

# DÉCISION

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

---

D-2025-124

R-4305-2025

17 décembre 2025

---

**PRÉSENTS :**

Esther Falardeau

Lise Duquette

Samy Gennaoui

Régisseurs

---

**Hydro-Québec**

Demanderesse

et

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

---

**Décision sur le fond**

***Demande du Transporteur et du Distributeur pour la révision  
tarifaire des années 2026, 2027 et 2028 – Partie conjointe***



**Demanderesse :**

**Hydro-Québec dans ses activités de transport et de distribution d'électricité représentée par M<sup>es</sup> Marie-Michelle Côté et Yves Fréchette.**

**Intervenants :**

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

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

**Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (section Québec) (FCEI) représentée par M<sup>es</sup> André Turmel et Charles Turmel;**

**Option consommateurs (OC) représentée par M<sup>e</sup> Éric McDevitt David;**

**Regroupement des organismes environnementaux en énergie (ROÉÉ) représenté par M<sup>es</sup> Franklin S. Gertler et Gabrielle Champigny;**

**Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) représenté par M<sup>e</sup> Jocelyn Ouellette;**

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

**Union des consommateurs (UC) représentée par M<sup>e</sup> Hélène Sicard.**

**Observateurs :**

**Nalcor Energy Marketing Corporation (NEMC) représentée par M<sup>es</sup> Paule Hamelin et Nicolas Dubé;**

## TABLE DES MATIÈRES

<b>LISTE DES ACRONYMES .....</b>	<b>6</b>
<b>1 DEMANDE .....</b>	<b>8</b>
<b>2 CONCLUSIONS PRINCIPALES .....</b>	<b>10</b>
<b>3 MODIFICATIONS ET AJOUTS AUX CONVENTIONS, MÉTHODES ET PRATIQUES COMPTABLES EN VERTU DES PCGR DES ÉTATS-UNIS.....</b>	<b>10</b>
3.1 CONVENTIONS COMPTABLES ADOPTÉES .....	10
3.2 CONVENTIONS COMPTABLES À VENIR.....	11
<b>4 STRATÉGIE RÉSEAU .....</b>	<b>11</b>
4.1 STRATÉGIE RÉSEAU – TRANSPORT (SGA ET MIV) .....	12
4.1.1 <i>Position du Transporteur</i> .....	12
4.2 STRATÉGIE RÉSEAU – DISTRIBUTION .....	14
4.2.1 <i>Position du Distributeur</i> .....	14
4.3 POSITION DES INTERVENANTS .....	15
4.4 OPINION DE LA RÉGIE.....	15
<b>5 PERFORMANCE, EFFICIENCE ET BALISAGE .....</b>	<b>17</b>
5.1 PROPOSITION DU TRANSPORTEUR.....	17
5.1.1 <i>Indicateurs de performance</i> .....	18
5.1.2 <i>Position des intervenants</i> .....	21
5.1.3 <i>Commentaires du Transporteur sur la position des intervenants</i> .....	25
5.1.4 <i>Opinion de la Régie</i> .....	27
5.2 PROPOSITION DU DISTRIBUTEUR .....	29
5.2.1 <i>Modifications et ajouts proposés par le Distributeur</i> .....	29
5.2.2 <i>Position des intervenants</i> .....	32
5.2.3 <i>Commentaires du Distributeur sur la position des intervenants</i> .....	34
5.2.4 <i>Opinion de la Régie</i> .....	35
<b>6 POLITIQUE FINANCIÈRE ET COÛT DU CAPITAL .....</b>	<b>37</b>
6.1 MODIFICATIONS PROPOSÉES PAR HQTD.....	37
6.1.1 <i>Position du Distributeur</i> .....	37
6.1.2 <i>Position des intervenants</i> .....	38
6.1.3 <i>Opinion de la Régie</i> .....	38
6.2 PARAMÈTRES FINANCIERS.....	39
<b>7 COÛT DE RETRAITE ET AVANTAGES SOCIAUX FUTURS.....</b>	<b>40</b>
7.1 COÛT DE RETRAITE.....	40
7.2 COÛT DES AUTRES RÉGIMES D'HYDRO-QUÉBEC.....	42

<b>8</b>	<b>FRAIS CORPORATIFS ET ACTIFS UTILISÉS PAR LES ACTIVITÉS DE SOUTIEN .....</b>	<b>44</b>
8.1	FRAIS CORPORATIFS GLOBAUX.....	44
8.2	TRANSPORT.....	45
8.3	DISTRIBUTION.....	45
8.4	RENDEMENT SUR LES ACTIFS UTILISÉS PAR LES ACTIVITÉS DE SOUTIEN .....	47
<b>9</b>	<b>CHARGES D'EXPLOITATION ET AUTRES COÛTS COMMUNS .....</b>	<b>49</b>
9.1	CONTEXTE .....	49
9.2	CHARGES D'EXPLOITATION DU TRANSPORTEUR ET DU DISTRIBUTEUR.....	51
9.3	POSITION DES INTERVENANTS.....	56
9.3.1	AHQ-ARQ.....	56
9.3.2	AQCIE-CIFQ.....	57
9.3.3	FCEI.....	58
9.3.4	OC.....	59
9.3.5	RTIÉÉ .....	60
9.3.6	UC.....	60
9.4	OPINION DE LA RÉGIE .....	61
9.4.1	<i>Cadre d'examen de la demande.....</i>	<i>61</i>
9.4.2	<i>Besoins additionnels et efficience intégrée .....</i>	<i>63</i>
9.4.3	<i>Approche paramétrique.....</i>	<i>65</i>
9.4.4	<i>Évolution des ETC.....</i>	<i>71</i>
9.4.5	<i>Coûts complets des activités de soutien.....</i>	<i>77</i>
9.4.6	<i>Charges d'exploitation du Transporteur .....</i>	<i>82</i>
9.4.7	<i>Charges d'exploitation du Distributeur.....</i>	<i>91</i>
<b>10</b>	<b>AUTRES SUJETS ET RECOMMANDATIONS DES INTERVENANTS.....</b>	<b>95</b>
10.1	CALENDRIER ET STRUCTURE DES FUTURS DOSSIERS TARIFAIRES.....	95
	<b>DISPOSITIF :.....</b>	<b>97</b>

## LISTE DES ACRONYMES

ASU	Accounting Standards Update
ASF	avantages sociaux futurs
BT	basse tension
CÉR	compte d'écarts et de reports
CMPC	coût moyen pondéré en capital
DDR	demande de renseignements
ÉC	Électricité Canada
ETC	équivalent temps complet
EÉ	Efficacité énergétique
FASB	Financial Accounting Standards Board
GDP	gestion de la demande en puissance
GES	gaz à effet de serre
MCC	méthode de cheminement des coûts
MIV	maîtrise intégrée de la végétation
MT	moyenne tension
MTSM	Mécanisme de traitement des surplus ou manques à gagner cumulés
PCGR	principes comptables généralement reconnus
PGIRE	plan de gestion intégrée des ressources énergétiques
SGA	Stratégie intégrée de gestion des actifs
Tarifs et conditions	<i>Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec</i>
Conditions de service	<i>Conditions de service d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité</i>
VGQ	Vérificateur général du Québec

## LISTE DES ABRÉVIATIONS ET DES SIGNES CONVENTIONNELS

\$	dollar canadien
ha	hectare
kV	kilovolt
M	méga (million)
kW	kilowatt
MW	mégawatt
kWh	kilowattheure - $10^3$ ou 1 000 Wh
MWh	mégawattheure - $10^6$ ou 1 000 000 Wh
GWh	gigawattheure - $10^9$ ou 1 000 000 000 Wh
TWh	térawattheure - $10^{12}$ ou 1 000 000 000 000 Wh

## 1 DEMANDE

[1] Le 31 juillet 2025, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) et dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur), (conjointement HQT D ou la Demanderesse), dépose à la Régie de l'énergie (la Régie) la partie conjointe de la demande visant à réviser et fixer les tarifs et conditions de service de transport et de distribution pour les années 2026, 2027 et 2028 (la Demande)<sup>1</sup>.

[2] La Demande est, notamment, déposée conformément à l'article 48 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la Loi), tel que modifié par l'article 37 de la *Loi assurant la gouvernance responsable des ressources énergétiques et modifiant diverses dispositions législatives* (Loi 24) entrée en vigueur le 7 juin 2025<sup>2</sup>. En vertu de l'article 48 de la Loi, la Régie doit désormais effectuer aux 3 ans une révision tarifaire.

[3] Le 4 septembre 2025, la Régie publie sa décision procédurale D-2025-087<sup>3</sup> qui fixe le cadre d'examen du dossier, les demandes d'intervention, les budgets de participation et le calendrier de traitement du dossier.

[4] Les 10 et 12 septembre 2025, la Régie, l'AHQ-ARQ, l'AQCIE-CIFQ, la FCEI, OC, le ROEÉ, le RNCREQ, le RTIEÉ et UC déposent leurs demandes de renseignements (DDR). Le 24 septembre 2025, HQT D transmet ses réponses aux DDR<sup>4</sup>.

[5] Le 22 septembre 2025, NEMC met fin à son intervention au dossier<sup>5</sup>.

[6] Le 26 septembre 2025, l'AHQ-ARQ, l'AQCIE-CIFQ, la FCEI, le ROEÉ, et UC déposent une demande de contestations aux réponses d'HQT D à leurs DDR respectives<sup>6</sup>.

---

<sup>1</sup> Pièce [B-0002](#).

<sup>2</sup> RLRQ, c. R-6.01; [L.Q. 2025, c. 24](#), art. 37.

<sup>3</sup> Décision [D-2025-087](#).

<sup>4</sup> Pièces [B-0017](#), [B-0018](#), [B-0019](#), [B-0020](#), [B-0021](#), [B-0022](#), [B-0023](#), [B-0024](#) et [B-0025](#).

<sup>5</sup> Pièce [C-NEMC-0006](#).

<sup>6</sup> Pièces [C-AHQ-ARQ-0007](#), [C-AQCIE-CIFQ-0009](#), [C-FCEI-0010](#), [C-ROEÉ-0010](#), [C-UC-0012](#).

[7] Le 30 septembre 2025, HQTD dépose un complément de réponses à certaines réponses aux DDR contestées par les intervenants<sup>7</sup>.

[8] Le 1<sup>er</sup> octobre 2025, la Régie tient une audience et rend sa décision séance tenante sur les contestations aux réponses des DDR toujours contestées.

[9] Le 6 octobre 2025, NEMC dépose des commentaires<sup>8</sup>.

[10] Les 16 et 20 octobre 2025, HQTD dépose ses réponses aux DDR n° 2 et n° 3 de la Régie<sup>9</sup>.

[11] L'enquête a lieu lors de l'audience sur le fond se déroulant du 20 au 23 octobre 2025.

[12] HQT D dépose son argumentation le 28 octobre 2025<sup>10</sup>. L'AHQ-ARQ, l'AQCIE-CIFQ, la FCEI, OC, le ROEÉ, le RNCREQ, le RTIEÉ, UC font de même le 4 novembre 2025<sup>11</sup>. HQT D dépose sa réplique le 6 novembre 2025. La Régie entame son délibéré à compter de cette dernière date.

[13] La présente décision porte sur l'approbation des charges d'exploitation du Transporteur et du Distributeur, la modification de certains indicateurs, le maintien des structures de capital présumées, l'autorisation du coût moyen pondéré du capital, les coûts relatifs aux autres composantes du coût des avantages sociaux de même que les frais corporatifs.

---

<sup>7</sup> Pièce [B-0027](#).

<sup>8</sup> Pièce [C-NEMC-0007](#).

<sup>9</sup> Pièces [B-0034](#) et [B-0041](#).

<sup>10</sup> Pièce [B-0051](#).

<sup>11</sup> Pièces [C-AHQ-ARQ-0025](#), [C-AQCIE-CIFQ-0017](#), [C-FCEI-0017](#), [C-OC-0013](#), [C-ROEÉ-0027](#), [C-RNCREQ-0019](#), [C-RTIEÉ-0016](#) et [C-UC-0022](#).

## 2 CONCLUSIONS PRINCIPALES

[14] Par la présente décision, la Régie accueille partiellement la Demande d'HQTD. Elle accepte des modifications à certains indicateurs et aux paramètres financiers demandés. Finalement, elle révisé à la baisse les charges d'exploitation demandées par le Transporteur et le Distributeur.

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

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

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

### 3.1 **CONVENTIONS COMPTABLES ADOPTÉES**

[17] HQTD indique la modification de la convention comptable suivante:

- ASU 2023-07, Segment Reporting (Topic 280) -Improvements to Reportable Segment Disclosures.

[18] HQTD précise que cette convention a été adoptée le 1<sup>er</sup> janvier 2024 et que son adoption n'a pas d'impact sur ses pratiques<sup>12</sup>.

---

<sup>12</sup> Pièce [B-0009](#), p. 5.

### 3.2 CONVENTIONS COMPTABLES À VENIR

[19] HQT D présente les modifications de conventions comptables qu'elle prévoit adopter :

- ASU 2024-03 Income Statement - Reporting Comprehensive Income -Expense Disaggregation Disclosures (Subtopic 220-40);
- ASU 2025-03 Business Combinations (Topic 805) and Consolidation (Topic 810), Determining the Accounting Acquirer in the Acquisition of a Variable Interest Entity.

[20] HQT D précise que ces conventions sont prévues être adoptées le 1<sup>er</sup> janvier 2027 et que leur adoption n'aura pas d'impact sur ses pratiques<sup>13</sup>.

[21] HQT D mentionne par ailleurs que plusieurs projets de normes comptables (exposés-sondages) sont en cours de délibération par le FASB et pourraient entrer en vigueur durant la période de 2026 à 2028. Elle mentionne suivre l'évolution de ces projets et aucun impact n'est prévu selon les informations disponibles à ce jour pour HQT D.

## 4 STRATÉGIE RÉSEAU

[22] HQT D présente l'ensemble des stratégies opérationnelles mises en place sur le cycle tarifaire 2026 à 2028. Ces stratégies sont planifiées de façon à s'aligner au contexte d'affaires d'Hydro-Québec, dont le *Plan d'action 2035 – Vers un Québec décarboné et prospère* (le Plan d'action 2035), et consistent à présenter les cibles et actions prioritaires effectuées par HQT D<sup>14</sup>.

---

<sup>13</sup> Pièce [B-0009](#), p. 5 et 6.

<sup>14</sup> Pièce [B-0004](#), p. 7.

## 4.1 STRATÉGIE RÉSEAU – TRANSPORT (SGA ET MIV)

### 4.1.1 POSITION DU TRANSPORTEUR

[23] Le Transporteur présente sa SGA et sa stratégie de MIV permettant de contrôler le niveau de risque du réseau<sup>15</sup>. Il indique que la SGA tient compte des défis auxquels il devra répondre, tels que le vieillissement des actifs existants, la transition énergétique et la croissance des besoins de la clientèle<sup>16</sup>. Cette stratégie se divise en trois volets permettant de suivre adéquatement la stratégie de maintenance du Transporteur.

#### 4.1.1.1 Ressources dédiées à la maintenance préventive et corrective

[24] Le Transporteur indique que l'augmentation des ressources dédiées à la maintenance préventive tient compte de l'intégration d'interventions liées au vieillissement du parc d'actifs ainsi que de l'intensification d'interventions spécifiques à l'environnement, tel que le colmatage des fuites lentes dans les postes de transport<sup>17</sup>. La proportion projetée de ressources consacrées à la maintenance préventive par rapport à la maintenance corrective demeure à 80 %/20 %, ce qui est en continuité de ce qui est réalisé depuis 2017.

#### 4.1.1.2 Indisponibilités forcées par type d'emplacement d'exploitation

[25] Le Transporteur indique que la tendance des indisponibilités forcées liées à la SGA est stable, mais que ce nombre doit diminuer afin d'assurer la disponibilité de son réseau pour relever les défis liés à la transition énergétique. Il mentionne que les efforts nécessaires en pérennité continueront d'être déployés pour diminuer le nombre d'indisponibilités forcées<sup>18</sup>.

---

<sup>15</sup> Pièce [B-0005](#).

<sup>16</sup> Pièce [B-0005](#), p. 3.

<sup>17</sup> Pièce [B-0005](#), p. 4.

<sup>18</sup> Pièce [B-0005](#), p. 7.

#### **4.1.1.3 Proportion relative de chaque famille d'équipement dans le taux de risque total en maintenance simulé**

[26] Le Transporteur soutient que le taux de risque tend à se stabiliser sur la période 2026-2035 pour l'ensemble des familles d'équipement, à l'exception des disjoncteurs et des transformateurs de puissance. À cet effet, le Transporteur privilégie le rehaussement des investissements pour ces deux familles et a notamment débuté un projet pilote qui vise le remplacement de composants externes problématiques en vue de réduire le taux de risque attribuable aux transformateurs de puissance<sup>19</sup>.

[27] Lors de l'audience, HQT D mentionne garder une posture de contrôle en visant à conserver un taux de risque en maintenance conditionnelle entre six et sept<sup>20</sup>. HQT D confirme que les efforts pour réduire le taux de risque des disjoncteurs et des transformateurs consistent essentiellement en du remplacement d'actifs et qu'il ne s'agit pas de charges d'exploitation<sup>21</sup>.

#### **4.1.1.4 Maîtrise intégrée de la végétation**

[28] Le Transporteur précise que sa stratégie MIV vise essentiellement à dégager les emprises, à limiter les empiètements par la végétation à risque en bordure de ces emprises et à assurer le bon fonctionnement de la grille de mise à la terre des postes électriques. La volumétrie de dégagement d'emprises requise annuellement se situe entre 22 000 et 23 000 hectares et permet un cycle de retour moyen d'environ 7 ans sur l'ensemble du réseau<sup>22</sup>.

---

<sup>19</sup> Pièce [B-0005](#), p. 8.

<sup>20</sup> Pièce [A-0025](#), p. 114.

<sup>21</sup> Pièce [A-0033](#), p. 252.

<sup>22</sup> Pièce [B-0005](#), p. 10 et 11.

## 4.2 STRATÉGIE RÉSEAU – DISTRIBUTION

### 4.2.1 POSITION DU DISTRIBUTEUR

[29] Le Distributeur présente, comme mesure phare pour améliorer la fiabilité du réseau, une cible de réduction de pannes normalisées de 35 % d'ici 2033, par rapport à la moyenne sur 5 ans de 2019 à 2023. Il évoque la connaissance des actifs, la segmentation par zones et le portefeuille de solutions, incluant des changements d'architecture comme mesures afin d'atteindre la cible de réduction<sup>23</sup>.

[30] Le Distributeur mentionne que sa stratégie prévoit, notamment : la poursuite des programmes d'inspection; l'intégration d'une architecture plus robuste; l'optimisation des protections; la mise en place du programme d'automatisation et d'amélioration du rétablissement; des solutions à venir comme la méthode de réalisation des travaux ou d'inspection<sup>24</sup>. Des projets pilotes de station de recharge et de batteries sont aussi présentés pour améliorer respectivement la résilience des communautés et des clients<sup>25</sup>.

[31] La stratégie MIV pour le réseau de distribution consiste à dégager les portées et de couper les arbres et branches à risque. Les cibles annuelles sont respectivement de 220 000 à 225 000 portées et de 90 000 arbres ou branches sur l'horizon 2028. Le cycle de retour moyen de dégagement sur l'ensemble du réseau est d'environ 5 ans<sup>26</sup>.

[32] Lors de l'audience, HQT D présente le rehaussement des connectiques (bretelles gainées et pare-animaux) comme solution pour réduire le nombre de pannes normalisées sur le réseau basse tension<sup>27</sup>, en spécifiant qu'il s'agit de solutions qui se feraient par opportunité et demandant peu de ressources<sup>28</sup>. HQT D mentionne également, pour les cibles en MIV, que les cadences cibles sont atteintes depuis 2024<sup>29</sup>.

---

<sup>23</sup> Pièce [B-0007](#), p. 5, 6 et 9.

<sup>24</sup> Pièce [B-0007](#), p. 10.

<sup>25</sup> Pièce [B-0007](#), p. 13 et 14.

<sup>26</sup> Pièce [B-0007](#), p. 10.

<sup>27</sup> Pièce [B-0042](#), p. 16.

<sup>28</sup> Pièce [A-0025](#), p. 47.

<sup>29</sup> Pièce [A-0031](#), p. 45.

### 4.3 POSITION DES INTERVENANTS

[33] L’AHQ-ARQ conclut que le taux de risque en maintenance est totalement sous contrôle et en amélioration par rapport aux prévisions passées<sup>30</sup>. Il est d’avis qu’HQTD n’a fourni aucune démonstration probante pour justifier l’augmentation des coûts directs de l’évolution des activités en opération et maintenance du Transporteur et du Distributeur, en sus de l’évolution de base normale<sup>31</sup>.

[34] L’AQCIE-CIFQ soumet que les besoins additionnels découlant des stratégies du Transporteur et du Distributeur ne sont pas chiffrés dans la preuve<sup>32</sup>. De plus, selon lui, HQTD n’a pas démontré en quoi il était nécessaire et raisonnable d’augmenter les charges d’exploitation au-delà du taux d’inflation et comment une augmentation des charges d’exploitation au-delà de ce taux était justifiée<sup>33</sup>.

[35] Pour sa part, la FCEI considère que l’objectif de réduction des pannes du Distributeur entre 2025 et 2028 peut être atteint sans augmenter les ressources de maintenance en distribution<sup>34</sup>.

### 4.4 OPINION DE LA RÉGIE

[36] HQTD expose les défis auxquels elle doit faire face pour l’exploitation de son réseau, notamment, le vieillissement de ses actifs existants, la transition énergétique et la croissance des besoins de la clientèle d’ici 2035. Elle exprime ses besoins pour y faire face, notamment au moyen de ses stratégies d’intervention. Ces dernières reposent également, sur son contexte d’affaires défini dans le Plan d’action 2035.

[37] La Régie constate toutefois, à la lumière des indicateurs et des résultats versés en preuve<sup>35</sup>, que les ressources pour accomplir les stratégies, tant le SGA que la MIV,

---

<sup>30</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0018](#), p. 30.

<sup>31</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0018](#), p. 32.

<sup>32</sup> Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0017](#), p. 8.

<sup>33</sup> Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0017](#), p. 10.

<sup>34</sup> Pièce [C-FCEI-0017](#), p. 2.

<sup>35</sup> Pièces [B-0005](#) et [B-0007](#).

apparaissent suffisantes. Elle est d'avis que HQT D ne fournit pas de justification probante, tant sur les mesures prévues dans ses stratégies de gestion des actifs que pour la stratégie de MIV, pour expliquer la nécessité d'accroître ses charges d'exploitations au regard de la situation actuelle.

[38] Ainsi, la projection 2025-2035 pour les ressources dédiées à la maintenance préventive et corrective<sup>36</sup> démontre que la proportion de ressources projetées d'HQT D est en continuité de ce qui est réalisé depuis 2017, avec environ 80 % de maintenance préventive et 20 % de maintenance corrective. Le nombre total d'heures projetées à l'horizon 2035 est à un niveau similaire au nombre total d'heures mesurées pour les années 2023 et 2024<sup>37</sup>.

[39] Par ailleurs, la Régie constate que les efforts déployés par le Transporteur pour réduire la portion du taux de risque attribuable aux différentes familles d'équipement reposent principalement sur des programmes de remplacement d'actifs liés aux familles d'équipement problématiques, en particulier les disjoncteurs à haute tension et les transformateurs de puissance. Bien que ces remplacements aient nécessairement un impact positif sur le taux de risque de ces familles d'équipement, ces derniers se concrétisent par des investissements et ne sont pas des charges d'exploitation.

[40] En ce qui a trait à la MIV, la Régie constate, tant pour le Transporteur que pour le Distributeur, que la volumétrie actuelle est adéquate pour respecter le cycle de retour moyen et que les mesures en place permettent de contrôler le besoin<sup>38</sup>.

[41] Finalement, la Régie constate que HQT D ne démontre pas de manière convaincante en quoi les montants supplémentaires sont nécessaires à la prestation du service de distribution. La preuve atteste plutôt de l'efficacité des mesures actuellement mises en place par HQT D pour contrôler la situation. Par exemple, en ce qui concerne les cibles de réduction des pannes normalisées de 5 minutes et plus, ainsi que celles pour le délai de réalisation des travaux, les résultats observés pour 2024 démontrent que les cibles fixées sur l'horizon 2025-2028 sont déjà, à toutes fins pratiques, atteintes<sup>39</sup>.

---

<sup>36</sup> Pièce [B-0005](#), p. 4, Tableau 1.

