement en « Maintien des actifs » sous Actifs de soutien;
- Un écart de -4 M\$ s'explique principalement par un report de projets et une anticipation de nouveaux besoins non avérés en 2024 en lien avec des travaux en Recherche et développement;
- Des activités associées au comportement du réseau et à la qualité de l'onde ont été réalisées, expliquant un écart de 12 M\$.

[27] En « Respect des exigences », des activités associées à des normes et encadrements internes, aux lois, règlements et avis n'ont pu être réalisées et expliquent un écart de – 20 M\$.

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

[29] Le Transporteur précise que les sous-investissements constatés depuis 2022 pour les différentes catégories s'expliquent en grande partie par les facteurs suivants : le contexte pandémique et postpandémique, le transfert des bâtiments administratifs et du matériel roulant à la direction principale « Services partagés » en 2022, la hausse du seuil de capitalisation pour les équipements informatiques et en technologies d'information à partir de 2022 et les feux de forêt de l'été 2023. Le Transporteur est d'avis que plusieurs de ces facteurs sont non récurrents et de nature exceptionnelle⁴¹.

[30] Le Transporteur souligne qu'au-delà de ces facteurs explicatifs, il réitère son engagement à atteindre un niveau de réalisation à la hauteur des budgets autorisés par la Régie. Pour ce faire, il explore différentes pistes d'opportunité, notamment celles afférentes à la main d'œuvre mobilisée.

5.1.2 INVESTISSEMENTS ESTIMÉS EN 2025

[31] Au 30 avril 2025, le Transporteur estimait le budget des investissements des Projets inférieurs au seuil pour 2025, basé sur quatre mois réels et huit mois projetés, à 1 347 M\$, soit un montant supérieur de 247 M\$ au montant autorisé par la Régie. De ce fait, il demande à la Régie de constater ou d'autoriser un montant supplémentaire de 247 M\$ au montant autorisé⁴².

[32] Le Transporteur explique l'écart de 217 M\$ pour l'année 2025 entre les investissements réels et autorisés dans la catégorie « Maintien des actifs » principalement comme suit :

- Devancement de travaux d'investissements, pour lesquels les flux étaient initialement prévus en 2027, et ce afin de saisir des opportunités en lien avec le processus de planification intégrée en cohérence avec le Plan d'action 2035 pour un montant de 109 M\$;

⁴¹ Pièce [B-0019](#), p. 6.

⁴² Pièces B-0013 (version confidentielle), p. 10 à 12 et [B-0014](#) (version caviardée), p. 10 à 12.

- Activités d'approvisionnement, de travaux d'ingénierie, d'avant-projet et de réalisation pour des projets dont le coût excédait le seuil d'autorisation, au moment du dépôt du Budget des investissements 2025 et pour lesquels la Régie n'a pas rendu de décision, mais dont le coût est en deçà du seuil d'autorisation à la suite de l'adoption de la Loi, pour un montant de 36 M\$;
- Réalisation de travaux plus importants que le volume initialement prévu, notamment en lignes aériennes et moins importants que le volume initialement prévu, notamment en automatismes pour un montant net de 72 M\$. Ce montant inclut 7 M\$ en technologie d'information, planifiés initialement en « Maintien et amélioration de la qualité du service » et réalloués en « Maintien des actifs » en raison de la priorisation des travaux.

[33] En « Maintien et amélioration de la qualité du service », l'écart anticipé de -18 M\$ s'explique par une anticipation de nouveaux besoins non avérés en 2025 pour un montant de -11 M\$ et par la nature des travaux à réaliser en technologies d'information, planifiés initialement dans cette catégorie pour un montant de -7 M\$ et prévus être réalisés en « Maintien des actifs ».

[34] Le Transporteur explique l'écart de 49 M\$ pour l'année 2025 entre les investissements réels et autorisés dans la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle » principalement comme suit :

- Activités d'approvisionnement, de travaux d'ingénierie, d'avant-projet et de réalisation pour des projets dont le coût excédait le seuil d'autorisation, au moment du dépôt du Budget des investissements 2025 et pour lesquels la Régie n'a pas rendu de décision, mais dont le coût est en deçà du seuil d'autorisation à la suite de l'adoption de la Loi, pour un montant de 33 M\$;
- Réalisation de travaux plus importants que prévu en alimentation de la charge locale pour un montant de 16 M\$.

[35] Le Transporteur précise que du montant supplémentaire demandé de 247 M\$ en investissements, 127,3 M\$ seront mis en service en 2025, 74,1 M\$ en 2026, 18,0 M\$ en

2027 et 9,8 M\$ en 2028. Il donne également l'impact sur les revenus requis et sur les tarifs de ces mises en service supplémentaires⁴³.

[36] Le Transporteur mentionne que le montant supplémentaire, demandé à la Régie, ne découle pas de l'application du taux de surutilisation de 131 %. La similarité des valeurs n'est qu'un hasard⁴⁴.

5.1.2.1 Compétence de la Régie pour examiner la demande de budget supplémentaire de 247 M\$ pour l'année 2025

[37] Dès le dépôt de sa demande d'intervention, l'AQCIE-CIFQ annonce son intention de contester la légalité de la demande de budget supplémentaire du Transporteur.

[38] Dans leur argumentation finale, l'AQCIE-CIFQ⁴⁵ et l'UC⁴⁶ plaident essentiellement qu'une demande de budget supplémentaire en cours d'année est irrecevable et que la Régie n'aurait pas compétence pour s'en saisir. Le RTIEÉ⁴⁷ est d'avis contraire et soumet que la Régie a le pouvoir de se prononcer sur celle-ci.

[39] La Régie résume sommairement les positions des participants à cet égard.

Position de l'AQCIE-CIFQ

[40] L'AQCIE-CIFQ soumet qu'une demande d'autorisation doit être obtenue préalablement à la réalisation de ce qui est visé par l'autorisation recherchée, à défaut de quoi les gestes posés ne peuvent être rétroactivement autorisés. En l'absence d'une autorisation, l'acte posé est nul de nullité absolue et ne peut donc être ratifié a posteriori au moyen d'une autorisation tardive.

⁴³ Pièce [B-0025](#), p. 6 et 7.

⁴⁴ Pièce [B-0027](#), p. 4.

⁴⁵ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0011](#), p. 3 à 10.

⁴⁶ Pièce [C-UC-0011](#), p. 5 et 6.

⁴⁷ Pièce [C-RTIEÉ-0011](#), p. 3 à 7.

[41] Selon l'intervenant, le Transporteur tente illégalement de faire bénéficier à ces investissements additionnels de la présomption de prudence et d'utilité prévue à l'article 50 de la Loi. En effet, l'AQCIE-CIFQ soumet qu'il est clair que l'objectif poursuivi par le Transporteur est de pouvoir inclure le montant supplémentaire de 247 M\$ dans sa base de tarification pour les fins de ses tarifs de transport.

[42] Concernant l'alternative proposée par le Transporteur à l'effet de constater les écarts pour l'année 2025, l'AQCIE-CIFQ mentionne que la Régie doit statuer sans ambiguïté sur la demande de budget supplémentaire, en l'accueillant ou la rejetant, en raison de la présomption de prudence et d'utilité prévue à l'article 50 de la Loi. Une telle décision serait source de confusion quant à la portée juridique d'une telle constatation dans le cadre d'une décision qui a pour effet de faire naître ou non une présomption de prudence et d'utilité.

Position de l'UC

[43] L'UC s'oppose à la demande du Transporteur d'obtenir l'autorisation de la Régie pour un budget d'investissement additionnel. Selon l'intervenante, il s'agit d'une tentative de régularisation rétroactive d'actes posés sans autorisation, laquelle ne trouve aucun appui ni dans la Loi, ni dans le Règlement.

[44] L'UC soumet que la Régie n'a pas compétence pour autoriser rétroactivement un budget supplémentaire au-delà du budget déjà autorisé pour une année donnée. La Régie encadre prospectivement les investissements du Transporteur avant leur réalisation, notamment pour protéger les consommateurs dans le respect de l'intérêt public.

[45] Selon l'intervenante, le processus d'autorisation des investissements dont le coût individuel est inférieur à 250 M\$ s'effectue sur une base annuelle. Ce processus implique nécessairement que toute autorisation de la Régie doit être obtenue préalablement et au moment de l'examen de ces demandes. En d'autres termes, toute autorisation de la Régie s'exerce exclusivement de manière prospective et non rétroactive.

[46] L'UC plaide qu'une autorisation annuelle en cours d'année reviendrait à contourner le principe même de l'autorisation préalable, lequel constitue un mécanisme de discipline budgétaire et de contrôle préventif encadrant les investissements du Transporteur.

Position du RTIEÉ

[47] Le RTIEÉ est d'avis que le Transporteur a le droit de scinder une demande annuelle d'autorisation d'investissements inférieurs au seuil en plusieurs dossiers.

[48] L'article 73 de la Loi et le Règlement ne prévoient pas d'obligation absolue que l'autorisation soit demandée au préalable. Par ailleurs, même si la Régie en venait à interpréter le cadre réglementaire comme impliquant implicitement que l'autorisation soit demandée préalablement, le RTIEÉ est d'avis que la Régie a la discrétion d'accorder une autorisation, même si celle-ci n'est pas obtenue préalablement.

[49] Le RTIEÉ soumet que l'article 73 de la Loi ne constitue pas un prérequis à la dépense d'investissement du Transporteur mais elle sert plutôt à l'établissement de la présomption de prudence et d'utilité dont ce dernier bénéficiera aux fins de la reconnaissance de l'actif dans sa base de tarification lors de la cause tarifaire subséquente.

Réplique du Transporteur

[50] Le Transporteur réplique que l'AQCIE-CIFQ ne tient pas compte du cadre réglementaire applicable depuis 20 ans, notamment le Guide de dépôt qui prévoit que le Transporteur doit expliquer les écarts par rapport aux investissements autorisés lors de la demande précédente⁴⁸.

[51] Le Transporteur rappelle qu'il propose à la Régie de constater ou d'autoriser le montant additionnel entre le budget prévu et le budget autorisé pour l'année 2025, laissant ainsi toute la latitude réglementaire et juridictionnelle afin que la Régie puisse décider selon ce qui lui semble approprié.

[52] De plus, le Transporteur soumet que les écarts peuvent avoir comme source une recherche d'optimisation afin de saisir des opportunités au seul et unique bénéfice de la

⁴⁸ Pièce [B-0036](#), p. 9 à 13.

clientèle. La position des intervenants viendrait fermer la possibilité d'optimisation en ce que le budget autorisé serait un véritable empêchement à agir imposé au Transporteur.

[53] Quant aux sources doctrinales et judiciaires citées par l'AQCIE-CIFQ, elles ne sont d'aucune utilité pour régler une situation unique au cadre réglementaire issu de la Loi depuis 20 ans et ce, dans l'intérêt public de la clientèle québécoise de disposer d'un service de transport de qualité.

Opinion de la Régie

[54] La Régie rappelle qu'elle a autorisé, pour l'année 2025, un budget total de 1 100 M\$ pour les projets d'investissement sous le seuil de 65 M\$ dans sa décision D-2025-015. Or, au moment du dépôt de la présente demande pour les investissements pour l'année 2026, le Transporteur prévoyait dépasser le budget autorisé par la Régie pour l'année en cours. Dans sa demande, le Transporteur recherche la conclusion suivante :

AUTORISER le budget d'investissement du Transporteur de l'année 2025 pour un montant supplémentaire de 247 M\$ (entre le budget prévu et le budget autorisé), le tout conformément à la preuve soumise à l'appui de la présente demande.

[55] Cependant, la Régie comprend que le Transporteur est plus nuancé quant à ses attentes à l'égard du traitement de ce montant supplémentaire pour l'année 2025. Il est d'avis que la Régie pourrait alternativement se limiter à constater l'écart estimé entre le budget prévu et le budget autorisé pour l'année 2025, comme elle l'a fait dans la décision D-2020-020⁴⁹ pour un dépassement de coûts estimés pour l'année 2019.

