D É C I S I O N

QUÉBEC **RÉGIE DE L'ÉNERGIE**

D-2025-089	R-4306-2025	9 septembre 2025

PRÉSENTS :

Lise Duquette
Esther Falardeau
Samy Gennaoui
Régisseurs

Hydro-Québec
Demanderesse

et

Personnes intéressées dont les noms apparaissent ci-après

Décision procédurale – Cadre d'examen du dossier, demandes d'intervention, budgets de participation et calendrier de traitement

Demande du Transporteur pour la révision tarifaire des années 2026, 2027 et 2028

Demanderesse :

Hydro-Québec dans ses activités de transport
représentée par Me Yves Fréchette.

Personnes intéressées :

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

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

Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (section Québec) (FCEI)
représentée par Me André Turmel;

Nalcor Energy Marketing Corporation (NEMC)
représentée par Mes Paule Hamelin et Nicolas Dubé;

Option consommateurs (OC)
représentée par Me Éric McDevitt David;

Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ)
représenté par Me Jocelyn Ouellette;

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

1 DEMANDE

[1] Le 31 juillet 2025, Hydro-Québec dans ses activités de transport (le Transporteur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie) une demande relative à la révision tarifaire des années 2026, 2027 et 2028 (la Demande). Cette Demande est présentée en vertu des articles 25, 30, 48, 49, 50, 52.3 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la Loi)[1].

[2] Le 5 août 2025, la Régie joint l'avis public à une correspondance dans laquelle elle établit, notamment, les délais relatifs au dépôt des demandes d'intervention[2].

[3] Les demandes d'intervention sont déposées les 14[3] et 15 août 2025[4]. Le Transporteur les commente le 20 août 2025[5] et les répliques sont déposées le 22 août 2025[6].

[4] La présente décision porte sur les demandes d'intervention, les budgets de participation, le cadre d'examen du dossier, ainsi que l'échéancier pour le traitement de la Demande. La Régie exige également le dépôt d'un complément de preuve à la section 4 de la présente décision.

2 DEMANDES D'INTERVENTION ET BUDGETS DE PARTICIPATION

[5] L'article 35.1 de la Loi prévoit que la Régie donne suite à une demande d'intervention, si cette dernière est utile à ses délibérations, en fonction de l'adéquation entre l'intérêt de la personne, compte tenu de son domaine d'activités, et les questions à

---

1 RLRQ, c. R-6.01, tel que modifié par la *Loi assurant la gouvernance responsable des ressources énergétiques et modifiant diverses dispositions législatives,* L.Q. 2025, c. 24 (la Loi 24).

2 Pièce A-0002.

3 Pièces C-AHQ-ARQ-0002 et C-AHQ-ARQ-0003, C-AQCIE-CIFQ-0002 et C-AQCIE-CIFQ-0003, C-FCEI-0002 et C-FCEI-0003, C-NEMC-0002 et C-NEMC-0003, C-OC-0003 et C-OC-0004, C-RNCREQ-0003 et C-RNCREQ-0004, C-RTIEÉ-0002 et C-RTIEÉ-0003.

4 OC dépose une liste de sujets amendée le 19 août 2025, pour ajouter un deuxième sujet, à la pièce C-OC-0007.

5 Pièce B-0021.

6 Pièces C-AHQ-ARQ-0005, C-AQCIE-CIFQ-0005, C-NEMC-0005, C-OC-0008, C-RNCREQ-0006 et C-RTIEÉ-0005.

débattre, eu égard à l'intérêt public. Cet article prévoit également que la Régie détermine sur quelles questions peut porter l'intervention et les autres conditions qui s'y appliquent.

[6] La Régie a reçu sept demandes d'intervention.

[7] La Régie souligne que le présent examen est marqué par un changement du cadre réglementaire et qu'elle doit maintenant fixer les tarifs du Transporteur sur un horizon de trois ans. De plus, la Loi prévoit que la Régie effectue la première révision tarifaire de ce dernier avant le 15 décembre 2025. Dans ce contexte, la Régie priorise, dans un premier temps, l'examen des sujets liés à l'établissement des tarifs pour les années 2026, 2027 et 2028, selon l'échéancier prévu à la section 5 de la présente décision.

[8] Les autres sujets seront examinés selon un échéancier distinct prévu à cette même section.

[9] Après étude des demandes d'intervention, des commentaires du Transporteur et des répliques, la Régie juge que l'AHQ-ARQ, l'AQCIE-CIFQ, la FCEI, OC, NEMC et le RNCREQ ont démontré leur intérêt à intervenir au présent dossier et leur accorde le statut d'intervenant. La Régie permet les interventions sur les sujets identifiés par les intervenants, à l'exception de ceux spécifiquement exclus dans la présente décision et sous réserve de l'encadrement décrit dans la section qui suit.