<sup>37</sup> Pièce [B-0005](#), p. 5, Tableau 2.

<sup>38</sup> Pièce [B-0005](#), p. 10, Tableau 3 et [B-0007](#), p. 11, Tableau 1.

<sup>39</sup> Pièce [B-0007](#), p. 6 et 16.

## 5 PERFORMANCE, EFFICIENCE ET BALISAGE

### 5.1 PROPOSITION DU TRANSPORTEUR

[42] Le Transporteur présente sa performance sous plusieurs angles, notamment à travers ses indicateurs internes, ses stratégies d'efficacité, ainsi que les résultats issus de balisages externes<sup>40</sup>. Il souligne que, malgré les événements majeurs survenus en 2024<sup>41</sup>, le vieillissement du parc d'actifs et le contexte de réalisation du Plan d'action 2035<sup>42</sup>, ses indicateurs de performance sont globalement stables.

[43] Selon le Transporteur, les résultats démontrent que sa SGA a permis d'améliorer la performance de certains actifs tout en assurant la fiabilité du réseau. Les indicateurs environnementaux, en particulier ceux liés à la MIV, témoignent de ses efforts soutenus dans la poursuite de cette stratégie. Celle-ci vise à atteindre une cadence cible de traitement des superficies sur un cycle moyen de 7 ans, contribuant ainsi à renforcer la fiabilité du réseau<sup>43</sup>.

[44] Par ailleurs, le Transporteur indique que sa performance est généralement supérieure à la moyenne de l'industrie, selon les balisages réalisés par ÉC et First Quartile. Les résultats de l'indice composite d'ÉC démontrent que la stratégie de pérennité et de maintenance adaptée mise en œuvre a permis de maintenir la fiabilité du réseau à un niveau stable pour les années 2018 à 2023, tout en demeurant supérieure à celle des comparables.

[45] Toutefois, lors de sa plaidoirie, le Transporteur est d'avis que ces résultats ne signifient pas qu'il puisse sacrifier la fiabilité de son réseau ni réduire ses ressources consacrées au maintien des actifs<sup>44</sup>.

---

<sup>40</sup> Pièce [B-0035](#).

<sup>41</sup> Deux événements majeurs en 2024, à savoir les inondations du mois d'août survenues à la suite des restes de l'ouragan Debby et l'incident de juillet impliquant un autobus ayant percuté un pylône à Longueuil.

<sup>42</sup> [Plan d'action 2035 – Vers un Québec décarboné et prospère](#).

<sup>43</sup> Pièce [B-0005](#), p. 10 à 15.

<sup>44</sup> Pièce [B-0051](#), p. 29 et 30.

[46] Enfin, le Transporteur indique qu'il déploie plusieurs technologies innovantes et des initiatives visant à optimiser les activités de maintenance, d'exploitation et de réalisation de projets. Il précise que ces actions s'inscrivent en cohérence avec les priorités 1, 3 et 5 du Plan d'action 2035, et visent à améliorer l'efficacité opérationnelle et la fiabilité du réseau.

### 5.1.1 INDICATEURS DE PERFORMANCE

[47] Dans sa décision D-2025-022, la Régie prenait acte des résultats des indicateurs de performance liés à la MIV. Toutefois, elle était d'avis que ces derniers méritaient d'être actualisés afin de les rendre plus utiles aux fins du suivi de cette stratégie. Elle demandait donc au Transporteur ce qui suit :

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

- Fournir les indicateurs et leurs définitions;
- Pour chacun d'eux, présenter un historique d'au moins 7 ans afin de pouvoir calculer une moyenne sur le cycle de 7 ans de la stratégie<sup>45</sup>.

[48] En suivi de cette décision, le Transporteur présente une actualisation de ses indicateurs de performance liés à sa stratégie de MIV dans les emprises de lignes, ainsi que leur définition<sup>46</sup>. Ces nouveaux indicateurs et sous-indicateurs visent à mieux détailler les interventions qui contribuent à cette stratégie<sup>47</sup>. Les changements proposés, ainsi que les justifications correspondantes, sont résumés au tableau suivant.

---

<sup>45</sup> Dossier R-4270-2024 Phases 1 et 2, décision [D-2025-022](#), p. 33.

<sup>46</sup> Pièces [B-0005](#), p. 13 et 14, et [B-0035](#), p. 6 et 7.

<sup>47</sup> Pièce [B-0051](#), p. 21.

TABLEAU 1<sup>48</sup>

## ACTUALISATION DES INDICATEURS EXISTANTS EN MATIÈRE DE MIV

Présentation historique	Ajustements	Présentation proposée	Justifications du Transporteur
Superficie totale des emprises à entretenir	Renommé	<b>Superficie totale des emprises</b>	Éviter la confusion entre les superficies totales des emprises et les superficies devant faire l'objet de MIV.
	Ajouté	<b>Superficie d'emprise nécessitant un entretien</b>	Correspond à la superficie qui nécessite un traitement MIV.
Superficie traitée mécaniquement	Retiré		Cet indicateur est désormais ventilé par les sous-indicateurs <i>Superficies traitées par débroussaillage manuel, débroussaillage mécanisé, abattage et d'autres modes</i> au tableau 4 de la pièce HQT-D-2, Document 1.1 (B-0005).
Superficie traitée sélectivement à l'aide de phytocides	Retiré		Cet indicateur est détaillé et suivi au tableau 4 de la pièce HQT-D-2, Document 1.1 (B-0005).
Superficie traitée mécaniquement et sélectivement à l'aide de phytocides	Renommé	<b>Superficie traitée totale</b>	Afin d'assurer une meilleure précision et une plus grande clarté, cet indicateur vise à consolider la présentation des superficies traitées selon les différents modes de traitement, facilitant ainsi le suivi de la stratégie de la MIV.

[49] Le Transporteur considère que les ajustements proposés permettent d'évaluer adéquatement sa performance, tout en apportant un éclairage supplémentaire sur les modes d'intervention et la stratégie en MIV<sup>49</sup>.

[50] Ainsi, seuls trois indicateurs globaux relatifs à la MIV seront désormais présentés au tableau des indicateurs de performance, à savoir :

- « Superficie totale des emprises »;
- « Superficies d'emprise nécessitant un entretien »; et
- « Superficie traitée totale ».

<sup>48</sup> Tableau produit par la Régie à partir des pièces [B-0005](#), p. 13, et [B-0035](#), p. 6.

<sup>49</sup> Pièce [B-0051](#), p. 28.

[51] Le Transporteur précise que cette actualisation n'entraîne aucune modification des données historiques, ni du mode d'établissement de ces indicateurs.

[52] En réponse à la DDR n° 1 de la Régie<sup>50</sup>, le Transporteur indique que les indicateurs qui ont été retirés du tableau 1 de la pièce B-0035<sup>51</sup>, n'ont pas été supprimés. Ils ont plutôt été intégrés au tableau 4 de la pièce B-0005 comme sous-indicateurs de l'indicateur 3<sup>52</sup>. Le Transporteur précise que ce regroupement vise à consolider la présentation de l'ensemble des superficies traitées selon les différents modes de traitement et facilite ainsi, le suivi de la stratégie intégrée de la MIV.

[53] À cet effet, le Transporteur indique que l'indicateur « Superficie traitée mécaniquement » est désormais ventilé par les sous-indicateurs suivants : « Superficie traitée par « Débroussaillage manuel », « Superficie traitée par débroussaillage mécanisé », « Superficie traitée par abattage » et « Superficie traitée par d'autres modes ». Il indique également que l'indicateur « Superficie traitée sélectivement à l'aide de phytocides » n'a pas été supprimé, mais qu'il a plutôt été intégré comme sous-indicateur de l'indicateur « Superficie traitée totale ».

[54] Le Transporteur précise également que les informations relatives aux indicateurs en emprises de lignes de transport, présentées au tableau 4, seront mises à jour lors des prochains dossiers tarifaires, conformément à la décision D-2025-022 (par. 101)<sup>53</sup>.

[55] Par ailleurs, le Transporteur rappelle que l'usage des phytocides est une intervention ciblée et complémentaire aux autres interventions visées par la stratégie de la MIV, conformément aux lois et règlements environnementaux en vigueur<sup>54</sup>.

[56] Le Transporteur soutient que cette pratique n'a pas pour objectif de réduire les coûts, mais de maintenir le contrôle du réseau lorsque la végétation atteint une densité critique dans certaines zones. Dans les secteurs à risque élevé, le Transporteur ne peut parfois se priver de ce moyen, qu'il applique dans le respect des normes

---

<sup>50</sup> Pièce [B-0017](#), réponse à la question 2.2.

<sup>51</sup> Pièce [B-0035](#).

<sup>52</sup> Pièces [B-0005](#), p. 14, et [B-0035](#), p. 8.

<sup>53</sup> Pièces [B-0017](#), réponse à la question 2.1, et [A-0025](#), p. 110 et 111.

<sup>54</sup> Pièces [B-0051](#), p. 22, et [A-0025](#), p. 51 à 53.

environnementales. Selon lui, quel que soit le mode d'intervention retenu, il demeure essentiel de choisir la solution appropriée au moment opportun afin d'assurer la pérennité et la protection des actifs du réseau.

[57] De plus, le Transporteur confirme que les données sur l'utilisation des phytocides sont publiées annuellement dans le rapport de développement durable d'Hydro-Québec, en plus d'être déposées dans ses dossiers tarifaires. Ainsi, il soumet qu'il n'y a pas d'utilité à suivre ces informations dans le rapport annuel, ce qui constituerait en fait une multiplication de l'information<sup>55</sup>.

## 5.1.2 POSITION DES INTERVENANTS

### 5.1.2.1 OC

[58] OC<sup>56</sup> comprend les justifications du Transporteur quant à la modification du nom de certains indicateurs, notamment, afin d'éviter la confusion entre la superficie totale des emprises, incluant les zones ne nécessitant pas d'entretien cyclique, et la superficie d'emprise nécessitant un entretien, pour lesquelles des interventions périodiques de MIV sont requises.

[59] OC recommande donc à la Régie de prendre acte du retrait des indicateurs « Superficie traitée mécaniquement » et « Superficie traitée sélectivement à l'aide de phytocides », ainsi que de l'ajout de l'indicateur « Superficie d'emprise nécessitant un entretien ».

[60] Concernant l'indicateur composite d'ÉC, OC constate une stabilité du ratio des coûts par rapport à la valeur brute des actifs. L'intervenante note que l'indicateur T-SAIDI, relatif à la fiabilité de service, demeure supérieur à la moyenne de l'industrie. OC recommande toutefois à la Régie de demander au Transporteur de poursuivre ses efforts afin de rapprocher le ratio des coûts d'exploitation, de maintenance, d'administration et

---

<sup>55</sup> Pièce [B-0051](#), p. 28.

<sup>56</sup> Pièce [C-OC-0009](#), p. 21 et 22.

d'investissement en pérennité de la valeur des immobilisations corporelles et incorporelles aux standards de l'industrie.

### 5.1.2.2 ROÉÉ

[61] Le ROÉÉ<sup>57</sup> formule plusieurs recommandations concernant les indicateurs de performance d'Hydro-Québec. Ces recommandations se regroupent autour de quatre grands sujets.

[62] L'intervenant recommande de maintenir un indicateur distinct sur les surfaces traitées avec des phytocides, incluant le nombre de litres utilisés chaque année. Il demande également un suivi régulier pour s'assurer que l'usage des phytocides réponde à des impératifs environnementaux et techniques, et non à des enjeux liés à la disponibilité de la main d'œuvre et au contrôle des coûts.

[63] De plus, le ROÉÉ souligne que la finalité de ces indicateurs doit être de documenter la diminution progressive du recours aux phytocides. Le ROÉÉ appuie aussi la recommandation du RNCREQ visant à déposer les résultats des indicateurs dans les rapports annuels.

[64] Le ROÉÉ propose que les volumes de fuites soient intégrés aux indicateurs de performance. Il recommande également de quantifier les superficies et volumes de sol, d'air et d'eau affectés par les rejets non récupérés ou récupérés ultérieurement, et d'étudier des alternatives à l'huile minérale isolante, notamment près des cours d'eau.

[65] Selon lui, les indicateurs, en particulier ceux relatifs aux rejets accidentels dans l'environnement, sont insuffisants et ne permettent pas d'avoir d'effets tangibles sur l'amélioration de la performance environnementale du Transporteur. Le rejet de contaminants et l'impossibilité de les récupérer dans certains cas créent des enjeux environnementaux et des coûts dont la Régie devrait tenir compte dans l'établissement de tarifs justes et raisonnables.

---

<sup>57</sup> Pièces [C-ROÉÉ-0013](#) et [C-ROÉÉ-0027](#).

[66] Le ROÉE insiste sur la nécessité que les indicateurs reflètent et améliorent le bilan environnemental d'Hydro-Québec concernant les fuites lentes, en particulier lorsqu'elles touchent des milieux aquatiques et des eaux souterraines. Enfin, il considère que la recommandation visant à utiliser des alternatives biologiques à l'huile minérale dans des environnements sensibles est raisonnable et permettrait de réduire la contamination des sols et des eaux.

### 5.1.2.3 RNCREQ

[67] Le RNCREQ<sup>58</sup> recommande de remplacer les lignes 39 et 40 du tableau 1 de la pièce B-0035<sup>59</sup> (Indicateurs de performance du Transporteur) par les lignes suivantes :

- Pourcentage traité de la superficie d'emprise nécessitant un entretien;
- La part de cette superficie traitée à l'aide de phytocides;
- Quantité totale de phytocides utilisées (kg).

[68] Il recommande également de modifier le libellé de la section K suivant ce tableau pour expliquer la dérivation de chacune de ces lignes et préciser les cibles visées par le Transporteur. Selon lui, les informations présentées au tableau 1 sont décontextualisées et une telle présentation de l'information n'est pas appropriée. Toute l'information relative aux indicateurs présentés dans le tableau 1 doit se retrouver dans ce même tableau ou dans ses commentaires. Selon lui, cela est d'autant plus vrai puisque, comme l'ont admis les témoins du Transporteur, le tableau 1 des indicateurs est un outil qui sert principalement à la Régie<sup>60</sup>.

[69] Le RNCREQ recommande que la Régie précise que l'ensemble des indicateurs et de sous-indicateurs du tableau 4, tel que présenté à la pièce B-0005<sup>61</sup>, doivent être mis à jour et inclus dans la preuve en chef de chaque dossier tarifaire du Transporteur, ainsi que dans son rapport annuel.

---

<sup>58</sup> Pièces [C-RNCREQ-0010](#), p. 16, et [C-RNCREQ-0019](#).

<sup>59</sup> Pièce [B-0035](#), Tableau 1, p. 8.

<sup>60</sup> Pièce [A-0033](#), p. 231 et 232.

<sup>61</sup> Pièce [B-0005](#), p. 14.

[70] Le RNCREQ s'oppose à la proposition du Transporteur de retirer l'indicateur « Superficie traitée sélectivement à l'aide de phytocides ». L'utilisation de phytocides entraînant des répercussions nocives importantes sur l'environnement, l'information quant à leur utilisation doit continuer d'être suivie au premier plan au tableau 1. De plus, dans la mesure où ce tableau est principalement destiné à la Régie, le RNCREQ soumet que cette dernière devrait préférer la conservation des informations utiles qui y apparaissent, plutôt que d'en approuver le retrait.

[71] Enfin, le RNCREQ recommande d'ajouter un indicateur exprimé en kilogrammes pour mesurer la quantité totale de phytocides utilisée, afin de compléter l'information sur la superficie traitée et mieux refléter l'usage réel des produits.

#### 5.1.2.4 RTIÉÉ

[72] Le RTIÉÉ<sup>62</sup> comprend que l'indicateur du nombre total d'hectares de superficie traitée pour la végétation ne constitue pas une cible, mais plutôt un constat résultant du cycle moyen de 7 ans préétabli par la stratégie de MIV. Il comprend également que ce nombre total d'hectares de superficie traitée constitue, en fait, un dénominateur qui permet d'interpréter les autres indicateurs que sont le nombre d'hectares traités par phytocides ou mécaniquement.

[73] Cependant, le RTIÉÉ<sup>63</sup> recommande à la Régie d'exiger du Transporteur qu'il fasse un suivi spécifique sur les superficies pour lesquelles il fait usage de phytocides. De même, il recommande que ce dernier devrait en fournir les détails sur les emprises affectées et les circonstances ayant justifié leur usage, et qu'il en partage les conclusions tant dans ses rapports annuels que dans ses dossiers tarifaires. Selon le RTIÉÉ, l'indicateur de la « Superficie traitée sélectivement à l'aide de phytocides » devrait être maintenu.

[74] De plus, l'intervenant considère que le traitement par phytocides ne devrait pas devenir le moyen choisi par HQT pour atteindre plus aisément son cycle moyen de 7 ans pour traiter l'ensemble de la végétation des emprises de transport.

---

<sup>62</sup> Pièce [C-RTIÉÉ-0016](#), p. 13 et 14.

<sup>63</sup> Pièce [C-RTIÉÉ-0010](#).

### 5.1.2.5 UC

[75] UC<sup>64</sup> est favorable à l'introduction du nouvel indicateur de « Superficie totale à traiter » proposée par le Transporteur. Cependant, UC indique avoir compris de cette formulation de HQTД que les indicateurs « Superficie traitée mécaniquement » et « Superficie traitée sélectivement à l'aide de phytocides » étaient destinés à disparaître et à ne plus faire l'objet de suivi.

[76] UC considère que le suivi des superficies traitées sélectivement à l'aide de phytocides doit être maintenu et qu'il devrait faire l'objet d'une attention particulière lorsque les résultats du balisage sur la MIV seront examinés. Dans l'immédiat, UC se déclare satisfaite des explications fournies par HQTД. Elle demande à la Régie de s'assurer du maintien d'une compilation distincte des superficies traitées sélectivement à l'aide de phytocides.

[77] UC<sup>65</sup> est également favorable à l'introduction de l'indicateur « Superficie d'emprise nécessitant un entretien » pour le Transporteur. Toutefois, elle soumet que cet indicateur ne doit pas avoir pour conséquence le retrait de l'indicateur « Superficie traitée sélectivement à l'aide de phytocides ».

[78] Ainsi, UC demande à la Régie d'assurer le maintien d'une compilation distincte des superficies traitées sélectivement à l'aide de phytocides et de leur suivi sous un indicateur (ou sous-indicateur) dans les dossiers tarifaires.

### 5.1.3 COMMENTAIRES DU TRANSPORTEUR SUR LA POSITION DES INTERVENANTS

[79] Le Transporteur affirme comprendre les préoccupations environnementales du ROEÉ. Toutefois, selon lui, l'allégation de l'intervenant concernant les déversements de fuites lentes et l'impact sur le bilan environnemental d'Hydro-Québec est exagérée. Le Transporteur soumet d'ailleurs que, contrairement aux prétentions du ROEÉ, le volume

---

<sup>64</sup> Pièce [C-UC-0015](#), p. 5 à 7.

<sup>65</sup> Pièce [C-UC-0022](#), p. 5 et 6.

de contaminants associé aux fuites lentes demeure marginal sur l'ensemble des rejets accidentels<sup>66</sup>.

[80] Le Transporteur rappelle que tous les rejets de contaminants liquides, soit les rejets accidentels ayant touché à l'environnement, sont déclarés au ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs. Il soumet également que la Régie a reconnu que la conformité environnementale n'est pas pertinente à ses fonctions juridictionnelles en matière de tarification<sup>67</sup>.

[81] De plus, le Transporteur précise que le nombre d'évènements liés aux rejets accidentels est déjà regroupé par volume de moins de 4 000 litres et de plus de 4 000 litres. Il entend aussi dédier des ressources additionnelles à la maintenance préventive spécifique à l'environnement pour limiter l'impact environnemental provenant notamment des fuites lentes dans les postes de transport.

[82] Le Transporteur juge que le niveau de détails actuel de l'ensemble des indicateurs environnementaux est suffisant et adéquat pour juger de sa performance. Enfin, en ce qui concerne la recommandation du ROÉÉ de distinguer les évènements climatiques extrêmes dans la présentation des indicateurs de performance du Transporteur, ce dernier souligne que cette distinction est déjà présente au tableau 1 de la pièce B-0035<sup>68</sup>.

[83] Quant à la modification des libellés et ajouts de nouveaux indicateurs environnementaux, le Transporteur juge que le RNCREQ n'a pas fait la démonstration suffisante de l'utilité et de la pertinence de ces propositions<sup>69</sup>.

[84] Concernant la proposition du RNCREQ d'ajouter les données en pourcentage et les quantités dans l'indicateur « Superficie traitée sélectivement à l'aide de phytocides », le Transporteur rappelle que les données précises sur les quantités de phytocides ne sont pas disponibles de façon exhaustive. Pour cette raison, il lui faudrait faire des estimations

---

<sup>66</sup> Pièce [B-0053](#), p. 12.

<sup>67</sup> Dossier R-3738-2010, décision [D-2011-039](#), p. 22.

<sup>68</sup> Pièce [B-0035](#), p. 8.

<sup>69</sup> Pièce [B-0053](#), p. 10.

en fonction des superficies traitées en appliquant les taux d'application prescrits pour chaque produit<sup>70</sup>.

[85] Ainsi, l'ajout du pourcentage et des quantités dans cet indicateur produirait des résultats approximatifs, ne permettant pas de suivre son évolution d'une façon factuelle et précise. Le Transporteur soumet qu'il est souhaitable et fiable de produire cet indicateur sur la base des données factuelles et vérifiées<sup>71</sup>.

#### 5.1.4 OPINION DE LA RÉGIE

[86] La Régie rappelle que les indicateurs de performance servent à mesurer et suivre la qualité et la fiabilité du service, tout en favorisant une gestion optimale et durable. Ils permettent d'assurer que le réseau électrique demeure fiable, sécuritaire, efficient et durable, et que le Transporteur rende des comptes de façon transparente à la Régie et au public. La Régie est d'avis qu'une mise à jour annuelle des indicateurs de performance est requise afin d'assurer un suivi continu entre les révisions tarifaires triennales, de surveiller l'évolution de la fiabilité et de l'efficacité du service, et de garantir un suivi transparent sur l'utilisation des ressources et sur l'état du réseau. **En conséquence, la Régie ordonne au Transporteur d'inclure, dans chacun de ses rapports annuels, une mise à jour des résultats de ses indicateurs de performance.**

[87] Concernant la demande du Transporteur de déplacer les indicateurs « Superficie traitée mécaniquement » et « Superficie traitée sélectivement à l'aide de phytocides » du tableau 1 de la pièce B-0035 au tableau 4 de la pièce B-0005 et d'introduire l'indicateur « Superficie d'emprise nécessitant un entretien » à ce même tableau 1, la Régie constate que ces déplacements ne réduisent pas la portée de l'information. En effet, ces données sont désormais regroupées comme sous-indicateurs dans un tableau dédié à la stratégie MIV, ce qui permet de consolider efficacement la présentation des modes d'intervention.

[88] De l'avis de la Régie, cette consolidation améliore la clarté et le suivi de la stratégie MIV, conformément au paragraphe 101 de la décision D-2025-022. **La Régie**

---

<sup>70</sup> Pièces [B-0051](#), p. 28, et [B-0022](#), réponse à la question 7.4.

<sup>71</sup> Pièce [A-0025](#), p. 167.

approuve donc le retrait des indicateurs « Superficie traitée mécaniquement » et « Superficie traitée sélectivement à l'aide de phytocides » du tableau 1 de la pièce B-0035, ainsi que l'ajout de l'indicateur « Superficie d'emprise nécessitant un entretien » à ce même tableau.

[89] La Régie approuve également la présentation de l'évolution des indicateurs en emprises de lignes de transport selon le format et la ventilation du tableau 4 de la pièce B-0005. Par ailleurs, elle estime que la présentation des pourcentages traités par type d'intervention, calculés par rapport à la superficie nécessitant un entretien, rend l'information plus accessible et transparente. **En conséquence, la Régie demande au Transporteur d'intégrer ces données en pourcentage au tableau 4 de la pièce B-0005 dès le prochain suivi des indicateurs.**

[90] Afin de regrouper l'information et en faciliter la consultation, **la Régie demande au Transporteur de joindre, dans ses dossiers de révision tarifaire et rapports annuels, l'équivalent du tableau 4 de la pièce B-0005 immédiatement à la suite du tableau 1 de la pièce B-0035.**

[91] La Régie rappelle que dans sa décision D-2011-039, elle précisait que l'objectif de suivre les indicateurs environnementaux est de s'assurer que le Transporteur puisse assumer ses obligations et suivre les enjeux environnementaux qui peuvent avoir un impact significatif sur ses coûts et ses tarifs.