[56] Il est pertinent de reproduire les extraits de la Loi et du Règlement qui encadrent les demandes d'autorisation pour les projets d'investissement du Transporteur. L'article 73 de la Loi prévoit ce qui suit :

73. Le transporteur d'électricité et les distributeurs de gaz naturel doivent obtenir l'autorisation de la Régie, aux conditions et dans les cas qu'elle fixe par règlement, pour:

⁴⁹ Décision [D-2020-020](#), dossier R-4097-2019.

1° acquérir, construire ou disposer des immeubles ou des actifs destinés au transport ou à la distribution;

2° étendre, modifier ou changer l'utilisation de leur réseau de transport ou de distribution; [...]

[57] Quant au Règlement, son article 1 se lit comme suit :

1. Une autorisation de la Régie de l'énergie est requise pour :

1° acquérir, construire ou disposer des immeubles et des actifs destinés au transport ou à la distribution ainsi que pour étendre, modifier ou changer l'utilisation du réseau de transport ou de distribution dans le cadre d'un projet de :

a) transport d'électricité d'un coût de 250 000 000 \$ et plus;

[...]

Une autorisation est également requise pour les projets dont le coût est inférieur aux seuils énoncés au paragraphe 1 du premier alinéa et qui n'ont pas encore été reconnus prudemment acquis et utiles pour l'exploitation du réseau de transport d'électricité ou d'un réseau de distribution de gaz naturel en vertu du paragraphe 1 du premier alinéa de l'article 49 de la Loi sur la Régie de l'énergie (chapitre R-6.01).

Le deuxième alinéa ne s'applique pas aux projets de rétablissement du service, ni aux travaux de raccordement demandés au distributeur ou au transporteur après la date de dépôt d'une demande d'autorisation.

[58] Ainsi, la Loi prévoit que le Transporteur doit obtenir une autorisation de la Régie, aux conditions et dans les cas qu'elle fixe par règlement, pour notamment acquérir, construire ou disposer des immeubles ou des actifs destinés au transport. Le Règlement prévoit un mode d'autorisation différent selon la valeur des projets à être autorisés.

[59] Un projet d'investissement de 250 M\$ et plus doit être présenté à la Régie dans le cadre d'une demande d'autorisation spécifique et cette demande doit être accompagnée des renseignements prévus au Règlement.

[60] Quant aux projets d'investissement inférieurs à 250 M\$, ces projets doivent être présentés globalement dans le cadre d'une demande d'autorisation annuelle et sont présentés par catégorie d'investissements.

[61] La Régie note que la fréquence de dépôt n'est pas prévue spécifiquement dans la Loi ou le Règlement, mais bien dans le Guide de dépôt pour Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité⁵⁰ (Guide de dépôt). Dans le cas d'une demande d'autorisation pour les investissements inférieurs au seuil, il est prévu à la section 2.1 que le Transporteur doit :

2. Présenter le sommaire des prévisions d'investissements pour l'année faisant l'objet de la demande sous forme de tableau en indiquant pour chaque catégorie, [...] [nous soulignons]

[62] Le pouvoir d'autorisation de la Régie sur les budgets annuels d'investissement s'exerce de manière prospective en se basant sur les projections d'investissement du Transporteur par catégorie. À cet égard, la Régie s'est exprimée dans ces termes :

[55] Tel qu'exprimé dans sa décision D-2019-116, la Régie est d'avis que l'établissement des investissements est un exercice prospectif fondé sur une vision de l'avenir de la gestion des actifs et de la croissance de la demande⁵¹.

[note de bas de page omise]

[63] Tel que mentionné par l'UC, la Régie a exprimé à plusieurs reprises ses attentes concernant les budgets autorisés dans ses décisions antérieures. En effet, la Régie a réitéré l'importance pour le Transporteur de respecter les budgets autorisés :

[49] La Régie s'attend à ce que le Transporteur continue d'appliquer l'approche de surutilisation pour optimiser l'utilisation des budgets autorisés, mais en s'assurant d'éviter les dépassements de budget. Elle lui demande également de continuer d'ajuster, au besoin, son approche de surutilisation, de façon à atteindre ces deux objectifs⁵².

⁵⁰ [Guide de dépôt pour Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité](#), 7 février 2007.

⁵¹ Dossier R-4097-2019, décision [D-2020-020](#), p. 15.

⁵² Voir notamment le dossier R-4271-2024, décision [D-2025-015](#), p. 18, par. 49.

[64] Cela étant dit, dans le cas où le Transporteur constate en cours d'année que les budgets autorisés par la Régie ne sont pas suffisants pour couvrir ses besoins d'investissement, la Régie est-elle compétente pour se saisir d'une demande de budget supplémentaire ?

[65] La Régie répond à cette question par l'affirmative.

[66] En effet, la Régie est d'avis que le cadre réglementaire applicable ne vient aucunement restreindre, ni explicitement, ni implicitement, la possibilité pour le Transporteur de déposer une demande de budget supplémentaire en cours d'année.

[67] L'article 73 de la Loi exige que le Transporteur obtienne une autorisation de la Régie pour la réalisation de ses investissements sur le réseau de transport d'électricité. La Régie exerce ce pouvoir d'autorisation de manière à s'assurer que ces investissements soient requis pour assurer l'exploitation fiable et sécuritaire du réseau de transport. Ce pouvoir permet à la Régie d'exercer un contrôle a priori sur les investissements à réaliser compte tenu notamment de leurs impacts sur les revenus requis et conséquemment, sur les tarifs de transport qui seront supportés par la clientèle.

[68] L'AQCIE-CIFQ et l'UC soutiennent que l'autorisation de la Régie doit obligatoirement être préalable à la réalisation des projets d'investissement. Tel que souligné par le RTIEÉ, la Régie tient à souligner qu'elle applique l'article 73 de la Loi de manière souple dans le cas des dossiers d'autorisation des budgets annuels du Transporteur. En effet, lors du premier dossier d'autorisation du Transporteur pour les investissements sous le seuil prévu au Règlement, la Régie s'exprimait ainsi à ce sujet :

Compte tenu de la date de dépôt de la première demande du Transporteur de cette nature et du désir de la Régie de donner l'occasion aux intéressés de déposer des observations écrites avant de rendre une décision, la Régie juge préférable de déclarer immédiatement à ce stade-ci qu'en aucun temps le Transporteur n'est privé de ses moyens de transporter l'électricité dans ses opérations courantes, de faire le nécessaire pour assurer un service fiable et continu à sa clientèle et de maintenir son réseau en bon état. Les fonds prévus à même le budget soumis à la Régie pour l'ensemble des projets d'investissements inférieurs à 25 millions de dollars pourront donc être déboursés à compter du 1er janvier prochain et jusqu'à ce que la Régie rende une décision finale dans le dossier. La Régie juge donc qu'il

n'est pas nécessaire à ce stade-ci d'autoriser par tranches une partie du budget équivalent à deux douzièmes du budget total, tel que demandé par le Transporteur⁵³. [nous soulignons]

[69] La Régie est d'avis qu'une interprétation trop restrictive du cadre réglementaire qui aurait pour effet de restreindre son pouvoir d'autorisation au cours d'une année irait à l'encontre de l'objectif visé par l'article 73 de la Loi. En effet, la Régie est d'accord avec les intervenants que le respect des budgets autorisés doit demeurer un objectif important pour le Transporteur. Cependant, si la Régie devait décliner sa compétence, elle serait dans l'impossibilité de se saisir d'une demande qui, en raison des circonstances particulières, pourrait justifier son intervention et ce, au détriment des intérêts de la clientèle.

[70] Cela dit, la Régie souhaite clarifier qu'une demande d'autorisation d'un budget supplémentaire en cours d'année n'est pas nécessairement une approche à privilégier dans le cadre réglementaire actuel et que cela devrait demeurer l'exception plutôt que la règle.

[71] Cependant, ce constat ne devrait pas remettre en question la compétence de la Régie de se saisir de ce type de demande en cours d'année et de juger son bien-fondé en fonction des circonstances particulières qui pourraient être invoquées par le Transporteur à son soutien.

[72] En somme, la Régie juge qu'elle possède la compétence pour se saisir de la demande de budget supplémentaire du Transporteur pour l'année 2025. En conséquence, la Régie rejette les arguments de l'AQCIE-CIFQ et d'UC portant sur l'irrecevabilité de cette demande.

[73] Dans le présent cas, la véritable question consiste plutôt à se demander si la demande de budget supplémentaire est la manière appropriée de traiter des écarts estimés en cours d'année 2025. La Régie se prononce sur cette demande à la section suivante.

⁵³ Dossier R-3476-2001, décision [D-2001-296](#), p. 3.

5.1.2.2 La demande de budget supplémentaire de 247 M\$ pour l'année 2025

Position des intervenants

[74] Selon l'AHQ-ARQ⁵⁴, il demeure difficile, voire impossible, de distinguer clairement ce qui relève d'un « devancement de travaux d'investissements », d'une « réalisation de travaux plus importante que le volume initialement prévu » ou d'une « réalisation de travaux plus importante que prévue » et ce qui s'apparente à une surutilisation des enveloppes déjà autorisées. Selon l'intervenant, il n'a pas obtenu de justification lui permettant de constater que ces devancements sont nécessaires ni justifiés économiquement.

[75] L'AHQ-ARQ recommande que la Régie constate le montant supplémentaire de 247 M\$ pour 2025 sans l'autoriser, et qu'elle veille à le soustraire du calcul du revenu requis et des tarifs pour les années 2026 à 2028 du dossier R-4306-2025, afin que les montants présentés au tableau 5.1 de l'AHQ-ARQ ne soient pas intégrés prématurément aux tarifs et à la base tarifaire.

[76] Selon l'AQCIE-CIFQ, le fait que les investissements seront utiles dès leur mise en service ne signifie pas que ceux-ci sont nécessaires dès leur mise en service devancée de deux ans. De plus, le fait de « saisir une opportunité » ne signifie pas nécessairement qu'il est économique de devancer des investissements de 109 M\$ sur deux ans. L'AQCIE-CIFQ souligne qu'en utilisant un coût moyen pondéré du capital de 5,9 % pour le Transporteur, les clients du Transporteur auront à absorber un coût supplémentaire annuel de 6,43 M\$ pour les deux années du devancement. Ainsi, l'AQCIE-CIFQ constate que le Transporteur n'a pas démontré que le devancement est dans l'intérêt de ses clients. En conséquence, l'AQCIE-CIFQ recommande à la Régie de ne pas autoriser l'investissement de 109 M\$ pour l'année 2025 lié au devancement de travaux, tel que demandé par le Transporteur⁵⁵.

[77] Concernant les projets qui dépassent le seuil antérieur de 65 M\$, mais qui ne sont plus soumis à une autorisation spécifique de la Régie à la suite du nouveau seuil de 250 M\$ pour 36 M\$, l'AQCIE-CIFQ considère que le Transporteur n'avait pas d'obligation légale de

⁵⁴ Pièce [C-AHQ-ARQ-0013](#), p. 10 et 12.

⁵⁵ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0011](#), p. 4, 5, 20 et 21.

se désister des dossiers. Au contraire, il aurait dû laisser la Régie analyser le projet, ce qui aurait donné ouverture à une autorisation spécifique motivée et préalable plus rapide qui aurait été effective en cours de l'année 2025. En conséquence, l'AQCIE-CIFQ recommande à la Régie de ne pas autoriser l'investissement de 36 M\$ pour l'année 2025 tel que demandé par le Transporteur.

[78] Concernant la réalisation de travaux plus importants que prévus en lignes aériennes et moins importants que prévus en automatisme pour un montant net de 72 M\$, selon l'AQCIE-CIFQ, le remplacement d'équipements respectant les critères de pérennité est une activité normale et bien encadrée par le Transporteur depuis plusieurs années et il ne devrait pas y avoir d'imprévu quant au volume de remplacement à réaliser à chaque année. Aussi, l'intervenant mentionne au sujet de la mise en place d'un projet pilote sur la réhabilitation de transformateur de puissance, qu'il n'y a aucune justification du Transporteur à débiter ce projet pilote dès 2025. En conséquence, l'AQCIE-CIFQ recommande à la Régie de ne pas autoriser l'investissement de 72 M\$ pour l'année 2025, tel que demandé par le Transporteur.