[10] Le RTIEÉ souhaite traiter de la stratégie de planification du réseau de transport et de la croissance majeure des investissements prévus en transport. Toutefois, le RTIEÉ est imprécis et ne réfère pas à des éléments de la preuve déposée au dossier en lien avec les ajouts à la base de tarification. En ce sens, la Régie juge sa demande d'intervention insuffisamment définie.

[11] Par ailleurs, avec son deuxième sujet en lien avec les revenus requis, le RTIEÉ désire traiter du changement méthodologique proposé par le Transporteur visant à inclure dans la base de tarification les mises en service prévues des investissements non encore autorisés. Il envisage aussi traiter du maintien d'un facteur de glissement et des activités de maîtrise de la végétation amorties. La Régie est d'avis que ces enjeux, de nature économique, ne sont pas en lien direct avec les intérêts mentionnés par le RTIEÉ dans sa

demande d'intervention qui portent sur le développement durable. **En conséquence, la Régie rejette la demande d'intervention du RTIEÉ.**

[12] La Régie demande aux intervenants de tenir compte, dans le cadre de leur intervention, des précisions qu'elle apporte à l'égard des enjeux circonscrits à la section 3 de la présente décision et d'ajuster en conséquence leur budget de participation.

[13] En ce qui a trait aux budgets de participation soumis par les intervenants, la Régie note immédiatement qu'elle considère élevés tant le budget du RNCREQ que celui de l'AQCIE-CIFQ, eu égard aux sujets soumis.

3 CADRE D'EXAMEN DU DOSSIER

[14] La Régie apporte les précisions suivantes au cadre d'examen du dossier, considérant notamment les demandes d'intervention, les commentaires du Transporteur sur ces dernières et les répliques des intervenants. De manière générale, la Régie juge pertinents les sujets identifiés par les intervenants qui ne sont pas énumérés dans la présente section.

3.1 STRATÉGIE RÉSEAU ET PLANIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT

[15] L'AHQ-ARQ, NEMC, OC et le RNCREQ identifient des enjeux de planification du réseau de transport. Les interventions se répartissent globalement selon les aspects suivants de la planification du réseau :

- Approche de planification, projets structurants, portrait du réseau de transport (AHQ-ARQ, NEMC, OC et RNCREQ);
- Investissements et impact tarifaire à l'horizon 2035 (AHQ-ARQ, NEMC, OC et RNCREQ);

- Certains suivis de décision relatifs au taux de pertes (AHQ-ARQ), à l'intégration des nouvelles technologies (AHQ-ARQ et RNCREQ) et la prise en compte des moyens de la gestion de la demande de puissance (GDP) (AHQ-ARQ, AQCIE-CIFQ et RNCREQ).

[16] La Régie considère que l'intervention envisagée par OC sur la « méthodologie utilisée dans la planification du réseau »[7] est imprécise et peu susceptible de lui être utile dans ses délibérations. **La Régie limite l'intervention d'OC à la croissance des investissements prévue à l'horizon 2035**.

[17] L'AHQ-ARQ souhaite, notamment, questionner l'impact des mesures d'efficience technologique sur la révision tarifaire 2026-2028, en référant à la pièce B-0005[8], aux pages 28 à 31. Or, cette dernière référence a plutôt trait à l'impact des nouvelles technologies sur le réseau de transport, alors que la pièce B-0006[9] du dossier R-4305-2025 traite des mesures d'efficience et innovation technologique. Dans ce contexte, la Régie n'est pas en mesure de se prononcer dans l'immédiat.

[18] La pièce B-0006 du dossier R-4305-2025 porte sur la performance, l'efficience et le balisage du Transporteur. La Régie ne retient pas la position du Transporteur selon laquelle cet aspect identifié par l'AHQ-ARQ ne doit pas être retenu. La Régie considère que des liens peuvent être faits entre l'efficience des projets et les indicateurs de coûts, présentés au dossier R-4305-2025, et les montants à intégrer à la base de tarification présentés au présent dossier.