[92] Concernant le traitement à l'aide de phytocides, la Régie retient qu'il s'agit d'une intervention ciblée et complémentaire aux autres méthodes de traitement de la végétation. Elle juge toutefois nécessaire de requérir un suivi renforcé afin de s'assurer que leur emploi se justifie en raison de contraintes environnementales et techniques, et que les incidences ou impacts liés aux coûts ou à la main-d'œuvre de cet emploi des phytocides lui soient communiqués. **La Régie demande donc au Transporteur d'inclure, dans ses rapports annuels et dossiers tarifaires, un texte explicatif précisant les critères et conditions justifiant l'utilisation des phytocides, en lien avec les résultats du sous-indicateur « Superficie traitée sélectivement à l'aide de phytocides ».**

[93] Enfin, la Régie prend acte des mesures annoncées par le Transporteur pour renforcer la maintenance préventive environnementale afin de limiter l'impact des fuites

lentes. Elle considère cette initiative appropriée et s'attend à ce que les indicateurs reflètent adéquatement les enjeux environnementaux susceptibles d'influencer les coûts et les tarifs.

## 5.2 PROPOSITION DU DISTRIBUTEUR

[94] Le Distributeur fait état de sa performance sous divers angles, soit sa performance interne avec ses indicateurs, ses stratégies pour soutenir ses mesures d'efficacité et les résultats de balisage externe<sup>72</sup>.

[95] Dans sa décision D-2025-033<sup>73</sup>, la Régie approuvait les modifications aux indicateurs de performance proposées par le Distributeur. En suivi de cette décision, le Distributeur met à jour sa liste d'indicateurs et présente également l'ajout d'un indicateur.

### 5.2.1 MODIFICATIONS ET AJOUTS PROPOSÉS PAR LE DISTRIBUTEUR

[96] Le Distributeur propose d'introduire un nouvel indicateur en lien avec l'objectif du Plan d'action 2035 de réduire de 40 % d'ici 2028, par rapport à 2023, le délai moyen de réalisation des travaux les plus courants liés à l'alimentation des clients. Cet indicateur permettra de suivre l'évolution de la réduction de ces délais.

[97] Malgré une augmentation de 8 % du volume de demandes entre 2023 et aujourd'hui, le Distributeur indique avoir réussi à diminuer les délais de 19,7 % à la fin de 2024, dépassant largement la cible de -11 %. Les objectifs de réduction pour les années à venir sont présentés au tableau suivant<sup>74</sup>.

---

<sup>72</sup> Pièce [B-0008](#).

<sup>73</sup> Dossier R-4270-2024 Phase 3, décision [D-2025-033](#), p. 20.

<sup>74</sup> Pièce [B-0051](#), p. 22.

**TABEAU 2<sup>75</sup>**  
**CIBLES DE RÉDUCTION DU DÉLAI DE RÉALISATION DES TRAVAUX**

	2024	2025	2026	2027	2028
Cible	-11 %	- 22 %	- 27 %	- 35 %	- 40 %
Réel	-19,7 %	n/d	n/d	n/d	n/d

[98] Ainsi, le Distributeur demande à la Régie d’approuver l’introduction de l’indicateur « Variation du délai de réalisation des travaux les plus courants liés à l’alimentation des clients ».

[99] Le Distributeur rappelle que son objectif de réduction du délai se veut global. Il estime que l’indicateur proposé permettra de répondre au besoin en maintenant un équilibre entre chaque type de demande-client et ce, sans en favoriser une au détriment d’une autre. Chaque type de demande ayant un poids différent d’une année à l’autre, une variation en pourcentage reflète mieux l’évolution par rapport à la valeur de référence 2023, en tenant compte du poids de chacune dans le volume total<sup>76</sup>.

[100] En réponse à une DDR de la FCEI<sup>77</sup>, le Distributeur explique que l’indicateur proposé repose sur une variation en pourcentage de réduction des délais, et non sur une valeur absolue exprimée en nombre de jours. Ainsi, puisque l’année de référence est 2023, la valeur initiale de l’indicateur est de 0 %, ce qui rend, selon lui, inutile et non pertinent de présenter les délais en jours.

[101] Le Distributeur justifie cette approche par la grande variabilité des types de demandes incluses dans l’indicateur. Certains travaux, comme les raccordements simples, sont réalisés en quelques jours, tandis que d’autres, tels les prolongements de réseau effectués à la demande de promoteurs, peuvent s’étendre sur quelques années. Ainsi, un délai moyen exprimé en jours ne serait pas représentatif de la réalité opérationnelle.

<sup>75</sup> Pièce [B-0007](#), p. 16, Tableau 3.

<sup>76</sup> Pièces [B-0051](#), p. 30, et [B-0045](#).

<sup>77</sup> Pièce [B-0020](#), p. 15, réponse à la question 4.1.

[102] Le Distributeur soutient qu'il est plus pertinent de présenter les résultats en pourcentage, puisqu'un nombre de jours moyen ne correspondrait à aucun délai représentatif du délai réel observé pour chacun des types de demandes concernées.

[103] En complément de réponse<sup>78</sup>, HQDT produit le tableau R-4.1, lequel présente la valeur de référence 2023 en jours par type de demande et non pas de façon globale « [afin] de conserver une représentativité de la volumétrie et de la grande variabilité des délais des différents types de demandes incluses dans l'indicateur proposé ».

[104] Le Distributeur précise que les délais varient selon la complexité des demandes. Un simple raccordement à un réseau existant peut être réalisé en quelques jours, tandis qu'un projet comme un nouveau quartier exige des autorisations, des travaux civils et une ingénierie complexe, ce qui rallonge considérablement les délais. Ces délais dépendent autant d'Hydro-Québec que des clients et de leurs entrepreneurs<sup>79</sup>.

[105] Ainsi, certaines demandes sont plus fréquentes et souvent simples, mais un indice pondéré est nécessaire pour équilibrer les volumes et les objectifs d'amélioration. L'objectif global est de réduire les délais de 40 % pour toutes les catégories de demandes, sans privilégier un type de client. L'indicateur pondéré en pourcentage est jugé le meilleur moyen d'assurer la représentativité et l'équilibre dans cet effort<sup>80</sup>.

[106] En lien avec les indicateurs de fiabilité du service électrique, le Distributeur présente son indice de continuité brut et normalisé en hausse, une diminution des pannes basse tension pour 2024 et la durée moyenne des interruptions par clients (BT et MT) qui se démarque aussi positivement en 2024. Le Distributeur souligne qu'il importe de considérer les indicateurs dans leur ensemble pour évaluer la fiabilité et la qualité du service et non pas le nombre de pannes BT et MT pris isolément<sup>81</sup>.

---

<sup>78</sup> Pièce [B-0027](#), complément de réponse 4.1. à la FCEI, p. 8.

<sup>79</sup> Pièce [A-0033](#), p. 214 et 215.

<sup>80</sup> Pièce [A-0033](#), p. 210.

<sup>81</sup> Pièce [B-0051](#), p. 31.

## 5.2.2 POSITION DES INTERVENANTS

### 5.2.2.1 FCEI

[107] La FCEI<sup>82</sup> constate la grande variabilité des délais entre les différents types de demande. Elle se questionne sur l'interprétation qui pourra être tirée des résultats de l'indicateur « Variation du délai de réalisation des travaux les plus courants liés à l'alimentation des clients » en l'absence d'information sur la pondération des types de demande et son évolution dans le temps.

[108] La FCEI se préoccupe également qu'un résultat agrégé favorable soit le reflet d'une amélioration notable pour quelques types de demandes à haute fréquence, voire, que l'indicateur incite à concentrer les efforts sur ces types de demandes.

[109] Dans ce contexte, elle estime qu'il serait utile pour la Régie d'observer les pondérations relatives des différents types de demandes et de valider la stabilité de cette pondération. À cet effet, elle recommande à la Régie de demander à HQTQD d'ajouter la fréquence des types de demandes au tableau R-4.1, à la page 8 de la pièce B-0027, en réponse à une question de la FCEI.

[110] De plus, la FCEI<sup>83</sup> propose d'inclure, au prochain dossier tarifaire, des tableaux complets pour les années 2025, 2026 et 2027, l'année 2023 demeurant l'année de référence déjà disponible. La FCEI recommande de concentrer l'analyse sur les demandes aux délais les plus longs, car toute réduction de ces demandes procure un bénéfice client nettement supérieur à celui obtenu par des améliorations marginales sur les délais plus courts, déjà performants.

[111] La FCEI rappelle l'importance de scruter les demandes à longs délais, car une réduction d'un pourcentage équivalent produit un impact client nettement plus significatif que pour les demandes pour lesquelles les délais sont déjà courts.

---

<sup>82</sup> Pièce [C-FCEI-0014](#), p. 6 à 8.

<sup>83</sup> Pièce [C-FCEI-0017](#), p. 10.

### 5.2.2.2 OC

[112] OC<sup>84</sup> appuie la création du nouvel indicateur « Variation du délai de réalisation des travaux les plus courants liés à l'alimentation des clients », qui permettra un suivi plus rigoureux de la cible de réduction de 40 % du délai moyen de réalisation d'ici 2028. OC observe par ailleurs que les indicateurs d'efficacité du Distributeur demeurent influencés par la hausse des coûts et recommande à la Régie de lui demander de poursuivre ses efforts de maîtrise des dépenses opérationnelles.

### 5.2.2.3 ROÉÉ

[113] Le ROÉÉ<sup>85</sup> appuie l'introduction de l'indicateur sur la variation des délais de réalisation des travaux les plus courants. Il recommande également d'ajouter un indicateur complémentaire pour mesurer le pourcentage des demandes de raccordement dépassant un an.

[114] Par ailleurs, le ROÉÉ demande plus de détails sur les coûts liés aux interruptions, une distinction entre les investissements préventifs et les dépenses de rétablissement, ainsi que des prévisions de coûts selon différents scénarios climatiques.

### 5.2.2.4 RNCREQ

[115] Le RNCREQ estime que les indicateurs du Distributeur que l'on retrouve au tableau 1 de la pièce B-0008<sup>86</sup> devraient inclure des indicateurs en matière de MIV. Il soumet que les indicateurs « Total des portées dégagées » et « Arbres et branches à risques coupés » pourraient être intégrés à ceux qu'il présente déjà.

---

<sup>84</sup> Pièce [C-OC-0009](#), p. 21 et 22.

<sup>85</sup> Pièces [C-ROÉÉ-0013](#) et [C-ROÉÉ-0027](#).

<sup>86</sup> Pièce [B-0008](#), p. 6.

### 5.2.2.5 RTIÉÉ

[116] Le RTIÉÉ<sup>87</sup> invite la Régie à accepter l'introduction de l'indicateur « Variation du délai de réalisation des travaux les plus courants liés à l'alimentation des clients », mais de demander au Distributeur de produire aussi, pour chacune des années, une mise à jour du tableau R-4.1. Il souligne que cette mise à jour sera informative pour vérifier si le Distributeur est apte à répondre rapidement à une nouvelle demande de raccordement, notamment celle liée à l'autoproduction et à la recharge de véhicules électriques.

[117] Il soutient que, compte tenu de la transition énergétique et de l'augmentation des demandes de raccordement, il est essentiel que cet indicateur soit ventilé par type de demande, afin de vérifier la capacité d'HQTD à répondre rapidement à ces besoins. Le RTIÉÉ est d'avis qu'une moyenne pondérée de l'indicateur n'aura pas ce caractère informatif.

[118] Par ailleurs, le RTIÉÉ recommande l'ajout de trois indicateurs dans le tableau 1 du suivi des indicateurs de qualité, lesquels font partie du suivi du Rapport du VGQ. Selon lui, Hydro-Québec s'est engagée, en réponse aux recommandations du Rapport du VGQ, à intégrer trois indicateurs de la qualité de son service de distribution.

### 5.2.3 COMMENTAIRES DU DISTRIBUTEUR SUR LA POSITION DES INTERVENANTS

[119] Concernant la stratégie MIV, le Distributeur<sup>88</sup> indique que le dénominateur du nombre de portées est une estimation évolutive dans le temps et la cible, en termes de cadence, se situe dans une fourchette cible. Le dénominateur reste donc imprécis. À cet égard, le Distributeur privilégie des données factuelles et objectives.

[120] De plus, le Distributeur souligne que la production annuelle des informations relatives aux indicateurs de qualité de service n'a aucune plus-value, puisque la stratégie recherchée consiste en une cadence multi-annuelle. Le Distributeur s'est engagé à les

---

<sup>87</sup> Pièces [C-RTIÉÉ-0010](#), et [C-RTIÉÉ-0016](#), p. 15 à 17.

<sup>88</sup> Pièce [B-0053](#), p. 10.

mettre à jour lors de la prochaine révision tarifaire pour s'assurer que les objectifs énoncés dans le Plan d'action 2035 soient atteints.

[121] Enfin, concernant la recommandation du RTIEÉ de produire la ventilation des 20 indicateurs présentés au tableau R-4.1 du complément de réponse aux DDR de la FCEI à la pièce B-0027<sup>89</sup> afin de lui permettre de suivre les demandes en relation avec l'autoproduction, les panneaux solaires et/ou bornes de recharge, le Distributeur rappelle que ces dernières ne sont pas exclusivement propres à une seule nature. Celle-ci est déterminée selon les travaux à réaliser, les caractéristiques techniques et l'ampérage, ce qui diffère d'une nature à l'autre. Cela étant, HQTQ n'estime pas utile la ventilation de l'indicateur par nature<sup>90</sup>.

[122] En ce qui a trait à la recommandation du RTIEÉ d'ajouter trois indicateurs de qualité de service en lien avec le suivi du Rapport du VGQ, le Distributeur précise que ce rapport reposait sur un volet précis, soit la maintenance préventive du réseau aérien uniquement et excluait la maîtrise de la végétation, le volet souterrain ainsi que la maintenance corrective. Les indicateurs qui sont transmis du VGQ ne sont donc pas le reflet de la Stratégie présentée dans le dossier sous étude. De plus, le plan d'action proposé par Hydro-Québec en réponse aux recommandations du VGQ se termine en décembre 2025 et donc, par la même occasion, le suivi de ces indicateurs.

[123] Finalement, les indicateurs déposés dans le cadre du présent dossier sont ceux que le Distributeur estime pertinents pour attester de la qualité de service.

#### **5.2.4 OPINION DE LA RÉGIE**

[124] Concernant l'introduction de l'indicateur « Variation du délai de réalisation des travaux les plus courants liés à l'alimentation des clients », la Régie retient que l'indicateur proposé repose sur une variation en pourcentage de réduction des délais, plutôt que sur une valeur absolue en jours. Toutefois, la grande variabilité des types de demandes incluses et l'absence de ventilation limite la capacité d'évaluer si les progrès reflètent une

---

<sup>89</sup> Pièce [B-0027](#), Tableau 4.1 des compléments de réponse à la FCEI, p. 8.

<sup>90</sup> Pièce [B-0051](#), p. 31.

amélioration globale ou simplement une amélioration apportée à certains types de demandes ou un changement dans la répartition de ces dernières.

[125] Pour assurer un suivi rigoureux et transparent, la Régie juge pertinente la ventilation par type de demande selon le format du tableau R-4.1 en réponse à la FCEI de la pièce B-0027<sup>91</sup>. Ce tableau constitue une source d'information clé pour suivre l'évolution des types de demandes en lien avec l'indicateur et offre une meilleure compréhension des tendances ainsi que des effets propres à chaque catégorie sur la performance globale.

**[126] Pour ces motifs, la Régie approuve l'ajout de l'indicateur « Variation du délai de réalisation des travaux les plus courants liés à l'alimentation des clients ». La Régie demande au Distributeur d'intégrer le tableau R-4.1 de la pièce B-0027<sup>92</sup> en suivi de cet indicateur afin d'assurer une ventilation par type de demande.**

[127] Par ailleurs, la Régie juge que l'inclusion des tableaux complets pour les années 2025, 2026 et 2027 fournira une information pertinente pour évaluer les améliorations réalisées. Cela permettra aussi d'identifier avec précision les types de demandes ayant connu des progrès significatifs et ceux qui nécessitent encore des ajustements. **La Régie demande donc au Distributeur de déposer, dans le cadre du prochain dossier de révision tarifaire, le tableau R-4.1 pour chacune des années 2025, 2026 et 2027, incluant la ventilation par type de demande, en incluant le nombre de demandes de chaque type, afin d'assurer une analyse complète et transparente.**

**[128] La Régie demande également au Distributeur de fournir, pour chaque période, une explication des résultats obtenus, en précisant s'ils résultent de variations dans la fréquence ou la nature des types de demandes, ou de circonstances particulières.**

---

<sup>91</sup> Pièce [B-0027](#), p. 8, complément de réponse 4.1 à la FCEI.

<sup>92</sup> *Ibid.*

## 6 POLITIQUE FINANCIÈRE ET COÛT DU CAPITAL

### 6.1 MODIFICATIONS PROPOSÉES PAR HQT D

#### 6.1.1 POSITION DU DISTRIBUTEUR

[129] HQT D propose deux modifications à la politique financière et au coût du capital. Premièrement, elle propose d'utiliser le *Consensus Forecast* d'avril plutôt que de mai pour le calcul du coût moyen de la dette intégrée. Contrairement au mois de mai, le *Consensus Forecast* d'avril comprend des prévisions à long terme nécessaires au calcul des trois années témoins<sup>93</sup>. HQT D indique que ce changement n'a qu'un impact minime sur le coût moyen de la dette<sup>94</sup> et mentionne qu'un changement similaire a été accepté pour le calcul du coût du capital prospectif dans la décision D-2025-022<sup>95</sup>.

[130] Deuxièmement, HQT D demande à la Régie de mettre fin à la mise à jour des paramètres financiers en décembre, tel que requis par la décision D-2014-034<sup>96</sup>. HQT D indique que la loi actuelle prévoit un mécanisme de traitement des surplus ou des manques à gagner cumulés au cours des trois années du cycle tarifaire. Ainsi ce mécanisme pourra, le cas échéant, capter les écarts entre les paramètres financiers prédits dans le présent dossier et les paramètres réalisés lors du prochain dossier de révision tarifaire<sup>97</sup>.

[131] Puisque le coût moyen de la dette intégrée sera dorénavant établi pour les 3 prochaines années du cycle tarifaire sur la base de prévisions de 2025, HQT D juge qu'une mise à jour ne réduira pas significativement les écarts entre les coûts réels de la dette et ceux prévus pour les 3 prochaines années. Dans une perspective d'efficacité opérationnelle, HQT D demande à la Régie d'accepter de mettre fin à la mise à jour du coût moyen de la dette intégrée en décembre<sup>98</sup>.

---

<sup>93</sup> Pièce [B-0009](#), p. 6.

<sup>94</sup> Pièce [B-0009](#), p. 7.

<sup>95</sup> Dossier R-4270-2024 Phases 1 et 2, décision [D-2025-022](#), p. 34 et 35, par. 106 et 107 et dossier R-4270-2024 Phase 1, pièce [B-0006](#), p. 15.

<sup>96</sup> Dossier R-3842-2013, décision [D-2014-034](#), p. 68, par. 273.

<sup>97</sup> Pièces [B-0004](#), p. 7 et [B-0009](#), p. 7.

<sup>98</sup> Pièce [B-0009](#), p. 7.

[132] Enfin, HQT D soutient que de mettre fin à la mise à jour permet de conserver la cohérence avec le reste des données du dossier qui ne sont pas mises à jour<sup>99</sup>.

### 6.1.2 POSITION DES INTERVENANTS

[133] UC est favorable à l'utilisation du *Consensus Forecast* d'avril aux fins du calcul du coût moyen de la dette intégrée sur l'horizon tarifaire triennal imposé par la Loi<sup>100</sup>.

[134] UC s'oppose cependant à la fin de la mise à jour de décembre et recommande le maintien d'une mise à jour annuelle du coût moyen de la dette intégrée et des autres paramètres financiers tant pour le Transporteur que pour le Distributeur. Selon l'intervenant, il est important de maintenir la mise à jour annuelle des paramètres financier puisqu'aucune information n'est disponible sur le futur mécanisme de traitement des surplus ou des manques à gagner. UC soutient que même une fois le mécanisme mis en place, il pourrait être fort pertinent de maintenir une mise à jour annuelle afin d'anticiper ou de prévenir une accumulation trop importante de surplus ou de manques à gagner<sup>101</sup>.

### 6.1.3 OPINION DE LA RÉGIE

[135] Pour les motifs énoncés par HQT D, **la Régie approuve la modification à la méthode de calcul du coût moyen de la dette intégrée, soit l'utilisation de données du *Consensus Forecast* du mois d'avril plutôt que du mois de mai.**

[136] Concernant la mise à jour de décembre, la Régie note qu'HQT D n'a fourni aucune donnée démontrant que, dans le contexte d'un cycle tarifaire triennal, une mise à jour effectuée en décembre ne permet pas d'améliorer la précision des prévisions.

---

<sup>99</sup> Pièce [A-0033](#), p. 225.

<sup>100</sup> Pièce [C-UC-0015](#), p. 8.

<sup>101</sup> Pièce [C-UC-0022](#), p. 7 et 8.

[137] La Régie est d'avis que la mise à jour des paramètres financiers demeure pertinente, bien qu'elle reconnaisse que cette pratique puisse créer une certaine incohérence avec le reste des données du dossier tarifaire. Considérant les informations dont elle dispose, la Régie juge que la charge de travail associée à la production de cette mise à jour n'est pas disproportionnée. **La Régie rejette la demande d'HQTD de mettre fin à la mise en jour en décembre tel que demandé dans la décision D-2014-034<sup>102</sup>. Elle demande donc à HQTD de continuer à déposer la mise à jour en décembre lors des prochains dossiers de révision tarifaire. Cependant, compte tenu des délais serrés au présent dossier, elle accepte exceptionnellement qu'HQTD ne dépose pas de mise à jour des paramètres en décembre dans le cadre du présent dossier. Par ailleurs, la Régie juge qu'un suivi annuel, autrement que dans le cadre d'un dossier tarifaire, n'est pas requis pour le moment.**

## 6.2 PARAMÈTRES FINANCIERS

[138] HQTD dépose ses demandes concernant la structure du capital, le taux de rendement des capitaux propres et les autres paramètres financiers pour les années 2026, 2027 et 2028. HQTD présente aussi les taux applicables aux CÉR de 3 ans et moins et de plus de 3 ans<sup>103</sup>.

[139] La Régie considère que les paramètres financiers déposés par HQTD sont conformes aux méthodologies reconnues. **Par conséquent, la Régie maintient la structure du capital, établit le CMPC prospectif et autorise les autres paramètres financiers, tant pour le Transporteur que le Distributeur, selon les valeurs présentées dans la pièce B-0009<sup>104</sup> et reproduites au tableau suivant.**

---

<sup>102</sup> Dossier R-3842-2013, décision [D-2014-034](#), p. 68, par. 273.

<sup>103</sup> Pièce [B-0009](#), p. 13.

<sup>104</sup> Pièce [B-0009](#), p. 13.

TABLEAU 3<sup>105</sup>

## PARAMÈTRES FINANCIERS DU TRANSPORTEUR ET DU DISTRIBUTEUR

Paramètres financiers	2026	2027	2028	2026	2027	2028
	<i>Transporteur</i>	<i>Transporteur</i>	<i>Transporteur</i>	<i>Distributeur</i>	<i>Distributeur</i>	<i>Distributeur</i>
Pourcentage de capitaux propres	30%	30%	30%	35%	35%	35%
Pourcentage de dette	70%	70%	70%	65%	65%	65%
Taux de rendement des capitaux propres	8,200%	8,200%	8,200%	8,200%	8,200%	8,200%
CMPC	5,814%	5,751%	5,737%	5,984%	5,926%	5,913%
CMPC prospectif	5,694%	5,758%	5,798%	5,873%	5,932%	5,969%
Coût moyen de la dette	4,791%	4,702%	4,682%	4,791%	4,702%	4,682%

[140] La Régie rappelle que, dans sa décision D-2025-087<sup>106</sup>, elle a ordonné à HQT D de déposer un dossier distinct pour évaluer le taux de rendement et la structure du capital au cours de l'année 2026. Ces paramètres seront donc réévalués dans le cadre de ce prochain dossier.

[141] La Régie fixe également pour les années 2026, 2027 et 2028 les taux d'intérêt applicables aux soldes des CÉR de 3 ans et moins à 3,237 % et à 3,535 % pour ceux de plus de 3 ans, conformément aux valeurs présentées dans la pièce B-0009<sup>107</sup>.