[79] En ce qui concerne les projets qui dépassent le seuil antérieur de 65 M\$, mais qui ne sont plus soumis à une autorisation spécifique de la Régie à la suite du nouveau seuil de 250 M\$ pour 33 M\$ en « Croissance des besoins de la clientèle », l'AQCIE-CIFQ recommande à la Régie de ne pas autoriser ce montant pour l'année 2025.

[80] Le RTIEÉ recommande d'autoriser les deux postes budgétaires d'investissements demandés et résultant de la hausse du seuil législatif en-deçà duquel l'autorisation individuelle n'est plus requise, soit 36 M\$ en « Maintien des actifs » et 33 M\$ en « Croissance des besoins de la clientèle ». Selon l'intervenant, leurs montants sont relativement faibles et apparaissent raisonnables, en principe ⁵⁶.

[81] Le RTIEÉ n'est pas entièrement convaincu de l'effet qu'il n'existerait aucun recoupement entre le taux de surutilisation de 131 % autorisé pour les investissements de 2025 et les investissements supplémentaires inférieurs au seuil unitaire de 250 M\$ prévus en 2025. Ces investissements supplémentaires de 2025 constituent la matérialisation du risque de dépassement pour lequel ce taux de surutilisation de 131 %

⁵⁶ Pièce [C-RTIEÉ-0011](#), p. 5 et 6.

avait notamment été autorisé. Afin d'éviter un double comptage entre la surutilisation déjà autorisée et la présente demande d'autorisation, le RTIEÉ invite la Régie à en soustraire au moins une partie du taux de surutilisation de +31 % déjà accordé par la Décision D-2025-015⁵⁷.

[82] L'UC estime que le processus applicable à l'autorisation, sur une base annuelle, des demandes d'investissement du Transporteur implique que ces autorisations doivent être obtenues avant l'engagement des sommes autorisées. Cela signifie que, tous motifs confondus, la Régie ne devrait généralement pas autoriser, au cours d'une année, quelque budget additionnel au budget initialement autorisé⁵⁸.

[83] Cette règle est d'autant plus importante à respecter que le Transporteur dispose déjà d'une grande latitude quant à la planification de ses investissements sur une base interannuelle, bénéficiant de la possibilité de réallouer une partie des montants autorisés entre les catégories d'investissements, d'excéder les budgets autorisés en respectant des marges de dépassement déterminées et d'appliquer un taux de surutilisation lors de la détermination de ses besoins d'investissement.

[84] En réponse à l'AHQ-ARQ, le Transporteur rappelle qu'en lien avec les travaux initialement prévus en 2027 et devancés en 2025, il a explicité le lien entre ces travaux, permettant ainsi de saisir des opportunités, notamment celles en lien avec les facteurs économiques relatifs à une main-d'œuvre mobilisée et disponible et à la préparation requise pour réaliser ces travaux en lien avec le processus de planification intégrée, décrit par le Transporteur en preuve, et en cohérence avec le Plan d'action 2035⁵⁹.

[85] En réponse à l'AQCIE-CIFQ, le Transporteur remet en cause le constat de l'intervenant à l'effet qu'il n'a pas démontré que le devancement des travaux d'investissement de 109 M\$ est dans l'intérêt de ses clients. Le Transporteur a fait valoir que la présente demande, sa preuve à l'appui, démontre que les investissements demandés et présentés par catégorie, sont requis pour qu'il puisse s'acquitter adéquatement de sa mission, au bénéfice de sa clientèle⁶⁰.

⁵⁷ Dossier R-4271-2024, décision [D-2025-015](#), p. 18.

⁵⁸ Pièce [C-UC-0011](#), p. 5.

⁵⁹ Pièce [B-0033](#), p. 12 à 14.

⁶⁰ Pièce [B-0033](#), p. 16 et 17.

[86] Le Transporteur souligne qu'il respecte la Loi comme la Régie le lui a indiqué, à savoir que l'autorisation des flux financiers associés aux projets, objets de désistement, seront inclus dans le cadre du budget annuel des investissements déposé en vertu de l'article 73 de la Loi selon le cadre réglementaire applicable.

[87] Le Transporteur fait valoir que de ces explications, il transparaît une conjoncture particulière en lien avec le volume de travaux à réaliser en 2025. Il réitère que cette conjoncture résulte notamment, de la réalisation des travaux normalement prévus par la Stratégie pour 2025, de ceux en lignes aériennes reportés en 2025, en raison des feux de forêt de 2023 et de ceux relatifs à la reconstruction des câbles affaiblis à la suite de bris.

[88] En réponse au RTIEÉ, le Transporteur souligne qu'il est pleinement engagé, dans la mesure du possible, à ne pas dépasser les montants autorisés pour les investissements en deçà du seuil ; d'une part, vis-à-vis de la Régie et d'autre part vis-à-vis de la haute direction d'Hydro-Québec⁶¹.

[89] En réponse à l'UC, le Transporteur souligne que l'intervenante voit le cadre réglementaire applicable comme un empêchement d'agir. Or, depuis la mise en place de ce cadre réglementaire, la Régie n'a pas appliqué les règles de cette manière. Le Transporteur prie la Régie de maintenir son application et son interprétation constante du cadre réglementaire applicable à la demande en l'instance et ainsi de rejeter tout propos de l'intervenante qui n'y serait pas conforme.

Opinion de la Régie

[90] La Régie doit déterminer le traitement approprié pour le montant supplémentaire de 247 M\$ entre le budget prévu et le budget autorisé pour l'année 2025.

[91] Le Guide de dépôt prévoit la manière dont les écarts des investissements réalisés et autorisés, que ces écarts soient positifs ou négatifs, doivent être présentés à la Régie. Ainsi, lors du dépôt d'une demande d'autorisation pour les projets inférieurs au seuil, le Transporteur doit présenter les investissements réalisés par catégorie et une estimation

⁶¹ Pièce [B-0033](#), p. 21.

de ceux à venir au 31 décembre de l'année en cours et expliquer les écarts par rapport aux investissements autorisés lors de la demande précédente.

[92] Le Transporteur n'invoque aucune circonstance particulière qui pourrait justifier un traitement différent de celui prévu au Guide de dépôt. Au contraire, le Transporteur n'insiste pas pour obtenir une autorisation spécifique de la Régie pour ce budget supplémentaire et propose alternativement de constater l'écart de 247 M\$ pour l'année 2025, en cohérence avec l'approche utilisée par la Régie dans la décision D-2020-020 pour les écarts anticipés de l'année 2019.

[93] La Régie juge que le Transporteur a adéquatement justifié les écarts entre les budgets autorisés et les données réelles, soit par la non-réalisation des travaux dictés par la Stratégie, des travaux initialement prévus dans une catégorie d'investissements donnée, mais finalement réalisés dans une autre catégorie, des travaux reportés ou devancés et la réalisation de travaux plus importants que prévu ou une anticipation des besoins non avérés.

[94] La Régie comprend que certains travaux ont dû être devancés afin de saisir des opportunités en lien avec les facteurs économiques relatifs à une main d'œuvre mobilisée et disponible et avec le processus de planification intégrée. Elle note également que la réalisation de certains travaux qui s'appuient sur la Stratégie a été plus importante que le volume initialement prévu, notamment pour les lignes aériennes. Elle comprend aussi que certains projets qui dépassent le seuil antérieur de 65 M\$, mais qui ne sont plus soumis à une autorisation spécifique de la Régie à la suite du nouveau seuil de 250 M\$ expliquent en partie l'écart de 247 M\$ en 2025.

[95] La Régie note que le montant supplémentaire, demandé à la Régie, ne découle pas de l'application du taux de surutilisation.

[96] Concernant les investissements dont le coût excédait le seuil d'autorisation, au moment du dépôt du Budget des investissements 2025, mais dont le coût demeure en deçà du seuil d'autorisation à la suite de l'adoption de la Loi 24, la Régie a pris acte du

désistement d'Hydro-Québec dans les dossiers R-4280-2024, R-4286-2024 et R-4297-2025⁶² et a fermé les dossiers.

[97] **En conséquence, la Régie constate l'écart estimé de 247 M\$ entre le budget prévu et le budget autorisé de l'année 2025 dans sa décision D-2025-015⁶³. La Régie est d'avis qu'il appartiendra à la formation du dossier R-4306-2025 de juger du caractère prudemment acquis et utile des projections de mise en service reliées à ces investissements.**

5.2 APPROCHE DE SURUTILISATION

[98] Le Transporteur propose d'utiliser un taux de surutilisation de 120 % pour 2026 et ce, pour toutes les catégories d'investissements. Le Transporteur présente les valeurs ayant servi à l'établissement de ce taux⁶⁴ ainsi que les montants de surutilisation par catégorie d'investissements⁶⁵.

5.2.1 POSITION DE L'AHQ-ARQ

[99] L'AHQ-ARQ recommande à la Régie d'exiger du Transporteur un plan de suivi et d'ajustement de sa stratégie de surutilisation. Ce plan devrait notamment préciser :

- Les projets visés par les devancements ou autres motifs d'utilisation de la surutilisation ;
- Les montants utilisés pour chaque catégorie budgétaire ;
- Les mécanismes de suivi pour éviter les doubles comptabilisations entre la surutilisation et les montants additionnels budgétaires demandés, le cas échéant⁶⁶.

⁶² Dossiers R-4280-2024, pièce [A-0011](#), R-4286-2024, pièce [A-0013](#) et dossier R-4297-2025, pièce [A-0008](#).

⁶³ Dossier R-4271-2024, décision [D-2025-025](#), p. 32.

⁶⁴ Pièces B-0013 (version confidentielle), p. 13, tableau 5, et [B-0014](#) (version caviardée), p. 13, tableau 5.

⁶⁵ Pièces B-0013 (version confidentielle), p. 14, tableau 6, et [B-0014](#) (version caviardée), p. 14, tableau 6.

⁶⁶ Pièce [C-AHQ-ARQ-0013](#), p. 13.

[100] Dans son argumentation, le Transporteur indique qu'en mentionnant que « les projets visés par le devancement ou autres motifs d'utilisation de la surutilisation » devraient être précisés au plan de suivi, l'AHQ-ARQ démontre l'inutilité de sa proposition, puisque le Transporteur a expliqué que le montant supplémentaire demandé à la Régie pour le budget d'investissement 2025 ne découle pas de l'application du taux de surutilisation de 131 %⁶⁷.

[101] De plus, le Transporteur rappelle en ce qui a trait aux « montants utilisés pour chaque catégorie budgétaire » qu'il détaille les écarts réalisés entre le budget autorisé par la Régie et les investissements réalisés par catégorie, conformément au cadre réglementaire, ce qui permet déjà à la Régie de constater et suivre les écarts, le cas échéant.

[102] Pour ce qui est du troisième élément de la proposition de contenu du plan de suivi proposé par l'AHQ-ARQ, soit de préciser « les éléments de suivi pour éviter les doubles comptabilisations entre la surutilisation et montants additionnels budgétaires demandés, le cas échéant », le Transporteur indique qu'il s'avère également inutile, pour les mêmes raisons que celles mentionnées aux paragraphes 100 et 101 de la présente décision.⁶⁸

[103] L'AHQ-ARQ souligne que dans sa forme actuelle, la preuve du Transporteur ne permet pas d'effectuer une vigie sur le mécanisme de surutilisation. Il est certes possible d'évaluer les écarts entre le budget autorisé et les investissements réalisés par catégorie, mais il demeure impossible d'identifier précisément quels projets ont été devancés, quels montants ont effectivement été affectés à la surutilisation et comment ces choix s'articulent avec les besoins réels de l'année visée⁶⁹.

[104] De plus, l'AHQ-ARQ mentionne que ces enjeux montrent clairement qu'un encadrement plus formel est nécessaire afin d'assurer une application cohérente, transparente et vérifiable de la surutilisation, permettant à la Régie et aux intervenants d'effectuer adéquatement leur fonction et d'évaluer, l'utilisation réelle des montants autorisés.