[19] L'AHQ-ARQ, NEMC, OC et le RNCREQ indiquent vouloir examiner certains sujets en lien avec les investissements et l'impact tarifaire à l'horizon 2035. La Régie estime que ces sujets sont pertinents, dans le contexte d'un dossier tarifaire. Elle rappelle cependant que les investissements sur cet horizon ne font pas l'objet d'une demande d'approbation au présent dossier et leur présentation vise plutôt à obtenir une vision globale à long terme, lui permettant ainsi d'anticiper les investissements importants et les hausses tarifaires à

---

7 Pièce C-OC-0007, p. 2.

8 Pièce B-0005, p. 28 à 31.

9 Dossier R-4305-2025, pièce B-0006.

venir. La Régie note l'intention d'OC de coordonner sa participation avec les autres intervenants[10]. Elle encourage donc les intervenants à agir dans ce sens.

[20] En ce qui a trait à la prise en compte des moyens de GDP dans la planification du réseau, la Régie limite le sujet à l'état d'avancement des travaux relatif au suivi que le Transporteur doit déposer dans un horizon de 3 à 5 ans. La Régie permet ainsi à l'AHQ-ARQ, l'AQCIE-CIFQ et au RNCREQ de poser des questions sur cet état d'avancement des travaux.

[21] L'AHQ-ARQ et le RNCREQ souhaitent également intervenir sur le suivi de la décision D-2022-053[11], relatif à la veille sommaire de l'impact des nouvelles technologies sur le réseau de transport. La Régie permet à ces intervenants de questionner cette preuve. Cependant, comme il s'agit d'une veille sommaire, la Régie considère que l'analyse de l'impact de ces nouvelles technologies sur le revenu requis, tel que le prévoit l'AHQ-ARQ, est prématurée. En ce qui a trait à l'intervention envisagée par le RNCREQ visant à s'assurer que les normes touchant les sources d'énergie raccordées au moyen d'onduleurs (SERMO) et les agrégations de ressources énergétiques décentralisées (RED) soient suffisantes, l'intention de l'intervenant n'est pas claire pour la Régie. Dans la mesure où cet intervenant souhaite examiner cet enjeu dans une perspective plus large portant sur la capacité du réseau de transport à accueillir de manière fiable ces sources d'énergie, cet enjeu est admissible. Toutefois, si l'intervenant souhaite étudier les normes de fiabilité au sens du chapitre VI.1, section 1 de la Loi entourant ces sources d'énergie, cela déborde du cadre du présent dossier.

[22] Les suivis de décisions relatifs à la prise en compte des moyens de GDP dans la planification du réseau et l'impact des nouvelles technologies sur le réseau de transport seront traités selon un échéancier distinct.

---

10 Pièce C-OC-0003, p. 3 et 4.

11 Décision D-2022-053, p. 88.

[23] Enfin, l'AHQ-ARQ identifie le sujet de l'état de la transformation des postes. N'ayant pas accès à plusieurs informations déposées sous pli confidentiel, il ne peut préciser les questions envisagées. **La Régie juge le sujet pertinent. Au besoin, elle se prononcera sur l'encadrement, lorsque les questions se préciseront**.

3.2 PRINCIPES RÉGLEMENTAIRES, MÉTHODES ET PRATIQUES COMPTABLES

[24] L'AQCIE-CIFQ prévoit analyser les modifications identifiées à la section de la preuve portant sur les principes règlementaires et les méthodes et pratiques comptables.

[25] En ce qui a trait au compte d'écarts et de reports (CÉR) lié au décalage temporel des mises en services (MES), l'AQCIE-CIFQ rappelle que les caractéristiques de ce CÉR ont été définies dans la décision D-2025-022[12] et il demande à la Régie d'ordonner au Transporteur d'en fournir les modalités de disposition.

[26] Le Transporteur précise notamment que les modalités de disposition du CÉR lié au décalage temporel seront déposées ultérieurement, dans le cadre du dossier de mécanisme de traitement des surplus ou des manques à gagner. Le Transporteur y présentera aussi, le cas échéant, les ajustements corollaires aux CÉR déjà reconnus[13].

[27] La Régie considère que les modifications aux principes réglementaires, méthodes et pratiques comptables sont un sujet pertinent au présent dossier.

[28] En ce qui a trait aux modalités de disposition du CÉR lié au décalage temporel des MES, la Régie retient qu'elles seront déposées ultérieurement dans le cadre du dossier de mécanisme de traitement des surplus ou des manques à gagner. De plus, les écarts de 2025 ne sont pas encore connus et devront dans un premier temps être présentés au rapport annuel 2025. Il n'y a ainsi aucun écart à disposer au présent dossier. **La Régie ne juge pas requis d'ordonner au Transporteur de déposer les modalités de disposition.**

---

12 Décision D-2025-022, p. 89 à 90.

13 Pièce B-0010, p. 8 et dossier R-4305-2025, pièce B-0004, p. 7.

[29] Par ailleurs, la Régie considère que le traitement des écarts à être constatés pour l'année tarifaire 2025 est à clarifier. En effet, l'année tarifaire 2025 a été établie dans le cadre réglementaire en vigueur avant la Loi 24.

