D É C I S I O N

QUÉBEC **RÉGIE DE L'ÉNERGIE**

D-2026-008	R-4306-2025	5 février 2026

PRÉSENTS :

Lise Duquette
Esther Falardeau
Samy Gennaoui
Régisseurs

Hydro-Québec
Demanderesse

et

Intervenants dont les noms apparaissent ci-après

Décision sur le fond

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

Demanderesse :

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

Intervenants :

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

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

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

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

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

Observatrice :

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

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES ACRONYMES 7

LISTE DES ABRÉVIATIONS ET DES SIGNES CONVENTIONNELS 8

1 INTRODUCTION 9

2 CONCLUSIONS PRINCIPALES DE LA RÉGIE 10

3 CONTEXTE DE LA DEMANDE 11

3.1 MODIFICATIONS AU CADRE RÉGLEMENTAIRE 11

3.2 FAITS SAILLANTS DE LA DEMANDE 12

4 PRINCIPES RÉGLEMENTAIRES, MÉTHODES ET PRATIQUES COMPTABLES 14

4.1 AJUSTEMENTS DEMANDÉS PAR LE TRANSPORTEUR 14

4.1.1 Position des intervenants 15

4.1.2 Opinion de la Régie 16

4.2 DEMANDE DE CRÉATION D'UN ACTIF RÉGLEMENTAIRE (OTTO HOLDEN) 19

4.2.1 POSITION DU TRANSPORTEUR 19

4.2.2 OPINION DE LA RÉGIE 20

5 REVENUS REQUIS 25

5.1 CHARGES D'EXPLOITATION ET AUTRES CHARGES 25

5.2 AMORTISSEMENT 26

5.2.1 Position du Transporteur 26

5.2.2 Position des intervenants 28

5.2.3 Opinion de la Régie 29

5.3 CONCLUSION SUR LES DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DE SERVICE 33

5.4 ÉVOLUTION DE LA BASE DE TARIFICATION 35

5.4.1 Autorisations relatives aux mises en service pour des projets d'investissements non autorisés 35

5.4.2 Projections relatives à l'ensemble des Mises en service (MES) 60
5.4.3 Autres rubriques de la base de tarification.....72
5.5 DÉPASSEMENT DES COÛTS DES PROJETS 74
5.5.1 Position du Transporteur 74
5.5.2 Position des intervenants 77
5.5.3 Commentaires du Transporteur sur la position des intervenants 80
5.5.4 Opinion de la Régie.....81
5.6 CONCLUSION SUR LES BASES DE TARIFICATION 86
6 SERVICES DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ.....87
6.1 BESOINS DES SERVICES DE TRANSPORT.....87
6.2 TAUX DE PERTES ET SUIVIS ASSOCIÉS 89
6.2.1 Taux de pertes de transport pour 2026, 2027 et 2028 89
6.2.2 Suivis - Évaluation quantitative du taux de pertes.....91
6.2.3 Suivis - Résultat de la méthode de simulation.....92
6.2.4 Suivis - Mandat supplémentaire octroyé à l'IREQ.....93
6.2.5 Suivis - Études expliquant et quantifiant les facteurs influençant le taux de pertes 94
6.3 COMPTE D'ÉCARTS DES REVENUS DES SERVICES DE TRANSPORT DE POINT À POINT 95
6.4 SUIVI DES ENGAGEMENTS D'ACHAT DE TYPE TOULNUSTOUC.....96
7 STRATÉGIE RÉSEAU – PLANIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT 96
7.1 MÉTHODE DE PLANIFICATION DU RÉSEAU ET PRÉVISION DES INVESTISSEMENTS ET DES MISES EN SERVICE 96
7.1.1 Position du Transporteur 96
7.1.2 Position des intervenants 98
7.1.3 Opinion de la Régie.....99
7.2 ÉTAT DE LA TRANSFORMATION DES POSTES.....100
7.2.1 Position du Transporteur 100
7.2.2 Position des intervenants 101

7.2.3 Opinion de la Régie 102

8 RÉPARTITION DU COÛT DE SERVICE 104

8.1 POSITION DE L'AQCIE-CIFQ 104

8.2 POSITION DU TRANSPORTEUR 106

8.3 OPINION DE LA RÉGIE 108

9 TARIFICATION DES SERVICES DE TRANSPORT 111

9.1 MÉCANISME DE LISSAGE DES HAUSSES TARIFAIRES 111

9.2 TARIFS 2026, 2027 ET 2028 112

9.3 CAVALIER 113

10 CONTRIBUTION POUR LES AJOUTS AU RÉSEAU 113

10.1 ALLOCATION MAXIMALE POUR LES AJOUTS AU RÉSEAU DE TRANSPORT 113

10.2 CONTRIBUTIONS MAXIMALES POUR LES AJOUTS AU RÉSEAU DE TRANSPORT 115

10.2.1 MISE À JOUR DE LA CONTRIBUTION MAXIMALE POUR LES CENTRALES DE MOINS DE 250 MW 115

10.2.2 CONTRIBUTION MAXIMALE POUR LES CENTRALES DE 250 MW ET PLUS 115

10.2.3 CONTRIBUTION MAXIMALE AU COÛT DU RÉSEAU COLLECTEUR DES PARCS ÉOLIENS 116

10.2.4 CONTRIBUTION MAXIMALE AU COÛT DU RÉSEAU COLLECTEUR DES CENTRALES PHOTOVOLTAÏQUES 117

10.2.5 OPINION DE LA RÉGIE 117

DISPOSITIF 119

LISTE DES ACRONYMES

ASF	avantages sociaux futurs
CEE	coûts d'exploitation et d'entretien
CÉR	compte d'écarts et de reports
DDR	demande de renseignements
IREQ	Institut de recherche d'Hydro-Québec
IPC	indice des prix à la consommation
MES	mise en service
MIV	maîtrise intégrée de la végétation
MSTI	mise sous tension initiale
MTÉR	mécanisme de traitement des écarts de rendement
MTSM	mécanisme de traitement des surplus et manques à gagner cumulés
PCGR	principes comptables généralement reconnus
PGIRE	plan de gestion intégrée des ressources énergétiques

LISTE DES ABRÉVIATIONS ET DES SIGNES CONVENTIONNELS

$	dollar canadien
k	kilo (mille)
M	méga (million)
kW	kilowatt
MW	mégawatt
kWh	kilowattheure - 10^3 ou 1 000 Wh
MWh	mégawattheure - 10^6 ou 1 000 000 Wh

1 INTRODUCTION

[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 et 52.3 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la Loi)[1].

[2] Le 9 septembre 2025, la Régie rend sa décision procédurale D-2025-089[2] portant sur le cadre d'examen du dossier, les demandes d'intervention, les budgets de participation et le calendrier de traitement. La Régie y précise que certains sujets seront traités ultérieurement et fixe les échéanciers à cet égard.

[3] Les étapes et délais suivants se sont ajoutés au calendrier prévu à la décision procédurale[3].

- Dépôt des réponses aux demandes de renseignements (DDR) n^{o} 2 et n^{o} 3 de la Régie, respectivement les 7 et 24 octobre 2025.
- Dépôt d'un complément de réponse à la DDR n^{o} 3 de la Régie, le 3 novembre 2025.
- Dépôt de réponses complémentaires à la suite des contestations aux DDR le 6 octobre 2025.
- Dépôt du complément de preuve révisé du Transporteur le 7 octobre 2025.
- Fixation d'une journée d'audience en date du 9 octobre 2025, pour traiter les contestations des intervenants à certaines réponses fournies par le Transporteur à leurs DDR. Lors de cette audience, le Transporteur fournit oralement des réponses complémentaires aux questions d'OC et du RNCREQ, tandis que les réponses aux contestations de l'AQCIE-CIFQ sont déposées les 15 et 20 octobre 2025.
- Dépôt du rapport de l'expert de l'AQCIE-CIFQ (LCO) en date du 24 octobre 2025.

---

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

2 Décision D-2025-089.

3 Décision D-2025-089, p. 19 et 20.

[4] Le 22 septembre 2025, NEMC informe la Régie qu'elle met fin à son intervention et dépose ses commentaires le 6 octobre 2025.

[5] L'audience se tient du 28 au 31 octobre 2025. Une journée additionnelle d'audience est tenue le 5 novembre 2025, pour les argumentations.

[6] Le 6 novembre 2025, la Régie annonce qu'elle entame son délibéré.

[7] Le 1er décembre 2025, la Régie rend sa décision D-2025-117[4] par laquelle elle déclare provisoires les tarifs de transport alors en vigueur. Elle y demande aussi une mise à jour de toutes les pièces pertinentes à la suite de sa décision D-2025-114[5].

[8] Le 5 décembre 2025, le Transporteur demande à la Régie de reporter cette obligation de mise à jour en lien avec la maîtrise intégrée de la végétation (MIV). La Régie accueille cette demande dans sa correspondance du 8 décembre 2025[6].

[9] La présente décision porte sur les sujets liés à l'établissement des tarifs 2026, 2027 et 2028.

2 CONCLUSIONS PRINCIPALES DE LA RÉGIE

[10] Pour les motifs énoncés ci-après, la Régie identifie certains ajustements aux revenus requis de 2026 à 2028. Elle demande au Transporteur de les refléter dans les mises à jour qu'il déposera au plus tard le 19 février 2026, à 12 h[7]. Les tarifs finaux seront établis suivant ces mises à jour.

---

4 Décision D-2025-117.

5 Dossier R-4293-2025, décision D-2025-114. Cette décision modifie le traitement comptable des sommes allouées à la MIV, ce qui a un impact sur le revenu requis demandé par le Transporteur.

6 Pièce A-0050.

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

3 CONTEXTE DE LA DEMANDE

3.1 MODIFICATIONS AU CADRE RÉGLEMENTAIRE

[11] Le présent dossier constitue la première révision tarifaire du Transporteur à la suite des modifications apportées au cadre réglementaire par la Loi 24, sanctionnée le 7 juin 2025.