⁶⁷ Pièce [B-0033](#), p. 10 et 11.

⁶⁸ Pièce [B-0033](#), p. 11 à la ligne 21.

⁶⁹ Pièce [C-AHQ-ARQ-0016](#), p. 3 à 5.

[105] Dans sa réplique à l'argumentation de l'AHQ-ARQ, le Transporteur rappelle qu'aucune modification, hormis le devancement du mois d'avril au mois d'août précédent de la base comparative utilisée pour le calcul du taux de surutilisation pour l'année 2026, n'a été apportée à la méthodologie pour établir le taux de surutilisation, de laquelle la Régie était satisfaite⁷⁰.

[106] De plus, le Transporteur réitère que le changement à la base comparative a été apporté dans un objectif d'agilité et de cohérence dans les processus internes et entre les différents collaborateurs du Transporteur, en raison du devancement de l'exercice de la prévision des flux d'investissements du mois d'avril au mois d'août précédent.

5.2.2 POSITION DE L'AQCIE-CIFQ

[107] Dans son mémoire, l'AQCIE-CIFQ observe que le Transporteur utilise une méthodologie de détermination du taux de surutilisation pour l'année 2026 différente de celle présentée lors des années précédentes et décrite notamment dans la décision D-2021-092. En effet, plutôt que d'utiliser les données prévisionnelles et prévues relatives aux années 2022, 2023 et 2024, comme l'exigerait la méthode antérieurement utilisée par le Transporteur, ce dernier utilise plutôt des données relatives aux années 2021 à 2023⁷¹.

[108] L'AQCIE-CIFQ demande à la Régie d'ordonner au Transporteur de mettre à jour le calcul du taux de surutilisation pour l'année 2026 en utilisant les données prévues et réelles relatives aux années 2022 à 2024, plutôt que celles relatives aux années 2021 à 2023, ainsi que les montants de surutilisation par catégorie résultant de l'application du taux ainsi mis à jour⁷².

[109] En réponse à la préoccupation de l'AQCIE-CIFQ, le Transporteur rappelle, dans son argumentation, que la Stratégie du présent dossier a été préparée à l'automne 2024 avec les données au 30 août 2024, soit les plus récentes au moment de la préparation de la Stratégie, les données réelles au 31 décembre 2024 n'étant pas disponibles. Les

⁷⁰ Pièce [B-0036](#), p. 5 et 6.

⁷¹ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0011](#), p. 13.

⁷² Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0011](#), p. 14.

investissements réels au 31 décembre 2024 n'ont donc pas été pris en compte dans l'établissement du taux de surutilisation du présent dossier⁷³.

[110] De plus, le Transporteur fait valoir que la proposition de l'AQCIE-CIFQ serait en décalage avec la prévision des investissements et le signal donné aux équipes de planification, quant au taux de surutilisation applicable dans le cadre des travaux à réaliser en 2026⁷⁴.

[111] En réponse à la DDR n° 2 de la Régie, le Transporteur mentionne que les investissements réels au 31 décembre 2024 seront pris en compte lors de la prochaine demande d'autorisation, soit celle relative aux investissements 2027⁷⁵.

[112] Dans sa réplique, le Transporteur déclare s'en remettre à la Régie concernant les autres rubriques de l'argumentation de l'AQCIE-CIFQ⁷⁶.

5.2.3 OPINION DE LA RÉGIE

[113] La Régie est d'avis que le Transporteur détaille les écarts réalisés entre le budget autorisé par la Régie et les investissements réalisés par catégorie, conformément au cadre réglementaire. Elle rappelle que la surutilisation est un outil de gestion interne afin d'optimiser l'utilisation des budgets autorisés. Le montant de surutilisation par catégorie d'investissements fait partie des éléments fournis par le Transporteur lors du dépôt de sa Demande.

[114] Elle juge que l'information supplémentaire demandée par l'intervenante n'apporterait pas de valeur ajoutée utile afin d'apprécier l'acuité des prévisions des investissements d'une année donnée. **En conséquence, elle ne retient pas la recommandation de l'AHQ-ARQ à l'effet d'exiger du Transporteur un plan de suivi et d'ajustement de sa stratégie de surutilisation.**

⁷³ Pièce [B-0033](#), p. 20.

⁷⁴ Pièce [B-0033](#), p. 21.

⁷⁵ Pièce [B-0030](#), p. 6, R.1.1.

⁷⁶ Pièce [B-0036](#), p. 14.

[115] Concernant la recommandation de l'AQCIE-CIFQ, la Régie rappelle que dans sa décision D-2021-092⁷⁷, elle s'est déclarée satisfaite des précisions apportées par le Transporteur relativement à la méthodologie de détermination, pour une année donnée, du taux de surutilisation sur la base historique des trois dernières années.

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

[117] Dans le cadre du présent dossier, la Régie est préoccupée par le fait que le Transporteur n'utilise pas les données des investissements réels en date du 31 décembre 2024 pour le calcul du taux de surutilisation pour l'année 2026. La Régie note que dans les années passées, le Transporteur avait été en mesure de fournir ces données.

[118] Pour la raison invoquée par le Transporteur à l'effet que les données réelles au 31 décembre 2024 n'étaient pas disponibles, **la Régie rejette la recommandation de l'AQCIE-CIFQ de mettre à jour le calcul du taux de surutilisation pour l'année 2026 en utilisant les données prévues et réelles relatives aux années 2022 à 2024, plutôt que celles relatives aux années 2021 à 2023, ainsi que les montants de surutilisation par catégorie résultant de l'application du taux ainsi mis à jour.**

[119] **Cependant, la Régie ordonne au Transporteur de prendre les moyens nécessaires pour calculer le taux de surutilisation en utilisant les données prévues et réelles relatives aux années 2023 à 2025, conformément à la méthodologie approuvée par la décision D-2021-092⁷⁸ et ce, lors du prochain dossier portant sur des projets d'investissements inférieurs au seuil.**

⁷⁷ Dossier R-4140-2020, décision [D-2021-092](#), p. 20, par. 59.

⁷⁸ Dossier R-4140-2020, décision [D-2021-092](#), p. 17, par. 48.

6 JUSTIFICATION DES INVESTISSEMENTS 2026

[120] Le budget total demandé par le Transporteur s'établit à 1 642 M\$.

6.1 MAINTIEN DES ACTIFS

[121] Les investissements requis en 2026 en « Maintien des actifs » s'élèvent à 1 292 M\$ et représentent près de 92 % du budget de 1 403 M\$ dédié aux investissements « Ne générant pas de revenus additionnels ».

TABLEAU 1⁷⁹
INVESTISSEMENTS 2026 EN MAINTIEN DES ACTIFS
(EN M\$)

Maintien des actifs	Budget
Actifs de transport et de télécommunications	1 262
Maintenance - Appareillage	731
Maintenance - Automatismes	192
Maintenance - Lignes	283
Maintenance - Télécommunications	56
Autres actifs	30
Maintenance - Actifs de soutien	30
Total	1 292

⁷⁹ Pièces B-0013 (version confidentielle), p. 17, tableau 9, et [B-0014](#) (version caviardée), p. 17, tableau 9.

Actifs de transport et de télécommunications

[122] Le Transporteur mentionne que les interventions planifiées en 2026 s'inscrivent dans la Stratégie. D'autres interventions sont également effectuées pour des raisons de sécurité et de fiabilité⁸⁰.

[123] En suivi de la Stratégie et de la décision D-2013-049⁸¹, le Transporteur fournit les grilles d'analyse de risque (datées d'octobre 2024) des équipements d'appareillage et des ouvrages civils, des systèmes d'automatismes et des composantes des lignes aériennes.

[124] Pour ce qui est des équipements de télécommunications, le Transporteur mentionne, en réponse à la DDR n° 2 de la Régie, que le Transporteur précise qu'il a revu le processus de définition en « Maintien des actifs » de télécommunication, passant des grilles de risques à une stratégie fondée sur des bilans de santé et des feuilles de route, en raison du contexte technologique propre aux télécommunications et de la nature des investissements en télécommunication, en lien avec la transformation numérique du réseau⁸².

[125] De plus, le Transporteur mentionne que les actifs de télécommunication se distinguent des autres familles d'actifs qui ont généralement une volumétrie plus élevée, comprennent des technologies plus stables et ont des cycles de vie plus longs.

[126] Le Transporteur est d'avis que cette nouvelle approche adaptée aux actifs de télécommunication permet un meilleur alignement avec les besoins du réseau et la réalité terrain⁸³.

[127] Quant à l'impact de cette nouvelle façon de faire concernant le nouveau processus de définition des investissements en pérennité passant à des bilans de santé et des feuilles de route sur le nombre de projets réalisés, le Transporteur indique, en réponse à la DDR n° 2 de la Régie, que cette approche fondée sur des bilans de santé et des feuilles de route,

⁸⁰ Pièces B-0013 (version confidentielle), p. 16 à 26, et [B-0014](#) (version caviardée), p. 16 à 26.

⁸¹ Dossier R-3817-2012, décision [D-2013-049](#), p. 13.

⁸² Pièce [B-0019](#), p. 23, R.9.1.

⁸³ Pièce [B-0019](#), p. 23, R.9.1.

issue de janvier 2025, a pour effet de cibler les interventions sur des actifs de transmission, soit un sous-groupe d'actifs critiques et stratégiques de l'ensemble des actifs de télécommunications. Cela entraîne une sélection précise des projets, axée sur la transformation numérique⁸⁴.

[128] De plus, le Transporteur anticipe une baisse des projets de pérennité sur les actifs de télécommunication au profit de projets propres à la transformation numérique du réseau, dans le but de mieux répondre aux objectifs d'efficacité opérationnelle, soit une conduite à distance du réseau et une connaissance accrue de l'état du réseau en tout temps.

Autres actifs

[129] Les interventions prévues pour l'année 2026 pour le « Maintien des actifs » de soutien totalisent 30 M\$. Elles consistent principalement à renouveler et à mettre à jour des équipements et instruments de laboratoire.

6.2 MAINTIEN ET AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DU SERVICE

[130] Pour 2026, les investissements prévus dans la catégorie d'investissements « Maintien et amélioration de la qualité du service » représentent 4 % du budget de 1 403 M\$ dédié aux investissements « Ne générant pas de revenus additionnels »⁸⁵.

⁸⁴ Pièce [B-0019](#), p. 23, R.9.2.

⁸⁵ Pièces B-0013 (version confidentielle), p. 26 à 29, et [B-0014](#) (version caviardée), p. 26 à 29.

TABLEAU 2⁸⁶

INVESTISSEMENTS 2026 EN MAINTIEN ET AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DU SERVICE (M\$)

Éléments déclencheurs	Budget
Comportement du réseau de transport	20
Fiabilité des équipements	14
Continuité de service	12
Qualité de l'onde	0
Durabilité des équipements	0
Recherche et développement	5
Total	51

[131] Outre les projets de développement de la version industrielle du robot d'inspection automatisée des postes électriques, « LineDrone TLT », ainsi que la plateforme en temps réel de l'outil de simulation Hypersim, le Transporteur amorce un nouveau projet de développement de sondes pour permettre l'augmentation de la capacité de transit d'électricité⁸⁷.

[132] Le Transporteur mentionne que ce nouveau projet consiste à développer des sondes pour les lignes de transport afin de mesurer simultanément la flèche, la température des lignes et l'absorptivité solaire des conducteurs. Le projet est prévu de se terminer en 2028.

6.3 RESPECT DES EXIGENCES

[133] Tel qu'indiqué au tableau 3, les investissements de la catégorie « Respect des exigences » s'élèvent à 60 M\$ pour l'année 2026 et représentent près de 4 % du budget de 1 403 M\$ dédié aux investissements « Ne générant pas de revenus additionnels »⁸⁸.

⁸⁶ Pièces B-0013 (version confidentielle), p. 27, tableau 19, et [B-0014](#) (version caviardée), p. 27, tableau 19.

⁸⁷ Pièces B-0013 (version confidentielle), p. 29, et [B-0014](#) (version caviardée), p. 29.