[30] Tel qu'indiqué à la section 5 de la présente décision, la demande de délai de production du rapport annuel du Transporteur sera traitée selon un échéancier distinct.

3.3 REVENUS REQUIS

3.3.1 INTÉGRATION À LA BASE DE TARIFICATION DE PROJETS NON AUTORISÉS ET ANALYSE DES MES

[31] L'AQCIE-CIFQ et OC souhaitent intervenir sur le sujet des investissements liés à des projets non encore autorisés par la Régie et dont le Transporteur demande l'intégration dans sa base de tarification.

[32] L'AQCIE-CIFQ souhaite également intervenir sur les dépassements de coûts de certains projets, par rapport à la valeur autorisée par la Régie, et la surestimation de la base de tarification causée par le décalage temporel récurent des MES.

[33] La Régie ne partage pas l'opinion du Transporteur à l'effet que le nouveau mécanisme qui sera mis en place, en vertu de l'article 52.3 de la Loi, solutionnera ces enjeux. En effet, la Régie doit, dès le présent dossier, examiner et se prononcer sur l'intégration à la base de tarification de projets n'ayant pas encore obtenu son autorisation. De plus, elle devra se prononcer sur les montants à intégrer à la base de tarification pour la période 2026 à 2028. Le mécanisme qui sera mis en place, conformément à l'article 52.3 de la Loi, ne doit pas se substituer pas à cet examen. **Par conséquent, la Régie estime pertinente l'intervention de l'AQCIE-CIFQ et d'OC sur ce sujet**.

[34] Par ailleurs, l'AQCIE-CIFQ annonce qu'elle retiendra les services d'un expert en réclamation de coût de construction[14]. Selon les paragraphes 79 à 81 de ce même document, l'objectif de l'expertise serait de :

> 79. L'AQCIE-CIFQ retiendra également un expert en réclamation de coût de construction afin de questionner, analyser et faire ses recommandations à l'égard des projets dont les coûts de mise en service inclus dans la base de tarification excèdent significativement les montants qu'avaient autorisés la Régie en vertu de l'article 73 LRÉ, ainsi qu'à l'égard des autres projets dont le Transporteur demande l'ajout d'un montant de mise en service dans la base de tarification pour les années 2026 à 2028;
>
> 80. Considérant la période estivale et le court délai afin de produire sa demande d'intervention et son budget prévisionnel, les intervenants ne sont cependant pas actuellement en mesure de confirmer l'identité de l'expert qu'ils retiendront à cette fin, ni de soumettre l'estimation de ses honoraires;
>
> 81. L'AQCIE-CIFQ fournira cette information dans les meilleurs délais[15].
>
> [nous soulignons]

[35] La Régie considère que les intentions et les motifs liés à la présence d'un expert sont difficiles à apprécier. Sur l'aspect de la valeur à intégrer à la base de tarification de projets en dépassements de coûts, la Régie estime qu'une expertise pourrait lui être utile. Quant aux autres aspects de la demande d'expertise, la Régie considère que les intentions et les motifs liés à la présence d'un expert sont difficiles à apprécier. La Régie souligne que l'AQCIE-CIFQ pourra utiliser les moyens qu'il juge nécessaire pour faire valoir sa position, tout en respectant les délais prévus à la section 5 de la présente décision. La Régie rappelle que les dispositions relatives à la reconnaissance d'un expert sont prévues aux articles 30 à 32 du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*[16].

---

14 Pièce C-AQCIE-CIFQ-0002, p. 4 à 5, par. 28.

15 Pièce C-AQCIE-CIFQ-0002, p. 12. La réplique de l'intervenant a aussi davantage trait à cet aspect.

16 R-6.01, r. 4.1.

3.3.2 ÉTABLISSEMENT DES REVENUS REQUIS 2026-2028

[36] L'AHQ-ARQ, l'AQCIE-CIFQ, la FCEI, NEMC et OC soumettent des sujets liés à l'appréciation des différentes rubriques des revenus requis. La Régie permet les interventions sur ces sujets. Elle rappelle toutefois que les charges d'exploitation sont traitées dans le dossier R-4305-2025.

3.4 RÉPARTITION DU COÛT DE SERVICE

[37] L'AQCIE-CIFQ entend obtenir plus d'informations du Transporteur concernant l'augmentation des coûts alloués à la charge locale de la rubrique « Interconnexion – Autres ».