## 7 COÛT DE RETRAITE ET AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

### 7.1 COÛT DE RETRAITE

[142] HQT D mentionne que le coût de retraite d'Hydro-Québec s'appuie sur des évaluations actuarielles réalisées périodiquement. Les différents tableaux déposés présentent les informations suivantes :

<sup>105</sup> Pièce [B-0009](#), p. 13.

<sup>106</sup> Décision [D-2025-087](#), p. 12, par. 29.

<sup>107</sup> Pièce [B-0009](#), p. 13.

- Composantes du coût de retraite d'Hydro-Québec<sup>108</sup>;
- Hypothèses actuarielles utilisées pour l'évaluation du coût de retraite<sup>109</sup>.

[143] HQT D indique que le coût de retraite est en baisse de 275 M\$ entre l'année autorisée 2025 et l'année témoin 2028. Elle explique cette variation principalement par la hausse de l'actif du régime qui entraîne une augmentation de la composante « Rendement prévu des actifs » sur cette période.

[144] Concernant la capitalisation du régime de retraite, HQT D mentionne que selon l'évaluation actuarielle du 31 décembre 2024, le surplus de capitalisation est de 10 946 M\$, ce qui représente un ratio de capitalisation de 151,2 %. Elle précise que l'actif détenu par la caisse de retraite est suffisant pour couvrir les rentes futures et que le ratio de solvabilité est de 133,2 %.

[145] Les tableaux suivants détaillent les coûts de retraite pour le Transporteur et le Distributeur.

**TABLEAU 4<sup>110</sup>**  
**COÛT DE RETRAITE DU TRANSPORTEUR (M\$)**

	Année historique 2024	2025		Année témoin 2026	Année témoin 2027	Année témoin 2028	2028 vs D-2025-022
		D-2025-022	Année de base				
1 Charges d'exploitation	74,6	93,2	77,6	81,2	84,3	88,7	(4,5)
2 Autres composantes des avantages sociaux futurs	(254,0)	(281,3)	(303,7)	(329,8)	(337,1)	(351,9)	(70,6)
3 Frais corporatifs	2,7	3,5	3,2	3,3	3,4	3,6	0,1
4 <b>TOTAL</b>	<b>(176,7)</b>	<b>(184,6)</b>	<b>(222,9)</b>	<b>(245,3)</b>	<b>(249,4)</b>	<b>(259,6)</b>	<b>(75,0)</b>

<sup>108</sup> Pièce [B-0011](#), p. 55, Tableau 53.

<sup>109</sup> Pièce [B-0011](#), p. 55, Tableau 54.

<sup>110</sup> Pièce [B-0011](#), p. 56, Tableau 55.

**TABLEAU 5<sup>111</sup>**  
**COÛT DE RETRAITE DU DISTRIBUTEUR (M\$)**

	Année historique 2024	2025		Année témoin 2026	Année témoin 2027	Année témoin 2028	2028 vs D-2025-022
		D-2025-022	Année de base				
1 Charges d'exploitation	102,0	113,4	108,2	113,2	117,6	123,7	10,3
2 Autres composantes des avantages sociaux futurs	(258,0)	(298,8)	(312,3)	(343,5)	(354,4)	(383,9)	(85,1)
3 Frais corporatifs	2,8	3,7	3,4	3,6	3,7	3,9	0,2
4 <b>TOTAL</b>	<b>(153,2)</b>	<b>(181,7)</b>	<b>(200,6)</b>	<b>(226,7)</b>	<b>(233,1)</b>	<b>(256,3)</b>	<b>(74,6)</b>

## 7.2 COÛT DES AUTRES RÉGIMES D'HYDRO-QUÉBEC

[146] Les tableaux suivants présentent les coûts des autres régimes pour le Transporteur et le Distributeur, basés sur les composantes de coût des autres régimes d'Hydro-Québec<sup>112</sup>.

**TABLEAU 6<sup>113</sup>**  
**COÛT DES AUTRES RÉGIMES DU TRANSPORTEUR (M\$)**

	Année historique 2024	2025		Année témoin 2026	Année témoin 2027	Année témoin 2028	2028 vs D-2025-022
		D-2025-022	Année de base				
Autres composantes des avantages sociaux futurs	19,2	19,9	18,4	18,4	18,5	18,6	(1,3)

<sup>111</sup> Pièce [B-0011](#), p. 56, Tableau 56.

<sup>112</sup> Pièce [B-0011](#), p. 56, Tableau 57.

<sup>113</sup> Pièce [B-0011](#), p. 57, Tableau 58.

**TABLEAU 7<sup>114</sup>**  
**COÛT DES AUTRES RÉGIMES DU DISTRIBUTEUR (M\$)**

	Année historique 2024	2025		Année témoin 2026	Année témoin 2027	Année témoin 2028	2028 vs D-2025-022
		D-2025-022	Année de base				
<sup>1</sup> Autres composantes des avantages sociaux futurs	19,6	21,1	18,9	19,2	19,4	20,3	(0,8)

[147] La Régie approuve les montants du tableau 8 relatifs aux autres composantes du coût des avantages sociaux futurs, dont le coût de retraite, et au coût des autres régimes du Transporteur et du Distributeur :

**TABLEAU 8**  
**COÛT DES AUTRES COMPOSANTES DU COÛT DES AVANTAGES SOCIAUX FUTURS ET COÛT DES AUTRES RÉGIMES POUR LE TRANSPORTEUR ET LE DISTRIBUTEUR (M\$)**

	Transporteur	Distributeur
<b>Autres composantes du coût des avantages sociaux futurs<sup>115</sup></b>		
2026	-329,8 M\$	-343,5 M\$
2027	-337,1 M\$	-354,4 M\$
2028	-351,9 M\$	-383,9 M\$
<b>Coût des autres régimes</b>		
2026	18,4 M\$	19,2 M\$
2027	18,5 M\$	19,4 M\$
2028	18,6 M\$	20,3 M\$

<sup>114</sup> Pièce [B-0011](#), p. 57, Tableau 59.

<sup>115</sup> La Régie précise que les montants approuvés sont créditeurs et viennent réduire les revenus requis présentés aux dossiers R-4306-2025 et R-4307-2025.

## 8 FRAIS CORPORATIFS ET ACTIFS UTILISÉS PAR LES ACTIVITÉS DE SOUTIEN

### 8.1 FRAIS CORPORATIFS GLOBAUX

[148] Les frais corporatifs correspondent aux coûts de fonctionnement de certaines activités de soutien des Services corporatifs, liées à l'administration générale, aux encadrements, ainsi qu'à la production de l'information financière et de gestion pour les besoins de la haute direction d'Hydro-Québec.

[149] La répartition des frais corporatifs est effectuée selon la méthode suivante:

- 50 % des frais corporatifs sont répartis selon la valeur nette des immobilisations corporelles en exploitation et des contributions internes ;
- 50 % des frais corporatifs sont répartis selon le total des charges d'exploitation de la Vue électrique.

[150] HQT D présente l'évolution des frais corporatifs globaux pour la période 2024 à 2028

TABLEAU 9<sup>116</sup>

#### ÉVOLUTION DES FRAIS CORPORATIFS D'HYDRO-QUÉBEC 2024 À 2028

Frais corporatifs Hydro-Québec	Année historique 2024	2025		Année témoin 2026	Année témoin 2027	Année témoin 2028	2028 vs D-2025-022
		D-2025-022	Année de base				
1 Bureaux PDG, PCA, Protectrice de la personne	3,8	5,3	4,6	5,1	5,2	5,3	0,0
2 Audit interne	5,8	6,9	6,5	6,6	7,2	7,5	0,6
3 Affaires corporatives et gouvernance	15,2	15,4	17,8	18,4	19,1	19,9	4,5
4 Développement durable, relations avec les communautés et communications	97,6	112,2	102,9	100,1	102,7	105,0	(7,1)
5 Finances	22,4	23,1	20,8	19,6	21,1	22,5	(0,6)
6 Total	144,7	162,9	152,8	149,8	155,3	160,3	(2,6)

<sup>116</sup> Pièce [B-0011](#), p. 57, Tableau 60.

## 8.2 TRANSPORT

[151] Pour le Transporteur, les frais corporatifs s'établissent comme suit :

**TABLEAU 10<sup>117</sup>**  
**ÉVOLUTION DES FRAIS CORPORATIFS DU TRANSPORTEUR 2025 À 2028**

Frais corporatifs en transport	D-2025-022		Année témoin 2026		Année témoin 2027		Année témoin 2028		2028 vs D-2025-022	
	Transport	Hydro-Québec	Transport	Hydro-Québec	Transport	Hydro-Québec	Transport	Hydro-Québec	Transport	Hydro-Québec
Bureau PDG, PCA, Protectrice de la personne	1,6	5,3	1,6	5,1	1,6	5,2	1,6	5,3	-	-
Audit interne	2,1	6,9	2,1	6,6	2,3	7,2	2,3	7,5	0,2	0,6
Affaires corporatives et gouvernance	4,8	15,4	5,7	18,4	6,0	19,1	6,1	19,9	1,3	4,5
Développement durable, relations avec les communautés et communications	34,9	112,2	31,3	100,1	32,2	102,7	32,0	105,0	(3,0)	(7,2)
Finances	7,2	23,1	6,1	19,6	6,6	21,1	6,9	22,5	(0,4)	(0,6)
<b>TOTAL</b>	<b>50,6</b>	<b>162,9</b>	<b>46,8</b>	<b>149,8</b>	<b>48,7</b>	<b>155,3</b>	<b>48,8</b>	<b>160,3</b>	<b>(1,8)</b>	<b>(2,6)</b>
<b>Proportion (%)</b>	<b>31,1%</b>	<b>100,0%</b>	<b>31,2%</b>	<b>100,0%</b>	<b>31,4%</b>	<b>100,0%</b>	<b>30,5%</b>	<b>100,0%</b>	<b>-0,6%</b>	<b>0,0%</b>

[152] Dans un premier temps, la Régie constate que les pourcentages des frais corporatifs attribués au Transporteur sont relativement stables pour les années 2025 à 2028. Pour cette période, la diminution de 1,8 M\$ représente une baisse de 3,5 %.

## 8.3 DISTRIBUTION

[153] Pour le Distributeur, les frais corporatifs s'établissent comme suit :

<sup>117</sup> Extrait du tableau 61 de la pièce [B-0011](#), p. 58.

**TABLEAU 11<sup>118</sup>**  
**ÉVOLUTION DES FRAIS CORPORATIFS DU DISTRIBUTEUR 2025 À 2028**

Frais corporatifs en distribution	D-2025-022		Année témoin 2026		Année témoin 2027		Année témoin 2028		2028 vs D-2025-022	
	Distribution	Hydro-Québec	Distribution	Hydro-Québec	Distribution	Hydro-Québec	Distribution	Hydro-Québec	Distribution	Hydro-Québec
Bureau PDG, PCA, Protectrice de la personne	1,7	5,3	1,6	5,1	1,7	5,2	1,8	5,3	0,1	-
Audit interne	2,3	6,9	2,2	6,6	2,4	7,2	2,5	7,5	0,2	0,6
Affaires corporatives et gouvernance	5,1	15,4	6,0	18,4	6,3	19,1	6,6	19,9	1,5	4,5
Développement durable, relations avec les communautés et communications	37,0	112,2	32,5	100,1	33,8	102,7	34,9	105,0	(2,1)	(7,2)
Finances	7,6	23,1	6,4	19,6	6,9	21,1	7,5	22,5	(0,2)	(0,6)
<b>TOTAL</b>	<b>53,8</b>	<b>162,9</b>	<b>48,7</b>	<b>149,8</b>	<b>51,1</b>	<b>155,3</b>	<b>53,3</b>	<b>160,3</b>	<b>(0,5)</b>	<b>(2,6)</b>
<b>Proportion (%)</b>	<b>33,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>32,5%</b>	<b>100,0%</b>	<b>32,9%</b>	<b>100,0%</b>	<b>33,2%</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,2%</b>	<b>0,0%</b>

[154] La Régie constate que les pourcentages des frais corporatifs attribués au Distributeur sont relativement stables pour les années 2025 à 2028. Pour cette période, la diminution de 0,5 M\$ représente une baisse de 0,9 %.

[155] **La Régie juge ces montants raisonnables. En conséquence, elle approuve les frais corporatifs suivants du Transporteur et du Distributeur.**

**TABLEAU 12**  
**FRAIS CORPORATIFS DU TRANSPORTEUR ET DU DISTRIBUTEUR APPROUVÉS**  
**POUR LES ANNÉES 2026 À 2028**

Frais corporatifs	Transporteur	Distributeur
2026	46,8 M\$	48,7 M\$
2027	48,7 M\$	51,1 M\$
2028	48,8 M\$	53,3 M\$

<sup>118</sup> Extrait du tableau 62 de la pièce [B-0011](#), p. 58.

## 8.4 RENDEMENT SUR LES ACTIFS UTILISÉS PAR LES ACTIVITÉS DE SOUTIEN

[156] HQT D présente l'ajustement requis au titre de rendement sur les actifs utilisés par les activités de soutien « Technologies numériques », « Services partagés » et « Innovation » afin de réaliser la prestation de leurs services respectifs.

**TABLEAU 13<sup>119</sup>**

### RENDEMENT SUR LES ACTIFS DE L'ACTIVITÉ DE SOUTIEN TECHNOLOGIES NUMÉRIQUES 2025-2028

Ajustement au titre du rendement des actifs de Technologies numériques (M\$)	D-2025-022		Année témoin 2026		Année témoin 2027		Année témoin 2028	
	Transport	Distribution	Transport	Distribution	Transport	Distribution	Transport	Distribution
Base de tarification	1 147,7	1 147,7	958,1	958,1	952,7	952,7	941,0	941,0
X Coût moyen pondéré du capital	5,907%	6,071%	5,814%	5,984%	5,751%	5,926%	5,737%	5,913%
<b>= Rendement sur la base de tarification</b>	<b>67,8</b>	<b>69,7</b>	<b>55,7</b>	<b>57,3</b>	<b>54,8</b>	<b>56,5</b>	<b>54,0</b>	<b>55,6</b>
- Frais financiers inclus dans le coût complet	35,0	35,0	36,0	36,0	39,3	39,3	41,7	41,7
<b>= Ajustement au titre du rendement des actifs</b>	<b>32,8</b>	<b>34,7</b>	<b>19,7</b>	<b>21,4</b>	<b>15,5</b>	<b>17,2</b>	<b>12,3</b>	<b>14,0</b>
X Quote-part spécifique	27,24%	33,7%	23,7%	33,5%	23,4%	33,2%	23,1%	33,2%
<b>= Ajustement au titre du rendement des actifs</b>	<b>8,9</b>	<b>11,7</b>	<b>4,7</b>	<b>7,2</b>	<b>3,6</b>	<b>5,7</b>	<b>2,8</b>	<b>4,6</b>

<sup>119</sup> Extrait du Tableau 63 de la pièce [B-0011](#), p. 59.

**TABLEAU 14<sup>120</sup>****RENDEMENT SUR LES ACTIFS DE L'ACTIVITÉ DE SOUTIEN SERVICES PARTAGÉS 2025-2028**

Ajustement au titre du rendement des actifs de Services partagés (M\$)	D-2025-022		Année témoin 2026		Année témoin 2027		Année témoin 2028	
	Transport	Distribution	Transport	Distribution	Transport	Distribution	Transport	Distribution
Base de tarification	1 256,2	1 256,2	1 663,7	1 663,7	2 021,0	2 021,0	2 322,4	2 322,4
X Coût moyen pondéré du capital	5,907%	6,071%	5,814%	5,984%	5,751%	5,926%	5,737%	5,913%
<b>= Rendement sur la base de tarification</b>	<b>74,2</b>	<b>76,3</b>	<b>96,7</b>	<b>99,6</b>	<b>116,2</b>	<b>119,8</b>	<b>133,2</b>	<b>137,3</b>
- Frais financiers inclus dans le coût complet	42,4	42,4	63,8	63,8	77,1	77,1	88,2	88,2
<b>= Ajustement au titre du rendement des actifs</b>	<b>31,8</b>	<b>33,8</b>	<b>32,9</b>	<b>35,7</b>	<b>39,2</b>	<b>42,7</b>	<b>45,1</b>	<b>49,2</b>
X Quote-part spécifique	22,91%	27,6%	21,0%	23,7%	20,4%	23,8%	20,0%	23,7%
<b>= Ajustement au titre du rendement des actifs</b>	<b>7,3</b>	<b>9,3</b>	<b>6,9</b>	<b>8,5</b>	<b>8,0</b>	<b>10,2</b>	<b>9,0</b>	<b>11,6</b>

**TABLEAU 15<sup>121</sup>****RENDEMENT SUR LES ACTIFS DE L'ACTIVITÉ DE SOUTIEN INNOVATION 2025-2028**

Ajustement au titre du rendement des actifs d'Innovation (M\$)	D-2025-022		Année témoin 2026		Année témoin 2027		Année témoin 2028	
	Transport	Distribution	Transport	Distribution	Transport	Distribution	Transport	Distribution
Base de tarification	83,2	83,2	77,4	77,4	78,1	78,1	75,2	75,2
X Coût moyen pondéré du capital	5,907%	6,071%	5,814%	5,984%	5,751%	5,926%	5,737%	5,913%
<b>= Rendement sur la base de tarification</b>	<b>4,9</b>	<b>5,1</b>	<b>4,5</b>	<b>4,6</b>	<b>4,5</b>	<b>4,6</b>	<b>4,3</b>	<b>4,4</b>
- Frais financiers inclus dans le coût complet	3,5	3,5	3,1	3,1	3,2	3,2	3,4	3,4
<b>= Ajustement au titre du rendement des actifs</b>	<b>1,4</b>	<b>1,6</b>	<b>1,4</b>	<b>1,5</b>	<b>1,3</b>	<b>1,4</b>	<b>0,9</b>	<b>1,1</b>
X Quote-part spécifique	32,58%	30,8%	29,7%	37,1%	30,3%	36,2%	30,6%	35,7%
<b>= Ajustement au titre du rendement des actifs</b>	<b>0,5</b>	<b>0,5</b>	<b>0,4</b>	<b>0,6</b>	<b>0,4</b>	<b>0,5</b>	<b>0,3</b>	<b>0,4</b>

[157] HQT D mentionne que l'ajustement de chacune de ces activités, présenté dans les tableaux précédents, est calculé en tenant compte de la base de tarification de chacune d'elles, des quotes-parts attribuables spécifiquement au Transporteur et au Distributeur,

<sup>120</sup> Extrait du tableau 64 de la pièce [B-0011](#), p. 59.

<sup>121</sup> Extrait du tableau 65 de la pièce [B-0011](#), p. 59.

ainsi que de leurs structures de capital respectives reconnues par la Régie pour ces derniers.

## 9 CHARGES D'EXPLOITATION ET AUTRES COÛTS COMMUNS

### 9.1 CONTEXTE

[158] Conformément à la Loi, la Régie doit établir, pour les années tarifaires 2026, 2027 et 2028, les revenus requis du Transporteur et du Distributeur. Dans le présent dossier, HQT D présente les charges d'exploitation, déterminées par la MCC pour le Transporteur et le Distributeur. L'ensemble des revenus requis et des tarifs seront étudiés dans le dossier R-4306-2025, pour le Transporteur, et le dossier R-4307-2025 pour le Distributeur.

[159] HQT D présente également trois modifications à la MCC : en premier, un raffinement de la méthode de répartition des coûts entre les sous-activités « Expertise » et « Soutien technique en maintenance »; deuxièmement, une modification de la présentation du coût complet de la sous-activité « Efficacité énergétique » et « Gestion de la demande de puissance »; enfin, une évolution de la clé de répartition des occurrences pour la rubrique « Produits d'exploitation » de l'activité « Technologies numériques »<sup>122</sup>. HQT D présente également la séquence du cheminement des coûts pour les années 2024 à 2028<sup>123</sup>.

[160] HQT D affirme que son Plan d'action 2035 et ses cinq priorités guident ses initiatives en matière de transition énergétique et de création de richesse pour la société québécoise, tout en visant un service plus fiable, plus simple et plus abordable. Pour les années visées par la présente révision tarifaire, les stratégies, activités et coûts présentés au dossier sont planifiés de manière à soutenir la réalisation du Plan d'action 2035.

---

<sup>122</sup> Pièce [B-0011](#), p. 71 à 73.

<sup>123</sup> Pièce [B-0011](#), p. 75 à 78.

[161] HQT D ajoute que le Plan d'action 2035 vise à transformer l'organisation pour répondre aux attentes sociétales, environnementales et économiques du Québec. Selon elle, ce plan lui permet de rencontrer les objectifs de la Loi qui s'incarnent notamment dans l'atteinte de la cible de 255 TWh fixée à l'article 155 de la Loi 24.<sup>124</sup>

[162] Selon HQT D, il en découle que les charges d'exploitation présentées dans le présent dossier doivent ainsi s'apprécier en fonction du contexte d'affaires et du Plan d'action 2035. Elles doivent aussi s'apprécier en fonction des récents amendements législatifs liés à la transition énergétique, le développement économique et à la cible d'approvisionnement transitoire du PGIRE fixée à 255 TWh à l'horizon 2035, dont les orientations, cibles et objectifs seront connus seulement en 2026.

[163] À cet égard, HQT D précise que les hausses des charges d'exploitation demandées au présent dossier sont, notamment, influencées par les priorités n° 1, n° 3 et n° 5 du Plan d'action 2035, à savoir :

1. Améliorer la qualité du service – Investir davantage dans le réseau électrique afin d'offrir à notre clientèle un service fiable et de grande qualité à un coût abordable.
3. Augmenter la production d'électricité – Déterminer et démarrer les meilleurs projets qui nous permettront de produire plus d'électricité pour soutenir les ambitions du Québec, en gardant un esprit ouvert par rapport à l'ensemble des options qui s'offrent à nous.
5. Devenir une organisation agile, innovante et transparente – Transformer nos façons de faire pour mieux répondre aux besoins de notre clientèle et soutenir l'atteinte des objectifs de décarbonation et de prospérité économique du Québec<sup>125</sup>.

[164] HQT D explique que la priorité n° 1 est celle ayant les impacts les plus importants sur les hausses des charges d'exploitation demandées.

---

<sup>124</sup> Pièce [B-0051](#), p. 4, par. 8 à p. 9, par. 22. Pour la *Loi sur la gouvernance responsable des ressources énergétiques et modifiant diverses dispositions législatives*, voir le [chapitre 24 des lois annuelles 2025](#) du Québec, article 155, p. 58.

<sup>125</sup> [Plan d'action 2035](#), *Vers un Québec décarboné et prospère*, p. 6.

[165] Elle ajoute que la priorité n° 3 est maintenant enchâssée à l'article 155 de la Loi 24. Selon elle, cette priorité fait en sorte qu'elle doit prévoir dès maintenant des sommes afin de réaliser des analyses et des études préalables au déploiement de projets structurants visant l'atteinte de la cible prévue à cette Loi.

[166] HQTd invite la Régie à retenir que la demande en électricité ne constitue qu'un des nombreux facteurs utilisés pour prévoir les charges d'exploitation présentées au présent dossier. Ces dernières reposent sur de nombreux facteurs, tels que la SGA et les choix technologiques.

[167] Questionnée sur le fait que la demande en électricité pour la période examinée ne démontre pas une variation à la hausse aussi significative que celle entrevue au Plan d'action 2035, elle est d'avis qu'une variation ponctuelle dans la prévision de la demande pour la période 2026-2028 aurait un effet marginal sur les charges d'exploitation du Transporteur sur cet horizon.

[168] Finalement, HQTd soutient que la priorité n° 5 est étroitement liée aux efforts et aux initiatives qui seront déployés au sein de l'activité de soutien « Technologies numériques » pour atteindre les cibles d'efficacité ambitieuses dont l'entreprise s'est dotée et qui seront tributaires des charges d'exploitation autorisées pour les années 2026 à 2028.

## 9.2 CHARGES D'EXPLOITATION DU TRANSPORTEUR ET DU DISTRIBUTEUR

[169] HQTd présente l'évolution des coûts complets pour les activités de la chaîne de valeur, incluant le coût complet des activités de soutien, sur la période 2025 à 2028<sup>126</sup> :

- Élaborer des stratégies;
  - Ventes à l'exportation et développement de marchés.
  
- Planifier et prioriser

---

<sup>126</sup> Pièce [B-0011](#), p. 16, Tableau 2.