⁸⁸ Pièces B-0013 (version confidentielle), p. 29 et 30, et [B-0014](#) (version caviardée), p. 29 et 30.

TABLEAU 3⁸⁹
INVESTISSEMENTS 2026 EN RESPECT DES EXIGENCES
(EN M\$)

Sources d'exigences	Budget Projets < 250 M\$
Lois, règlements et avis	17
Engagements contractuels	8
Normes ou encadrements internes	33
Exigences de la NERC	2
Total	60

6.4 CROISSANCE DES BESOINS DE LA CLIENTÈLE

[134] Les investissements en « Croissance des besoins de la clientèle » totalisent 239 M\$ en 2026 et visent à répondre aux besoins des clients du Transporteur liés à l'alimentation de la charge locale⁹⁰.

[135] En 2026, le Transporteur prévoit la poursuite des travaux d'ajouts ou de remplacement de transformation dans divers postes. Il prévoit également la poursuite ou l'ajout de travaux de divers départs de ligne.

[136] Afin de pallier les dépassements de capacité de la période 2026-2029, de nouveaux ajouts de transformateurs de puissance sont prévus aux postes Achigan, Leclerc, de Templeton à 120-25 kV ainsi qu'aux postes de Saint-Bruno et Le Corbusier à 315-25 kV. Le Transporteur ne prévoit aucun dépassement de capacité dans les postes sources.

[137] En 2026, le Transporteur prévoit des investissements d'environ 1 722 MW associés à l'intégration de puissance.

⁸⁹ Tableau établi à partir des pièces B-0013 (version confidentielle), p. 30, tableau 21, et [B-0014](#) (version caviardée), p. 30, tableau 21.

⁹⁰ Pièces B-0013 (version confidentielle), p. 30 à 33, et [B-0014](#) (version caviardée), p. 30 à 33.

[138] Le Transporteur inclut à la présente demande la réalisation de travaux liés à l'ajout de la compensation série, nécessaire en raison de l'intégration de parcs de production éolienne, qui ne modifie pas les montants demandés au présent dossier⁹¹.

[139] De plus, le Transporteur prévoit d'allouer en 2025 et en 2026 des flux à la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle » pour la réalisation des travaux liés à la compensation série pour ces années⁹² et en vue d'une mise en service prévue en août 2028⁹³.

6.5 POSITION DES INTERVENANTS

6.5.1 POSITION DE L'AHQ-ARQ

[140] L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de réduire de 108 M\$ le budget demandé des investissements relatifs aux projets inférieurs au seuil pour l'année 2026, afin de ne pas y inclure des flux qui ne sont pas justifiés pour l'année en cours de dossier⁹⁴. L'intervenant mentionne, notamment, qu'il n'a pas obtenu de justification lui permettant de constater que les devancements de travaux soient nécessaires ni justifiés économiquement. Il précise qu'il serait conservateur de considérer qu'au minimum le budget prévu pour 2027, incluant ces flux non devancés, devrait être équivalent à celui de 2026, excluant ces flux.

[141] L'AHQ-ARQ recommande également que la Régie réduise le montant à autoriser de 30 M\$ pour les investissements liés à l'ajout de capacité dans les postes satellites, ce qui représenterait environ un tiers du budget prévu et concernerait près des deux cinquièmes des projets visés. En appui à sa recommandation, l'intervenant souligne qu'aucune donnée probante ou étude économique n'a été fournie pour démontrer la pertinence des travaux pour les postes, notamment, les postes satellites Le Corbusier et Templeton 120-25 kV.

⁹¹ Pièces B-0013 (version confidentielle), p. 32, et [B-0014](#) (version caviardée), p. 32.

⁹² Pièces B-0013 (version confidentielle), p. 33, et [B-0014](#) (version caviardée), p. 33.

⁹³ Pièce [B-0019](#), p. 30, R.12.1.

⁹⁴ Pièce [C-AHQ-ARQ-0013](#), p. 14 à 21.

[142] Dans son argumentation, le Transporteur mentionne qu'il a explicité le lien entre les travaux initialement prévus en 2027 et ceux devancés en 2025 afin de saisir des opportunités, notamment celles reliées à des facteurs économiques relatifs à une main-d'œuvre mobilisée et disponible et à la préparation requise pour réaliser ces travaux découlant du processus de planification intégrée et en cohérence avec le Plan d'action 2035⁹⁵.

[143] Le Transporteur souligne que le budget des investissements pour les projets en deçà du seuil est justifié par catégorie d'investissement et non par projet individuellement conformément au cadre réglementaire et tel que reconnu par la Régie dans ses décisions passées⁹⁶.

[144] De plus, le Transporteur maintient ses réponses à la DDR de l'AHQ-ARQ relativement à certains projets, notamment les postes Le Corbusier et de Templeton. Ces deux projets se justifient non seulement par la croissance de la charge, mais aussi par les transferts de charge d'autres postes comme indiqué :

L'ajout de transformation au poste de Templeton servira non seulement à alimenter la croissance de charge de ce poste, mais également grâce à des transferts de charge, à soulager les postes de Buckingham et de Touraine, dont les CLT seront en dépassement respectivement en 2025 et en 2027.

L'ajout de transformation au poste de Le Corbusier servira non seulement à alimenter la croissance de charge de ce poste, mais également grâce à des transferts de charge, à soulager le poste de Chomedey, dont la CLT sera en dépassement en 2029⁹⁷.

[145] L'AHQ-ARQ constate que l'argumentation du Transporteur n'ajoute rien quant aux prévisions des charges à venir et qui pourrait justifier le besoin en croissance des besoins et contredire l'analyse faite par l'AHQ-ARQ dans son mémoire⁹⁸.

⁹⁵ Pièce [B-0033](#), p. 12 et 13.

⁹⁶ Pièce [B-0033](#), p. 13 et 14.

⁹⁷ Pièces B-0020 (version confidentielle), p. 35 et 36, et [B-0025](#) (version caviardée), p. 35 et 36.

⁹⁸ Pièce [C-AHQ-ARQ-0016](#), p. 8.

6.5.2 POSITION DE L'AQCIE-CIFQ

[146] L'AQCIE-CIFQ recommande à la Régie de réduire de 102 M\$ le budget demandé des investissements relatifs à la catégorie « Maintien des actifs » pour l'année 2026⁹⁹.

[147] Dans son argumentation, le Transporteur souligne que la Stratégie lui permet d'identifier le niveau d'investissement requis en « Maintien de l'actif », afin d'assurer la fiabilité du réseau au seul bénéfice de la clientèle¹⁰⁰.

[148] De plus, le Transporteur mentionne que puisque le taux de risque n'est pas fonction du coût des interventions, les variations du taux de risque ne dépendent pas du montant dépensé, mais des interventions requises et de leur cote de risque individuelle. Il apparaît déconnecté de tenter d'établir un scénario, au demeurant hypothétique, « montrant l'impact d'un niveau d'investissement plus faible », tel que le suggère l'AQCIE-CIFQ.

[149] Le Transporteur est d'avis que la recommandation de l'AQCIE-CIFQ, soit de réduire le budget d'investissement de 102 M\$ pour l'année 2026, est formulée sans nuances et sans égard à l'objectif que poursuit le Transporteur par l'application de sa stratégie, soit d'assurer la fiabilité du réseau de transport et de ses actifs, et ce, au bénéfice de la clientèle.

[150] L'AQCIE-CIFQ constate une augmentation de 255 % des investissements totaux en « Maintien des actifs » entre les années 2020 et 2026, une croissance de 37,7 % budgétée pour l'année 2025, sans qu'il n'apparaisse de corrélation entre les variations annuelles d'investissements totaux et les variations annuelles du taux de risque¹⁰¹.

[151] De plus, l'AQCIE-CIFQ est d'avis que le nombre d'interventions effectuées dépend nécessairement du montant investi et qu'il est totalement déraisonnable d'affirmer qu'aucun lien ne peut ou ne doit être recherché entre les montants dépensés en « Maintien de l'actif » et l'évolution du taux de risque.

⁹⁹ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0011](#), p. 10 à 13.

¹⁰⁰ Pièce [B-0033](#), p. 19 et 20.

¹⁰¹ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0013](#), p. 19 et 20.

[152] Dans ce contexte, vu l'absence de preuve du Transporteur permettant d'apprécier le niveau optimal des budgets requis en fonction des interventions projetées sur ses équipements pour assurer le maintien de ses actifs, vu la croissance importante du budget associé à cette catégorie d'investissements depuis 2020, l'AQCIE-CIFQ demande à la Régie que ce budget soit maintenu au niveau de l'année 2025 en le réduisant de 102 M\$.

[153] Dans sa réplique à l'argumentation de l'AQCIE-CIFQ, le Transporteur s'en remet à la Régie¹⁰².

6.5.3 POSITION DU RTIÉÉ

[154] Le RTIÉÉ ne s'objecte pas à la Demande du Transporteur visant l'autorisation de ses investissements inférieurs au seuil unitaire de 250 M\$ prévus en 2026 pour un montant de 1 292 M\$ en « Maintien des actifs », de 51 M\$ en maintien et amélioration de la qualité du service, de 60 M\$ en « Respect des exigences » et de 239 M\$ pour la « Croissance des besoins de la clientèle », avec le taux de surutilisation applicable de 120 %¹⁰³.

6.5.4 POSITION DE L'UC

[155] L'UC recommande à la Régie d'autoriser un budget d'investissement de 1 352 M\$ en 2026 pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 250 M\$¹⁰⁴.

[156] Dans son argumentation, le Transporteur est d'avis que l'analyse quant aux montants à autoriser pour réaliser les investissements prévus et en comparaison avec la recommandation de l'UC, ne saurait être retenue par la Régie, sans que cela ne mette à risque les investissements requis pour que le Transporteur puisse s'acquitter adéquatement de sa mission, à la satisfaction de sa clientèle et dans le respect de ses besoins¹⁰⁵.

¹⁰² Pièce [B-0036](#), p. 14.

¹⁰³ Pièce [C-RTIÉÉ-0011](#), p. 9 et 10.

¹⁰⁴ Pièce [C-UC-0011](#), p. 7 à 10.

¹⁰⁵ Pièce [B-0033](#), p. 24 et 25.

[157] L'UC soumet que le Transporteur n'a pas démontré que la hausse de budget d'investissement demandée pour l'année 2026 est justifiée proportionnellement aux besoins de service de transport de ses clientèles¹⁰⁶.

[158] De plus, l'UC est d'avis que l'ampleur de la hausse demandée dépasse manifestement les besoins associés à cette mission et se rattache davantage aux objectifs du Plan d'action 2035.

[159] L'UC mentionne que le budget d'investissement de l'année 2026 demandé par le Transporteur s'élève à 1 642 M\$, en hausse de 49,3 % par rapport au budget de 1 100 M\$ autorisé en 2025.

[160] Dans sa réplique à l'argumentation de l'UC, le Transporteur souligne, qu'en raison de l'adoption de la Loi 24, ayant porté le seuil d'autorisation à 250 M\$ pour les projets d'investissements requérant une autorisation individuelle de la Régie, davantage de flux figurent dans la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle », ce qui implique une augmentation des montants demandés pour cette catégorie¹⁰⁷.

[161] De plus, le Transporteur est d'avis que la recommandation de l'UC, soit d'octroyer partiellement les montants prévus pour l'année 2026, pourrait nuire à la réalisation de ses travaux et à terme impacter la capacité de satisfaire les besoins de ses clients.

¹⁰⁶ Pièce [C-UC-0013](#), p. 13 à 16.

¹⁰⁷ Pièce [B-0036](#), p. 16 à 18.