[38] Le Transporteur demande à la Régie d'encadrer ce sujet, de sorte que le cadre d'analyse du dossier soit respecté dans une perspective du respect du délai de l'article 159 de la Loi 24.

[39] La Régie considère que le sujet présenté par l'AQCIE-CIFQ est ciblé et se rapporte à un élément permettant de s'assurer de tarifs justes et raisonnables pour la charge locale et les clients point à point. **En conséquence, elle retient cet enjeu au présent dossier**.

3.5 MODIFICATIONS AUX TARIFS ET CONDITIONS

[40] L'AQCIE-CIFQ et NEMC prévoient analyser les modifications proposées par le Transporteur au texte des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (Tarifs et conditions). Le Transporteur rappelle que les modifications proposées sont effectuées pour assurer leur arrimage aux dispositions de la Loi 24.

[41] La Régie juge que les interventions sur les modifications au texte des Tarifs et conditions sont pertinentes. Ces modifications seront traitées selon l'échéancier distinct prévu à la section 5 de la présente décision.

3.6 ENTENTES DE RACCORDEMENT

[42] En suivi de la décision D-2020-146[17], le Transporteur dépose les modifications de la nouvelle entente-type de raccordement.

[43] La FCEI soumet que les ententes de raccordement sont susceptibles d'avoir un impact sur les revenus requis du Transporteur et souhaite obtenir des clarifications sur ces modifications.

[44] Le Transporteur considère que la demande d'intervention de la FCEI sur ce sujet devrait être rejetée. Il soumet que les ententes de raccordement sont conclues entre le Transporteur et un producteur d'électricité et encadrent les modalités techniques, financières et opérationnelles liées à l'intégration des centrales au réseau de transport.

[45] La Régie considère que l'intervention prévue par la FCEI pourra lui être utile, puisque ces ententes doivent refléter les Tarifs et conditions. **La Régie permet par conséquent son intervention sur ce sujet, qui devra toutefois se limiter aux modifications proposées**.

[46] Ce sujet sera traité selon l'échéancier distinct prévu à la section 5 de la présente décision.

3.7 CONTRIBUTIONS POUR LES AJOUTS AU RÉSEAU

[47] L'AQCIE-CIFQ et la FCEI demandent d'intervenir sur le sujet des contributions que peut rechercher le Transporteur auprès de ses clients, pour les ajouts qu'il effectue au réseau de transport afin de répondre à leur demande.

[48] Plus particulièrement, l'AQCIE-CIFQ soumet que les modifications concernant le processus d'approvisionnement en électricité du Distributeur, énoncées à la Loi 24, ont un impact, notamment sur la détermination des contributions que doit verser le

---

[17] Décision D-2020-146, p. 65.

Distributeur pour de nouveaux approvisionnements. Il prévoit examiner l'analyse et l'actualisation du Transporteur faite à la pièce B-0015[18].

[49] Le Transporteur est d'avis que le sujet devrait se limiter à examiner la preuve documentaire et rappelle que l'encadrement des ajouts au réseau est prévu aux Tarifs et conditions, peu importe le processus d'approvisionnement choisi par le Distributeur.

[50] Bien que l'AQCIE-CIFQ ne réfère à aucune disposition précise de la Loi 24, **la Régie permet des questions relatives au potentiel impact de la Loi 24 sur la détermination des contributions que doit verser le Distributeur au Transporteur**, puisque cette détermination de la contribution du Distributeur a été faite en vertu d'un cadre législatif différent. Toutefois, la Régie souligne que le présent dossier ne vise pas les approvisionnements du Distributeur, mais bien la contribution qui peut être exigée de ce dernier, en raison des ajouts au réseau de transport.

3.8 ENCADREMENT SPÉCIFIQUE

AQCIE-CIFQ

[51] L'AQCIE-CIFQ demande à la Régie de se saisir, dans le présent dossier, des questions méthodologiques requises par la décision D-2025-022[19] et de la question de la production en 2025 d'une nouvelle étude de balisage de la rémunération globale d'Hydro-Québec, pour l'année tarifaire 2026, tel que décrété au paragraphe 272 de la décision D-2022-139[20], afin que ces questions ne soient pas remises au prochain cycle tarifaire.

[52] L'AQCIE-CIFQ est par ailleurs d'accord qu'il y a lieu, pour la formation dans le présent dossier, d'attendre la décision que rendra la Régie dans le dossier en révision R-4295-2025 avant de se pencher sur les enjeux méthodologiques. L'AQCIE-CIFQ mentionne qu'il soumet cet enjeu de manière subsidiaire, advenant que la Régie ne

---

18 Pièce B-0015.

19 Décision D-2025-022, p. 79-80, par. 282 et 287.

20 Décision D-2022-139, p. 69.

considère pas qu'il s'agisse d'un sujet devant être traité conjointement dans le dossier R-4305-2025.