- Gestion des approvisionnements en électricité
- Concevoir et construire
  - Gestion des actifs et planification du portefeuille d'investissements;
  - Conception et évolution du système énergétique et infrastructures;
  - Expertise et soutien technique aux opérations.
- Exploiter et commercialiser
  - Expérience client et commercialisation;
  - Contrôle des mouvements d'énergie et exploitation des réseaux;
  - Service technique et intégration réseau;
  - Opération et maintenance;
  - Mesurage;
  - Exploitation des réseaux autonomes;
  - Autres activités non réglementées.

[170] HQTQ présente également l'évolution sur la période 2025 à 2028 des activités de soutien, à savoir, « Technologies numériques », « Services partagés », « Services corporatifs », « Innovation et Construction ».

[171] Le tableau suivant montre l'évolution du coût complet pour l'ensemble d'Hydro-Québec.

**TABLEAU 16<sup>127</sup>**  
**ÉVOLUTION DU COÛT COMPLET DES ACTIVITÉS DE LA CHAÎNE DE VALEUR D'HYDRO-QUÉBEC**  
**2024-2028 (M\$)**

<b>Charges d'exploitation</b> <i>(en millions de \$)</i>	<b>2024</b>	<b>2025</b>		<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>
	<i>année historique</i>	<i>année autorisée</i>	<i>année de base</i>	<i>année témoin</i>	<i>année témoin</i>	<i>année témoin</i>
Activités de la chaîne de valeur	4 242,9	3 920,4	4 056,0	4 261,5	4 450,9	4 625,4
Fact. interne et autres chemin. directs	445,1	472,3	470,9	495,9	511,9	525,7
Efficiences additionnelles	-	(63,0)	-	(35,0)	(70,7)	(107,1)
<b>Total HQ</b>	<b>4 688,0</b>	<b>4 329,7</b>	<b>4 526,8</b>	<b>4 722,4</b>	<b>4 892,1</b>	<b>5 043,9</b>

[172] HQT D souligne que quatre activités de la chaîne de valeur, soit « Expertise et soutien technique aux opérations », « Expérience client et commercialisation », « Contrôle des mouvements d'énergie et exploitation des réseaux », « Opération et maintenance », représentent près de 80 % des charges d'exploitation. Ces activités sont considérées comme les « principales activités » de la chaîne de valeur<sup>128</sup>.

[173] Par ailleurs, HQT D présente pour l'ensemble des activités de la chaîne de valeur :

- L'évolution du coût complet et des ETC;
- L'évolution de la facturation à la Vue électrique, dont, notamment, la répartition des charges d'exploitation à l'égard des activités réglementées en matière de transport et de distribution;
- Les principaux motifs qui expliquent la croissance des charges sur la période 2025–2028, incluant les impacts de l'inflation et l'indexation, de l'efficacité et des besoins additionnels sur les coûts directs<sup>129</sup>.

[174] Tel que demandé par la Régie<sup>130</sup>, HQT D présente aussi l'impact de l'inflation, de l'efficacité et des besoins additionnels. HQT D considère un taux d'inflation annuel de 2 %. Toutefois, afin de considérer l'impact des négociations en cours avec ses employés

<sup>127</sup> Tableau établi à partir de pièce [B-0011](#), p. 16, Tableau 2.

<sup>128</sup> Pièce [B-0011](#), p. 16.

<sup>129</sup> Pièce [B-0011](#), p. 18 à 40.

<sup>130</sup> Dossier R-4270-2024 Phase 1 et 2, décision [D-2025-022](#), p. 56, par. 187.

syndiqués, HQTD a ajouté une provision à ce taux. Ainsi, le taux d'inflation et d'indexation retenu est de 2,7 % en moyenne, représentant un peu plus de 360 M\$ sur le cycle de trois ans<sup>131</sup>.

[175] L'efficience intégrée dans les diverses activités de la chaîne de valeur et les activités de soutien représente une réduction de près de 450 M\$ des charges d'exploitation entre 2025 et 2028, soit 3,6 % en moyenne par année. Les moyens explorés pour atteindre les résultats escomptés sont multiples et propres à chaque activité. Une part importante des mesures est encore en exploration et évoluera sur la période, selon les constats et les opportunités<sup>132</sup>. En plus de l'efficience intégrée, HQTD inclut 107,1 M\$ d'efficience additionnelle non attribuée à une activité en 2028<sup>133</sup>. De cette cible, un montant de 35,7 M\$ est imputé au Transporteur ainsi qu'au Distributeur<sup>134</sup>.

[176] Par rapport au montant autorisé pour l'année 2025, les besoins additionnels représentent un peu plus de 870 M\$ en 2028, soit à la dernière année du cycle tarifaire. Les rubriques « Opérations et maintenance », « Technologies numériques » et « Services partagés » représentent la majorité de ces besoins additionnels<sup>135</sup>.

[177] Le tableau suivant présente l'évolution des charges d'exploitation pour le Transporteur et le Distributeur sur la période 2024-2028. Pour le Distributeur, les charges d'exploitation liées à l'ÉE et à la GDP seront traitées dans le dossier R-4307-2025<sup>136</sup>.

---

<sup>131</sup> Pièce [B-0011](#), p. 12 et 13.

<sup>132</sup> Pièce [B-0011](#), p. 13.

<sup>133</sup> Pièce [B-0011](#), p. 12, Tableau 1.

<sup>134</sup> Pièce [B-0011](#), p. 52, Tableau 50 et p. 53, Tableau 51.

<sup>135</sup> Pièce [B-0011](#), p. 14 et 15.

<sup>136</sup> Pièce [B-0011](#), p. 54.

TABLEAU 17<sup>137</sup>

## CHARGES D'EXPLOITATION TOTALES DU TRANSPORTEUR ET DU DISTRIBUTEUR 2024-2028 (M\$)

Charges d'exploitation (en millions de \$)	2024 année historique	2025 année autorisée année de base		2026 année témoin	2027 année témoin	2028 année témoin	Variation 2025 vs 2028
<b>Transporteur</b>							
Activités de la chaîne de valeur	1 072,5	1 038,0	1 088,8	1 161,4	1 194,0	1 226,8	<b>188,8</b>
Fact. interne et autres chemin. directs	212,8	212,0	226,7	231,3	235,0	244,7	32,7
Efficiences additionnelles	-	(25,0)	-	(11,7)	(23,6)	(35,7)	(10,7)
Rend. actifs de soutien	13,0	16,7	13,1	12,0	12,0	12,1	(4,6)
<b>Total Transporteur</b>	<b>1 298,4</b>	<b>1 241,7</b>	<b>1 328,6</b>	<b>1 393,0</b>	<b>1 417,5</b>	<b>1 447,9</b>	<b>206,2</b>
<b>Distributeur</b>							
Activités de la chaîne de valeur	1 829,8	1 780,0	1 800,9	1 884,7	1 983,8	2 051,7	271,7
Fact. interne et autres chemin. directs	99,3	150,4	108,5	112,5	118,7	119,0	(31,4)
Efficiences additionnelles	-	(38,0)	-	(11,7)	(23,6)	(35,7)	2,3
Rend. actifs de soutien	15,5	21,5	17,5	16,3	16,4	16,6	(4,9)
<b>Total Distributeur</b>	<b>1 944,6</b>	<b>1 913,9</b>	<b>1 926,9</b>	<b>2 001,8</b>	<b>2 095,3</b>	<b>2 151,6</b>	<b>237,8</b>
EÉ et GDP	(61,0)	(107,2)	(78,4)	(75,4)	(73,0)	(71,1)	36,1
<b>Total Distributeur (excluant EÉ et GDP)</b>	<b>1 883,6</b>	<b>1 806,7</b>	<b>1 848,5</b>	<b>1 926,4</b>	<b>2 022,2</b>	<b>2 080,5</b>	<b>273,8</b>

[178] HQT D présente les principaux éléments expliquant l'évolution des charges, tant pour le Transporteur que pour le Distributeur<sup>138</sup>. En réplique aux argumentaires des intervenants, HQT D soutient :

avoir présenté de manière probante des justifications détaillées et complètes menant à la hausse des charges d'exploitation du Transporteur et du Distributeur, notamment pour les activités Opération et maintenance, Technologies numériques et Services partagés. La preuve est probante sur les besoins additionnels qui sont le fruit d'un processus rigoureux de planification et qui feront l'objet d'importants efforts d'efficacité afin de les contenir<sup>139</sup>.

<sup>137</sup> Tableau établi à partir de pièce [B-0011](#), p. 52, Tableau 50, p. 53, Tableau 51 et p. 55, Tableau 52.

<sup>138</sup> Pièce [B-0011](#), p. 52 et 54.

<sup>139</sup> Pièce [B-0053](#), p. 4.

### 9.3 POSITION DES INTERVENANTS

#### 9.3.1 AHQ-ARQ

[179] Bien que l'AHQ-ARQ considère que la rémunération globale du personnel d'HQTD soit nettement supérieure au marché de comparaison, l'intervenant considère tout de même que le paramètre d'inflation et d'indexation de 2,7 % est raisonnable<sup>140</sup>.

[180] L'AHQ-ARQ est d'avis qu'une efficience de 3,6 % en moyenne annuelle sur la période 2025-2028 est tout à fait réaliste. Quant à l'efficience non allouée aux activités, l'AHQ-ARQ juge que la répartition à parts égales entre le Transporteur, le Distributeur et le non-réglementé est une approche non rigoureuse. L'intervenant recommande une répartition au prorata des coûts par année cheminant vers la Vue électrique pour chacun de ces types d'activités<sup>141</sup>.

[181] Afin de pouvoir juger de la raisonnable des besoins additionnels, l'AHQ-ARQ utilise un paramètre capturant la croissance normale. Ce paramètre sert à évaluer la cohérence et la pertinence des besoins additionnels présentés par HQTD. L'AHQ-ARQ indique utiliser ce paramètre comme balise et comme plancher minimal pour les activités dont HQTD n'a pas pleinement justifié les besoins. L'intervenant fixe ce paramètre de croissance à 0,75 %<sup>142</sup>.

[182] À la suite de cet exercice, l'AHQ-ARQ recommande les réductions suivantes :

---

<sup>140</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0018](#), p. 6.

<sup>141</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0018](#), p. 7.

<sup>142</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0025](#), p. 5.

**TABLEAU 18<sup>143</sup>**  
**RÉDUCTIONS RECOMMANDÉES PAR L’AHQ-ARQ PAR ACTIVITÉ**

	2026	2027	2028
<b>Réduction de coûts de la chaîne de valeur (M\$)</b>			
Gestion des actifs et planification du portefeuille d'investissements	5	5	5
Expertise et soutien technique aux opérations	26	23	27
Expérience client et commercialisation	0	17	29
Contrôle des mouvements d'énergie et exploitation des réseaux	12	10	7
Opération et maintenance - Transporteur	41	49	49
Opération et maintenance - Distributeur	27	44	52
Exploitation des réseaux autonomes	2	9	8
<b>Réduction de coûts des activités de soutien (M\$)</b>			
Technologies numériques	133	176	201
Services partagés	56	93	117
Services corporatifs	8	4	7
<b>TOTAL (M\$)</b>	<b>310</b>	<b>430</b>	<b>502</b>

[183] L’AHQ-ARQ considère que son approche fournit à la Régie des outils analytiques simples et transparents pour juger de la pertinence des charges demandées. Tout en reconnaissant la pertinence d’un examen *a posteriori* de la performance du Transporteur et du Distributeur, un examen prospectif des charges d’exploitation est nécessaire pour l’approbation de la Régie. L’intervenant juge que son approche permet cet examen prospectif<sup>144</sup>.

### 9.3.2 AQCIE-CIFQ

[184] L’AQCIE-CIFQ juge que les justifications de la croissance des charges d’exploitation demandées par HQT, tant en transport qu’en distribution, sont incomplètes et non probantes<sup>145</sup>. L’intervenant note qu’HQT n’a pas été en mesure d’identifier les besoins additionnels et l’efficacité attribuable au Transporteur et au Distributeur<sup>146</sup>.

<sup>143</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0018](#), p. 51.

<sup>144</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0025](#), p. 6.

<sup>145</sup> Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0017](#), p. 5.

<sup>146</sup> Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0017](#), p. 4.

[185] L'AQCIE-CIFQ recommande à la Régie de limiter l'augmentation des charges provenant des besoins additionnels, avant l'application d'un facteur d'inflation et d'indexation et d'un facteur d'efficacité intégrée, au même taux visé par le facteur d'efficacité intégrée, soit 10,3 % sur la période 2026 à 2028. L'intervenant juge que ce taux permettra une amélioration de la qualité de service tant pour le Distributeur que le Transporteur. L'intervenant soutient que ce taux est presque deux fois supérieur aux taux de croissance des besoins du Transporteur et du Distributeur<sup>147</sup>.

[186] L'AQCIE-CIFQ recommande donc à la Régie de fixer la croissance des charges d'exploitation d'Hydro-Québec au taux du facteur « Inflation et indexation des coûts », soit en moyenne 2,7 % par année<sup>148</sup>.

[187] L'AQCIE-CIFQ demande toutefois à la Régie d'attendre la conclusion des dossiers R-4293-2025 et R-4295-2025 avant de rendre une décision finale sur le montant des charges d'exploitation du Transporteur et du Distributeur dans le présent dossier<sup>149</sup>.

### 9.3.3 FCEI

[188] La FCEI juge que l'on peut raisonnablement s'attendre à ce que le nombre de pannes (BT et MT) soit largement inférieur à la cible du Distributeur sans effort de maintenance additionnel significatif<sup>150</sup>.

[189] Concernant la hausse des heures consacrées aux pannes majeures qu'anticipe HQTd, la FCEI soumet que les effets des changements climatiques évoluent de manière progressive et que la probabilité d'événements majeurs n'a pas augmenté subitement depuis le dossier tarifaire 2025. La FCEI remarque également que la maintenance corrective réelle de 2024 totalise 584 000 heures, soit beaucoup moins que ce qui était prévu à l'année témoin 2025, ce qui semble offrir une marge considérable pour faire face

---

<sup>147</sup> Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0011](#), p. 17, et pièce [C-AQCIE-CIFQ-0011](#), p. 15 et 16 pour l'estimation de l'AQCIE-CIFQ des taux de croissance d'HQTd.

<sup>148</sup> Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0011](#), p. 17.

<sup>149</sup> Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0017](#), p. 12.

<sup>150</sup> Pièce [C-FCEI-0014](#), p. 4.

à des pannes majeures. De plus, il n'est pas nécessaire d'attendre que les diverses mesures, incluant la MIV, aient livré leur plein potentiel pour en tenir compte<sup>151</sup>.

[190] La FCEI estime que les constats précédents sur l'évolution des pannes ne supportent pas le besoin de faire croître de 50 % les heures de maintenance préventive conditionnelle entre l'année de base et l'année témoin 2028 pour améliorer la fiabilité du réseau<sup>152</sup>.

[191] Dans ce contexte, la FCEI recommande que le nombre d'heures pour la maintenance en distribution soit fixé à 1 212 milliers d'heures pour les années 2026 à 2028. L'intervenante estime l'impact sur les charges d'exploitation à 49 M\$ en 2026, 59 M\$ en 2027 et 58 M\$ en 2028. Elle recommande que la Régie réduise les charges d'exploitation en distribution de ces mêmes montants<sup>153</sup>.

#### 9.3.4 OC

[192] OC juge que le remplacement des compteurs intelligents est essentiel afin de garantir la fiabilité et la précision de la mesure de la consommation d'électricité des ménages<sup>154</sup>. OC recommande à la Régie d'approuver la hausse des charges liées à l'activité « Mesurage », telle que demandée par Hydro-Québec. De plus, OC recommande une mise à jour sur l'état d'avancement du projet pilote et sur le nombre total de compteurs remplacés dans les prochains rapports annuels ainsi qu'un portrait consolidé lors du prochain dossier tarifaire<sup>155</sup>.

[193] OC se déclare satisfaite des explications du Distributeur concernant la cible de réduction des pannes normalisées de 35 %. Bien que les mesures en place semblent déjà produire des effets, notamment sur les pannes de basse tension, plusieurs éléments justifient la hausse des heures de maintenance corrective demandée. L'intervenante estime toutefois qu'un ajustement de la cadence de mise en œuvre des opérations de

---

<sup>151</sup> Pièce [C-FCEI-0014](#), p. 5.

<sup>152</sup> Pièce [C-FCEI-0014](#), p. 5.

<sup>153</sup> Pièce [C-FCEI-0017](#), p. 8 et 9.

<sup>154</sup> Pièce [C-OC-0009](#), p. 9.

<sup>155</sup> Pièces [C-OC-0009](#), p. 10 et [C-OC-0013](#), p. 5.

maintenance pourrait être envisagé dans le cadre du prochain dossier tarifaire, si le Distributeur a dépassé ses cibles de performance à la fin de son premier cycle d'intervention<sup>156</sup>.

[194] OC mentionne être préoccupée par le fait qu'HQTD ne détaille pas les mesures d'efficacité. Elle considère important de savoir si les cibles d'efficacité pourront réellement être atteintes. L'intervenante est d'avis que la Régie devrait demander à HQTD de présenter, lors du prochain dossier de révision tarifaire, l'évolution réelle de ces charges d'exploitation, en distinguant la portion attribuable à l'inflation, à l'indexation et aux gains d'efficacité réalisés. OC demande aussi qu'HQTD décrive les mesures concrètes et leurs résultats quantifiables permettant d'atteindre les cibles d'efficacité<sup>157</sup>.

### 9.3.5 RTIEÉ

[195] Le RTIEÉ note qu'HQTD expose au présent dossier une nouvelle stratégie opérationnelle décentralisée<sup>158</sup>, constituant un changement important<sup>159</sup>. Le RTIEÉ note aussi qu'HQTD compte de plus en plus sur des services et produits externes pour répondre à leurs besoins en technologie numérique<sup>160</sup>.

[196] Dans les deux cas, le RTIEÉ invite la Régie à exiger d'HQTD le dépôt d'un suivi annuel, que les intervenants pourront analyser et commenter<sup>161</sup>.

### 9.3.6 UC

[197] UC note qu'HQTD ne prévoit pas être en mesure de suivre et de valider la réalisation des gains d'efficacité budgétés ni d'établir un lien de causalité entre ces gains

---

<sup>156</sup> Pièce [C-OC-0013](#), p. 10.

<sup>157</sup> Pièce [C-OC-0013](#), p. 13 et 14.

<sup>158</sup> Pièce [B-0006](#), p. 12.

<sup>159</sup> Pièce [C-RTIEÉ-0012](#), p. 64.

<sup>160</sup> Pièce [C-RTIEÉ-0016](#), p. 22

<sup>161</sup> Pièce [C-RTIEÉ-0016](#), p. 21 et 22.

et les activités dans leur cadre de réalisation. En absence de possibilité de valider ces gains d'efficience, UC soumet que la Régie devrait exclure la possibilité que la réalisation partielle de cette efficience puisse éventuellement se traduire en coûts additionnels<sup>162</sup>.

[198] UC soumet que la Régie ne devrait pas accepter que des entreprises assujetties substituent des objectifs de croissance associés à un plan d'affaires au processus normal d'élaboration d'une demande tarifaire qui doit reposer sur la prévision de croissance des ventes la plus susceptible de se réaliser<sup>163</sup>. UC considère que, bien que le Plan d'action 2035 serve de base à la preuve de HQTd dans le présent dossier, la Régie n'est pas liée par ce plan<sup>164</sup>.

[199] Considérant l'incertitude associée à l'absence de mécanisme de traitement des écarts, UC recommande à la Régie de limiter la croissance des charges d'exploitation du Transporteur et du Distributeur à 8,3 % cumulativement de 2025 à 2028, ce qui correspond à une variation de 103,3 M\$ pour le Transporteur et de 159,9 M\$ pour le Distributeur en 3 ans<sup>165</sup>.

## 9.4 OPINION DE LA RÉGIE

### 9.4.1 CADRE D'EXAMEN DE LA DEMANDE

[200] Lors de l'audience, la Régie a questionné HQTd sur le cadre d'examen de la Demande. La Régie a clairement confirmé avec HQTd que le Plan d'action 2035 n'est pas enchâssé dans la Loi :

Q. [59] Alors, dans le contexte d'affaires, les lignes 17 à 23, et puis surtout vers la fin, là :

---

<sup>162</sup> Pièce [C-UC-0015](#), p. 15 et 16.

<sup>163</sup> Pièce [C-UC-0015](#), p. 17.

<sup>164</sup> Pièce [C-UC-0022](#), p. 11.

<sup>165</sup> Pièce [C-UC-0015](#), p. 17.

Pour les trois prochaines années visées par cette révision tarifaire, les stratégies, activités et coûts présentés dans le présent dossier sont planifiés de façon à réaliser le Plan d'action 2035, dont les orientations et cibles sont enchâssées dans la Loi sur la gouvernance responsable.

Alors, je me demandais si c'est autre chose que le...

R. C'est peut-être un mauvais choix de mot, là. On fait référence à la note 7, puis c'est l'article 155 auquel on fait référence, donc ce n'est pas...

Q. [60] Ce n'est pas le Plan d'action 2035 qui est enchâssé dans la loi, c'est juste...

R. Non, non, non. Je pense, c'est clair, là<sup>166</sup>.

[201] Par ailleurs, dans sa décision D-2025-022, la Régie mentionnait que le Plan d'action 2035 décrit le contexte dans lequel s'inscrivent les stratégies d'affaires et opérationnelles d'Hydro-Québec. Cependant, elle n'approuve pas ce plan car HQTD ne demandait aucune conclusion recherchée à cet égard<sup>167</sup>.

**[202] Au présent dossier, à l'instar d'UC, la Régie conclut que les orientations et cibles du Plan d'action 2035, à l'exception de la cible de 255 TWh et ce, uniquement de manière transitoire, ne sont pas enchâssées dans la Loi et, conséquemment, qu'elle n'est pas directement liée par ce plan.**

[203] En ce qui a trait à la demande de l'AQCIE-CIFQ d'attendre les décisions des dossiers R-4293-2025 et R-4295-2025 avant de rendre la décision au présent dossier, la Régie la rejette car elle n'est ni opportune, ni efficiente. Le cas échéant, la Régie juge que les conclusions rendues dans ces dossiers devront être traitées, dans le cadre d'une phase 2 de ces dossiers ou dans les dossiers de révision tarifaire respectifs du Transporteur (R-4306-2025) et du Distributeur (R-4307-2025).

---

<sup>166</sup> Pièce [A-0031](#), p. 69, l. 20 à 70, l. 12.

<sup>167</sup> Dossier R-4270-2024 Phases 1 et 2, décision [D-2025-022](#), p. 53, par. 174.

#### 9.4.2 BESOINS ADDITIONNELS ET EFFICIENCE INTÉGRÉE

[204] La Régie retient de la preuve que le facteur combiné d'inflation et d'indexation de 2,7 % des coûts directs des activités de la chaîne de valeur et des activités de soutien est bien justifié par HQTd. De plus, elle constate que ce facteur n'est pas contesté par les intervenants.

[205] À l'instar de plusieurs intervenants, sur la période 2025-2028, la Régie constate que les taux de croissance des charges d'exploitation d'HQTd sont nettement supérieurs aux taux d'inflation, s'élevant à 18 % sur la période et présentant une croissance annuelle moyenne de 5,7 %.

[206] Les *besoins nets* correspondent aux coûts directs des activités de la chaîne de valeur et des activités de soutien en sus de l'inflation et de l'indexation. Ils comprennent les *besoins additionnels* en sus de l'inflation et de l'indexation moins l'*efficacité intégrée*.

[207] À l'instar de l'AQCIE-CIFQ, la Régie remarque que la plupart des explications d'HQTd relatives à ses *besoins additionnels* décrivent la manière dont elle anticipe dépenser les montants demandés, mais n'expliquent pas en quoi ces montants sont requis aux fins de sa prestation de service.

[208] La Régie partage le constat d'UC à l'effet que la provenance des gains d'efficacité n'a pas encore été identifiée par HQTd<sup>168</sup>. HQTd n'est pas en mesure de décrire les mesures d'efficacité qui seront mises en place en 2026, 2027 et 2028 puisqu'elles ne sont pas encore déterminées.

[209] La Régie juge que la preuve relative aux gains d'efficacité repose essentiellement sur une affirmation d'HQTd à l'effet que des mesures seront prises afin d'atteindre les objectifs d'efficacité visés. Aucune information satisfaisante n'est fournie relativement à l'établissement de ces cibles d'efficacité. La Régie note également tant l'absence de mesures concrètes et chiffrées d'efficacité intégrée que d'indicateurs *a priori* pour en assurer le suivi<sup>169</sup>.