6.6 OPINION DE LA RÉGIE

[162] La Régie est satisfaite des justifications apportées par le Transporteur au soutien de sa Demande. **En conséquence, elle ne retient pas la recommandation de :**

- **L’AHQ-ARQ de réduire de 108 M\$ le budget demandé des investissements relatifs aux projets inférieurs au seuil pour l’année 2026;**
- **L’AHQ-ARQ de réduire le montant à autoriser dans le cadre de la présente Demande de 30 M\$ pour les investissements liés à l’ajout de capacité dans les postes satellites;**
- **L’AQCIE-CIFQ de réduire de 102 M\$ le budget demandé des investissements relatifs à la catégorie en « Maintien des actifs » pour l’année 2026;**
- **L’UC d’autoriser un budget d’investissement de 1 352 M\$ en 2026 pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 250 M\$.**

[163] La Régie constate que le budget demandé en « Maintien des actifs » qui représente plus de 78 % des investissements totaux, s’inscrit dans les travaux planifiés de la Stratégie ou est effectuée pour des raisons de sécurité et de fiabilité. Ils sont requis pour des remplacements prévus à long terme de l’ensemble des équipements, répartis sur plusieurs années selon une priorité respectant la Stratégie¹⁰⁸.

[164] La Régie comprend qu’il n’y a pas de corrélation entre le taux de risque et le coût des interventions, les variations du taux de risque dépendent des interventions requises et de leur cote de risque individuelle.

[165] La Régie est d’avis que le Transporteur a justifié les budgets demandés en « Maintien et amélioration de la qualité du service » et en « Respect des exigences » en fonction des éléments déclencheurs et des sources d’exigences que le Transporteur est tenu de respecter.

¹⁰⁸ Pièces B-0013 (version confidentielle), p. 5 et 6, et [B-0014](#) (version caviardée), p. 5 et 6.

[166] En « Croissance des besoins de la clientèle », la Régie constate que les investissements sont en lien avec l'augmentation prévue des besoins du service de transport pour l'alimentation de la charge locale et ceux du service de transport ferme à long terme de point à point¹⁰⁹. Elle note également que l'ajout de transformation aux postes Templeton et Le Corbusier servira non seulement à alimenter la croissance de charge de ces postes, mais également à soulager les postes de Buckingham, de Touraine et de Chomedey, dont la CLT sera en dépassement.

[167] **La Régie est satisfaite des informations fournies par le Transporteur et autorise, pour 2026 :**

- **Un budget de 1 292 M\$ pour les investissements dans la catégorie « Maintien des actifs »;**
- **Un budget de 51 M\$ pour les investissements dans la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité du service »;**
- **Un budget de 60 M\$ pour les investissements dans la catégorie « Respect des exigences »;**
- **Un budget de 239 M\$ pour les investissements dans la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle ».**

7 SUIVI DES INTERVENTIONS EN FONCTION DU RISQUE

[168] Le Transporteur présente le suivi des interventions faites sur son réseau en fonction du risque pour les années 2024 et 2025¹¹⁰.

¹⁰⁹ Pièces B-0013 (version confidentielle), p. 30 à 32, et [B-0014](#) (version caviardée), p. 30 à 32.

¹¹⁰ Pièces B-0013 (version confidentielle), p. 33 à 37, et [B-0014](#) (version caviardée), p. 33 à 37.

[169] La comparaison entre les taux de risque simulé et réel démontre que le taux de risque réel, en fin d'année 2024, est en hausse par rapport à 2023, mais demeure inférieur au taux de risque simulé pour 2024.

[170] En suivi de la décision D-2023-075¹¹¹, le Transporteur indique que la différence entre le taux de risque simulé de l'année 2024 (un an, cinq ans et 10 ans à l'avance) et le taux de risque réel pour 2024 s'explique principalement par un écart de volume réel d'équipements. Le Transporteur souligne que l'ajustement des modèles de courbes de vieillissement de certains types d'actifs affecte la modélisation et le taux de risque.

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

[172] La Régie note que le Transporteur poursuit ses travaux d'amélioration de la Stratégie afin d'assurer la pérennité de son parc d'actifs. Elle note également que le choix de l'évolution du taux de risque a été effectué selon le modèle établi par la Stratégie.

8 IMPACT TARIFAIRE

[173] Le Transporteur présente, pour la période de 2026 à 2035, l'estimation de l'impact tarifaire de l'ensemble des investissements prévus pour 2026¹¹².

[174] Conformément à la décision D-2013-049¹¹³, le Transporteur dépose, en complément de l'impact tarifaire des investissements « Générant des revenus additionnels », les informations relatives aux montants des mises en service prévues pour l'alimentation de la charge locale et l'estimation de la contribution requise du Distributeur pour l'année 2026, pour les projets confirmés.

¹¹¹ Dossier R-4217-2022, décision [D-2023-075](#), p. 32.

¹¹² Pièces B-0013 (version confidentielle), p. 38 à 40, et [B-0014](#) (version caviardée), p. 38 à 40.

¹¹³ Dossier R-3817-2012, décision [D-2013-049](#), p. 22.

[175] La Régie prend acte de l'estimation des impacts tarifaires couvrant la période de 2026 à 2035 fournie par le Transporteur et du complément d'information déposé conformément à sa décision D-2013-049.

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

[176] Dans le cadre de la planification de ses interventions et de ses investissements sur son réseau, le Transporteur priorise la fiabilité ainsi que le maintien et l'amélioration de la continuité de service. Il prévoit tous les investissements nécessaires pour maintenir le bon fonctionnement du parc d'équipements de transport et assurer son amélioration sur une base continue¹¹⁴.

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

[178] Le Transporteur fait valoir que les investissements prévus en 2026 lui permettront de poursuivre ses efforts en innovation technologique afin, notamment, d'améliorer le comportement du réseau et d'en optimiser sa gestion. Enfin, il mentionne que les ajouts et modifications au réseau de transport en « Croissance des besoins de la clientèle » ne doivent pas compromettre la fiabilité et la stabilité du réseau de transport.

[179] La Régie juge que les investissements proposés par le Transporteur pour 2026 sont justifiés et contribueront à maintenir et à améliorer la fiabilité du réseau de transport d'électricité, ainsi que sa performance.

¹¹⁴ Pièces B-0013 (version confidentielle), p. 40 à 42, et [B-0014](#) (version caviardée), p. 40 à 42.

10 STRATÉGIE DE GESTION DE LA PÉRENNITÉ DES ACTIFS DU TRANSPORTEUR

10.1 BILAN 2021-2024 DE LA STRATÉGIE DE GESTION DE LA PÉRENNITÉ DES ACTIFS DU TRANSPORTEUR

[180] Le Transporteur présente son quatrième bilan, en faisant ressortir les raffinements et améliorations qui ont été apportés depuis le dernier bilan. À ce jour, en suivi des demandes formulées par la Régie dans ses décisions, le Transporteur avait déposé trois bilans de sa Stratégie soit un en 2011, en 2016 et en 2020¹¹⁵.

[181] À titre de mise en contexte, le Transporteur rappelle les grandes lignes de la Stratégie en trois étapes pour déterminer les investissements requis et les interventions à retenir afin d'assurer la pérennité de ses actifs de transport d'électricité¹¹⁶.

[182] Le Transporteur détaille chacune des étapes de l'application de la Stratégie. Il précise qu'au terme du deuxième volet de l'étape 1, il dispose, avec les grilles de risque, les analyses techniques spécifiques et les critères d'état, des outils nécessaires pour déterminer les interventions en « Maintien des actifs ». Le Transporteur précise que les équipements de réseau évalués dans les grilles de risque correspondent à 100 % de la valeur de ses actifs. Les lignes souterraines ne sont pas évaluées dans la grille de risque en pérennité des composants de lignes aériennes et représentent moins de 1 % des actifs du Transporteur. Elles sont analysées au cas par cas, compte tenu de leur faible nombre.

[183] Le Transporteur présente les résultats des grilles de risque en pérennité des différents équipements pour les années de 2021 à 2024.

[184] Le Transporteur distingue deux types d'équipements, soit les équipements simulés pour lesquels l'outil de simulation est utilisé afin d'évaluer le niveau d'investissement requis et les équipements non simulés pour lesquels l'évaluation des investissements requis est effectuée par des analyses techniques spécifiques. Au terme du troisième volet de l'étape 1, le Transporteur dispose d'un scénario de gestion de la pérennité optimal en

¹¹⁵ Dossiers R-3778-2011, décision [D-2012-012](#), R-3982-2016, décision [D-2017-019](#), et R-4140-2020, décision [D-2021-092](#).

¹¹⁶ Pièce [B-0024](#).

termes de coûts et de bénéfices duquel sont déduits le niveau d'investissements nécessaire au « Maintien des actifs » et les quantités d'équipements devant faire l'objet d'interventions. Il dispose également, pour une partie des équipements, des niveaux d'investissements requis établis en fonction d'analyses spécifiques.

[185] Le Transporteur mentionne que les simulations utilisent les courbes de vieillissement afin de projeter le vieillissement et les défaillances des équipements. Il ajoute qu'il utilise des courbes de vieillissement pour la majorité des équipements d'appareillage électrique, des systèmes d'automatismes et des équipements de télécommunications de même que pour l'ensemble des composants des lignes aériennes de transport. Ces courbes sont révisées par les experts du Transporteur afin de mieux refléter le comportement des actifs.

[186] Le Transporteur décrit les modifications apportées à ses outils et à ses modèles.

[187] À l'étape 2, le Transporteur élabore les orientations qui serviront de guide aux unités de conception du réseau, afin d'identifier les actifs précis découlant du volume d'interventions visées par la Stratégie. Ces orientations favorisent aussi l'intégration des projets en « Maintien des actifs » à ceux des autres déclencheurs d'investissement.

[188] À l'étape 3, le Transporteur affirme qu'il tient compte, dans ses analyses, de l'état réel de certains équipements et des interventions planifiées intégrant plusieurs types d'équipements dans un même projet afin de réduire les coûts globaux. De plus, la planification intégrée des besoins liés à la pérennité des actifs et à la « Croissance des besoins de la clientèle » permet au Transporteur d'optimiser ses interventions et ainsi de réaliser les bons projets, au bon moment et au meilleur coût. Au terme de l'étape 3, le Transporteur dispose de tous les éléments nécessaires pour formuler sa demande d'autorisation du budget des investissements annuels auprès de la Régie.

[189] Le Transporteur présente un suivi des interventions réalisées sur son réseau de transport en fonction du risque et un suivi du taux de risque de son parc d'équipements. Le Transporteur indique que les pourcentages d'interventions sur les équipements à risque continuent de se maintenir à plus de 80 %, démontrant les résultats probants de l'application de la Stratégie sur les équipements d'appareillage électrique principal afin de contrôler le taux de risque. Le Transporteur indique que les pourcentages d'interventions

réalisées en « Automatismes » de 2020 à 2024 et estimées pour 2025 respectent le pourcentage visé de 65 à 70 % du plan d'interventions dans une année, démontrant ainsi les résultats concluants de l'application de la Stratégie pour les équipements d'automatismes.

[190] Le Transporteur s'assure de l'évolution du taux de risque de son parc d'équipements en comparant les prévisions simulées et les résultats réels. Cela permet au bout de quelques années de valider d'une part le vieillissement du parc selon les prévisions simulées et d'autre part, de mettre à jour les prévisions simulées à partir des résultats réels. Le Transporteur explique comment il détermine la courbe de prévision du taux de risque simulé ainsi que la courbe du taux de risque réel.

[191] Le Transporteur identifie les facteurs explicatifs pouvant justifier les écarts significatifs entre les montants autorisés et réels. Il présente l'historique des investissements de 2021 à 2024.

[192] En vue de soutenir le développement et le déploiement de la Stratégie, le Transporteur prévoit de poursuivre les travaux suivants :

- Le raffinement des courbes de vieillissement (en continu);
- L'amélioration des outils pour refléter l'évolution des façons de faire (en continu);
- L'amélioration de la stratégie en automatismes pour la pérennité de la commande conventionnelle;
- L'amélioration de la stratégie en télécommunications pour la pérennité des actifs de télécommunications.

[193] Le Transporteur affirme qu'il entend poursuivre le déploiement du modèle de gestion des actifs qui inclut la Stratégie appliquée aux équipements d'appareillage, aux systèmes d'automatismes, aux lignes aériennes et aux actifs de télécommunications. Celle-ci présentant déjà un certain niveau de maturité, le Transporteur poursuit l'application de la Stratégie afin de faire face au vieillissement des équipements qui

atteindront, au même moment et en grand nombre, leur fin de vie utile, et ce, tout en considérant les besoins requis en maintenance en lien avec le modèle de gestion des actifs.