[53] Le Transporteur mentionne, notamment, que le sujet sera examiné de manière structurée lorsque les recours en révision feront l'objet de décisions finales.

[54] Dans sa décision D-2022-148[21], la Régie précisait que la prochaine étude de balisage devait porter sur les salaires au 31 décembre 2025. Cette étude ne pourra donc être déposée en temps opportun aux fins de l'appréciation des revenus requis du cycle tarifaire 2026-2028. De plus, comme la Régie l'indique dans sa décision D-2025-087[22], la période sur laquelle devait porter l'étude pourrait faire l'objet d'un report. En ce qui a trait aux enjeux de la méthodologie, la Régie considère qu'il est approprié d'attendre la décision du dossier en révision, afin de déterminer les suites à donner. **Par conséquent, la Régie ne retient pas ces sujets d'intervention.**

[55] L'AQCIE-CIFQ demande à la Régie d'ordonner au Transporteur de soumettre, pour approbation dans le présent dossier, les mesures et mécanismes incitatifs qu'elle entend implanter, afin d'améliorer sa performance et la satisfaction de sa clientèle, et se réserve le droit de retenir les services d'expert en mesures et mécanismes incitatifs, en référence au paragraphe 4 de l'article 49 de la Loi.

[56] Le Transporteur rappelle que, par le passé, la détermination de mesures et mécanismes incitatifs a requis une audience de plus d'un an auprès de la Régie. Il est d'avis que le présent dossier n'est pas le forum approprié à cet effet.

[57] La Régie partage la position du Transporteur sur les délais requis pour la mise en place d'un mécanisme tel que demandé par l'AQCIE-CIFQ. **La Régie n'examinera donc pas de nouveaux mécanismes incitatifs au présent dossier**. La Régie considère qu'elle peut favoriser des mesures incitatives afin d'améliorer la performance du Transporteur, tel que prévu au paragraphe 4 de l'article 49 de la Loi, sans mettre en place un mécanisme formel. Dans ce contexte, la Régie ne juge pas que les services d'un expert sont requis.

---

21 Décision D-2022-148, p. 7.

22 Décision D-2025-087, p. 15.

NEMC

[58] NEMC souhaite questionner le Transporteur sur l'approche et le calendrier d'exécution du mécanisme de traitement des surplus ou des manques à gagner.

[59] Le Transporteur soumet que cette mesure spécifique, introduite par la Loi 24, sera examinée au moment opportun, à l'exclusion du présent dossier.

[60] La Régie considère que des questions relatives au calendrier et à l'approche sont pertinentes au présent dossier, sous réserve de la disponibilité des informations. **Elle permet ainsi l'intervention dans ce cadre**.

[61] NEMC veut aussi questionner le Transporteur sur les impacts de la Loi 24 en lien avec le Plan d'action 2035[23] et le plan de gestion intégrée des ressources énergétiques. Elle prévoit commenter, le cas échéant, les interprétations proposées par le Transporteur, notamment sur l'optimisation du processus de fixation des tarifs.

[62] Le Transporteur soumet qu'aucune disposition de la Loi 24 ne nécessite une interprétation, mais plutôt une stricte application.

[63] En réplique, NEMC réfère à la preuve du Transporteur sur ces aspects[24] et estime important de pouvoir vérifier et commenter ces éléments.

[64] **La Régie considère que le sujet, tel que décrit dans la réplique de NEMC, est pertinent. L'intervention devra être en lien avec les enjeux au présent dossier et non un exercice d'interprétation générale de la Loi 24**. La Régie rappelle toutefois que les charges d'exploitation font l'objet du dossier R-4305-2025.

---

23 *Plan d'action 2035 - Vers un Québec décarboné et prospère*.

24 Pièce B-0004, p. 5 à 7.

4 COMPLÉMENT DE PREUVE

[65] Par sa décision D-2025-022[25], la Régie demandait au Transporteur d'inclure une courte description pour chaque projet détaillé dans les tableaux présentant les MES et de décrire chaque MES prévue pour l'année tarifaire visée. Cette description devait présenter la nature du projet et l'utilité de la MES associée à l'année tarifaire visée.