---

<sup>168</sup> Pièce [C-UC-0022](#), p. 13, par. 60 à 67.

<sup>169</sup> Pièce [B-0017](#), p. 23 et 24, R-6.1.

[210] La Régie remarque notamment qu'HQTD n'est pas en mesure d'identifier les portions « efficacité intégrée » et « besoins additionnels » propres au Transporteur ou au Distributeur<sup>170</sup>.

[211] En conséquence, la Régie n'est pas convaincue de la force probante de la preuve en ce qui a trait aux gains d'efficacité comprises implicitement dans les budgets prévisionnels de 2026 à 2028 des charges d'exploitation du Transporteur et du Distributeur.

[212] De plus, HQTD confirme le caractère intimement lié des « besoins additionnels » et de l' « efficacité intégrée » au niveau des cibles budgétaires et que leur évolution sera regardée d'une façon nette<sup>171</sup>.

[213] La Régie partage l'opinion d'UC à l'effet que le traitement des besoins additionnels et de l'efficacité intégrée par HQTD a pour conséquence de créer de l'incertitude quant à l'existence et la validation de ces gains d'efficacité escomptés.

[214] Elle partage également la préoccupation de cette intervenante à l'égard de la possibilité que la réalisation partielle, ou une éventuelle réalisation partielle, des gains d'efficacité annoncés se transforme en coûts<sup>172</sup>.

[215] En effet, tous les facteurs suivants incitent la Régie à exclure l'efficacité intégrée de son analyse des charges d'exploitation :

- L'impossibilité de valider les gains d'efficacité prévus;
- L'importance de la croissance des coûts directs avant application de l'efficacité prévue;
- L'intégration des gains d'efficacité escomptés dans les budgets; et
- La méconnaissance à ce jour des modalités et conditions d'application du MTSM.

---

<sup>170</sup> Pièce [B-0017](#), p. 26, R-6.3.1.

<sup>171</sup> Pièce [A-0025](#), p. 107, l. 16 à p. 109, l. 4.

<sup>172</sup> Pièce [C-UC-0022](#), p. 14, par. 71.

[216] Ainsi, la Régie concentre son analyse sur les *besoins additionnels nets*. De plus, comme le Transporteur et le Distributeur expriment leurs charges d'exploitation en coûts complets et qu'ils ne sont pas en mesure de les exprimer en coûts directs, la Régie, pour des fins de simplification, applique le facteur d'inflation et d'indexation sur les coûts complets. Elle détermine ensuite leurs *besoins additionnels nets* respectifs en sus de cette inflation et indexation.

### 9.4.3 APPROCHE PARAMÉTRIQUE

[217] HQT D soumet que ses budgets sont préparés selon une approche spécifique de chacun des besoins par produit, par nature, pour chacune des activités et sous-activités de soutien et de la chaîne de valeur<sup>173</sup>.

[218] HQT D soumet que la Loi 24 rétablit explicitement la méthode du coût de service comme fondement de l'établissement des revenus requis, conformément à l'article 48 de la Loi.

[219] HQT D soumet également :

qu'il n'existe aucune formule paramétrique ou facteur de croissance qui permettrait de refléter adéquatement ses besoins croissants de la société québécoise, lesquels se situent au-delà de l'inflation et de l'indexation salariale et qui se répartissent de manière spécifique à chacune des activités de l'entreprise<sup>174</sup>.

[220] À cet égard, la Régie est d'avis que la méthode de l'AHQ-ARQ ne cherche pas à se substituer à la méthode du coût de service par une approche paramétrique mais permet plutôt à l'intervenant de valider le caractère raisonnable des charges d'exploitation demandées par HQT D<sup>175</sup>.

---

<sup>173</sup> Pièce [A-0033](#), p. 189, l. 12 à 19.

<sup>174</sup> Pièce [B-0051](#), p. 10, par. 28.

<sup>175</sup> Pièces [C-AHQ-ARQ-0025](#), p. 2 et 3 et [C-OC-0013](#), p. 17.

[221] Par ailleurs, la Régie note que la Demande dont elle est saisie concerne principalement les charges d'exploitation respectives des activités réglementées du Transporteur et du Distributeur<sup>176</sup>.

[222] Or, la Régie constate que la preuve permet difficilement d'identifier les besoins additionnels propres à ces activités réglementées d'Hydro-Québec<sup>177</sup>.

[223] La Régie partage l'opinion de l'AQCIE-CIFQ à propos de la décision D-2024-024 par laquelle la Régie approuvait la MCC<sup>178</sup>. En effet, par cette décision, la Régie n'a pas approuvé la réorganisation administrative « Une Hydro ». Elle n'a pas non plus dispensé le Transporteur et le Distributeur de présenter une preuve suffisamment précise et probante pour justifier leurs charges d'exploitation respectives dans leurs futurs dossiers tarifaires<sup>179</sup>.

[224] D'une part, la Régie retient de la preuve que l'élaboration des budgets demandés par HQTd pour les activités de soutien repose sur « des facteurs d'évolution opérationnelle, plutôt que sur une liste exhaustive de projets, ceux-ci étant souvent inconnus au moment de la planification »<sup>180</sup>.

[225] D'ailleurs, en réponse à une DDR de la Régie à propos des principaux biens et services qui seront acquis par le Transporteur dans le cadre de l'activité « Opération et maintenance », ce dernier mentionne que « La planification budgétaire utilisant des paramètres prévisionnels, il n'existe pas de liste des biens et services à acquérir pour les années 2026 à 2028 »<sup>181</sup>.

[226] En outre, lors de l'audience, HQTd mentionne notamment ce qui suit à propos de la planification budgétaire :

---

<sup>176</sup> Pièce [B-0002](#), p. 9 et 10.

<sup>177</sup> Pièce [A-0025](#), p. 48 à 55.

<sup>178</sup> Dossier R-4235-2023, décisions [D-2024-024](#) et [D-2024-024R](#).

<sup>179</sup> Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0017](#), p. 2, par. 6.

<sup>180</sup> Pièce [B-0018](#), p. 42, R-25.8, l. 4 à 8.

<sup>181</sup> Pièce [B-0017](#), p. 39, R-8.5.2, l. 1 et 2.

En effet, comme l'a mentionné madame Roby, la nature des travaux influence les coûts en fonction des équipements qui sont identifiés par la stratégie gestion de l'actif. Plusieurs natures de coûts sont impliquées et une diversité de paramètres prévisionnels doivent être utilisés<sup>182</sup>. [notre soulignement]

[227] D'autre part, la Régie est en accord avec le constat posé par l'AQCIE-CIFQ à l'effet que la preuve ne permet pas d'apprécier chacun des facteurs explicatifs de l'évolution des charges d'exploitation propres au Transporteur et au Distributeur<sup>183</sup>.

[228] En effet, HQTQ présente les coûts des activités de la chaîne de valeur et des activités de soutien selon l'impact de l'inflation et l'indexation salariale, les gains d'efficacité et les besoins additionnels.

[229] Or, en audience<sup>184</sup>, le témoin Dubé explique que le cheminement dans la MCC a pour effet de perdre l'attribution directe des besoins additionnels au Transporteur et au Distributeur. La Régie estime que l'AQCIE-CIFQ résume bien cette position d'HQTQ :

HQTQ ont déclaré que d'appliquer les clés de répartition de la méthode de cheminement des coûts aux montants de besoins additionnels ou aux montants d'inflation et d'indexation associés à chaque activité et sous-activité ne représenterait qu'un résultat «mathématique» ne reflétant pas, selon eux, la véritable part de besoins additionnels et la véritable part de l'inflation et de l'indexation inclus dans les charges d'exploitation de la vue électrique pour chaque activité et sous-activité du Transporteur et du Distributeur<sup>185</sup>.

[230] Autrement dit, la preuve ne permet pas de démontrer comment les montants liés à l'inflation et l'indexation des coûts, aux gains d'efficacité et aux besoins additionnels qui sont appliqués aux coûts directs de l'ensemble de l'entreprise, incluant aux activités non réglementées, se traduisent en charges d'exploitation du Transporteur et du Distributeur, sont, pour chacun de ces trois facteurs, proportionnels à la part respective de ces dernières par rapport aux charges d'exploitation totales d'Hydro-Québec.

---

<sup>182</sup> Pièce [A-0025](#), p. 63, l. 11 à 16.

<sup>183</sup> Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0017](#), p. 3, par. 8 à p. 4 par. 16.

<sup>184</sup> Pièce [A-0028](#), p. 48 à 55.

<sup>185</sup> Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0017](#), p. 3, par. 9.

[231] En outre, HQT D n'est pas en mesure d'identifier l'inflation et l'indexation, les gains d'efficacité et les besoins additionnels propres aux activités du Transporteur et du Distributeur<sup>186</sup>.

[232] Dans sa réplique aux arguments de l'AQCIE-CIFQ, HQT D mentionne que la façon de faire au présent dossier, à savoir d'expliquer l'évolution des charges d'exploitation selon les facteurs d'inflation et d'indexation, gains d'efficacité et besoins additionnels, est une demande de la Régie dans sa décision D-2025-022. HQT D ajoute que dans cette même décision, la Régie a autorisé les charges d'exploitation du Transporteur et du Distributeur issues de la même MCC utilisée dans le présent dossier, conformément à la décision D-2024-024<sup>187</sup>.

[233] La Régie n'est pas convaincue par ces arguments énoncés par HQT D.

[234] D'une part, dans sa décision D-2025-022, la Régie autorise les charges d'exploitation du Transporteur et du Distributeur sans procéder à une analyse détaillée des coûts des activités de la chaîne de valeur ou des activités de soutien.

[235] Au contraire, la Régie motive sa décision principalement en comparant l'évolution des charges d'exploitation demandées à l'inflation :

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

[...]

[182] Tel que mentionné ci-haut, la Régie constate que les efforts en matière d'efficacité énergétique et en maîtrise de la végétation expliquent en partie la croissance des charges d'exploitation d'HQT D. Considérant ses conclusions en ce

---

<sup>186</sup> Pièces [B-0017](#), p. 26 et 27, R-6.4 et [B-0051](#), p.44, par. 167.

<sup>187</sup> Pièce [B-0053](#), p. 6, par. 12 à 14.

qui a trait au budget relié à ces activités, la Régie s'attend à ce qu'HQTD démontrent une efficacité accrue en limitant la hausse des autres charges d'exploitation de la chaîne de valeur, soit en 2024 et 2025 pour le Transporteur et en 2025-2026 pour le Distributeur. En outre, la Régie est d'avis que des gains d'efficacité additionnels de l'ordre de 2 % doivent être réalisés afin de ramener le taux de croissance des charges d'exploitation à des niveaux qui tendent vers les taux d'inflation.

[...]

[185] Pour l'ensemble de ces motifs, la Régie demande à HQTD un effort additionnel en matière d'efficacité et juge qu'il est raisonnable de réduire leurs charges d'exploitation respectives d'un montant équivalent à 2 % de leurs budgets prévisionnels, selon l'approche précitée<sup>188</sup>. [nos soulignements]

[236] D'autre part, la Régie, dans sa décision D-2025-022 n'utilise l'expression « application de la MCC » qu'à deux reprises, à savoir aux paragraphes 134 et 187. C'est à ce dernier paragraphe qu'HQTD fait référence dans sa réplique à propos du suivi demandé par la Régie.

[237] Or, à ce paragraphe 134, la Régie mentionnait ce qui suit :

[134] L'application de la MCC au coût complet des activités de la chaîne de valeur au Transporteur et au Distributeur représente un taux de croissance annuel moyen de leurs charges respectivement de 3,1 % et de 3,8 % sur la période 2023-2025<sup>189</sup>. [notre soulignement]

[238] Ainsi, afin de lever toute ambiguïté à l'égard du suivi du paragraphe 187 de la décision précitée D-2025-022, **la Régie demande au Transporteur et au Distributeur, dans le cadre de leurs futurs dossiers de révision tarifaire respectifs, de quantifier les facteurs expliquant l'augmentation de leurs charges d'exploitation relatives aux activités et sous-activités de la chaîne de valeur en isolant les effets décrits ci-après et en précisant davantage les besoins additionnels et les gains d'efficacité :**

---

<sup>188</sup> Dossier R-4270-2024 Phases 1 et 2, décision [D-2025-022](#), p. 51 à 56.

<sup>189</sup> Dossier R-4270-2024 Phases 1 et 2, décision [D-2025-022](#), p. 42.

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

[239] Malgré ce qui précède, la Régie reconnaît qu'il est vraisemblable que l'ajout de nouveaux consommateurs des services offerts par le Transporteur et le Distributeur crée des besoins additionnels chez ces derniers.

[240] La Régie est d'avis que la preuve permet difficilement de savoir comment les montants dus à l'inflation et à l'indexation des coûts, aux gains d'efficience et aux besoins additionnels se rapportent au Distributeur et au Transporteur, soit aux activités réglementées pour lesquelles la Régie doit fixer les charges d'exploitation.

[241] En effet, la Régie juge cette que cette preuve n'est pas probante dans la mesure où elle repose essentiellement sur une déclaration d'HQTD et qu'aucune information satisfaisante n'a été fournie quant à l'établissement de ces montants pour le Transporteur et pour le Distributeur.

**[242] Dans ces circonstances, tel que détaillé dans les sections suivantes, la Régie accorde une croissance annuelle moyenne de 3 % des charges d'exploitation entre l'année autorisée 2025 (D-2025-022) et l'année témoin 2028. La Régie souligne qu'elle applique ce taux de croissance sur les coûts complets et non sur les coûts directs.**

[243] Cette hausse annualisée de 3 % correspond au haut de la fourchette de la cible de l'inflation de la Banque du Canada<sup>190</sup>. En utilisant le haut de la fourchette, la Régie est d'avis que ce taux permettra de protéger HQTD contre les fluctuations du taux d'inflation pendant le cycle tarifaire.

---

<sup>190</sup> Banque du Canada, [Politique monétaire – inflation](#).

#### 9.4.4 ÉVOLUTION DES ETC

[244] Dans sa décision procédurale D-2025-087<sup>191</sup>, la Régie retenait comme sujet d'examen les ETC en soulignant qu'ils sont liés à l'évaluation de la raisonnable de certaines composantes des charges d'exploitation.

##### ***Demande de l'AQCIE-CIFQ***

[245] L'AQCIE-CIFQ demande à la Régie d'ordonner à HQTd d'évaluer et de fournir dans un délai de 60 jours de la décision sur le fond, les ETC associés respectivement à ses activités de Distribution et de Transport pour les années 2022, 2023 et 2024, ainsi que ses projections pour les années 2025, 2026, 2027 et 2028 aux fins du présent dossier tarifaire, et d'exposer la méthodologie utilisée à cette fin<sup>192</sup>.

[246] L'AQCIE-CIFQ demande également à la Régie qu'elle ordonne à HQTd de fournir les ETC dans ses futurs rapports annuels.

[247] S'il advenait qu'HQTd soit incapable de se conformer aux deux recommandations précédentes, l'AQCIE-CIFQ demande que la Régie ordonne à HQTd qu'elle répartisse les ETC associés à chaque activité de la chaîne de valeur au prorata de ce que représente le coût des charges d'exploitation attribué respectivement à ses activités de Distribution et de Transport par rapport au coût total des charges d'exploitation.

[248] Au soutien de sa demande, l'AQCIE-CIFQ mentionne que la réorganisation administrative de 2022 autour du concept d'«Une Hydro», s'est faite dans le cadre législatif applicable depuis 2000. Selon ce cadre législatif, la Régie fixe des tarifs distincts pour le Transporteur et le Distributeur.

[249] L'AQCIE-CIFQ note l'absence de modification législative visant à adapter la Loi en lien avec la réorganisation d'« Une Hydro ».

---

<sup>191</sup> Décision [D-2025-087](#), p. 14, par. 38.

<sup>192</sup> Pièce [C-AQCIE-CIFQ](#), p. 12 à 19, par. 53 à 85.

[250] Selon l'intervenant, cette réorganisation se devait donc de respecter les principes fondamentaux sous-jacents à la Loi, dont le principe de la séparation fonctionnelle entre les activités de Transport, de Distribution et non réglementées permettant d'assurer la vérité des coûts et de prévenir l'interfinancement entre ces secteurs d'activités, lors de la fixation de tarifs.

[251] L'AQCIE-CIFQ mentionne que l'article 75.1 de la Loi impose l'obligation au Distributeur de fournir annuellement à la Régie un rapport comprenant notamment l' « évolution de l'effectif en équivalent temps complet »<sup>193</sup>.

[252] L'intervenant ajoute qu'en vertu de l'article 75 de la Loi et de l'item 1.6 de l'annexe 1 de la Décision 2002-175, le Transporteur a aussi l'obligation de fournir l' « évolution annuelle de l'effectif moyen »<sup>194</sup>.

[253] Enfin, l'AQCIE-CIFQ mentionne que la Loi 24 adoptée le 7 juin 2025 n'a pas modifié les obligations du Distributeur et du Transporteur à l'égard du suivi des ETC.

[254] À cet égard, l'intervenant souligne que les articles 60 et 92 de la Loi 24 ont modifié plusieurs paragraphes de l'annexe II de la Loi concernant le rapport annuel du Distributeur, ainsi que plusieurs paragraphes de l'article 75 concernant le rapport annuel du Transporteur.

[255] Comme la Loi 24 a été adoptée le 7 juin 2025, l'intervenant soumet que celle-ci constitue l'expression la plus récente de l'intention du législateur quant aux renseignements devant être fournis dans les rapports annuels.

---

<sup>193</sup> [RLRQ, R-6.01, Annexe II](#), Item 16.

<sup>194</sup> Dossier 3482-2002, décision [D-2002-175](#), Annexe 1 (par. 1.6 et 2.13).

***Position d'HQTD***

[256] Depuis 2022, à la suite de la transformation organisationnelle d'« Une Hydro », HQTD établit ses charges d'exploitation selon la MCC<sup>195</sup>.

[257] Cette évolution organisationnelle a notamment regroupé les employés dans la chaîne de valeur ou dans les activités de soutien. Ainsi, selon HQTD, il n'est plus possible d'associer spécifiquement des employés au Transporteur ou au Distributeur.

[258] HQTD soumet que, depuis la décision D-2024-024 autorisant la MCC, la meilleure façon d'évaluer la performance financière au niveau des charges d'exploitation est désormais le coût complet des activités de la chaîne de valeur. Selon HQTD, le suivi des ETC est non seulement indisponible mais également non pertinent.

[259] Elle soumet aussi que cette situation était connue, notamment de la Régie, lorsqu'elle a autorisé la MCC par sa décision D-2024-024.

[260] Selon elle, le suivi de la décision D-2002-175 relatif à l'évolution des ETC du Transporteur est devenu caduc. HQTD souligne, à cet égard, qu'en ce qui concerne le Transporteur, la Régie a accepté, dans sa décision D-2025-022 de mettre fin à certains suivis devenus caducs en raison de la MCC, notamment concernant la masse salariale et la facturation interne.

[261] En ce qui concerne les ETC du Distributeur, HQTD soutient que son suivi est également devenu indisponible ou caduc.

[262] Par ailleurs, HQTD mentionne que la proportion d'attribution directe est marginale par rapport à l'ensemble impliquant un degré d'imprécision important des résultats obtenus. Il s'ensuit que le résultat obtenu, en appliquant des clés de répartition des ETC pour les activités ne faisant pas l'objet d'attribution directe, présenterait un résultat purement mathématique sans lien avec la force réelle de travail.

---

<sup>195</sup> Pièce [B-0051](#), p. 44 à 47, par. 169 à 188.

[263] Finalement, HQTd est d'avis que l'exercice de tenter de développer de nouvelles clés de cheminement des ETC n'apporterait aucune plus-value et serait inefficace.

### ***Opinion de la Régie***

[264] La Régie partage l'opinion de l'AQCIE-CIFQ à l'effet que la transmission annuelle de l'évolution des ETC a pour objectif :

- le contrôle de l'évolution des coûts de main-d'œuvre associés aux activités réglementées de distribution et de transport;
- le contrôle de l'efficacité et de la raisonnable des revenus requis aux fins tarifaires;
- la transparence quant à la main-d'œuvre affectée aux activités réglementées.

[265] La Régie, à l'instar de l'AQCIE-CIFQ, constate que la Loi 24 maintient en place les obligations du Transporteur et du Distributeur à l'égard de l'évolution des ETC dans leurs rapports annuels respectifs.

[266] Par ailleurs, la Régie ne partage pas l'opinion d'HQTd à l'effet que le suivi des ETC est devenu caduc en raison de la MCC au même titre que les autres suivis auxquels elle a mis fin dans sa décision D-2025-022.

[267] En effet, les suivis visés par le paragraphe 446 de la décision D-2025-022<sup>196</sup>, cités par HQTd, avaient été mis en place afin de répondre à des situations spécifiques. En revanche, les suivis annuels des ETC découlent d'une obligation de la Loi.

[268] Outre l'importance et la nécessité du suivi des ETC, l'enjeu majeur concerne l'interprétation des résultats.

[269] En effet, la Régie retient des propos d'HQTd tenus lors de l'audience, qu'il serait possible de faire cheminer les ETC imputés au Transporteur et au Distributeur mais qu'il

---

<sup>196</sup> Dossier R-4270-2024 Phases 1 et 2, décision [D-2025-022](#), p. 117, par. 442 et pièce [B-0139](#), p. 30.

s'agit d'un exercice complexe et long et dont les résultats seraient difficilement explicables.

Je vous ai dit que mathématiquement c'est faisable, mais il faut comprendre... puis là, je vais prendre l'exemple des activités de soutien, cet exemple-là qui est encore plus parlant, selon moi. Technologie numérique, pour prendre cet exemple-là. Technologie numérique, une fois que j'ai établi ses coûts directs, il va circuler dans l'ensemble de l'organisation. Donc, tant chez le fournisseur immobilier, par exemple, tant chez opération et maintenance, tant chez clientèle. Vous comprendrez que le nombre de clés ou d'étapes qu'il doit franchir pour se rendre ultimement à l'activité transport ou à l'activité de distribution, ça devient un chemin critique qui est tellement long, tellement complexe, que la résultante n'apportera pas de lumière additionnelle pour la Régie.

[...]

Ça fait qu'à votre question, que ça a été un long préambule, tout se fait. Est-ce que ça apporte une lumière additionnelle à la Régie? La réponse c'est non, parce que je ne serai pas en mesure de l'analyser, parce que ça fait dix (10) ans que je fais ça, une fois que je vais avoir fourni cette information-là, il va falloir que je l'explique, mais je ne serai pas en mesure de vous l'expliquer.

[...]

Juste rajouter sur votre... Aujourd'hui, même nous on ne le fait pas à l'interne. Donc, je ne sais pas jusqu'à quel point c'est possible. Assurément, c'est un exercice qui va prendre quelques semaines. Ce n'est pas quelque chose qui se fait du jour au lendemain. Ça fait qu'assurément, on n'aura rien de concluant d'ici la fin de l'audience, assurément, et ça va aller au-delà. Vous comprendrez que c'est cinq milliards (5 G\$) de coûts qu'on fait cheminer dans la machine. C'est énorme ce que vous demandez pour un résultat que je répète, ne sera pas probant<sup>197</sup>.

[nos soulignements]

---

<sup>197</sup> Pièce [A-0033](#), p. 53, l. 20 à p. 60, l.2.

[270] La Régie considère que l'affirmation d'HQTD à l'effet que le résultat de l'exercice du cheminement des coûts directs, y incluant les ETC, ne donnerait aucun résultat probant et n'est appuyé par aucune preuve concrète.

[271] Au surplus, c'est la Loi qui l'exige et dans une société de droit telle que la nôtre, il faut se plier aux exigences du législateur. Il appartient à Hydro-Québec de faire les efforts nécessaires pour s'y conformer.

[272] Compte tenu de ce qui précède, la Régie retient partiellement la demande de l'AQCIE-CIFQ. Elle est d'avis qu'avant de procéder à des calculs pour toutes les années historiques, il convient d'abord de mieux comprendre l'enjeu d'interprétation évoqué par HQTD à l'égard des résultats d'un tel exercice<sup>198</sup>.

[273] La Régie considère également que l'exercice détaillé du cheminement des ETC à travers toutes les étapes de la MCC permettra non seulement d'obtenir une preuve probante relative à l'enjeu d'interprétation des résultats mais de mieux comprendre le fonctionnement de la MCC.