[12] Le présent dossier s'inscrit ainsi dans le cadre de changements réglementaires importants. Dans les délais impartis, tel que décrit à sa décision D-2025-117[8], la Régie a dû prioriser un examen des éléments nécessaires à l'établissement de tarifs justes et raisonnables pour la période visée. La Régie n'a pas procédé à la révision de tous les principes réglementaires qui pourraient être impactés par les changements apportés au cadre réglementaire.

[13] Parmi les changements importants de ce nouveau cadre, l'appréciation de projections sur un horizon de trois ans a soulevé certains enjeux, tout comme l'inclusion de projets non autorisés dans les projections de la base de tarification et la mise en place d'un nouveau mécanisme de traitement des surplus et manques à gagner cumulés (MTSM). À plusieurs reprises dans le dossier, le Transporteur se réfère à ce mécanisme à venir en lien avec l'acuité des prévisions sur trois ans. Or, la présente décision doit être rendue sans que les modalités du MTSM ne soient connues.

[14] Dans ce contexte et comme elle l'a soulevé lors de l'audience[9], la Régie considère que l'examen des principes réglementaires au regard du nouveau cadre réglementaire devra être fait avant la prochaine révision tarifaire de 2029-2031. Le Transporteur s'est dit favorable à cette possibilité. La Régie souligne le contexte particulier du présent dossier, qui représente une transition vers le nouveau cadre réglementaire.

[15] **La Régie demande au Transporteur de déposer, dans le volet B du présent dossier et au plus tard 10 jours ouvrables après la publication de la présente décision, un calendrier de traitement au cours des trois prochaines années, des divers dossiers à**

---

8 Décision D-2025-117.

9 Pièce A-0037, p. 150 à 153.

examiner avant la prochaine révision tarifaire triennale, incluant notamment : les enjeux du dossier R-4270-2024 reportés à un dossier ultérieur[10], la révision des principes réglementaires, le MTSM, la révision du taux de rendement[11] et la répartition du coût de service (voir la section 8 de la présente décision).

3.2 FAITS SAILLANTS DE LA DEMANDE

[16] Le Transporteur présente au tableau suivant les revenus requis prévus pour les années 2026, 2027 et 2028. Le revenu requis demandé pour l'année témoin 2026 totalise 3 748,4 M$, en hausse de 6,6 % par rapport au revenu requis autorisé en 2025. Le revenu requis demandé pour l'année témoin 2027 totalise 3 956,9 M$, soit 5,6 % de plus que le revenu requis demandé pour 2026, et le revenu requis demandé pour l'année témoin 2028 se situe à 4 148,9 M $, soit 4,9 % de plus par rapport au revenu requis demandé pour 2027. Au total, entre le revenu autorisé en 2025 et l'année témoin 2028, il s'agit d'une augmentation de 631,8 M $, ou 18,0 %, sur une période de 3 ans.

TABLEAU 1

REVENUS REQUIS DU SERVICE DE TRANSPORT (M$) : 2025-2028[12]

		2025	2026	2027	2028	Écarts
		D-2025-032	Année témoin	Année témoin	Année témoin	2028 / 2025
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5) = (4) - (1)
1	**DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DU SERVICE**	**2 170,3**	**2 302,7**	**2 423,4**	**2 519,4**	**349,1**
2	Charges d'exploitation	1 241,7	1 393,0	1 417,5	1 447,9	206,2
3	Amortissement	1 064,6	1 136,9	1 187,8	1 254,6	190,0
4	Autres composantes des avantages sociaux futurs	(261,4)	(311,4)	(318,6)	(333,3)	(71,9)
5	Comptes d'écarts et de reports	-	(41,9)	-	-	-
6	Taxes et autres	125,4	126,1	136,7	150,2	24,8
7	**RENDEMENT SUR LA BASE DE TARIFICATION**	**1 346,8**	**1 445,7**	**1 533,5**	**1 629,5**	**282,7**
8	**REVENUS REQUIS DU SERVICE DE TRANSPORT**	**3 517,1**	**3 748,4**	**3 956,9**	**4 148,9**	**631,8**

10 Dossier R-4270-2024 Phase 4, pièce A-0202.

11 Incluant la présentation des révisions des modalités de disposition de certains comptes d'écarts.

12 Pièce B-0004, p. 8, tableau 1.

[17] Considérant l'augmentation des besoins des services de transport présentés à la section 6.1 de la présente décision, la hausse du tarif annuel découlant des revenus requis demandés pour chacune des années témoins s'établit comme suit :

- 1,4 % pour l'année témoin 2026, par rapport au tarif autorisé de 2025;
- 3,4 % pour l'année témoin 2027, par rapport au tarif demandé de l'année témoin 2026; et
- 3,0 % pour l'année témoin 2028, par rapport au tarif demandé de l'année témoin 2027.

[18] Par ailleurs, certains sujets usuels des dossiers tarifaires ont été présentés au dossier R-4305-2025[13] et le Transporteur demande à la Régie de pleinement reconnaître et intégrer toutes les décisions de ce dossier. Il s'agit notamment des sujets suivants :

- Bases communes d'établissement des revenus requis – Transport et Distribution;
- Charges d'exploitation et autres coûts communs[14] – Transport et Distribution;
- Modifications aux conventions, méthodes et pratiques comptables applicables à HQTD;
- Politique financière et coût du capital.

[19] Ainsi, certaines composantes du revenus requis, comme les charges d'exploitation, les autres composantes des avantages sociaux futurs (ASF) et les frais corporatifs sont présentés au dossier R-4305-2025. Les autres rubriques font l'objet du présent dossier.

[20] La Régie a pris connaissance de la décision D-2025-124[15] relative aux éléments ci-dessus. **La Régie reconnaît et intègre ces éléments au présent dossier, sous réserve des ajustements de concordance de la présente décision**.

---

13 Dossier R-4305-2025.

14 Les autres coûts communs incluent les Avantages sociaux futurs et les frais corporatifs.

15 Dossier R-4305-2025, décision D-2025-124.

4 PRINCIPES RÉGLEMENTAIRES, MÉTHODES ET PRATIQUES COMPTABLES

4.1 AJUSTEMENTS DEMANDÉS PAR LE TRANSPORTEUR

[21] Le Transporteur demande à la Régie de reconnaître les mises à jour aux principes réglementaires qu'il présente au tableau 1 de la pièce B-0010[16], de même que les mises à jour des méthodes et pratiques comptables présentées au tableau 2 de cette même pièce[17].

[22] La plupart de ces mises à jour consistent à maintenir certains comptes d'écarts et de reports (CÉR) et à indiquer que les modalités de disposition seront déposées ultérieurement. Le Transporteur réfère à ce propos au MTSM, dans lequel il pourrait présenter des ajustements corollaires aux CÉR existants.

[23] La mise à jour des méthodes et pratiques comptables vise à retirer la référence à la décision D-2015-189[18] en lien avec la méthode d'amortissement. Le Transporteur soumet que cette référence est caduque, en raison de l'abrogation de l'article 24 de la *Loi sur Hydro-Québec*[19].

[24] Le Transporteur reprend sa proposition faite au dossier R-4270-2024 de reconduire le mécanisme de traitement des écarts de rendement (MTÉR) en vigueur seulement pour l'année 2025, sans liaison à des indicateurs de performance pour les raisons suivantes :

- Les indicateurs de performance généraux permettent déjà de s'assurer que la réalisation de gains d'efficience ne se fait pas au détriment de la qualité de service;
- L'évolution organisationnelle de l'entreprise rend indisponibles deux indicateurs, soit « Satisfaction du client Hydro-Québec Distribution » et « Taux de fréquence des accidents de travail de transport ». En raison de cette indisponibilité, le

16 Pièce B-0010, p. 5 à 8, tableau 1.
17 Pièce B-0010, p. 9 à 11, tableau 2.
18 Dossier R-3927-2015, décision D-2015-189.
19 RLRQ, c. H-5.

Transporteur ne peut produire la note globale des résultats des indicateurs du MTÉR[20].

[25] Selon le Transporteur, la reconduction du MTÉR ne peut être envisagée au-delà de l'année tarifaire 2025 pour des raisons qui sont directement liées à l'entrée en vigueur du MTSM à venir, découlant de la Loi 24. Selon sa compréhension, le MTSM est conçu pour capter les écarts entre les revenus requis autorisés et réels, de manière cumulative sur le cycle tarifaire 2026-2028. Ces écarts seront disposés au cycle suivant, soit 2029-2031. Si la Régie devait reconduire le MTÉR en parallèle, cela créerait un chevauchement de mécanismes pour une même période, ce qui irait, selon lui, à l'encontre de l'esprit de la Loi 24 et pourrait entraîner une double captation des écarts pour une même année tarifaire et, conséquemment, une incohérence réglementaire[21].

4.1.1 POSITION DES INTERVENANTS

[26] L'AQCIE-CIFQ soumet que dans le contexte du nouveau régime réglementaire, il devient nécessaire pour la Régie et les intervenants d'observer l'évolution des montants des charges d'exploitation réelles et de la base de tarification sur l'ensemble du cycle tarifaire de trois ans[22].

[27] L'AQCIE-CIFQ recommande à la Régie d'énoncer un nouveau principe relatif à la présentation des données, dans le cadre des dossiers tarifaires du Transporteur, afin que celui-ci présente les données des années témoins projetées supportées au minimum par la présentation, dans des formats comparables, de deux années historiques, couvrant chacune une période équivalente à chaque année témoin et composées de données réelles, et d'une année de base, comprenant à la fois des données réelles et projetées.

---

20 Pièce B-0010, p. 16, incluant la note de bas de page 17 référant à la pièce B-0015, p. 17 et 18, du dossier R-4270-2024.