[66] En suivi de cette décision, le Transporteur présente les projets nommés, selon lui, de façon explicite et précise les catégories d'investissement associées. La Régie considère que certains noms de projets demeurent imprécis. En conséquence, la Régie demande au Transporteur de fournir, **au plus tard le 12 septembre 2025 à 12 h**, une liste des acronymes utilisés aux tableaux A2-18, A2-19 et A2-20 de la pièce B-0012[26] et de préciser l'utilité des MES suivantes :

- Programme de remplacement de toiture (phase 1) (ligne 37 du tableau A2-18, ligne 40 du tableau A2-19 et ligne 21 du tableau A2-20), en précisant de quoi seront composées les phases ultérieures;
- Programme de remplacement unités de mesure 2025 (ligne 38 du tableau A2-18) en expliquant la référence à 2025, alors qu'il s'agit d'une MES en 2026;
- Amélioration de la prévision de la demande, en précisant les actifs visés et en précisant en quoi cela constitue une activité du Transporteur (ligne 40 du tableau A2-18);
- Poste de Rivière-du-Loup – Pérennité ciblée (ligne 61 du tableau A2-18 et ligne 51 du tableau A2-19), en précisant les actifs visés;
- Projets de lignes annuels 2026-2028 (ligne 63 du tableau A2-18, ligne 52 du tableau A2-19 et ligne 33 du tableau A2-20);
- Sécurisation des lignes 735 kV – Boucle Montréal (ligne 24 du tableau A2-19 et ligne 13 du tableau A2-20), en précisant si cette sécurisation se limitera à la région montréalaise;
- Poste des Sources – Pérennité (ligne 26 du tableau A2-19 et ligne 16 du tableau A2-20), en précisant les actifs visés;

---

25 Décision D-2025-022, p. 100.

26 Pièce B-0012, p. 41 à 43.

- Poste La Suète – Remplacement équipements (ligne 35 du tableau A2-19), en précisant les actifs visés;
- Raccordement de 133 installations à l'infrastructure de télésurveillance (ligne 41 du tableau A2-19), en précisant le type d'installation raccordées;
- Lignes Chénier-Lafontaine (ligne 44 du tableau A2-19) - Modifications au croisement autoroute 50 – MTQ, en précisant les actifs visés et en expliquant la valeur de 16,9 M$ pour la MES 2027, alors que le cumul 2027 est de 3,6 M$;
- Modernisation lien Est Montagnais – Churchill (ligne 48 du tableau A2-19), en précisant les actifs visés;
- Développement de la solution MAIS V3 (ligne 23 du tableau A2-20);
- Poste de Sainte-Rose - Pérennité (ligne 24 du tableau A2-20), en précisant les actifs visés;
- Poste de l'Assomption - Pérennité ciblée et CRÉA (ligne 30 du tableau A-20), en précisant les actifs visés;
- Enfin, la Régie constate de nombreuses références à l'expression CREA. Elle demande au Transporteur d'expliquer la nature des investissements liés.

[67] Par ailleurs, la Régie constate que les demandes d'intégration à la base de tarification peuvent différer de celles annoncées dans les demandes d'autorisation spécifiques aux projets d'investissement concernés. À titre d'exemple, au dossier R-4279-2024[27], une seule MES était prévue en décembre 2026, alors qu'au présent dossier, le Transporteur identifie des MES partielles en juin, août et décembre 2026, totalisant 424,4 M$, et une MES partielle de 133 M$ en décembre 2027[28].

[68] **La Régie demande au Transporteur de préciser le contenu et l'utilité des MES prévues en 2026, 2027 et 2028 pour les projets liés à une autorisation spécifique, dans le cas où ces MES différeraient de celles annoncées dans les demandes d'approbation spécifiques des projets concernés. La Régie demande le dépôt de ces informations au plus tard le 12 septembre 2025, à 12 h.**

---

[27] Dossier R-4279-2024, *Demande relative au raccordement des parcs éoliens des appels d'offres A/O 2021-01 et A/O 2021-02 au réseau de transport d'Hydro-Québec*, pièce B-0025, tableau 3, p. 18 et 27.

[28] Pièce B-0012, p. 41 et 42.

[69] Par ailleurs, la Régie constate qu'en page 15 de la pièce B-0004[29], le Transporteur mentionne que les exigences de la décision D-2018-021[30], relatives au dépôt d'organigrammes, seraient caduques. Il réfère à cet effet aux décision D-2023-036[31] et D-2024-024[32]. **La Régie estime toujours pertinent le dépôt d'organigrammes, tel qu'exigé dans le cadre de sa décision D-2018-021**. Elle note l'inclusion des organigrammes au rapport annuel 2024[33] et les dépose au présent dossier.