[194] Au terme du bilan 2021 à 2024 de la Stratégie, le Transporteur constate que les écarts observés dans le budget des investissements de 2020 à 2024, au regard des montants autorisés par la Régie, n'ont eu qu'un faible effet à court terme sur le taux de risque en pérennité des équipements. Par ailleurs, il soutient que l'inertie du vieillissement du parc d'actifs requiert de maintenir un niveau d'investissement suffisant pour lisser les investissements à court et à moyen terme et pour contrôler le taux de risque à moyen et long terme.

[195] Le Transporteur mentionne que, bien que performante, la Stratégie est en évolution. Le Transporteur entend donc en poursuivre l'amélioration, afin d'assurer la pérennité de son parc d'actifs.

10.2 CRITÈRES DE PÉRENNITÉ ET CRITÈRES D'INTERVENTION EN « MAINTIEN DES ACTIFS » DE LA STRATÉGIE DE GESTION DE LA PÉRENNITÉ DES ACTIFS DU TRANSPORTEUR

[196] Le Transporteur a poursuivi le déploiement, l'amélioration et le raffinement de la Stratégie. Ainsi, le Transporteur présente la révision de la Stratégie de pérennité des actifs de télécommunications¹¹⁷.

[197] À l'invitation de la Régie¹¹⁸, le Transporteur a préparé un document qui reprend les critères à jour appliqués aux différentes familles d'équipements. Le Transporteur y met à jour les informations présentées initialement aux chapitres 2 à 5 de la pièce HQT-2, Document 1 du dossier R-3670-2008¹¹⁹, *Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur* (la Stratégie de 2008), soit les définitions et la nomenclature associées aux équipements du réseau de Transport, l'élaboration des critères de pérennité, l'évaluation

¹¹⁷ Pièce [B-0008](#).

¹¹⁸ Dossier R-4140-2020, décision [D-2021-092](#), p. 43.

¹¹⁹ Dossier R-3670-2008, pièce [HQT-2, Document 1](#).

du risque et le portefeuille de solutions. Cet exercice s'inscrit dans la continuité de l'amélioration de la Stratégie.

[198] Le Transporteur présente la mise en contexte, la démarche révisée et les différentes étapes de réalisation de la révision de la Stratégie de pérennité des actifs de télécommunications¹²⁰.

10.3 POSITION DES INTERVENANTS

[199] Le RTIEÉ demande d'approuver la mise à jour de la Stratégie de pérennité du Transporteur, les critères de pérennité et les critères d'intervention en « Maintien des actifs » avec les considérations suivantes :

- Encourager le Transporteur à améliorer le taux d'interventions dicté par la Stratégie tout en poursuivant l'examen de créer une valeur ajoutée aux investissements en raison de justificatifs exogènes;
- Exiger du Transporteur qu'il précise les éléments de la révision des critères de pérennité des disjoncteurs effectuée en 2024 qui motivent l'augmentation du taux de risque des disjoncteurs, les impacts anticipés sur le réseau et les interventions mises en place pour réduire le taux de risque des disjoncteurs et les investissements qui en découlent;
- Inviter le Transporteur à préciser la notion de « portion importante des coûts de projet » utilisée pour déterminer les « composantes principales » d'un projet d'investissement qui regroupe plusieurs catégories d'investissement, dans le cadre d'une planification intégrée des besoins¹²¹.

[200] Le Transporteur n'a pas répliqué aux recommandations du RTIEÉ sur ce sujet.

¹²⁰ Pièce [B-0008](#), p. 44 à 51.

¹²¹ Pièce [C-RTIEÉ-0011](#), p. 21.

10.4 OPINION DE LA RÉGIE

[201] La Régie note que le Transporteur a déposé son bilan sur l'application de sa stratégie, tel que demandé dans sa décision D-2024-067¹²².

[202] Concernant les recommandations du RTIEÉ, la Régie considère que le bilan du Transporteur sur l'application de sa Stratégie répond adéquatement à ses attentes et que la preuve déposée au dossier est satisfaisante. Elle estime que le Transporteur a répondu d'une façon satisfaisante aux facteurs explicatifs pouvant justifier les écarts significatifs entre les montants autorisés et réels. De plus, la Régie considère que les recommandations du RTIEÉ n'apportent pas de valeur ajoutée aux fins de l'appréciation du bilan de la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs. **En conséquence, la Régie rejette les recommandations de l'intervenant.**

[203] La Régie encourage le Transporteur à continuer d'améliorer son modèle et, au besoin, à ajuster les hypothèses sur lesquelles il repose afin d'assurer leur validité. Elle comprend que les modèles utilisés sont construits afin de répondre aux circonstances changeantes et que les nouvelles techniques dans le domaine sont étudiées par le Transporteur et évaluées par rapport à leur applicabilité.

11 RÉALLOCATION ENTRE LES CATÉGORIES

[204] Le Transporteur demande à la Régie de lui permettre de réallouer jusqu'à 250 M\$ entre les catégories d'investissements visées par la Demande, afin de disposer d'une marge de manœuvre suffisante pour la gestion efficace de ses investissements, tout en allégeant le processus réglementaire qui les encadre¹²³.

[205] En réponse à la DDR n° 2 de la Régie, le Transporteur mentionne qu'en suivi de la décision D-2020-020, le pourcentage du montant de réallocation entre les catégories et

¹²² Dossier R-4247-2023, décision [D-2024-067](#), p. 46.

¹²³ Pièces B-0013 (version confidentielle), p. 43, et [B-0014](#) (version caviardée), p. 43.

les investissements globaux y était calculé, notamment au regard des investissements totaux que le Transporteur demandait ou prévoyait alors de demander à la Régie pour l'année 2020¹²⁴.

[206] De plus, le Transporteur estime que le pourcentage obtenu dans le cadre du présent dossier demeure dans l'ordre de grandeur de la balise de 5 % en référence aux investissements totaux, en considérant que les montants d'investissements demandés seront en augmentation à l'horizon 2035¹²⁵.

[207] Le Transporteur rappelle qu'il rend compte des écarts entre le budget autorisé par catégorie d'investissement et le budget dépensé, ce qui permet à la Régie de constater les investissements réalisés à la suite d'une réallocation des montants autorisés par catégorie. Enfin, dans le respect du cadre règlementaire, le Transporteur rappelle que les réallocations entre catégories n'entraînent pas de dépassements de l'enveloppe totale autorisée¹²⁶.

11.1 POSITION DE L'AHQ-ARQ

[208] L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de fixer la limite de réallocation à 100 M\$, et que soit formalisée dans la décision, la règle selon laquelle la réallocation ne peut excéder, pour une catégorie donnée, le montant d'investissement qui lui a été autorisé¹²⁷.

[209] Dans son argumentation, le Transporteur estime que le pourcentage qui résulte du ratio entre le montant de réallocation et celui des investissements totaux, en d'autres mots l'ensemble des investissements pour lequel il devra présenter une demande d'autorisation à la Régie en vertu de la Loi, soit 5,4 %, demeure dans l'ordre de grandeur de la balise de 5 % en référence aux investissements totaux, considérant que les montants d'investissements demandés seront en augmentation à l'horizon 2035¹²⁸.

¹²⁴ Pièce [B-0030](#), p. 9, R.2.1.

¹²⁵ Pièce [B-0030](#), p. 10, R.2.1.

¹²⁶ Pièce [B-0030](#), p. 11, R.2.1.

¹²⁷ Pièce [C-AHQ-ARQ-0013](#), p. 22 à 24.

¹²⁸ Pièce [B-0033](#), p. 14 à 16.

[210] En lien avec l'augmentation des investissements prévus à l'horizon 2035, de la flexibilité et de la cohérence réglementaire qu'il recherche, le Transporteur est d'avis que la recommandation à l'effet de « fixer la limite de réallocation à 100 M\$ » ne rencontre en aucun cas les objectifs qu'il poursuit.

[211] Le Transporteur souligne que l'AHQ-ARQ fait une lecture erronée de la décision D-2003-71, lorsqu'elle recommande que « soit formalisée dans la décision, comme en 2003, la règle selon laquelle la réallocation ne peut excéder, pour une catégorie donnée, le montant d'investissement qui lui a été autorisé »¹²⁹. Dans l'énoncé de son opinion, la Régie mentionne que cette règle s'applique pour l'ensemble des catégories et non pour une catégorie donnée.

[212] L'AHQ-ARQ souligne que pour 2026, les montants proposés par le Transporteur montrent une hausse annuelle marquée et disproportionnée, contrairement aux années précédentes¹³⁰.

[213] De plus, l'AHQ-ARQ souligne qu'en se basant sur les investissements totaux, et non sur les investissements spécifiquement soumis à la présente Demande, le Transporteur s'appuie sur une base qui n'est pas représentative du volume réellement autorisable. Ce glissement méthodologique crée un désalignement important puisque la base utilisée par le Transporteur pour calculer la réallocation augmente plus vite que la portion effectivement soumise à autorisation selon la présente Demande, ce qui affaiblit le contrôle de la Régie sur les montants réalloués.

[214] Concernant l'interprétation que fait le Transporteur de la décision D-2003-71, l'AHQ-ARQ mentionne que l'enjeu soulevé est d'une autre nature et concerne les conséquences pratiques d'un plafond uniforme. En effet, un plafond unique appliqué sans limites par catégorie peut produire, pour certaines catégories dont le budget annuel est relativement faible, des distorsions majeures qui vident de leur sens les autorisations antérieures.

¹²⁹ Pièce [B-0033](#), p. 14 ligne 31.

¹³⁰ Pièce [C-AHQ-ARQ-0016](#), p. 9 à 13.

[215] Dans sa réplique à l'argumentation de l'AHQ-ARQ, le Transporteur précise que la Régie ne saurait retenir les propos de l'AHQ-ARQ puisque la hausse annuelle à laquelle l'intervenant se réfère résulte de l'augmentation importante du seuil d'autorisation et de la hausse des investissements que le Transporteur avait anticipée, à l'horizon 2035, en lien avec le Plan d'action 2035¹³¹.

[216] De plus, le Transporteur estime que le changement de seuil doit se refléter dans les différents aspects de la présente Demande, incluant le montant de réallocation entre les différentes catégories. Il a par ailleurs démontré que le montant de 250 M\$ était justifié au regard des investissements à venir à l'horizon 2035, mais également que ce montant était de l'ordre de grandeur de la balise de 5 % en référence aux investissements totaux demandés.

11.2 POSITION DU RTIÉÉ

[217] Le RTIÉÉ recommande à la Régie de limiter le montant de la réallocation à 10% du budget des investissements en tenant compte de la surutilisation pour l'année visée, jusqu'à concurrence de 250 M\$ selon la première éventualité. Pour 2026, la réallocation autorisée serait donc de 197 M\$¹³².

[218] Dans son argumentation, le Transporteur fait valoir que d'une part, il doit pouvoir bénéficier d'une marge de manœuvre en adéquation avec le montant de ses investissements, prévus être en hausse à l'horizon 2035. Cette flexibilité est cardinale pour pallier des situations urgentes pouvant être causées par des aléas sur le réseau ou encore pour assurer une optimisation de la gestion des ressources, par la priorisation d'un projet, au bénéfice de sa clientèle¹³³.

[219] D'autre part, le Transporteur mentionne que l'arrimage entre le montant de réallocation et le montant du seuil fixé par la Loi, assure un allègement et une cohérence réglementaire, de façon durable et continue.

¹³¹ Pièce [B-0036](#), p. 8 et 9.

¹³² $1\,642\text{ M\$} \times 1,2 \times 0,1 = 197\text{ M\$}$ et pièce [C-RTIÉÉ-0011](#), p. 9 et 10.

¹³³ Pièce [B-0033](#), p. 22 et 23.

[220] En regard des investissements en hausse à l'horizon 2035, le Transporteur a estimé un montant de réallocation optimal en adéquation au seuil, qui respectait l'ordre de grandeur déterminé par le rapport entre le montant de réallocation et les investissements totaux, tel qu'il l'avait fait valoir en 2003, puis en 2019.