21 Pièce B-0032, p. 5, réponse à la question 1.4.

22 Pièce C-AQCIE-CIFQ-0014, p. 23 et 24.

[28] Enfin, l'AQCIE-CIFQ recommande que la Régie mette à jour le principe lié à l'actif réglementaire correspondant aux coûts de l'activité Maîtrise de la végétation en fonction de sa décision au dossier R-4293-2025.

4.1.2 OPINION DE LA RÉGIE

[29] **La Régie reconnaît les modifications proposées aux principes réglementaires et méthodes et pratiques comptables présentées aux tableaux 1 et 2 de la pièce B-0010[23].**

[30] La Régie est d'avis que la référence à la décision D-2015-189 à sa page 26 sur la méthode d'amortissement est rendue caduque, en raison de la modification législative apportée par la Loi 24.

[31] **La Régie considère qu'en cohérence avec la décision D-2025-114, et tel que le mentionne l'AQCIE-CIFQ, la pratique comptable liée à l'actif réglementaire correspondant aux coûts de l'activité Maîtrise de la végétation ne devrait plus apparaître au tableau 2 de la pièce B-0010[24].**

[32] La Régie note que le Transporteur prévoit présenter les montants de 2025 à reconnaître dans les différents CÉR dans le rapport annuel 2025, qui fera aussi état du MTÉR[25]. La Régie note aussi que le CÉR visant le décalage temporel des mises en service (MES) continuera de s'appliquer pour 2025.

[33] **Comme les écarts des différents CÉR ne seront présentés, d'ici la révision tarifaire 2029-2031, qu'au rapport annuel et qu'ils sont associés au cadre réglementaire antérieur à la Loi 24, la Régie demande au Transporteur de déposer au rapport annuel 2025 toute l'information pertinente en lien avec l'ensemble de ces écarts.**

[34] **La Régie accueille la proposition du Transporteur de reconduire le MTÉR pour l'année 2025, sans liaison à des indicateurs de performance en raison de la difficulté**

---

23 Pièce B-0010, p. 5 à 8, tableau 1, et p. 9 à 11, tableau 2.

24 Pièce B-0010, p. 11, tableau 2.

25 Pièce B-0032, p. 4, réponse à la question 1.1.

d'appliquer la liaison aux indicateurs reconnus par la décision D-2019-060. Toutefois, la Régie demande au Transporteur, dans le cas où il y aurait un surplus présenté dans le rapport annuel 2025, de démontrer que le gain d'efficience ne s'est pas fait au détriment de la qualité du service. Cela pourrait par exemple se faire à l'aide des indicateurs existants.

[35] **La Régie juge qu'il est prudent de ne pas mettre fin au MTÉR immédiatement. Le cas échéant, ce sera à la formation chargée de l'examen du MTSM d'y mettre fin.** La Régie convient que maintenir le MTÉR et la création du MTSM pourrait entraîner une double captation des écarts pour une même année tarifaire. Toutefois, les modalités du MTSM ne sont pas connues à ce jour. Si la Régie devait simplement mettre fin au MTÉR et que, pour quelques raisons, le MTSM ne permettait pas, complètement ou en partie, de capter les écarts de rendement pendant une ou plusieurs années de la période tarifaire 2026-2028, il n'y aurait alors pas traitement de surplus ou manques à gagner cumulés pendant la révision tarifaire 2026-2028.

[36] Par ailleurs, la Régie partage l'opinion de l'AQCIE-CIFQ à l'effet que depuis l'entrée en vigueur de la Loi 24, une modification au principe de la *Présentation des données* est requise, afin de tenir compte de la durée des cycles tarifaires de trois ans.

[37] Dans sa décision D-99-120, la Régie mentionnait ce qui suit à l'égard de l'utilisation de l'année témoin projetée :

> […] Hydro-Québec devra, et ce pour toute requête tarifaire visant l'établissement de tarifs de transport d'électricité, démontrer le fondement des hypothèses et des prévisions soumises à la Régie. À cette fin, Hydro-Québec devra être en mesure d'expliquer chacune des prévisions sur la base des données réelles. La Régie juge qu'au minimum, les données de l'année témoin projetée devront être supportées par la présentation d'une année historique, couvrant une période équivalente à l'année témoin et composée de données réelles, et d'une année de base, comprenant à la fois des données réelles et projetées.
>
> Au fil des ans, la justesse des prévisions devra être démontrée par une comparaison des données projetées avec les données réelles et une explication des écarts observés.

> La Régie juge essentiel que les données de l'année historique, de l'année de base et de l'année témoin projetée, soient présentées dans un format comparable d'une année à l'autre. Toute donnée non comparable devra être accompagnée d'explications permettant une réconciliation facile.
>
> En plus des informations énumérées ci-dessus, la Régie considère indispensable qu'elle ait accès, au besoin, à d'autres informations jugées utiles à la compréhension et l'évaluation des prévisions présentées. À cette fin, la Régie prend note de l'affirmation d'Hydro-Québec à l'effet que les données historiques nécessaires seront soumises pour supporter sa preuve si de telles données s'avèrent requises[26].

[38] La Régie note que l'énoncé du principe de la *Présentation de données* dans sa décision D-99-120, n'est pas limitatif à l'égard du nombre de données historiques requis pour justifier les prévisions.

[39] Elle note également que la proposition de l'AQCIE-CIFQ est appuyée par OC[27].

[40] Finalement, le Transporteur mentionne qu'il est en accord avec la proposition de l'AQCIE-CIFQ[28].

[41] **Ainsi, la Régie modifie l'énoncé du principe relatif au nombre d'années historiques minimal pour la présentation des données à sa décision D-99-120, de la façon suivante :**

> **Pour toutes les prochaines requêtes tarifaires déposées par le Transporteur, la Régie juge qu'au minimum, les données de l'année témoin projetée devront être supportées par la présentation de deux années historiques, couvrant une période équivalente à chaque année témoin et composée de données réelles, et d'une année de base, comprenant à la fois des données réelles et projetées**.

---

[26] Dossier R-3405-98, décision D-99-120, p. 13.

[27] Pièce C-OC-0027, p. 6 à 7, par. 23.

[28] Pièce A-0037, p. 152, l. 15 à p. 153, l. 8.

[42] Par ailleurs, la Régie maintient les autres exigences relatives à la présentation des données contenues à sa décision D-99-120.

4.2 DEMANDE DE CRÉATION D'UN ACTIF RÉGLEMENTAIRE (OTTO HOLDEN)

4.2.1 POSITION DU TRANSPORTEUR

[43] Le Transporteur demande à la Régie d'approuver une pratique comptable réglementaire autorisant la comptabilisation d'un actif réglementaire correspondant au coût des travaux d'installation d'un deuxième transformateur de puissance 230-120 kV dans le nouveau poste électrique Antoine TS d'Hydro One, à proximité du poste actuel d'Otto Holden.

[44] Il demande également d'approuver son intégration à la base de tarification et sa rémunération au coût moyen pondéré du capital, et de permettre son amortissement selon une méthode linéaire sur une période de 50 ans, ce qui correspond à la durée de vie moyenne des transformateurs inclus à sa base de tarification. Le coût estimé des travaux est de 15,3 M$.

[45] Le Transporteur mentionne que le transformateur est nécessaire pour sécuriser la fiabilité d'alimentation du sous-réseau Kipawa-Lorrainville. Il souligne que son coût de 15,3 M$ ne peut être comptabilisé au titre d'immobilisation selon les principes comptables généralement reconnus (PCGR) des États-Unis, puisque le transformateur ne lui appartient pas légalement mais appartient plutôt à Hydro One. Ce dernier assumera l'entretien et l'exploitation des deux transformateurs, tandis que les coûts d'entretien extraordinaires, incluant les réparations des deux transformateurs, le cas échéant, seront partagés à parts égales entre Hydro One et le Transporteur[29].

[46] L'ASC 842, et plus particulièrement ses paragraphes 842-10-25-2 et 842-10-25-3[30], définissent les règles relatives à la comptabilisation des locations d'équipement. En

[29] Pièce B-0010, annexe B, extrait nº 2, p. 4 et 5, réponse à la question 1.2.

[30] *Financial Accounting Standards Board*, 842 *Leases*, 842-10-25-2 et 842-10-25-3.

fonction de ces règles, une location d'équipement doit être catégorisée comme location-exploitation (*operating lease*) ou comme location-acquisition (*finance lease*).

[47] En réponse à une DDR de la Régie, le Transporteur explique les raisons pour lesquelles il ne peut comptabiliser le transformateur en fonction de la norme ASC 842 (relative aux contrats de location). Il traite également des impacts relatifs à la capitalisation ou la non-capitalisation des coûts relatifs au deuxième transformateur, de la matérialité du montant en cause et de l'équité intergénérationnelle[31].

[48] Le Transporteur mentionne qu'aucun traitement similaire ayant les mêmes caractéristiques que les transformateurs du nouveau poste électrique Antoine TS n'a été autorisé dans une décision par le passé. Il précise toutefois que certains équipements n'appartenant pas au Transporteur sont inclus à sa base de tarification, notamment le remboursement relatif aux postes de départ des producteurs privés[32].

4.2.2 OPINION DE LA RÉGIE

PCGR des États-Unis - ASC 980, Regulated Operations

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

[50] La Régie a déjà reconnu dans sa décision D-2015-189[33] que les PCGR des États-Unis, lorsque certains critères sont respectés, permettent la comptabilisation d'actifs et passifs réglementaires aux états financiers statutaires pour les entités qui exercent des activités

---

31 Pièce B-0010, annexe B, extrait nº 8, réponses aux questions 1 à 3.

32 Pièce B-0010, annexe B, extrait nº 2, réponse à la question 1.1.

33 Dossier R-3927-2015, décision D-2015-189, p. 9, par. 20.

à tarifs réglementés. Cependant, bien que la création d'un actif réglementaire soit permise par la norme comptable, la probabilité que les coûts engagés puissent être recouvrés dans les tarifs futurs n'est pas le seul élément que la Régie doit considérer, lorsqu'elle détermine de créer un actif réglementaire. Elle doit aussi tenir compte de l'impact économique de cette décision.