**[274] Ainsi, la Régie ordonne à HQTD de déterminer les ETC du Transporteur et du Distributeur pour les années 2026, 2027 et 2028 à l'aide de la méthode citée ci-dessus par HQTD lors de l'audience. Aux fins de cet exercice, la Régie demande à HQTD d'utiliser les données au soutien de sa Demande.**

**[275] La Régie demande à HQTD de lui faire rapport des résultats de cet exercice au même moment où le Transporteur et le Distributeur déposeront leur rapport annuel respectif pour l'année 2025. HQTD devra déposer ce rapport en suivi administratif de la présente décision. Dans ce rapport, la Régie demande notamment ce qui suit à HQTD :**

- **expliquer chacune des étapes de calcul;**
- **décrire les clés de répartition utilisées à chacune des étapes;**
- **fournir en format Excel les résultats de chacune des étapes;**
- **présenter les ETC résultant des calculs du Transporteur et du Distributeur;**

---

<sup>198</sup> Pièce [A-0031](#), p. 82.

- **fournir les motifs spécifiques tant pour le Transporteur que pour le Distributeur pour lesquels les résultats ne seraient pas représentatifs, le cas échéant.**

[276] La Régie examinera ce rapport dans le cadre des rapports annuels du Transporteur et du Distributeur de l'année 2025. À la suite de cet examen, elle donnera ses instructions quant aux suites à donner à celui-ci.

#### **9.4.5 COÛTS COMPLETS DES ACTIVITÉS DE SOUTIEN**

[277] Les coûts complets des activités de soutien sont imputés aux charges d'exploitation du Transporteur et du Distributeur selon deux processus comptables de la MCC.

[278] D'une part, la MCC prévoit que les coûts complets des services fournis par les activités de soutien aux activités de la chaîne de valeur soient intégrés aux coûts complets de ces dernières. Par la suite, les coûts complets des activités de la chaîne de valeur cheminent vers les charges d'exploitation du Transporteur et du Distributeur selon les divers facteurs d'allocation des coûts.

[279] Il s'ensuit que ce premier processus ne permet pas de retracer spécifiquement les coûts complets des activités de soutien qui sont imputés aux charges d'exploitation du Transporteur et du Distributeur<sup>199</sup>.

[280] D'autre part, certains coûts des activités de soutien sont directement imputés aux charges d'exploitation du Transporteur et du Distributeur. Aux tableaux 50 et 51 de la pièce B-0011, il s'agit des coûts de la rubrique « Facturation interne et autres cheminements directs »<sup>200</sup>.

[281] Il existe cinq catégories d'activités de soutien. Leurs coûts complets totalisaient 3 427,1 M\$ pour l'année autorisée 2025. Les coûts complets des activités de soutien

---

<sup>199</sup> Pièce [B-0017](#), p. 33, Figure R-7.4.

<sup>200</sup> Pièce [B-0011](#), p. 52 et 53, Tableaux 50 et 51, l. 18.

« Technologies numériques », « Services partagés » et « Services corporatifs » comptaient pour 95 % des coûts complets des activités de soutien en 2025<sup>201</sup>.

[282] La hausse des coûts complets des activités de soutien entre l'année autorisée 2025 et l'année témoin 2028 est de 652,3 M\$ (croissance annualisée de 6 %). Cette hausse est en quasi-totalité imputable aux activités de soutien « Technologies numériques », « Services partagés » et « Services corporatifs ».

#### 9.4.5.1 Technologies numériques

[283] D'abord, la Régie note que la hausse des coûts de l'activité « Technologies numériques » est liée à la mise en place et à la réalisation des objectifs du Plan d'action 2035 :

Ainsi, l'évolution des coûts d'exploitation de l'activité au cours des prochaines années sera représentative des efforts importants qui devront être faits pour accompagner l'organisation dans la réalisation des priorités du Plan d'action 2035<sup>202</sup>.

[284] À cet égard, la Régie partage l'opinion de l'AQCIE-CIFQ à l'effet que le Plan d'action 2035 n'a jamais été approuvé par la Régie et qu'il ne constitue pas une politique gouvernementale au sens de l'article 5 de la Loi<sup>203</sup>.

[285] De plus, la Régie, à l'instar de l'AQCIE-CIFQ, constate l'absence de cible ou d'objectif mesurable en lien avec les hausses demandées pour cette activité<sup>204</sup>.

[286] Par ailleurs, la Régie constate que la preuve ne contient aucun élément probant à l'effet que les produits de technologies numériques fassent l'objet d'étude de coûts-bénéfices avant leur déploiement tel qu'en fait foi le témoignage suivant :

---

<sup>201</sup> Pièce [B-0011](#), p. 41, Tableau 36.95 % = 3 250,1 M\$ ÷ 3 427,1 M\$.

<sup>202</sup> Pièce [B-0011](#), p. 41.

<sup>203</sup> Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0017](#), p. 8, par. 36.

<sup>204</sup> Pièces [C-AQCIE-CIFQ-0017](#), p. 8, par.38, [B-0019](#), p. 15, R-4.7 et [A-0033](#), p. 100 à 109.

Ce portefeuille-là est priorisé jusqu'au comité de direction de l'entreprise. Donc, souvent, c'est basé sur certains bénéfices qui sont et financiers, mais ET qualitatifs de l'acabit de plus de données, de la meilleure visibilité, de la diminution de risques et de la pérennité<sup>205</sup>.

[...]

Q. [118] Est-ce que vous allez jusqu'à faire une analyse de rentabilité sur chacun des projets que vous identifiez comme étant la justification de besoins additionnels pour le cycle tarifaire deux mille vingt-six, deux mille vingt-huit (2026-2028)?

R. Il y a certains projets pour lesquels on le fait. Il y a certains projets pour lesquels les risques, exemples de pérennité ou autres, que l'analyse financière, elle n'est pas exhaustive ou pas positive à la fin de l'histoire. [notre soulignement]

Ceci étant, ça ne justifie pas de faire un projet ou pas. C'est une des caractéristiques qui est évaluée quand on choisit nos projets. Ceci étant, cette perspective-là, ça nous donne... Donc, le type de projets qu'on fait, nous, ça a des impacts au niveau... Que ce soit des plateformes que le Groupe TN, groupe technologie numérique a à faire. Donc, ça a aussi des impacts. Un projet, c'est tel que tel, mais souvent il y a des besoins collatéraux que l'équipe TN prend en charge<sup>206</sup>.

[287] La Régie constate également qu'HQTD n'est pas en mesure de quantifier les économies nettes attendues par projet. En effet, questionnée par l'AHQ-ARQ à cet égard, HQTD soumet ce qui suit :

Les projets de Technologies numériques visent à soutenir les objectifs du Plan d'action 2035, incluant l'optimisation des processus d'affaires, l'amélioration de la performance opérationnelle ainsi qu'à assurer la continuité des opérations. Certains de ces projets pourront contribuer à réaliser l'efficacité planifiée, tel que présenté dans le dossier tarifaire.

---

<sup>205</sup> Pièce [A-0033](#), p. 104.

<sup>206</sup> Pièce [A-0033](#), p. 104 à 105.

Les projets susceptibles de contribuer à l'atteinte des cibles d'efficience se traduisent généralement par :

- une réduction des charges d'exploitation ;
- des gains de productivité ;
- une optimisation des ressources technologiques.

HQTD tiennent à préciser que les coûts d'implantation sont pris en compte dans le coût du projet, soit en tant qu'investissement ou en charges d'exploitation, selon leur comptabilisation. Toutefois, les économies générées sont systématiquement intégrées dans les charges d'exploitation.

La liste des projets spécifiques et l'établissement du portefeuille de projets à venir pour les années 2026 à 2028 n'est pas fixe et définitive. Le portefeuille de projets évolue de manière constante de manière à identifier les projets qui répondent aux besoins du plan d'action 2035 et qui favoriseront l'atteinte de la cible d'efficience.

[nos soulignements]

Voir également la réponse à la question 25.7<sup>207</sup>.

[288] La Régie retient de la preuve que les coûts directs des activités de soutien, dont ceux des « Technologies numériques », cheminent dans toutes les activités :

Je vous ai dit que mathématiquement c'est faisable, mais il faut comprendre... puis là, je vais prendre l'exemple des activités de soutien, cet exemple-là qui est encore plus parlant, selon moi. Technologie numérique, pour prendre cet exemple-là. Technologie numérique, une fois que j'ai établi ses coûts directs, il va circuler dans l'ensemble de l'organisation. Donc, tant chez le fournisseur immobilier, par exemple, tant chez opération et maintenance, tant chez clientèle. Vous comprendrez que le nombre de clés ou d'étapes qu'il doit franchir pour se rendre ultimement à l'activité transport ou à l'activité de distribution, ça devient un chemin critique qui est tellement long, tellement complexe, que la résultante n'apportera pas de lumière additionnelle pour la Régie<sup>208</sup>. [nos soulignements]

---

<sup>207</sup> Pièce [B-0018](#), p. 40 et 41, R-25.6.

<sup>208</sup> Pièce [A-0033](#), p. 53, l. 20 à 54, l. 10.

[289] À la lumière de ce constat, la Régie ne juge pas approprié de se prononcer sur les coûts des « Technologies numériques » ni des autres activités de soutien. Elle précise que son examen porte sur les charges d'exploitation spécifiques du Transporteur et du Distributeur.

#### **9.4.5.2 Services partagés**

[290] La Régie note que la hausse des coûts complets de 310,2 M\$ de l'activité « Services partagés » touche plus particulièrement l'activité « Opération et Maintenance » de la chaîne de valeur.

[291] En effet, la hausse des coûts complets des produits « Immobilier, Transport, Alimentation et hébergement » et « Gestion du matériel » de l'activité « Services partagés » se chiffre à 287 M\$, soit 92 % de la hausse des coûts complets de cette dernière. De plus, selon HQT, les hausses y afférentes touchent principalement l'activité « Opération et maintenance »<sup>209</sup>.

#### **9.4.5.3 Services corporatifs**

[292] L'activité de soutien « Services corporatifs » comprend l'ensemble des activités ayant pour but de représenter les intérêts d'Hydro-Québec pour l'ensemble de ses responsabilités. Ainsi, contrairement aux activités de soutien, les services corporatifs ne rendent pas de services aux activités de la chaîne de valeur.

[293] La Régie note que la hausse des coûts complets de cette activité entre l'année autorisée 2025 et l'année témoin 2028 est de 56,2 M\$. Il s'agit d'une hausse dont la croissance annualisée est de 2 %, soit moins que le taux d'inflation et d'indexation de 2,7 %<sup>210</sup>.

---

<sup>209</sup> Pièce [B-0011](#), p. 46.

<sup>210</sup> Pièce [B-0011](#), p. 47, tableau 43.

#### 9.4.6 CHARGES D'EXPLOITATION DU TRANSPORTEUR

[294] Les charges d'exploitation du Transporteur comprennent les coûts complets des activités de la chaîne de valeur, les coûts complets de la facturation interne et autres cheminements directs, l'efficience additionnelle et le rendement sur les actifs de soutien.

[295] Comme mentionné précédemment, les coûts complets des activités de la chaîne de valeur comprennent la part des coûts des activités de soutien, principalement ceux des « Technologies numériques » et les « Services partagés », qui leur sont alloués.

[296] La Régie réitère qu'elle reconnaît qu'il est vraisemblable que le Transporteur a des besoins additionnels, au-delà de l'inflation. Cependant, pour les motifs énoncés ci-après, elle juge peu probante la preuve à l'appui de ceux-ci. La Régie note également l'absence de preuve à l'égard des mesures d'efficience concrètes et des gains y étant associés que le Transporteur entend mettre en place pour la période 2026 à 2028.

#### ***Hausse des charges d'exploitation entre 2025 et 2026***

[297] Questionnée par la Régie à propos de la hausse marquée des charges d'exploitation en 2026 par rapport à celles de l'année autorisée 2025, le Transporteur indique que cette hausse est notamment motivée par les deux facteurs suivants :

- volonté d'Hydro-Québec de réaliser les objectifs de son Plan d'action 2035 dont plusieurs cibles sont à atteindre dès 2028;
- intention de contribuer à l'économie du Québec dans une période d'incertitude économique en devançant des travaux dès 2026<sup>211</sup>.

[298] La Régie considère que ces explications sont peu probantes.

[299] Premièrement, le Plan d'action 2035 relève d'Hydro-Québec et le Transporteur n'a fourni dans sa réponse aucune explication convaincante quant aux objectifs qu'il entend réaliser durant la période sous examen, ni la nécessité de les atteindre d'ici 2028.

---

<sup>211</sup> Pièce [B-0017](#), p. 30, R-7.1.2.

[300] En deuxième lieu, la Régie est d'avis que les dépenses pour stimuler l'économie du Québec ne sont pas inévitablement équivalentes à des dépenses nécessaires à la prestation du service du Transporteur. Le Transporteur n'a pas été en mesure d'expliquer comment ces dépenses bénéficient à sa clientèle et n'a fourni aucune explication quant à leur nécessité.

### ***Coûts de l'activité Opération et maintenance***

[301] Les coûts de l'activité « Opération et Maintenance » représentaient 56 % de l'ensemble des coûts des activités de la chaîne de valeur pour l'année autorisée 2025<sup>212</sup>.

[302] Le Transporteur demande à la Régie d'approuver une hausse des coûts complets de l'activité « Opération et Maintenance » de 100,2 M\$ entre l'année autorisée 2025 et l'année témoin 2028. Cette hausse représente une croissance annualisée des coûts complets sur la période de 5,4 %. Celle-ci représente également 53 % de la hausse totale des coûts de la chaîne de valeur<sup>213</sup>.

[303] La Régie constate que la hausse annualisée de 5,4 % sur la période découle d'une hausse de 12,3 % entre l'année autorisée 2025 et l'année témoin 2026. Les hausses annuelles subséquentes sont de 2,8 % et 1,5 %<sup>214</sup>.

[304] Le Transporteur soumet que le devancement de la réalisation de certains projets de nature non capitalisable et un rehaussement de la maintenance préventive conditionnelle (plus coûteuse) expliquent, en partie, les coûts plus élevés en 2026 par rapport aux années suivantes.

[305] Il ajoute que l'efficacité escomptée sera réalisée principalement dans les années 2027 et 2028, ce qui ne permet pas de réduire la croissance des coûts en début de période.

[306] En premier lieu, la Régie constate que la preuve ne contient aucun élément probant au soutien de l'affirmation du Transporteur à l'effet qu'il lui soit nécessaire de devancer

---

<sup>212</sup> Pièce [B-0017](#), p. 30, Tableau R-7.1.2.  $56 \% = 586,4 \text{ M\$} \div 1\,038 \text{ M\$}$ .

<sup>213</sup> Idem.  $53 \% = 100,2 \text{ M\$} \div (1\,226,8 - 1\,038 \text{ M\$})$ .

<sup>214</sup> Pièce [B-0017](#), p. 29, Tableau Q-7.1.

la réalisation de projets non capitalisables. De plus, comme il est impossible de suivre les gains d'efficacité intégrée, la Régie ne peut accorder d'importance à cette justification mentionnée par le Transporteur.

[307] À l'égard du rehaussement de la maintenance préventive conditionnelle, la Régie se questionne sur la capacité du Transporteur à réaliser les heures de maintenance qu'il prévoit en 2026. En effet, questionné par la Régie à ce sujet, le Transporteur ne fournit aucune mesure concrète lui permettant de relever les défis de la rareté de main-d'œuvre qualifiée<sup>215</sup>.

[308] En second lieu, le Transporteur mentionne ce qui suit à propos de la croissance de ses charges d'opération et maintenance :

[...] s'explique d'une part, par la hausse des coûts de maintenance directe, qui en respect des stratégies, engendre un rehaussement du niveau de la force de travail interne, ainsi que des achats de pièces et d'équipements.

D'autre part, l'ajout de force de travail opérationnelle engendre un rehaussement additionnel de ressources en périphérie, autant celles dédiées à la préparation, planification et l'ordonnancement des travaux ou la gestion sur le terrain, que par des consommations additionnelles de biens ou services. Les coûts additionnels liés à ces rehaussements contribuent à la croissance des charges d'exploitation de l'activité sur la période<sup>216</sup>.

[309] Par ailleurs, la hausse des coûts de la maintenance directe entre 2025 et 2028 est de l'ordre de 39 M\$<sup>217</sup>.

Cette hausse découle, d'une part de l'inflation des coûts et d'autre part de l'augmentation des heures planifiées en maintenance conditionnelle. Ce déplacement d'heures vers la maintenance conditionnelle engendre des dépenses

---

<sup>215</sup> Pièce [B-0017](#), p. 38, R-8.4.1.

<sup>216</sup> Pièce [B-0011](#), p. 52.

<sup>217</sup> Pièce [B-0011](#), p. 28, l. 16 à 22.

supplémentaires en achats de pièces et équipements, ce type de maintenance étant plus coûteux à réaliser que de la maintenance systématique<sup>218</sup>.

[310] Or, lorsque la Régie majore le montant de la maintenance directe de l'année autorisée 2025, soit 436,5 M\$, jusqu'en 2028 selon le taux d'inflation et d'indexation de 2,7 %, elle constate une augmentation de 36,3 M\$. Cette augmentation représente la quasi-totalité de l'augmentation de 39 M\$ requise pour la maintenance directe sur la période.

[311] Lorsque questionné par la Régie à propos des principales fonctions et tâches, montants y afférents, des principaux biens et services qui seront acquis par le Transporteur, tant à l'interne qu'à l'externe, ainsi que la raison de leur acquisition et les montants associés, le Transporteur répond de façon insuffisamment précise pour justifier la hausse des charges d'exploitation de l'activité Opération et maintenance<sup>219</sup>.

[312] En outre, la Régie note que le Transporteur n'est pas en mesure d'indiquer le nombre additionnel d'ETC pendant la période 2026-2028<sup>220</sup>.

[313] En ce qui concerne les renseignements sur la SGA<sup>221</sup>, la Régie note que ceux-ci énoncent les stratégies privilégiées mais non leur justification.

[314] La Régie, à l'instar de l'AHQ-ARQ, est d'avis que les indicateurs de fiabilité affichent globalement une bonne performance. De plus, comme elle le mentionnait dans sa décision D-2025-022<sup>222</sup>, la Régie note que les coûts pour assurer la fiabilité du réseau de transport sont supérieurs à ceux des participants du *Best Practices Transmission Committee*<sup>223</sup>.

[315] La Régie, à l'instar de l'AHQ-ARQ, constate que le taux de risque en maintenance est sous contrôle et en amélioration par rapport aux années précédentes.

---

<sup>218</sup> Pièce [B-0011](#), p. 65 (Annexe B), l. 15 à 20.

<sup>219</sup> Pièce [B-0017](#), p. 38 et 39, R-8.5.1 à R-8.5.2.

<sup>220</sup> Pièce [B-0017](#), p. 33, Figure R-7.4 et p. 39, R-8.5.3.

<sup>221</sup> Pièce [B-0005](#), p. 3 à 9.

<sup>222</sup> Dossier R-4270-2024 Phases 1 et 2, décision [D-2025-022](#), p. 54, par. 179.

<sup>223</sup> Pièces [B-0006](#), p. 19, l. 4 à 14 et [C-AHQ-ARQ-0018](#), p. 28.

[316] En outre, la Régie retient de la preuve que le taux de risque en maintenance prévu en 2026 découle des efforts déployés depuis une dizaine d'années :

Le Transporteur rappelle que, dans les lignes 8 à 13 à la page 17 de la pièce HQT-3, Document 1.1 (B-0073<sup>224</sup>), il précisait que la stabilisation du risque en maintenance conditionnelle se fait sur une dizaine d'années, se situant approximativement entre 6 et 7 vers 2026. Cette stabilisation est nécessaire, puisque le risque en maintenance est fortement corrélé avec les IF, et qu'une hausse des IF est jugée imprudente afin de maintenir la fiabilité, l'exploitabilité et la sécurité du réseau.

Tel qu'indiqué en réponse à la question 6.2 à la demande de renseignements n° 2 de l'AHQ-ARQ (B-0088<sup>225</sup>) de la phase 2 du dossier R-4270-2024 : « Le Transporteur a su maîtriser l'évolution des risques, notamment en réponse aux enjeux passés. La mise en place d'une stratégie de maintenance adaptée dès 2017 a permis de contenir le niveau de risque en maintenance conditionnelle de manière efficace. La prévision à la baisse à long terme du taux de risque démontre les effets positifs de cette démarche proactive »<sup>226</sup>. [nos soulignements]

[317] Par ailleurs, la Régie note que la hausse des coûts de la maintenance préventive et corrective entre l'année de base 2025 et l'année témoin 2028 est de l'ordre de 27 M\$. Cette augmentation des coûts découle de la hausse des heures en maintenance préventive sur la période, soit 27 000 heures entre 2025 et 2028 dont 32 000 heures entre 2025 et 2026<sup>227</sup>. En effet, les heures prévues en 2026 sont de 885 000 heures contre 880 000 en 2028.

[318] Selon le Transporteur, l'augmentation des ressources dédiées en maintenance préventive associée aux actifs du parc existant entre les années 2025 et 2026, résulte principalement des deux éléments suivants :

---

<sup>224</sup> Dossier R-4058-2018, pièce [B-0073](#), p. 17.

<sup>225</sup> Dossier R-4058-2018, pièce [B-0088](#), p. 10, R-6.2.

<sup>226</sup> Pièce [B-0018](#), p. 6 et 7, R-3.1.

<sup>227</sup> Pièces [B-0005](#), p. 4, Tableau 1 et [B-0021](#), p. 25, Tableau R.6-1.

- intégration d'interventions liées aux enjeux émergents de vieillissement du parc d'actif, en cohérence avec l'augmentation réelle observée dans les dernières années sur certaines familles d'actifs stratégiques ;
- intensification des interventions spécifiques à l'environnement tels que le colmatage des fuites lentes dans les postes de transport.

[319] Or, en réponse à une DDR de la Régie demandant au Transporteur des détails sur les enjeux émergents, ce dernier répond qu'il « fait référence à l'ajustement à la hausse de ses prévisions en heures en lien avec la maintenance conditionnelle dont la tendance est supérieure à celle déposée dans la demande tarifaire précédente »<sup>228</sup>.

[320] Selon la Régie, il s'agit d'un argument circulaire. En effet, la question visait à identifier les enjeux émergents justifiant la nécessité d'augmenter les ressources dédiées en maintenance, alors que la réponse du Transporteur indique que les enjeux émergents sont la hausse des heures.

[321] La Régie a également questionné le Transporteur en regard de l'intensification des interventions spécifiques à l'environnement pour d'autres activités que le colmatage des fuites lentes dans les postes de transport. Ce dernier n'a pas mentionné d'autres types d'intervention. Questionné sur les ressources dédiées à la maintenance sur ces interventions, le Transporteur mentionne que les interventions spécifiques à l'environnement dans les postes de transport « correspondent à une enveloppe de 20 000 heures en maintenance préventive, soit une intensification de 10 000 heures en 2026 comparativement aux prévisions des années précédentes »<sup>229</sup>.

[322] Or, selon le tableau R-8.3, les ressources en maintenance préventive en lien avec les fuites lentes étaient de 20 710 heures en 2023 et 19 402 heures en 2024<sup>230</sup>.

[323] Ainsi, la Régie considère que la preuve ne permet pas de constater une augmentation des heures liées à la maintenance préventive relativement aux fuites lentes

---

<sup>228</sup> Pièce [B-0017](#), p. 35 et 36, R-8.1.

<sup>229</sup> Pièce [B-0017](#), p. 37, R-8.2.

<sup>230</sup> Pièce [B-0017](#), p. 37, R-8.3.

en 2026 par rapport aux années précédentes puisque celles-ci étaient déjà de l'ordre de 20 000 heures en 2023 et 2024.

[324] Vu ce qui précède, la Régie est d'avis que la preuve au dossier ne permet pas de justifier les *besoins additionnels nets* pour l'activité « Opération et Maintenance » au-delà du facteur d'inflation et d'indexation.

***Coûts des activités Contrôle des mouvements d'énergie et exploitation des réseaux et Expertise et soutien technique aux opérations***

[325] Les coûts des activités Contrôle des mouvements d'énergie et exploitation des réseaux et Expertise et soutien technique aux opérations représentaient 37 % de l'ensemble des coûts des activités de la chaîne de valeur pour l'année autorisée 2025<sup>231</sup>.

[326] Le Transporteur demande à la Régie d'approuver une hausse des coûts complets de ces deux activités de 87,2 M\$ entre l'année autorisée 2025 et l'année témoin 2028. Cette hausse représente une croissance annualisée des coûts complets sur la période de 7,1 %. Celle-ci représente également 46 % de la hausse totale des coûts de la chaîne de valeur<sup>232</sup>.