[221] Le RTIEÉ souligne que la réallocation entre les différentes catégories d'investissements qui était auparavant de 65 M\$ et qui passerait maintenant à 250 M\$ est disproportionnée. Le RTIEÉ est d'avis que le Transporteur, dans son argumentation, ne fournit toujours pas de motifs quantitatifs justifiant sa proposition d'une marge de réallocation si élevée ¹³⁴.

[222] Dans sa réplique à l'argumentation du RTIEÉ, le Transporteur précise que cette flexibilité vise à pallier des situations urgentes pouvant être causées par des aléas sur le réseau résultant d'événements ponctuels ou à assurer une optimisation de la gestion des ressources du Transporteur par la priorisation d'un flux dans une autre catégorie¹³⁵.

[223] De plus, le Transporteur indique qu'il est nécessaire qu'il puisse bénéficier de cette marge, lorsqu'il administre l'enveloppe autorisée par la Régie, dans le courant d'une année, notamment pour faire face à des situations urgentes.

[224] Il mentionne que sans cette flexibilité et pour toute situation nécessitant la mise en place d'un nouveau projet non prévu, pour lesquels les flux à engager seraient en deçà du seuil, le Transporteur serait limité dans sa capacité de réaction, en raison d'une inadéquation entre le montant de réallocation entre les catégories et le seuil d'autorisation nécessitant une demande à la pièce à la Régie.

11.3 POSITION DE L'UC

[225] L'UC recommande à la Régie de maintenir une marge de flexibilité équivalant à 6 % du budget annuel pour les projets inférieurs au seuil, ce qui correspond à un montant de

¹³⁴ Pièce [C-RTIEÉ-0013](#), p. 11 à 13.

¹³⁵ Pièce [B-0036](#), p. 14 à 16.

98,5 M\$¹³⁶ en 2026 à titre de réallocation maximale entre les catégories d'investissement¹³⁷.

[226] Dans son argumentation, le Transporteur rappelle qu'il doit bénéficier d'une marge de flexibilité suffisante pour la gestion efficace de ses investissements, mais également de ceux à venir. La réallocation entre les catégories d'investissement lui permet d'avoir la flexibilité dans le contexte d'imprévu, voire divers aléas, en lien avec la gestion de projets d'investissements, mais aussi dans le cadre de la réalisation du Plan d'action¹³⁸.

[227] Le Transporteur est d'avis que l'augmentation significative du seuil d'autorisation doit être considérée, l'arrimage entre le montant de réallocation et le montant du seuil fixé par la Loi, assure un allègement et une cohérence réglementaire.

[228] L'UC souligne que le Transporteur propose, erronément, que « le pourcentage ainsi obtenu de 15 % est de l'ordre de grandeur de la balise de 5 % »¹³⁹. Or, il s'agit d'un écart majeur, ce pourcentage étant trois fois plus élevé. Le Transporteur ne soumet pas de justification valable au soutien du triplement de sa marge de réallocation¹⁴⁰.

[229] Dans le cadre du présent dossier, l'UC souligne que le Transporteur utilise le mauvais dénominateur, à savoir le montant total des investissements prévus en 2026¹⁴¹ incluant les projets requérant des autorisations spécifiques plutôt que, comme il se doit, le budget d'investissement 2026 pour les projets dont le coût individuel est inférieur au seuil, soit un montant de 1 642 M\$.

[230] Dans sa réplique à l'argumentation de l'UC, le Transporteur s'appuie sur la décision D-2020-020, dans laquelle la Régie s'était dit satisfaite des explications du Transporteur en lien avec la réallocation des montants d'investissements lors de son passage de 25 M\$ à 65 M\$. Il souligne que la référence de 5 % se base plutôt sur les investissements totaux, car ils sont plus représentatifs des besoins globaux du Transporteur que les seuls

¹³⁶ 1 642 M\$ x 0,06.

¹³⁷ Pièce [C-UC-0011](#), p. 11 et 12.

¹³⁸ Pièce [B-0033](#), p. 25 et 26.

¹³⁹ Pièce [C-UC-0013](#), p. 18, par 86.

¹⁴⁰ Pièce [C-UC-0013](#), p. 16 à 20.

¹⁴¹ 4 633 M\$.

investissements en-deçà du seuil de 250 M\$, et font tout autant l'objet d'une autorisation par la Régie¹⁴².

[231] Pour cette raison, le Transporteur estime justifié le montant de 250 M\$ pour la réallocation, dont l'ordre de grandeur est proche de la balise des 5 % en référence aux investissements totaux demandés.

11.4 OPINION DE LA RÉGIE

[232] La Régie est satisfaite des explications fournies par le Transporteur au soutien de sa demande de lui permettre de réallouer jusqu'à 250 M\$ entre les catégories d'investissements. En conséquence, **elle ne retient pas la recommandation de :**

- **L'AHQ-ARQ de fixer la limite de réallocation à 100 M\$, et que soit formalisée dans la décision, la règle selon laquelle la réallocation ne peut excéder, pour une catégorie donnée, le montant d'investissement qui lui a été autorisé;**
- **Du RTIEÉ de limiter le montant de la réallocation à 10 % du budget des investissements en tenant compte de la surutilisation pour l'année visée, jusqu'à concurrence de 250 M\$ selon la première éventualité;**
- **L'UC de maintenir une marge de flexibilité équivalant à 6 % du budget annuel pour les projets inférieurs au seuil, ce qui correspond à un montant de 98,5 M\$ en 2026 à titre de réallocation maximale entre les catégories d'investissement.**

[233] La Régie comprend des propos du Transporteur selon lesquels la réallocation entre les catégories d'investissement vise à pallier des situations urgentes ou assurer une optimisation de la gestion de ses ressources par la priorisation de flux dans une autre catégorie que celle initialement prévue¹⁴³.

¹⁴² Pièce [B-0036](#), p. 18 et 19.

¹⁴³ Pièce [B-0036](#), p. 18 et 19.

[234] La Régie note que, dans sa décision D-2020-020¹⁴⁴, elle s'est déclarée satisfaite des explications du Transporteur en lien avec la réallocation des montants d'investissement entre catégories, pour un montant pouvant atteindre 65 M\$, notamment du fait que l'augmentation de la marge entre les investissements totaux et les investissements de la demande demeurerait raisonnablement faible et reposait sur une marge de flexibilité qui représentait un montant presque équivalent à 5 % du montant global des investissements en 2003.

[235] Cependant, dans le cadre du présent dossier, la Régie observe que la nouvelle marge représente 5,4 %¹⁴⁵ de l'ensemble des investissements de 2026 et 15,2%¹⁴⁶ des investissements à être autorisés selon la Demande, ce qui représente une importante hausse de la marge entre l'ensemble des investissements de 2026 et celle des investissements à être autorisés selon la Demande.

[236] La Régie retient des propos du Transporteur qu'il justifie cette hausse par le fait qu'il doit pouvoir bénéficier d'une marge de manœuvre en adéquation avec le montant de ses investissements, prévus être en hausse à l'horizon 2035¹⁴⁷.

[237] En continuité avec la décision D-2020-020 qui veut que la marge de flexibilité demeure à l'intérieur de la balise de 5% pour l'ensemble des investissements et des investissements, prévus être en hausse à l'horizon 2035, **la Régie permet au Transporteur de réallouer jusqu'à 250 M\$ entre les catégories d'investissements.**

[238] **Toutefois, lors du dépôt de son rapport annuel, la Régie ordonne au Transporteur de déposer un suivi quant aux montants utilisés dans la réallocation entre les catégories d'investissement.**

¹⁴⁴ Dossier R-4097-2019, décision [D-2020-020](#), p. 51, par. 190.

¹⁴⁵ 250 M\$/4 633 M\$.

¹⁴⁶ 250 M\$/1 642 M\$.

¹⁴⁷ Pièce [B-0036](#), p. 8.

12 DEMANDE D'ORDONNANCE DE TRAITEMENT CONFIDENTIEL

[239] Le Transporteur demande à la Régie de rendre une ordonnance interdisant la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements confidentiels contenus et caviardés à la pièce B-0005¹⁴⁸. La demande de traitement confidentiel est accompagnée d'une déclaration sous serment de monsieur Pascal Prud'homme¹⁴⁹.

[240] Les renseignements confidentiels sont présentés au tableau A1-1 de l'annexe 1 intitulée « Prévisions de dépassement de capacité dans les postes satellites ».

[241] Le Transporteur considère que la publication de la catégorisation des postes, de la localisation des transformateurs, du nombre de transformateurs dans chaque poste, de leurs caractéristiques nominales, de leurs capacités et leurs marges d'exploitation et les calendriers de dépassements de marge pourraient permettre un ciblage plus précis de sabotages physiques et électroniques par des personnes malveillantes.

[242] Dans sa décision D-2025-062¹⁵⁰, la Régie a analysé une demande de traitement confidentiel de même nature sur la base des trois critères des arrêts *Sierra Club* et *Sherman*¹⁵¹ :

- (1) La publicité des débats judiciaires pose un risque sérieux pour un intérêt public important;
- (2) L'ordonnance sollicitée est nécessaire pour écarter un risque sérieux pour l'intérêt mis en évidence, car d'autres mesures raisonnables ne permettront pas d'écarter ce risque;
- (3) Sur le plan de la proportionnalité, les avantages de l'ordonnance l'emportent sur ses effets négatifs.

¹⁴⁸ Déposée sous pli confidentiel comme à la pièce B-0004.

¹⁴⁹ Pièce [B-0002](#), p. 6.

¹⁵⁰ Dossier R-4271-2024, décision [D-2025-062](#).

¹⁵¹ *Sierra Club du Canada c. Canada (ministère des Finances)*, [2002 CSC 41](#) (*Sierra Club*), *Sherman (Succession) c. Donovan*, [2021 CSC 25](#) (*Sherman*).

[243] Après analyse, la Régie a déterminé que la demande de traitement confidentiel du Transporteur rencontrait les trois volets du test des arrêts Sierra Club et Sherman.

[244] Ainsi, pour les mêmes motifs invoqués à la décision D-2025-062, la Régie accueille la demande de traitement confidentiel des renseignements caviardés à l'annexe 1 des pièces B-0005 et B-0014, déposées sous pli confidentiel aux pièces B-0004 et B-0013 et en interdit la divulgation, la publication et la diffusion pour une période sans restriction quant à la durée.

[245] Les renseignements visés par la demande de traitement confidentiel se retrouvent dans d'autres pièces déposées au dossier. En conséquence, la Régie ordonne également le traitement confidentiel des renseignements caviardés aux pièces B-0025, C-AHQ-ARQ-0008 et C-AHQ-ARQ-0013, déposées sous pli confidentiel aux pièces B-0020, C-AHQ-ARQ-0009 et C-AHQ-ARQ-0014.

[246] **Pour ces motifs,**

La Régie de l'énergie :

ACCUEILLE la présente Demande;

AUTORISE le Transporteur à réaliser les projets d'investissements dont le coût individuel est inférieur au seuil de 250 M\$ pour un montant de 1 642 M\$ pour l'année 2026, conformément à la preuve soumise à l'appui de la présente Demande;

CONSTATE l'écart estimé de 247 M\$ entre le budget prévu et le budget autorisé pour l'année 2025 dans la décision D-2025-015;

PERMET au Transporteur de réallouer jusqu'à 250 M\$ entre les catégories d'investissements;

ACCUEILLE la demande d'ordonnance de traitement confidentiel du Transporteur;

INTERDIT la divulgation, la publication et la diffusion, pour une période sans restriction quant à sa durée, des renseignements caviardés de l'annexe 1 des pièces B-0005 et B-0014, déposées sous pli confidentiel comme pièces B-0004 et B-0013, ainsi que des renseignements caviardés aux pièces B-0025, C-AHQ-ARQ-0008 et C-AHQ-ARQ-0013, déposées sous pli confidentiel comme pièces B-0020, C-AHQ-ARQ-0009 et C-AHQ-ARQ-0014;

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

François Émond
Régisseur