[51] Ainsi, la Régie est d'avis que le paragraphe 980-10-05-8 de l'ASC 980 est important. Ce paragraphe mentionne ce qui suit :

> *Unless an accounting order indicates the way a cost will be handled for rate-making purposes, it causes no economic effects that would justify deviation from the GAAP applicable to business entities in general. The mere issuance of an accounting order not tied to rate treatment does not change an entity's economic resources or obligations. In other words, the economic effect of regulatory decisions—not the mere existence of regulation—is the pervasive factor that determines the application of GAAP*[34].

[52] La Régie retient de ce paragraphe que l'effet économique des décisions réglementaires, et non la simple existence d'une réglementation, est le facteur déterminant dans l'application des PCGR des États-Unis et, dans le cas présent, l'application de l'ASC 980.

[53] Tel qu'énoncé dans ses décisions D-2010-020[35] et D-2015-189[36], la Régie considère important de respecter la ligne directrice établie dans ses décisions antérieures et de maintenir, comme assise première, la compatibilité des méthodes comptables utilisées pour la fixation des tarifs avec les conventions comptables reconnues. Toutefois, en vertu de l'article 32 (3.1) de la Loi, la Régie peut déterminer les méthodes comptables et financières applicables au Transporteur. Ainsi, la Régie peut apporter des adaptations ou modifications à ces règles, si elle le juge nécessaire aux fins d'établir des tarifs justes et raisonnables.

---

34 *Financial Accounting Standards Board*, 980 *Regulated Operations*, 980-10-05-8.

35 Dossier R-3703-2009, décision D-2010-020, p. 14, par. 53.

36 Dossier R-3927-2015, décision D-2015-189, p. 11, par. 28.

Impact sur les revenus requis et les tarifs

[54] Le Transporteur mentionne qu'à défaut d'obtenir l'autorisation de créer un actif réglementaire, il devra considérer ces coûts comme des charges dans le calcul des revenus requis dans l'année de la MES de ce transformateur, prévue en 2026.

[55] La Régie constate que l'impact d'attribuer la totalité du montant de 15,3 M$ aux charges d'exploitation du Transporteur pour l'année 2026 est estimé à environ 0,4 % du revenu requis total.

[56] Concernant l'effet économique, le Transporteur mentionne[37] :

> En commentaire à la référence (iv), le Transporteur précise que si une décision autorise la création de l'actif réglementaire, cela modifierait l'effet économique pour Hydro-Québec. Puisque cet actif réglementaire serait amorti sur une période de 50 ans, comme expliqué en réponse à la question 2.1.2, cet effet économique devrait être reflété dans les états financiers à vocation générale d'Hydro-Québec. Un montant de 15,1 M$ [Note : le montant est révisé à 15,3 M$] aux charges est significatif pour Hydro-Québec et le traitement comptable, en vertu de la décision de la Régie, serait reflété en raison de l'effet économique de cette décision réglementaire, et non simplement en raison de l'existence de la réglementation, en vertu de l'ASC 980, Regulated Operations.

Équité intergénérationnelle

[57] Le Transporteur mentionne que les coûts devraient être capitalisés et répartis sur la durée de vie du transformateur, qui est représentative de la période pendant laquelle les clients du service de transport bénéficieront des avantages liés à cet actif. Il précise que ce traitement permettrait d'allouer les coûts aux bons utilisateurs, sans égard à sa matérialité, afin d'assurer que les coûts et les bénéfices soient répartis de manière équitable entre les générations présente et future, et ce, en ayant un impact négligeable sur les tarifs de transport[38].

---

37 Pièce B-0010, annexe B, extrait nº 4, p. 10, réponse à la question 2.2.

38 Pièce B-0010, annexe B, extrait nº 8, p. 10, réponse à la question 2.2.

[58] Basé sur le coût prospectif du capital de 5,798 %[39], la Régie estime le rendement total sur la base de tarification que recevra le Transporteur, sur la période d'amortissement de 50 ans de l'actif, à 22,2 M$.

[59] En fonction des éléments précités, la Régie juge qu'il n'est pas opportun d'autoriser la création d'un actif réglementaire en vertu de l'ASU 980 des PCGR des États-Unis. La Régie est d'avis que pour accorder une dérogation au principe de compatibilité des méthodes comptables utilisées pour la fixation des tarifs avec les conventions comptables reconnues, les impacts tarifaires, tant pour l'entreprise réglementée que pour sa clientèle, doivent être substantiels.

[60] À cet égard, la Régie est d'avis que l'effet économique constitue un facteur déterminant dans l'application de l'ASU 980. Elle retient de la preuve du Transporteur que l'ajout immédiat de ce montant exercerait une pression à la hausse sur le revenu requis pour l'année témoin 2026. Cela dit, la Régie doute du caractère avisé et raisonnable de permettre une dérogation visant l'inclusion à la base de tarification du Transporteur des équipements qui ne sont ni sous son contrôle, ni situés sur son territoire. Dans ce contexte, les inconvénients associés à la hausse du revenu requis découlant du refus d'accueillir cette demande ne sont pas suffisamment substantiels pour dissiper ce doute.

[61] Également, la Régie retient de l'analyse du Transporteur qu'aucun critère n'est satisfait pour qualifier le transformateur du poste Antoine TS comme contrat de location-acquisition et, par conséquent, comme un actif[40].

[62] Finalement, sur une période de 50 ans, la Régie n'a pas été convaincue par le Transporteur que d'un point de vue financier, la solution proposée est, à moyen et long terme, à l'avantage de la clientèle.

[63] **En conséquence, la Régie rejette la demande du Transporteur visant à la création d'un actif réglementaire lié à l'ajout d'un deuxième transformateur dans le nouveau poste Antoine TS d'Hydro One.**

---

39 Pièce B-0009, p. 13.

40 Pièce B-0010, annexe B, extrait n° 8, p. 4, réponse à la question 1.1.

[64] La Régie accepte cependant l'inclusion du montant relatif aux coûts liés à l'ajout du deuxième transformateur aux charges d'exploitation, sauf en ce qui a trait aux frais financiers.

[65] À ce propos, le Transporteur mentionne que l'augmentation des coûts de 15,1 M$ à 15,3 M$ est expliquée par les frais financiers capitalisés cumulés avant la mise en service prévue en 2026[41]. Lors de l'audience, le Transporteur mentionne qu'un montant de 15,3 M$ devrait être retenu, puisqu'il s'agit d'une radiation de projet[42].

[66] La Régie considère que le projet n'ayant pas fait l'objet d'une autorisation d'intégration à la base de tarification, il ne peut se qualifier comme étant un coût relatif à un projet capitalisable à inclure dans la base de tarification. En conséquence, il ne se qualifie pas non plus comme coût relatif à une radiation dans les dépenses d'amortissement.

[67] La Régie rappelle que le financement des charges d'exploitation s'effectue par le biais du fonds de roulement, inclus à la base de tarification, selon la méthode *lead-lag*. Elle juge que le fait de reconnaître un montant de 15,3 M$ reviendrait à reconnaître un financement de 0,2 M$ propre à cette dépense en plus de l'inclure dans les éléments entrant dans le calcul du fond roulement. Cela aurait pour conséquence un dédoublement de financement.

[68] **Pour ces motifs, la Régie ajuste à la hausse les charges d'exploitation du Transporteur d'un montant de 15,1 M$, pour l'année tarifaire 2026.**

---

41 Pièce B-0032, p. 8, réponse à la question 2.1.

42 Pièce A-0037, p. 39.

5 REVENUS REQUIS

5.1 CHARGES D'EXPLOITATION ET AUTRES CHARGES

[69] Les charges d'exploitation, les autres composantes du coût des ASF et les frais corporatifs ont été présentés au dossier R-4305-2025 et ont fait l'objet de la décision D-2025-124[43]. **La Régie reconnaît et applique aux fins de la présente décision les éléments décisionnels relatifs à ces coûts du Transporteur.**

[70] **La Régie juge opportun d'apporter les ajustements de concordance liés à sa décision D-2025-114[44] concernant les dépenses de MIV, en reconnaissant des montants de charges additionnelles, et en retirant les montants équivalents de l'actif réglementaire. La Régie reconnaît ainsi un montant additionnel de charges associées à cette activité, pour le Transporteur, de 76,1 M$ en 2026, de 79,7 M$ en 2027 et de 81 M$ en 2028[45]. Elle ordonne au Transporteur d'effectuer ces ajustements dans les mises à jour suivant la présente décision en vue de l'établissement des tarifs finaux.**

[71] Par ailleurs, la Régie a pris connaissance des montants projetés au présent dossier pour les achats des services de transport[46], les achats d'électricité[47] et les taxes[48]. Aucun intervenant n'a fait de commentaires à leur égard.

[72] **La Régie est d'avis que les montants présentés sont raisonnables. En effet, outre la variation des taxes, qui est liée à la variation des MES, ces montants sont relativement stables.**

---

43 Dossier R-4305-2025, décision D-2025-124, p. 43, par 147, p. 45, par 155 et p. 91, par 339.
44 Dossier R-4293-2025, décision D-2025-114.
45 Pièce B-0012, p. 17, tableau 19. Celui-ci correspond aux MES prévues de l'actif réglementaire.
46 Pièce B-0012, p. 7 à 9.
47 Pièce B-0012, p. 10.
48 Pièce B-0012, p. 11.