[327] La Régie note cependant que cette hausse annualisée de 7,1 % sur la période découle d'une hausse prononcée des coûts complets de ces deux activités entre l'année autorisée 2025 et l'année témoin 2026<sup>233</sup>. Il s'agit de hausses respectives de 13,9 % et de 16 % pour les activités Contrôle des mouvements d'énergie et exploitation des réseaux et Expertise et soutien technique aux opérations.

[328] Le Transporteur soumet que la hausse marquée du coût complet de l'activité Contrôle des mouvements d'énergie et exploitation des réseaux entre 2025 et 2026 (38,2 M\$) est principalement imputable à l'activité de soutien « Technologies numériques ». La hausse des coûts de l'activité de soutien « Technologies numériques »

---

<sup>231</sup> Pièce [B-0017](#), p. 30, Tableau R-7.1.2.  $37 \% = (246,2 \text{ M\$} + 135,5 \text{ M\$}) \div 1\,038 \text{ M\$}$ .

<sup>232</sup> *Idem*.  $46 \% = 87,2 \text{ M\$} \div (1\,226,8 - 1\,038 \text{ M\$})$ .

<sup>233</sup> Pièce [B-0017](#), p. 29, Tableau Q-7.1.

est notamment due à la croissance de la proportion de la clé de répartition des occurrences « Produits d'exploitation »<sup>234</sup>.

[329] Or, la preuve mentionne que l'activité « Contrôle des mouvements d'énergie et exploitation » est en croissance et que celle-ci est principalement liée à la mise en service et à l'évolution de plusieurs solutions technologiques liées à la transformation numérique<sup>235</sup>.

[330] Selon la Régie, il s'agit d'un argument circulaire qui ne justifie pas l'augmentation demandée. Ainsi, elle juge que la preuve est insuffisante à l'égard des besoins additionnels liés aux solutions technologiques et qu'elle ne permet pas d'en déterminer la nécessité.

[331] Selon le Transporteur, l'augmentation des coûts de l'activité Expertise et soutien technique aux opérations (32,7 M\$ sur la période) s'explique par le rehaussement requis de la force de travail pour faire face aux besoins additionnels qui permettront la réalisation du Plan d'action 2035 combiné à des charges provenant des Services partagés plus importantes.

[332] Cette augmentation s'explique également par la variation de la clé de répartition de la sous-activité « Expertise » qui apporte une part plus grande au Transporteur.

[333] La Régie considère que la réalisation du Plan 2035 n'est pas une justification suffisante à l'égard de la nécessité des besoins additionnels demandés par le Transporteur pour l'activité « Expertise et soutien technique aux opérations ». La preuve de la nécessité se fait en lien avec les besoins des consommateurs des services de transport.

[334] Par ailleurs, à la suite des réponses à ses questions à l'égard des principales fonctions et tâches de l'activité « Expertise et soutien technique aux opérations » qui seront réalisées par le Transporteur ainsi que les montants associés, la Régie retient que les explications fournies sont de nature générale et ne permettent pas d'apprécier la nécessité des montants demandés pour la période<sup>236</sup>.

---

<sup>234</sup> Pièce [B-0017](#), p. 31, l. 1 à 10.

<sup>235</sup> Pièce [B-0017](#), p. 45, R-9.2.

<sup>236</sup> Pièce [B-0017](#), p. 39 et 40, R-8.6.1 et R-8.6.2.

[335] La Régie retient également que le Transporteur ne détient pas une liste des biens et services qu'il entend acquérir pour la période 2026-2028. Elle note que la planification budgétaire requiert l'utilisation de paramètres prévisionnels et la captation des besoins auprès des responsables d'activités. Ces paramètres sont utilisés pour guider l'évaluation des besoins, et ne permettent pas d'identifier les biens et services qui seront acquis et les montants associés.

[336] À la lumière de ce qui précède, la Régie est d'avis que la preuve au dossier ne permet pas de justifier les *besoins additionnels nets* pour les activités « Contrôle des mouvements d'énergie et exploitation des réseaux » et « Expertise et soutien technique » aux opérations au-delà du facteur d'inflation et d'indexation.

[337] Ainsi, tel qu'annoncé à la section 9.4.3, la Régie accorde une hausse annuelle moyenne de 3 % des charges d'exploitation du Transporteur pour chacune des années du cycle tarifaire 2026 à 2028.

[338] Tel qu'il appert au tableau suivant, la hausse annuelle moyenne de 3 % des charges d'exploitation découle d'une hausse annuelle moyenne de 3,4 % des coûts des activités de la chaîne de valeur et de la facturation interne et autres cheminements directs.

TABLEAU 19<sup>237</sup>

## CHARGES D'EXPLOITATION DU TRANSPORTEUR APPROUVÉES PAR LA RÉGIE

Coûts complets, M\$	2025	2026	2027	2028	Var. 2025 - 28	
	D-2025-022				M\$	%
Activités de la chaîne de valeur	1 038,0	1 073,3	1 109,8	1 147,5	109,5	3,4%
<i>Variation annuelle</i>		3,4%	3,4%	3,4%		
Fact. interne et autres chemin. directs	212,0	219,3	226,7	234,4	22,4	3,4%
<i>Variation annuelle</i>		3,4%	3,4%	3,4%		
Efficienc additionnelle	-25,0	-11,7	-23,6	-35,7	-10,7	
Rend. actifs de soutien	16,7	12,0	12,0	12,1	-4,6	
<b>Total</b>	<b>1 241,7</b>	<b>1 292,9</b>	<b>1 324,9</b>	<b>1 358,3</b>	116,6	<b>3,0%</b>
<i>Variation annuelle</i>		4,1%	2,5%	2,5%		

[339] La Régie établit donc les charges d'exploitation du Transporteur à 1 292,9 M\$ pour l'année 2026, à 1 324,9 M\$ pour l'année 2027 et à 1 358,3 M\$ pour l'année 2028.

#### 9.4.7 CHARGES D'EXPLOITATION DU DISTRIBUTEUR

[340] Tout comme pour le Transporteur, les charges d'exploitation du Distributeur comprennent les coûts complets des activités de la chaîne de valeur, les coûts complets de la facturation interne et autres cheminements directs, de l'efficienc additionnelle et du rendement sur les actifs de soutien.

[341] Tel qu'exprimé précédemment, la Régie reconnaît qu'il soit vraisemblable que le Distributeur ait des besoins additionnels, au-delà de l'inflation au cours de la période examinée. Cependant, tout comme pour le Transporteur, elle juge que la preuve démontrant ces besoins additionnels est peu probante. La Régie note aussi que le Distributeur n'a pas présenté d'information permettant de juger des mesures d'efficienc qu'il mettra en œuvre entre 2026 et 2028. La Régie juge donc que la preuve démontrant

<sup>237</sup> L'efficienc additionnelle dont il est fait mention au tableau en 2025 fait référence à l'efficienc additionnelle que la Régie a requise dans la décision D-2025-022.

les mesures d'efficience du Distributeur n'est pas suffisamment convaincante pour qu'elle puisse accueillir la Demande à cet égard.

[342] La Régie constate que la hausse marquée des charges d'exploitation du Transporteur observée entre l'année autorisée 2025 et l'année de témoin 2026 n'est pas présente chez le Distributeur. Conséquemment, les facteurs soulevés par le Transporteur, évoqués à la section 9.4.6 intitulée « Charges d'exploitation du Transporteur » n'ont pas d'impact significatif sur le Distributeur.

[343] Le Distributeur demande à la Régie d'approuver une hausse des coûts complets de l'activité « Opération et Maintenance » de 106 M\$ entre l'année autorisée 2025 et l'année témoin 2028. Cette hausse représente une croissance annualisée des coûts complets sur la période de 5 %. Celle-ci représente 39 % de la hausse totale des coûts de la chaîne de valeur pour le Distributeur<sup>238</sup>.

[344] La hausse annualisée de 5 % s'explique par des hausses de 5,9 %, 5,4 % et 3,7 % entre l'année autorisée 2025 et l'année témoin 2028<sup>239</sup>. La Régie constate donc que l'enjeu du devancement de la réalisation de certains projets du Transporteur, soulevé à la section 9.4.6 intitulée « Charges d'exploitation du Transporteur », ne se pose pas dans le cas du Distributeur.

[345] La Régie juge que la preuve au soutien de la hausse demandée par le Distributeur pour l'activité « Opération et Maintenance » est peu probante. Elle constate que l'indicateur de continuité brut reste élevé, mais elle note aussi que le Distributeur est en avance sur son objectif de réduire le nombre de pannes normalisées de 10 % d'ici à 2028. De plus, comme la FCEI le fait remarquer, les bénéfices des actions passées et des investissements en MIV devraient continuer à se faire sentir dans les années à venir.

[346] Par ailleurs, à la suite des questions à l'égard des principales fonctions et tâches pour l'activité « Opération et Maintenance » qui seront réalisées par le Distributeur ainsi que les montants associés, la Régie retient que les explications fournies sont de nature

---

<sup>238</sup> Pièce [B-0011](#), p. 53, tableau 51;  $39\% = 106 \div (2\,051,7 - 1\,780,0)$ .

<sup>239</sup> *Idem.*  $5,9\% = (718,6 \div 678,8) - 1$ ;  $5,4\% = (757,1 \div 718,6) - 1$ ; et  $3,7\% = (784,8 \div 757,1)$ .

générale et ne permettent pas d'apprécier la nécessité des montants demandés pour la période 2026-2028<sup>240</sup>.

[347] La Régie considère que la preuve au soutien de l'augmentation demandée des charges pour l'activité « Exploitation des réseaux autonomes » n'est pas satisfaisante. Le Distributeur n'a pas spécifié les projets justifiant la hausse des charges de cette activité, se limitant à dire qu'ils sont nombreux et à citer des objectifs généraux sans les quantifier<sup>241</sup>. De plus, l'une des justifications pour la hausse des charges serait en partie la force de travail. Or, les montants résultant de l'augmentation de la force de travail, 1,6 M\$ en 2026 et 2027, sont faibles en comparaison de l'augmentation totale des charges pour cette activité<sup>242</sup>.

[348] Considérant ce qui précède, la Régie octroie une augmentation annuelle de 3,8% pour les activités de la chaîne de valeur du Distributeur. Par ailleurs, la Régie constate que pour certaines activités, le Distributeur demande une hausse annuelle moyenne inférieure à la hausse octroyée pour les activités de la chaîne de valeur. C'est le cas pour les activités « Ventes à l'exportation et développement de marchés », « Expertise et soutien technique aux opérations », « Service technique et intégration réseau » et « Expérience client et commercialisation »<sup>243</sup>. Cette dernière activité représente 38 % de l'ensemble des coûts des activités de la chaîne de valeur pour l'année autorisée 2025<sup>244</sup>. Cette activité représente par ailleurs 22 % de la hausse totale des coûts de la chaîne de valeur<sup>245</sup>.

[349] Ainsi, la Régie considère que la croissance accordée aux activités de la chaîne de valeur permettra au Distributeur de couvrir l'inflation, dont l'impact sur les coûts directs est estimé par HQTQ à 2,7 %. La croissance accordée permettra de plus au Distributeur de couvrir ses besoins additionnels nets, soit les besoins additionnels au-delà de l'inflation et de l'indexation une fois considérées les mesures d'efficacité intégrée attribuées au Distributeur. De plus, les charges d'exploitation octroyées, par la présente décision, permettront au Distributeur d'allouer efficacement les montants aux activités selon sa

---

<sup>240</sup> Pièce [B-0017](#), p. 50, R-10.4.

<sup>241</sup> Pièce [B-0017](#), p. 56, R-13.1.

<sup>242</sup> Pièce [B-0017](#), p. 57, R-13.2.2.

<sup>243</sup> Pièce [B-0011](#), p. 53, Tableau 51.

<sup>244</sup> *Idem*. 38 % = 680,4 ÷ 1 780,0.

<sup>245</sup> *Idem*. 22 % = 59,4 ÷ 271,7.

propre priorisation et ses propres objectifs, incluant, par exemple, le projet de remplacement des compteurs intelligents.

[350] Pour ces motifs, et à l'instar de ses conclusions à l'égard du Transporteur, la Régie estime à 3 % la hausse moyenne par année des charges d'exploitation du Distributeur, avant le retrait des charges liées à l'ÉE et à la GDP, pour chacune des années du cycle tarifaire 2026 à 2028.

[351] Tel qu'il appert au tableau suivant, la hausse annuelle moyenne de 3 % des charges d'exploitation découle d'une hausse annuelle moyenne de 3,8 % des coûts des activités de la chaîne de valeur du Distributeur. **Une fois exclues les charges liées à l'ÉE et à la GDP, qui sont traitées dans le dossier R-4307-2025, les charges d'exploitation du Distributeur approuvées par la Régie dans le cadre du présent dossier sont de 1 889,5 M\$ en 2026, de 1 956,8 M\$ en 2027 et de 2 020,2 M\$ en 2028.**

TABLEAU 20<sup>246</sup>

CHARGES D'EXPLOITATION DU DISTRIBUTEUR APPROUVÉES PAR LA RÉGIE

Coûts complets, M\$	2025	2026	2027	2028	Var. 2025 - 28	
	D-2025-022				M\$	%
Activités de la chaîne de valeur	1 780,0	1 847,9	1 918,3	1 991,4	211,5	3,8%
<i>Variation annuelle</i>		3,8%	3,8%	3,8%		
Fact. interne et autres chemin. directs	150,4	112,5	118,7	119,0	-31,4	
<i>Variation annuelle</i>		-25,2%	5,5%	0,3%		
Efficience additionnelle	-38,0	-11,7	-23,6	-35,7	2,3	
Rend. actifs de soutien	21,5	16,3	16,4	16,6	-4,9	
<b>Total (incluant ÉÉ et GDP)</b>	<b>1 913,9</b>	<b>1 965,0</b>	<b>2 029,8</b>	<b>2 091,3</b>	<b>177,5</b>	<b>3,0%</b>
<i>Variation annuelle</i>		2,7%	3,3%	3,0%		
Charges ÉÉ et GDP	-107,2	-75,4	-73,0	-71,1	36,1	
<b>Total (excluant ÉÉ et GDP)</b>	<b>1 806,7</b>	<b>1 889,5</b>	<b>1 956,8</b>	<b>2 020,2</b>	<b>213,5</b>	<b>3,8%</b>
<i>Variation annuelle</i>		4,6%	3,6%	3,2%		

[352] Comme l'indique le tableau précédent, ainsi que le tableau 19, l'efficience additionnelle non-intégrée aux activités est répartie selon la proposition d'HQTD. **La Régie ne retient pas la proposition de l'AHQ-ARQ d'une répartition au prorata des coûts de la**

<sup>246</sup> L'efficience additionnelle dont il est fait mention au tableau en 2025 fait référence à l'efficience additionnelle que la Régie a requis dans la décision D-2025-022.

**Vue électrique. La Régie considère que la proposition de l'intervenant est tout aussi arbitraire que celle proposée par HQTd.**

[353] Par ailleurs, à la suite de l'évaluation de l'évolution de la clé de répartition des occurrences proposée par HQTd<sup>247</sup>, **la Régie juge que cette évolution ne soulève aucun enjeu. Elle approuve donc l'évolution de la clé de répartition des occurrences.**

[354] La Régie ne retient pas la recommandation du RTIEÉ pour des suivis annuels. La Régie rappelle que le cycle tarifaire est de 3 ans. **Dans ce contexte, la Régie ne juge pas requis de demander un suivi annuel.**

[355] Considérant l'importance du projet de remplacement des compteurs intelligents, **la Régie retient la recommandation d'OC d'une mise à jour. Elle demande au Distributeur de présenter une mise à jour sur l'état d'avancement du projet pilote et sur le nombre total de compteurs remplacés lors du dépôt de ses prochains rapports annuels. La Régie demande aussi la présentation d'un portrait consolidé lors du prochain dossier de révision tarifaire.**

## **10 AUTRES SUJETS ET RECOMMANDATIONS DES INTERVENANTS**

### **10.1 CALENDRIER ET STRUCTURE DES FUTURS DOSSIERS TARIFAIRES**

[356] HQTd indique qu'elle peut difficilement déposer ses dossiers tarifaires avant le 1<sup>er</sup> août, notant que cela donne 5 mois jusqu'en décembre<sup>248</sup>. De plus, HQTd s'attend à ce que la décision sur les charges d'exploitation du présent dossier ne soit pas revisitée dans les dossiers tarifaires du Transporteur et du Distributeur (dossiers R-4306-2025 et R-4307-2025 respectivement)., De l'avis d'HQTd, un dossier commun, tel que le présent

---

<sup>247</sup> Pièce [B-0011](#), p. 72 et 73.

<sup>248</sup> Pièce [A-0031](#), p. 10 et 11.

dossier, permet de libérer les dossiers tarifaires de la révision des charges d'exploitation<sup>249</sup>.

[357] OC note que le calendrier de traitement des demandes tarifaires est chargé. L'intervenante s'inquiète que cela puisse affecter la qualité de la réglementation qui en découle. Elle juge que le calendrier réglementaire n'est pas conforme avec l'objectif d'optimisation du processus de fixation des tarifs prévu dans la Loi 24<sup>250</sup>.

[358] OC est d'avis que le dossier tarifaire du Transporteur devrait être déposé un ou deux mois avant celui du Distributeur afin de réduire le chevauchement entre les deux dossiers. L'intervenante questionne l'utilité d'un dossier commun. Selon elle, un tel dossier n'est pas efficient et augmente le risque de décisions contradictoires. OC recommande à la Régie de demander à HQTd de proposer un calendrier réglementaire révisé évitant la surcharge et le chevauchement et de réduire la portée du dossier commun<sup>251</sup>.

[359] Le ROEE invite la Régie à statuer que la présente décision ne lie pas les formations des dossiers R-4306-2025 et R-4307-2025 puisque la situation est susceptible d'évoluer, tout comme la caractérisation de ce qui est juste et raisonnable<sup>252</sup>.

[360] UC soutient que pour les prochains dossiers tarifaires, il serait plus efficace que les charges soient examinées distinctement aux dossiers respectifs du Transporteur et du Distributeur, et non dans un dossier commun. UC soumet aussi qu'il serait approprié que la Régie requière le dépôt du dossier tarifaire du Transporteur en juin et celui du Distributeur au plus tard au 1<sup>er</sup> août<sup>253</sup>.

[361] Avant de trancher sur les questions de dépôt des prochains dossiers de révision tarifaire, la Régie souhaite poursuivre les échanges avec HQTd, en amont du dépôt des prochains dossiers tarifaires afin de permettre le déroulement des dossiers de façon efficiente.

---

<sup>249</sup> Pièce [A-0031](#), p. 15 et 16.

<sup>250</sup> Pièce [C-OC-0013](#), p. 15.

<sup>251</sup> Pièce [C-OC-0013](#), p. 15 et 16.

<sup>252</sup> Pièce [C-ROEE-0027](#), p. 20 et 21.

<sup>253</sup> Pièce [C-UC-0022](#), p. 20.

[362] **Considérant ce qui précède,**

La Régie de l'énergie :

**ACCUEILLE** partiellement la demande conjointe du Transporteur et du Distributeur;

**ORDONNE** au Transporteur de déposer la mise à jour annuelle des résultats de ses indicateurs de performance dans le cadre de ses rapports annuels;

**APPROUVE**, pour le Transporteur, le retrait des indicateurs « Superficie traitée mécaniquement » et « Superficie traitée sélectivement à l'aide de phytocides » du tableau 1 de la pièce B-0035, ainsi que l'ajout de l'indicateur « Superficie d'emprise nécessitant un entretien » à ce tableau;

**APPROUVE** la présentation de l'évolution des indicateurs en emprises de lignes de transport selon le format et la ventilation du tableau 4 de la pièce B-0005 et **DEMANDE** au Transporteur d'y intégrer les données en pourcentage dès le prochain suivi des indicateurs;

**DEMANDE** au Transporteur de joindre, dans ses dossiers tarifaires et rapports annuels, le tableau 4 de la pièce B-0005 immédiatement à la suite du tableau 1 de la pièce B-0035;

**DEMANDE** au Transporteur d'inclure, dans ses rapports annuels et dossiers tarifaires, un texte explicatif précisant les critères et conditions justifiant l'utilisation des phytocides, en lien avec les résultats du sous-indicateur « Superficie traitée sélectivement à l'aide de phytocides »;

**APPROUVE**, pour le Distributeur, l'ajout de l'indicateur « Variation du délai de réalisation des travaux les plus courants liés à l'alimentation des clients » et lui **DEMANDE** d'intégrer le tableau R-4.1 de la pièce B-0027 en suivi de cet indicateur afin d'assurer une ventilation par type de demandes;

**DEMANDE** au Distributeur de déposer, dans le cadre du prochain dossier tarifaire, les informations qui se retrouvent au tableau R-4.1 de la pièce B-0027 pour chacune des

années 2025, 2026 et 2027, incluant la ventilation par type de demande, en incluant le nombre de demandes de chaque type, afin d'assurer une analyse complète et transparente et **FOURNIR** pour chaque période, une explication des résultats obtenus, en précisant s'ils résultent de variations dans la fréquence ou la nature des types de demandes, ou de circonstances particulières;

**APPROUVE** la modification proposée par HQTd à la méthode de calcul du coût moyen de la dette intégrée, soit l'utilisation de données du *Consensus Forecast* du mois d'avril plutôt que du mois de mai;

**REJETTE** la demande d'HQTd de mettre fin à la mise à jour en décembre tel que demandé dans la décision D-2014-034 et **DEMANDE** à HQTd de continuer à déposer cette mise à jour lors des prochains dossiers tarifaires;

**ACCEPTE**, exceptionnellement, qu'HQTd ne dépose pas de mise à jour des paramètres en décembre dans le cadre du présent dossier;

**MAINTIENT** la structure du capital, **ÉTABLIT** le CMPC prospectif et **AUTORISE** les autres paramètres financiers, tant pour le Transporteur que le Distributeur, selon les valeurs présentées dans la pièce B-0009 et reproduites au tableau 3 de la présente décision;

**FIXE** les taux d'intérêt applicables pour les années 2026, 2027 et 2028 aux soldes des CÉR de 3 ans et moins à 3,237 % et à 3,535 % pour ceux de plus de 3 ans;

**APPROUVE** pour le Transporteur et le Distributeur les montants relatifs aux autres composantes du coût des avantages sociaux futurs dont le coût de retraite et au coût des autres régimes tels que présentés au paragraphe 147 de la présente décision;

**APPROUVE** les montants relatifs aux frais corporatifs du Transporteur et du Distributeur tel que présentés au paragraphe 155 de la présente décision;

**DEMANDE** au Transporteur et au Distributeur, dans le cadre de leurs futurs dossiers de révision tarifaire respectifs, de quantifier les facteurs expliquant l'augmentation de leurs

charges d'exploitation relatives aux activités et sous-activités de la chaîne de valeur selon les éléments requis au paragraphe 238 de la présente décision;

**ORDONNE** à HQT D de déterminer les ETC du Transporteur et du Distributeur pour les années 2026, 2027 et 2028 et de déposer à la Régie, en suivi administratif de la présente décision, un rapport des résultats de cet exercice lors du dépôt par le Transporteur et le Distributeur de leur rapport annuel respectif pour l'année 2025, selon les instructions énoncées aux paragraphes 274 et 275 de la présente décision;

**ACCORDE** à HQT D une croissance annuelle moyenne de 3 % des charges d'exploitation entre l'année autorisée 2025 (D-2025-022) et l'année témoin 2028 et **APPLIQUE** ce taux de croissance sur les coûts complets et non sur les coûts directs;

**ÉTABLIT** les charges d'exploitation du Transporteur à 1 292,9 M\$ pour l'année 2026, à 1 324,9 M\$ pour l'année 2027 et à 1 358,3 M\$ pour l'année 2028;

**ÉTABLIT** les charges d'exploitation du Distributeur à 1 889,5 M\$ pour l'année 2026, à 1 956,8 M\$ pour l'année 2027 et à 2 020,2 M\$ pour l'année 2028;

**APPROUVE** l'évolution de la clé de répartition des occurrences;

**DEMANDE** au Distributeur de présenter une mise à jour sur l'état d'avancement du projet pilote de remplacement des compteurs intelligents et sur le nombre total de compteurs remplacés lors du dépôt de ses prochains rapports annuels et de présenter un portrait consolidé lors du prochain dossier de révision tarifaire;

**ORDONNE** à HQT D de se conformer à tous les autres éléments décisionnels de la présente décision.

Esther Falardeau

Régisseur

Lise Duquette

Régisseur

Samy Gennaoui

Régisseur