5 ÉCHÉANCIER

[70] La Régie fixe l'échéancier suivant pour le traitement des sujets liés à l'établissement des tarifs 2026-2028 :

Le 12 septembre 2025 à 12 h	Dépôt du complément de preuve par le Transporteur
Le 16 septembre 2025 à 12 h	Date limite pour le dépôt des demandes de renseignements (DDR) au Transporteur
Le 30 septembre 2025 à 12 h	Date limite pour le dépôt des réponses du Transporteur aux DDR
Le 8 octobre 2025 à 12 h	Date limite pour le dépôt de la preuve des intervenants et la fin des interventions le cas échéant
Le 16 octobre 2025 à 12 h	Date limite pour le dépôt des DDR aux intervenants
Le 23 octobre 2025 à 12 h	Dépôt des réponses des intervenants aux DDR
Le 20 octobre 2025 à 12 h	Dépôt par le Transporteur des informations relatives à la planification de l'audience (voir à l'annexe de la présente décision)

29 Pièce B-0004, p. 15.
30 Décision D-2018-021, p. 16 à 19.
31 Décision D-2023-036, par. 74.
32 Décision D-2024-024, par. 50.
33 Dossier R-9000-2024, pièce B-0019, annexe 1.

Le 22 octobre 2025 à 12 h	Dépôt par les intervenants des informations relatives à la planification de l'audience (voir à l'annexe de la présente décision)
Du 28 au 31 octobre 2025	Période réservée pour l'audience

[71] La Régie précise que si la période réservée pour l'audience s'avère insuffisante, les plaidoiries se feront par écrit.

[72] Les sujets suivants seront traités selon l'échéancier indiqué ci-après :

- Prise en compte des moyens de GDP dans la planification du réseau (suivi de la décision D-2025-022)[34];
- L'impact des nouvelles technologies sur le réseau de transport (suivi de la décision D-2022-053)[35];
- Délai de production du Rapport annuel du Transporteur[36];
- Modifications aux Tarifs et conditions en lien avec la Loi 24[37];
- Modifications de la nouvelle entente-type de raccordement[38].

Le 26 janvier 2026 à 12 h	Date limite pour le dépôt des DDR au Transporteur
Le 9 février 2026à 12 h	Date limite pour le dépôt des réponses du Transporteur aux DDR
Le 25 février 2026 à 12 h	Date limite pour le dépôt de la preuve des intervenants et la fin des interventions, le cas échéant
Le 9 mars 2026 à 12 h	Date limite pour le dépôt des DDR aux intervenants
Le 16 mars 2026 à 12 h	Date limite pour le dépôt des réponses des intervenants aux DDR
Du 31 mars au 2 avril 2026	Période réservée pour l'audience

34 Pièce B-0005, p. 26 à 27.
35 Pièce B-0005, p. 28 à 31.
36 Pièce B-0010, p. 14.
37 Pièce B-0016.
38 Pièce B-0009, p. 23 à 96.

[73] **Considérant ce qui précède**,

La Régie de l'énergie :

ACCORDE le statut d'intervenant à l'AHQ-ARQ, l'AQCIE-CIFQ, la FCEI, NEMC, OC et au RNCREQ, selon les précisions apportées par la Régie à la section 3 de la présente décision;

REJETTE la demande d'intervention du RTIEÉ;

FIXE l'échéancier **prévu à la section 5** de la présente décision;

ORDONNE aux participants de se conformer à tous les éléments décisionnels de la présente décision.

Lise Duquette
Régisseur

Esther Falardeau
Régisseur

Samy Gennaoui
Régisseur

ANNEXE

Annexe
(1 page)

L. D. ___

E. F. ___

S. G. ___

INFORMATIONS USUELLES DÉPOSÉES EN VUE DE LA PLANIFICATION DE L'AUDIENCE

- La liste des panels;
- Les sujets couverts par chacun (avec références à la preuve);
- Les témoins par panel et leur qualification;
- Le temps prévu pour leur présentation;
- Le temps prévu pour le contre-interrogatoire de chaque panel;
- Le temps prévu pour contre-interroger chacun des autres participants, le cas échéant;
- Le recours, s'il y a lieu à une ou des séances à huis clos (en précisant les informations visées);
- Le temps prévu pour leur argumentation;
- La liste et la nature des moyens préliminaires, le cas échéant, et le temps estimé à cette fin; et
- Tout autre commentaire utile à l'établissement du calendrier d'audience.

La Régie rappelle que les intervenants doivent identifier leurs besoins d'interprétation simultanée en vue de l'audience en amont et directement auprès du Transporteur. La Régie demande au Transporteur de l'aviser des demandes reçues à cet effet.