[73] **La Régie a pris connaissance des montants projetés au présent dossier pour les autres revenus[49], le CÉR - coût de retraite[50] et le CÉR - Rendement à remettre à la clientèle[51]. Elle les juge raisonnables.**

5.2 AMORTISSEMENT

5.2.1 POSITION DU TRANSPORTEUR

[74] Le tableau sommaire suivant présente les charges d'amortissement par composante :

TABLEAU 2

CHARGES D'AMORTISSEMENT 2024-2028 (M$)[52]

En millions de dollars ou en %	Année historique 2024	Année autorisée 2025	Année de base 2025	Année témoin 2026	Année témoin 2027	Année témoin 2028	Variations 2028 témoin vs 2025 autorisée	
Composantes								
Immobilisations corporelles en exploitation	1 031,2	1 055,7	1 038,0	1 137,2	1 219,5	1 280,8	225,2	21,3%
Actifs incorporels	31,2	22,6	23,6	30,8	29,0	21,3	(1,3)	-5,5%
Actifs réglementaires	2,7	6,1	6,8	18,5	30,1	42,5	36,4	596,7%
Retraits d'actifs	50,7	56,7	53,1	52,9	48,3	56,1	(0,5)	-1,0%
Radiation de projets	15,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	0,0	0,0%
Contributions internes	(80,6)	(86,3)	(85,1)	(112,5)	(149,1)	(156,1)	(69,8)	80,8%
Amortissement	**1 050,2**	**1 064,6**	**1 046,4**	**1 136,9**	**1 187,8**	**1 254,6**	**190,0**	**17,8%**

[75] Le Transporteur prévoit une charge d'amortissement totale pour l'année témoin 2028 de 1 254,6 M$, soit une hausse de 190 M$ (ou 17,8 %) par rapport au montant autorisé de l'année 2025. Cette hausse représente une augmentation moyenne annualisée sur la période 2025-2028 de 5,6 %.

---

49 Pièce B-0012, p. 12.

50 Pièce B-0012, p. 12.

51 Pièce B-0012, p. 13. Aucun montant à remettre à la clientèle.

52 Pièce B-0012, p. 10, tableau 7.

[76] Le Transporteur précise que la charge d'amortissement tient compte de l'impact découlant des révisions des durées de vie utile complétées en 2024. Ces révisions prévoient désormais une durée de vie utile présumée de 50 ans plutôt que 40 ans, pour la catégorie d'actifs des transformateurs de puissance de 44 kV à 765 kV et de 5 MVA. Cette modification se traduit par une réduction des charges d'amortissement de 14,3 M$ en 2026, 14,0 M$ en 2027 et 12,7 M$ en 2028. Le Transporteur n'est pas en mesure d'évaluer si d'autres modifications de durée de vie sont applicables aux années témoins de 2026 à 2028. La charge d'amortissement ne comporte ainsi aucun impact additionnel à ces modifications effectuées en 2024[53].

[77] Les charges d'amortissement des immobilisations corporelles en exploitation représentent la majorité des charges d'amortissement. Pour l'année témoin 2028, un montant de 1 280,8 M$ est prévu, ce qui représente une hausse de 225,2 M$ (ou 21,3 %) par rapport au montant autorisé de l'année 2025, et une augmentation moyenne annualisée sur la période 2025-2028 de 6,7 %.

[78] Le Transporteur explique cette augmentation principalement par les MES prévues entre 2025 et 2028. L'augmentation des immobilisations corporelles en exploitation entre l'année autorisée 2025 et l'année témoin 2028 est, pour sa part, de 26,6 %[54] (moyenne annualisée de 8,2 %).

[79] Lors de l'audience, le Transporteur confirme que la prévision de dépenses d'amortissement tient compte du facteur de glissement[55] et qu'elle est établie en fonction des moments de MES des différents projets. Ainsi, le décalage de MES implique également un décalage de la dépense d'amortissement[56].

---

53 Pièce B-0010, p. 13.

54 Variation établie à partir de la pièce B-0012, p. 24, tableau A2-1.

55 Comme il sera plus amplement indiqué à la section 5.4.2 de la présente décision, le Transporteur applique un facteur de glissement à ses projections de mises en service pour tenir compte de potentiels décalages des MES.

56 Pièce A-0037, p. 34.

5.2.2 POSITION DES INTERVENANTS

AHQ-ARQ

[80] Basé sur son analyse des résultats des années antérieures, l'AHQ-ARQ est d'avis que le Transporteur surestime systématiquement les charges d'amortissement des immobilisations corporelles en exploitation, et ce, autant entre l'année témoin et l'année de base, entre l'année de base et le réel, qu'entre l'année témoin et le réel. Dans son mémoire[57], il projette une surestimation de l'ordre de 50 M$ pour ces charges entre l'année témoin 2026 et le réel.

[81] L'intervenant ajoute qu'il ne peut se prononcer sur la surestimation pour les 2e et 3e années témoins, mais qu'il est raisonnable de penser que la surestimation pour ces années sera de plus de 50 M$, étant donné le plus grand délai entre la prévision et la réalité. À la suite des audiences et des commentaires du Transporteur sur la pertinence de l'utilisation des années 2021, 2022 et 2023, du fait du contexte particulier prévalent à ce moment, l'AHQ-ARQ modifie sa recommandation initiale et recommande à la Régie de réduire de 25 M$ les charges d'amortissement des immobilisations corporelles en exploitation, pour chacune des années témoins 2026, 2027 et 2028[58].

[82] L'intervenant justifie sa recommandation d'un montant identique pour chacune des trois années témoins par la prudence, n'ayant pas d'indication que des écarts pour les années 2027 et 2028 pourraient être supérieurs. À cet égard, l'AHQ-ARQ indique que ce montant est basé sur les données réelles passées disponibles. Il conclut en indiquant que sa prévision est très conservatrice[59].

---

57 Pièce C-AHQ-ARQ-0013, p. 8 et suivantes.

58 Pièce C-AHQ-ARQ-0025, p. 5.

59 Pièce A-0044, p. 108 et 109.

FCEI

[83] Lors de l'audience, la FCEI cherche à vérifier que l'impact du facteur de glissement proposé par le Transporteur se répercute correctement sur la base de tarification et, surtout, sur la dépense d'amortissement. À cet égard, la FCEI soumet que la charge d'amortissement doit être ventilée par catégories d'actifs[60], afin de voir clairement lesquels sont les plus affectés par le facteur de glissement.

[84] La FCEI note aussi que l'impact du facteur de glissement sur la dépense d'amortissement des immobilisations corporelles en exploitation est d'environ 2,4 % (amortissement / base de tarification 13 soldes) pour 2026 et d'environ 2,6 % pour les années 2027 et 2028[61]. Or, l'intervenante observe que l'impact des écarts de la base de tarification sur la dépense d'amortissement se situe entre 6 % et 10 % (ratio historique ou mesures réelles). La FCEI est ainsi préoccupée par le fait que cette différence de taux sous-estime la réduction de l'amortissement liée à l'application du facteur de glissement. La FCEI considère que le fardeau de preuve du Transporteur n'est pas satisfait et que la Régie ne peut préférer un taux théorique de 2,5 % à des mesures réelles de 6 à 10 % sans ventilation additionnelle[62].

[85] Ainsi, la FCEI demande que, lors du prochain dossier tarifaire, le Transporteur justifie le taux d'amortissement applicable au facteur de glissement (d'environ 2,5 % au présent dossier) et qu'il explique pourquoi ce taux ne devrait pas être fixé en fonction du ratio historique ou des mesures réelles.

5.2.3 OPINION DE LA RÉGIE

[86] Le tableau suivant présente l'historique des écarts entre les charges d'amortissement des immobilisations corporelles en exploitation autorisées et les montants réels pour les années 2021 à 2024, et le montant de l'année de base pour 2025.

---

60 Pièce C-FCEI-0016, p. 6.

61 Pièce C-FCEI-0018, p. 2.

62 Pièces C-FCEI-0016, p. 2 à 4, et C-FCEI-0018, p. 2.

TABLEAU 3

ÉCART DE PRÉVISION, CHARGES AMORTISSEMENT SUR LES IMMOBILISATIONS CORPORELLES EN EXPLOITATION, 2021-2025[63]

En millions de dollars	2021	2022	2023[1]	2024	2025	Moyenne 2021-2025	Moyenne 2021-2025 (excluant 2023)
Écart de prévisions							
Amortissement prévu (autorisé)	1 028,7	1 078,1	1 078,1	1 040,5	1 055,7	1 056,2	1 050,8
Amortissement réel	1 007,9	1 022,1	1 018,2	1 031,2	1 038,0	1 023,5	1 024,8
Amortissement projetés vs réel	**20,8**	**56,0**	**59,9**	**9,3**	**17,7**	**32,7**	**26,0**
	2,0%	5,2%	5,6%	0,9%	1,7%	3,1%	2,5%

[1] Pour l'année 2023, la décision D-2025-022 établit les tarifs au même niveau que ceux de 2022, à la demande du Transporteur. La colonne moyenne 2021-2025 assume une répartition similaire du revenu requis pour 2023 à celle de 2022.

[87] La Régie constate que les données du tableau corroborent l'analyse de l'AHQ-ARQ d'une surestimation systématique des charges d'amortissement des immobilisations corporelles en exploitation.

[88] Lors de l'audience, le Transporteur explique l'effet de la pandémie de COVID-19 (la Pandémie) sur les années 2021 et 2022, mentionnant que les effets constatés en 2021 sont encore plus grands sur l'année suivante que sur l'année courante. Il considère que l'année 2022 n'est pas représentative, compte tenu du contexte postpandémique et que cette situation a engendré beaucoup de retards au niveau des MES. Selon lui, l'année 2022 ne peut servir de référence à une projection pour les années 2026 à 2028. Concernant l'année 2023, il rappelle ne pas avoir soumis de prévision d'amortissement[64].

---

[63] Tableau déposé à la pièce A-0032, préparé à partir des dossiers R-9000-2021, pièce B-0012, p. 6, tableau 1, R-9000-2022, pièce B-0028, p. 5, tableau 1, R-9000-2023, pièce B-0037, p. 6, tableau 1, et R-9000-2024, p. 6, tableau 1, ainsi que de la pièce B-0012, p. 10, tableau 7.

[64] Pièce A-0035, p. 96 et 97.

[89] La Régie n'est pas convaincue de la non-représentativité de l'année 2021 et, plus particulièrement, de l'année 2022. En effet, le Transporteur a déposé son dossier tarifaire visant les années 2021 et 2022 en juillet 2021, ce qui aurait dû favoriser l'acuité des prévisions pour l'année 2021. De plus, la Pandémie ayant débuté en mars 2020, la Régie est d'avis que ces impacts pouvaient être considérés par le Transporteur pour ses prévisions de l'année 2022.

[90] En ce qui concerne l'année 2023, la Régie est d'avis qu'elle ne doit pas être prise en compte dans l'évaluation de la précision des prévisions pour la charge d'amortissement des immobilisations corporelles en exploitation, pour les motifs soumis par le Transporteur. Dans ce contexte, la Régie retient, comme écart historique, la moyenne des années 2021 à 2025, excluant l'année 2023. Cet écart est de 26 M$ ou 2,5 % de la moyenne des montants autorisés.

[91] La Régie considère que l'utilisation d'un pourcentage de réduction est plus appropriée qu'un montant de réduction identique par année témoin. Cette méthode permet en effet de réduire dans une proportion similaire le montant demandé pour chacune des trois années. La Régie constate par ailleurs que, pour l'année témoin 2026, le montant proposé par l'AHQ-ARQ et la moyenne historique calculée par la Régie sont similaires.

[92] La Régie note en outre le principe de prudence invoqué par l'AHQ-ARQ, relatif aux années témoins 2027 et 2028, de même que le caractère conservateur de sa recommandation pour ces années, dans le nouveau contexte de cycle triennal. À cet égard, la Régie juge qu'une réduction de 2,5 % pour chacune des années témoins 2026 à 2028 est plus appropriée qu'une réduction en dollars.

[93] Le tableau suivant présente l'impact d'une réduction de 2,5 % sur les charges d'amortissement des immobilisations corporelles en exploitation.

TABLEAU 4

RÉDUCTION, CHARGES AMORTISSEMENT SUR LES IMMOBILISATIONS CORPORELLES EN EXPLOITATION POUR LES ANNÉES 2026,2027 ET 2028[65]

En millions de dollars	**2026**	**2027**	**2028**
Montant demandé	1 137,2	1 219,5	1 280,8
Réduction de 2,5%	28,4	30,5	32,0
Montant autorisé	**1 108,8**	**1 189,0**	**1 248,8**

[94] **Pour les motifs qui précèdent, la Régie réduit de 2,5 % les charges d'amortissement sur les immobilisations corporelles en exploitation pour chacune des années et fixe celles-ci à 1 108,8 M$ pour l'année témoin 2026, à 1 189,0 M$ pour l'année témoin 2027 et à 1 248,8 M$ pour l'année témoin 2028.**

[95] La Régie retient la recommandation de la FCEI de détailler les impacts du facteur de glissement sur les charges d'amortissement par catégorie d'actifs. Toutefois, la Régie n'est pas convaincue de l'utilité du suivi demandé pour la justification du taux d'amortissement applicable au facteur de glissement. En effet, le taux historique d'amortissement est basé sur les données réelles, tandis que le ratio du facteur de glissement est calculé sur la base de données projetées. La Régie considère tout de même que des explications plus élaborées de l'impact du facteur de glissement sur la charge d'amortissement seraient pertinentes pour les prochains dossiers de révision tarifaire (Dossiers tarifaires)[66].

[96] **En conséquence, pour les prochains Dossiers tarifaires, la Régie demande au Transporteur d'identifier et d'expliquer l'impact du facteur de glissement sur la charge d'amortissement. À cet effet, la Régie demande de détailler les impacts du facteur de glissement sur les charges d'amortissement selon les catégories d'actifs des Immobilisations corporelles en exploitation utilisées au tableau A2-1 de la pièce B-0012**[67]**.**

---

65 Tableau préparé à partir de la pièce B-0012, p. 10, tableau 7.

66 Ou Dossier tarifaire, lorsque le singulier est employé.

67 Pièce B-0012, p. 24, tableau A2-1.

[97] **La Régie juge satisfaisants les montants d'amortissement présentés aux autres rubriques de coûts, sous réserve des ajustements de conformité à la décision D-2025-114 de la rubrique Actifs réglementaires. Notamment, la Régie juge satisfaisantes les réponses fournies en lien avec les retraits d'actifs[68] et les montants associés. Pour les prochains Dossiers tarifaires, elle demande au Transporteur de :**

- **Justifier l'exclusion de tout projet aux fins du calcul des *mises en service ajustées*;**
- **Préciser les montants des retraits de nature courante en pérennité et les montants des retraits de nature courante en croissance, afin de permettre une conciliation des ratios utilisés;**
- **Expliquer les montants demandés à titre d'« Autres retraits ».**

5.3 CONCLUSION SUR LES DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DE SERVICE

[98] La Régie résume comme suit les ajustements demandés aux dépenses nécessaires à la prestation de service, pour les années témoins 2026 à 2028 :

- Reconnaissance des montants autorisés par la décision D-2025-124[69] sous réserve des ajustements ci-après mentionnés;
- Ajustements des charges d'exploitation pour tenir compte des montants pour la MIV, en lien avec la décision D-2025-114;
- Réduction de la charge d'amortissement de 28,4 M$ en 2026, de 30,5 M$ en 2027 et de 32,0 M$ en 2028;
- Rejet de la demande de création d'un actif réglementaire pour les travaux associés à l'installation d'un deuxième transformateur de puissance dans le nouveau poste Antoine TS d'Hydro One, situé à proximité d'Otto Holden, et ajustement de concordance aux charges d'exploitation de 2026.

---

68 Pièce B-0046, p. 10 à 12, réponse à la question 3.

69 Dossier R-4305-2025, décision D-2025-124.

[99] Le tableau suivant présente les montants demandés et les montants autorisés par la Régie. **Pour les montants d'amortissement, la Régie demande au Transporteur d'ajuster les montants en fonction des différentes dispositions de la présente décision**.

TABLEAU 5
SOMMAIRE DES DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DU SERVICE DEMANDÉES ET AUTORISÉES
(EN M$)

	2026		2027		2028	
	Demandé	**Autorisé**	**Demandé**	**Autorisé**	**Demandé**	**Autorisé**
Dépenses nécessaires à la prestation du service						
Charges d'exploitation (R-4305-2025[1]), avant impact de la décision D-2025-114	1393,0	1292,9	1417,5	1324,9	1447,9	1358,3
-Impact décision D-2025-114 [2]		76,1		79,7		81,0
-Impact Otto Holden		15,1				
Autres charges						
-Achats services de transport	22,7	22,7	22,3	22,3	22,7	22,7
-Achats d'électricité	23,5	23,5	25,8	25,8	27,0	27,0
-Amortissement	1136,9	1108,5 [3]	1187,8	1157,3 [3]	1254,6	1222,6 [3]
-Taxes	127,0	127,0	133,6	133,6	144,9	144,9
Autres composantes des avantages sociaux futurs (R-4305-2025) [4]	-311,4	-311,4	-318,6	-318,6	-333,3	-333,3
Frais corporatifs (R-4305-2025)	46,8	46,8	48,7	48,7	48,8	48,8
Autres revenus	-93,9	-93,9	-93,7	-93,7	-93,2	-93,2
CÉR	-41,9	-41,9				
TOTAL[3]	2302,7	2265,4	2423,4	2380,0	2519,4	2478,8

(1) Source : Dossier R-4305-2025, décision D-2025-124, p. 91.

(2) Source : Pièce B-0012, p. 17, tableau 19, ligne 1.

(3) Les montants d'amortissement évalués par la Régie ne tiennent pas compte de l'impact du rejet de certaines mises en service partielles ni de l'impact de la décision D-2025-114 relatif au traitement réglementaire des montants pour la MIV. Le Transporteur devra effectuer ces mises à jour. Le total des dépenses nécessaires à la prestation du service devra tenir compte de ces ajustements.

(4) Source : Dossier R-4305-2025, décision D-2025-124, p. 43. Les montants totaux sont le résultat de l'addition du montant Autres composantes du coût des avantages sociaux futurs et du montant Coût des autres régimes.

[100] **Dans ses mises à jour intégrant les conclusions de la présente décision, la Régie demande au Transporteur d'expliquer tout écart avec les montants du tableau précédent, notamment l'amortissement.**

5.4 ÉVOLUTION DE LA BASE DE TARIFICATION

[101] Le Transporteur présente l'évolution des composantes de la base de tarification de 2024 à 2028, soit les Immobilisations corporelles en exploitation, les actifs incorporels, les autres actifs (Actifs réglementaires, Contributions internes et autres) et le fonds de roulement[70]. Les soldes de fin de la base de tarification présentent une augmentation de 6,6 % pour l'année témoin 2026, par rapport à celle autorisée en 2025, de 9,0 % pour l'année témoin 2027, par rapport à celle projetée en 2026, et de 3,1 % pour l'année témoin 2028, par rapport à celle projetée en 2027.

5.4.1 AUTORISATIONS RELATIVES AUX MISES EN SERVICE POUR DES PROJETS D'INVESTISSEMENTS NON AUTORISÉS

5.4.1.1 Position du Transporteur

[102] Le Transporteur souligne que l'approche historiquement utilisée pour le traitement des MES des projets non autorisés, à savoir leur exclusion des revenus requis de l'année témoin, ne correspond plus à la réalité d'un dossier tarifaire triennal.

[103] Afin de respecter certains principes réglementaires, tels que la suffisance des revenus, l'équité, la stabilité, la prévisibilité et la transparence, l'approche actuelle doit, selon lui, évoluer pour mieux correspondre au cycle tarifaire de trois ans.

[104] Le Transporteur demande ainsi d'inclure dans sa base de tarification projetée des années témoins 2026 à 2028, les montants apparaissant au tableau ci-dessous. Il s'agit de

---

70 Pièce B-0012, p. 13, tableau 12.

montants liés à des MES de projets sujets à une autorisation spécifique de la Régie, qui n'ont pas encore été autorisés en vertu de l'article 73 de la Loi.

TABLEAU 6

MONTANTS LIÉS À DES MES DE PROJETS NON ENCORE AUTORISÉS PAR LA RÉGIE EN VERTU DE L'ARTICLE 73 DE LA LOI ET REQUÉRANT UNE TELLE AUTORISATION[71]

En M$	2026	2027	2028	2026-28	2029+
Intégration des parcs éoliens - AO2023-1		165,9	143,2	309,1	834,6
Intégration des parcs éoliens Des Neiges – Charlevoix et Ouest	9,9	235,7	295,4	540,9	s.o.
Poste aux Outardes et poste Manic-3	20,1		47,0	67,1	486,7
Poste Brome			158,7	158,7	98,5
Renforcement du réseau de la vallée du Saint-Laurent		2,2		2,2	4 202,4
Réseau multiterminal à c.c. **	23,1	57,4	61,1	141,5	365,7
	53,1	**461,2**	**705,4**	**1 219,5**	**5 988,1**

* Date de la dernière mise en service significative.

** Les MES ne tiennent pas compte de la Phase 2 du projet, ultérieure à 2035.

[105] En réponse à une DDR de la Régie, le Transporteur précise le contenu, la nature et l'utilité de chaque MES partielle, prévue de 2026 à 2028, des projets listés au tableau précédent[72].

[71] Tableau établi par la Régie à l'aide des renseignements contenus aux pièces B-0012, p. 20, tableau 22, B-0032, p. 18, tableau Q-3.6, p. 19, tableau R-3.6.3, et p. 22, R-3.7, et B-0046, p. 25 à 27, tableaux R-10.1.B, R-10.1.C et R-10.1.D. Le montant de 27,4 M$ apparaissant au tableau Q-3.6 pour le projet de renforcement du réseau de la vallée du Saint-Laurent a été révisé par le Transporteur à 2,2 M$ (réponse R-3.6.4 de la pièce B-0032).

[72] Pièce B-0032, p. 19 à 21, R-3.6.4.

[106] De la même manière, le Transporteur demande à la Régie d'inclure dans sa base de tarification, pour chacune des années témoins 2026 à 2028, des MES inférieures au seuil[73]. Une portion de ces MES est associée à des budgets d'investissements qui n'ont pas encore été autorisés par la Régie lors du dépôt de la Demande.

[107] En réponse à une DDR de la Régie, le Transporteur fournit les MES annuelles prévues dans chacun des budgets d'investissements de 2026 à 2028. Cette ventilation est présentée dans le tableau ci-dessous.

TABLEAU 7

DISTRIBUTION DES MES ANNUELLES DÉCOULANT DES BUDGETS DES INVESTISSEMENTS 2026 À 2028 POUR LES PROJETS DONT LE COÛT INDIVIDUEL EST INFÉRIEUR À 250 M$[74]

MES (en M $)	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**Total**
MES prévues relatives aux investissements 2026	714	503	170	255	**1 642**
MES prévues relatives aux investissements 2027		621	429	376	**1 426**
MES prévues relatives aux investissements 2028			665	1 242	**1 907**

[108] Le Transporteur souligne que malgré le fait que les budgets d'investissements 2027 et 2028 ne soient pas en processus d'autorisation auprès de la Régie, l'inclusion des MES correspondantes à la base de tarification projetée est essentielle, afin d'assurer l'établissement de tarifs justes et raisonnables[75].

[109] Le Transporteur indique que l'utilisation du facteur de glissement, adapté au contexte actuel, lui permet de présenter une prévision plus précise de ses revenus requis et de fixer des tarifs justes et raisonnables. Cette adaptation permet d'intégrer les

---

73 Depuis le 7 juin 2025, en vertu de l'article 116 de la Loi 24 (p. 43), le seuil prévu au point a) du paragraphe 1 du premier alinéa du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie* (RLRQ c. R-6.01, r. 2) est désormais de 250 M$.

74 Pièce B-0032, p. 23.

75 Pièce B-0032, p. 22.

incertitudes associées au calendrier des MES, en ajustant les prévisions pour la période 2025-2028, et ce, de manière prudente et raisonnée[76].

[110] Le Transporteur soumet que sa proposition relative aux investissements non autorisés lui permet de générer une base de tarification axée sur la réalité des investissements nécessaires, sans décalage entre les coûts engagés et les revenus requis[77].

[111] Il ajoute que sa proposition lui permet de respecter l'équité intergénérationnelle.

[112] Lors de l'audience, le Transporteur mentionne ce qui suit :

> C'est de dire : « Parce que je n'aurais pas autorisé à l'avance des projets, on va tous les retirer de la base de tarification. » Et c'est avec ça que j'en ai que je suis totalement en désaccord avec ça, c'est que l'établissement des tarifs... Les tarifs doivent prévoir les conditions qui vont prévaloir durant la période qu'ils vont s'appliquer. Ces investissements-là, qu'ils soient autorisés ou non aujourd'hui, s'ils viennent en service durant la période, ils vont rendre service à la clientèle, et la clientèle devrait payer pour[78].

[113] Dans sa preuve initiale[79], le Transporteur signale que le nouveau contexte réglementaire fait en sorte que l'ancienne méthode de retranchement des coûts associés à des projets non encore autorisés par la Régie dans un CÉR apparaît non seulement inadaptée, mais aussi dépassée.

[114] Le Transporteur mentionne que l'introduction d'un tel CÉR, pour les projets non autorisés en vertu de l'article 73, apporterait des coûts supplémentaires de financement, fausserait le signal de prix et irait à l'encontre du principe réglementaire qui vise à associer les coûts à la génération de clients qui en a fait usage[80].

---

76 Pièce B-0012, p. 21.
77 Pièce B-0032, p. 13, R-3.1.
78 Pièce A-0037, p. 210, l. 10 à 20.
79 Pièce B-0012, p. 21.
80 Pièce B-0081, p. 9 et 10.

[115] Selon lui, aucun des deux critères fondamentaux édictés par la Régie, à savoir le besoin (le traitement d'une situation réelle) et la matérialité ne sont satisfaits pour justifier la création d'un CÉR.

[116] Le Transporteur soumet que le statut de projet non autorisé n'est pas une indication de validité ou de faisabilité de ces projets pour l'établissement de la base tarifaire. Lors de l'audience, il ajoute que la probabilité que les projets concernés ne se réalisent pas n'est pas plus élevée, du fait qu'ils n'ont pas encore été approuvés par la Régie en vertu de l'article 73 de la Loi[81].

[117] Le Transporteur réitère également que l'établissement d'un CÉR pour les projets non autorisés n'est ni nécessaire, ni pertinent, car il entraînerait un important choc tarifaire lors du prochain cycle, en reportant artificiellement des coûts à une période ultérieure[82].

[118] Le Transporteur est d'avis que l'inclusion des MES liées aux investissements non autorisés dans un CÉR pourrait engendrer un manque à gagner de l'ordre de 300 M$ dans les revenus requis sur le présent cycle. La récupération de ce manque à gagner se traduirait par un choc tarifaire pouvant atteindre près de 10 % sur le prochain cycle tarifaire 2029-2031.

[119] En revanche, le Transporteur soumet que sa proposition limiterait l'impact sur les revenus requis du cycle tarifaire suivant à l'écart de prévision. À cet égard, il indique ce qui suit :

> Par exemple, si 5 G$ de mises en service sont prévus et les mises en service réelles atteignent 5,5 G$, l'écart à absorber serait de 0,5 G$, et non de 5,5 G$, ce qui représenterait un impact tarifaire au prochain cycle au minimum dix fois moindre. Cette approche, préconisée par le Transporteur, est nettement plus prudente et cohérente[83].

---

81 Pièce A-0037, p. 207, l. 5 à 13.
82 Pièce B-0081, p. 24, l. 26 à 28.
83 Pièce B-0081, p. 25, l. 13 à 18.

[120] Le Transporteur soumet également qu'en vertu de la Loi 24, les écarts de prévision liés aux projets concernés doivent être inclus dans le MTSM[84].

[121] En outre, à l'égard de ces projets, le Transporteur mentionne qu'il déposera à la Régie, au moment venu, les demandes d'autorisation y afférentes en vertu de l'article 73 de la Loi[85].

[122] Finalement, le Transporteur considère que l'inclusion des coûts de ces projets dans les prévisions tarifaires ne préjuge pas de leur autorisation finale, mais qu'elle permet de garantir que la base tarifaire reflète fidèlement les investissements nécessaires au maintien et au développement du réseau, sous réserve de l'approbation formelle de la Régie.

5.4.1.2 Position des intervenants

AQCIE-CIFQ

[123] L'AQCIE-CIFQ est d'avis que la Régie ne peut pas permettre d'inclure dans la base de tarification du Transporteur les coûts des projets n'ayant pas été préalablement autorisés en vertu de l'article 73 de la Loi[86]. À la place, l'intervenant recommande de recourir à un CÉR pour y inscrire les coûts de MES afférents aux projets non encore autorisés.

[124] En effet, selon l'AQCIE-CIFQ, la Régie doit tenir compte de la juste valeur des actifs qu'elle estime prudemment acquis et utiles pour l'exploitation du réseau de transport, conformément à l'article 49 (1) de la Loi.

[125] Or, l'AQCIE-CIFQ constate qu'en réponse à une DDR de la Régie, à propos des bases réglementaires permettant au Transporteur d'intégrer à sa base de tarification des

---

84 Pièce A-0037, p. 208, l. 5 à 19 et p. 209, l. 21 à p. 210, l. 8.

85 Pièce B-0032, p. 16 et 17, R-3.2.

86 Pièce C-AQCIE-CIFQ-0014, p. 11 à 15.

montants reliés à des projets non encore autorisés en vertu de l'article 73 de la Loi[87], ce dernier ne réfère à aucun article de la Loi.

[126] L'AQCIE-CIFQ rappelle que dans sa décision D-2012-059[88], la Régie accueillait la proposition du Transporteur d'inscrire, dans un CÉR hors base, les montants afférents aux MES de projets non autorisés.

[127] De plus, l'AQCIE-CIFQ est en désaccord avec l'affirmation du Transporteur selon laquelle l'utilisation d'un CÉR ne correspond plus à la réalité du cadre réglementaire actuel, puisqu'il s'agit dorénavant d'une demande tarifaire couvrant un cycle de trois années.

[128] Selon l'AQCIE-CIFQ, par sa Loi 24, le législateur a prévu que la Régie devra tenir compte au prochain cycle tarifaire du MTSM à être approuvé, mais n'a pas modifié l'article 49 de la Loi qui spécifie que la Régie doit établir la base de tarification du Transporteur en tenant compte, notamment, de la juste valeur des actifs qu'elle estime prudemment acquis et utiles pour l'exploitation du réseau de transport.

[129] Lors de l'audience, l'AQCIE-CIFQ rappelle que la Régie a toujours considéré que la valeur de la MES d'un actif du Transporteur ne pouvait être prise en compte dans la base de tarification projetée pour une année témoin, si ce projet n'avait pas fait l'objet d'une autorisation préalable, en vertu de l'article 73 de la Loi[89].

[130] L'intervenant ajoute que l'autorisation émise en vertu de l'article 73, qu'elle soit émise spécifiquement à cet actif si sa valeur est supérieure au seuil applicable, ou que cette autorisation soit émise pour la catégorie d'investissements à laquelle appartient cet actif si sa valeur est inférieure au seuil applicable, confère à un actif du Transporteur une présomption de prudence et d'utilité si celui-ci est acquis (ou construit) en respectant les paramètres approuvés pour le projet.

---

87 Pièce B-0032, p. 13 à 17, R-3.1 à R-3.3.

88 Dossier R-3777-2011, décision D-2012-059, p. 31 et 32.

89 Pièce C-AQCIE-CIFQ-0058, p. 2 à 9, par. 1 à 25.

[131] Par ailleurs, l'AQCIE-CIFQ est d'avis que le recours à un CÉR pour inscrire la valeur des projets dont la MES est prévue durant l'année témoin, mais dont l'autorisation n'est pas encore obtenue, n'est aucunement inadapté, ni dépassé dans le cadre d'un régime visant désormais à autoriser un cycle tarifaire de trois ans.

[132] En effet, le processus actuel d'autorisation des projets et d'inclusion des montants y afférents se déroule en deux étapes, à savoir par le biais des articles 73 et 49 de la Loi.

[133] L'AQCIE-CIFQ ajoute que ce processus en deux étapes est clairement voulu par le législateur car ce dernier a codifié, par le nouvel article 50 de la Loi[90], la présomption de prudence et d'utilité résultant d'une telle autorisation selon l'article 73 de la Loi, comme l'avait déjà énoncé la Régie dans sa décision D-2005-50.

[134] À cet égard, l'intervenant ajoute que la ministre de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie, a elle-même référé à maintes reprises à ce processus en deux étapes comme étant une garantie quant à la juste valeur, la prudence et l'utilité des actifs qui seront intégrés dans la base de tarification projetée de chacune des trois années du cycle tarifaire.

[135] Selon l'AQCIE-CIFQ, il est important que la Régie maintienne, par cette obligation d'une autorisation préalable selon l'article 73 de la Loi, le niveau de confiance raisonnable nécessaire pour juger du caractère prudemment acquis d'un investissement, dont l'inclusion est demandée dans la base tarifaire projetée pour, désormais, trois années témoins dans le cadre du processus de fixation des tarifs de transport.

[136] Selon lui, il s'ensuit que tous les montants associés aux MES qui sont inscrits dans les bases de tarification projetées pour les années témoins 2026 à 2028, se rapportant à des projets n'ayant pas fait l'objet d'une autorisation spécifique ou par catégorie d'investissements, doivent être exclus et placés dans un CÉR en attente d'une autorisation de la Régie.

---

90 Introduit par l'effet de l'article 39 de la Loi 24.

[137] Par ailleurs, l'AQCIE-CIFQ est d'avis que le choc tarifaire invoqué par le Transporteur est pour le moment hypothétique. Il note qu'aucune preuve à son égard n'a été déposée au dossier.

[138] Pour sa part, l'intervenant soumet que ce risque est faible.

[139] En effet, l'AQCIE-CIFQ estime qu'il est probable que la Régie rende une décision relative aux investissements 2026[91] avant celle à rendre dans le présent dossier. Une telle décision permettrait l'inclusion d'une partie de la valeur des MES de projets de moins de 250 M$ dans les bases de tarification pour les années 2026 à 2028. En ce qui concerne les investissements prévus en 2027 et 2028, l'intervenant soumet que ceux-ci concernent peu de MES en totalité pour les années témoins 2027 et 2028.

[140] Par ailleurs, advenant un choc tarifaire pour le cycle tarifaire 2029-2031, l'AQCIE-CIFQ est d'avis que la Régie devra établir les modalités de disposition des montants inscrits dans le CÉR, de façon à ne pas pénaliser la clientèle pour le défaut du Transporteur de soumettre suffisamment tôt toutes les demandes d'autorisation requises pour le cycle tarifaire 2026-2028.

[141] L'intervenant ajoute que le Transporteur reconnaît lui-même la probabilité qu'il ait déposé une demande d'investissement couvrant les années 2026-2028 de manière concomitante au présent dossier, s'il avait bénéficié d'un peu plus de temps pour ce faire. Le Transporteur indique que ce sera possiblement la manière dont il procèdera au prochain cycle tarifaire 2029-2031[92].

[142] En conséquence, l'AQCIE-CIFQ recommande à la Régie d'inscrire dans un CÉR le coût de MES des projets ou d'investissements n'ayant pas déjà fait l'objet d'une autorisation spécifique, ou par catégorie d'investissements, en vertu de l'article 73 de la Loi.

[143] En ce qui a trait à l'expert LCO, ce dernier soumet que la prudence du montant des investissements de six projets majeurs qui n'ont pas fait l'objet d'une autorisation de la

---

91 Dossier R-4304-2025.

92 Pièce C-AQCIE-CIFQ-0058, p. 8 et 9, par. 25.

Régie ne peut s'apprécier qu'en fonction de la raisonnabilité de l'estimation sur laquelle s'appuie la valeur d'une MES projetée, pour laquelle le Transporteur demande l'inclusion dans la base de tarification. Or, l'expert constate qu'aucune information technique significative et suffisante n'a été produite au dossier pour étayer le caractère raisonnable de cette estimation.

FCEI

[144] Questionnée lors de l'audience par la Régie sur la proposition du Transporteur, la FCEI est d'avis que celle-ci est préférable à celle de l'AQCIE-CIFQ.

[145] La FCEI est préoccupée par le fait que la proposition de l'AQCIE-CIFQ ne respecte pas le principe de l'équité intergénérationnelle, contrairement à la proposition du Transporteur.

[146] De plus, la FCEI soumet que bien que certains projets ne soient pas encore autorisés par la Régie, il est possible d'en prévoir raisonnablement les coûts pour la clientèle[93].

OC

[147] OC constate que le maintien du principe d'exclusion des projets non autorisés par la Régie pourrait créer un écart important entre les montants projetés et les montants réels. En effet, les montants qui seraient inscrits dans le CÉR, additionnés des frais financiers pendant le cycle tarifaire 2026 à 2028, pourraient entraîner un impact tarifaire considérable pour les consommateurs lors de prochaine révision tarifaire 2029-2031.

[148] Compte tenu de ce risque, OC a modifié sa position en cours d'audience et appuie maintenant la proposition du Transporteur, qui consiste à traiter les écarts de projection des MES des projets non autorisés dans le cadre du MTSM à venir, plutôt que dans un CÉR.

[149] OC ajoute qu'elle compte faire des représentations dans le cadre du prochain dossier concernant les modalités du MTSM, notamment, pour proposer des solutions

---

93 Pièce A-0047, p. 250, l. 8 à 253, l. 11.

ciblées permettant de capter ces écarts sans les amalgamer aux montants globaux du MTSM[94].

5.4.1.3 Opinion de la Régie

[150] Conformément à l'article 48 de la Loi, tel que modifié par la Loi 24, la Régie doit effectuer une révision tarifaire pour le Transporteur pour trois années tarifaires à compter de l'année 2026. La Régie doit donc établir les revenus requis annuellement pour assurer l'exploitation du réseau de transport pour les années 2026 à 2028 et fixer les tarifs applicables pour ces trois années.

[151] Aux fins de l'établissement des bases de tarification projetées de 2026 à 2028, le Transporteur présente ses projections de MES au cours de cette période. Ces projections incluent, notamment, des montants liés à des projets qui n'ont pas encore été autorisés par la Régie en vertu de l'article 73 de la Loi (Projets non autorisés).

[152] Dans le cadre réglementaire antérieur à l'adoption de la Loi 24, les montants relatifs aux Projets non autorisés, au moment de la décision finale, étaient exclus systématiquement de la base de tarification projetée (Principe de non-inclusion). Les montants liés à ces MES étaient inscrits dans un compte d'écarts et la Régie en disposait dans un dossier tarifaire ultérieur selon des modalités déterminées.

[153] La Régie juge pertinent de rappeler ses motifs pour justifier son refus de prendre en considération les montants des MES liés aux Projets non autorisés[95] :

> La Régie reconnaît qu'en principe, les montants des additions à la base de tarification sont établis sur une base de projection pour une année témoin. Toutefois, elle est d'avis que, lorsqu'un projet doit faire l'objet d'une autorisation de la Régie sous l'article 73 de la Loi, une adaptation s'impose.

---

94 Pièce C-OC-0027, p. 9 et 10, par. 32 à 38.

95 Dossier R-3640-2007, décision D-2008-019, p. 73.

> En effet, le niveau de confiance raisonnable nécessaire pour juger du caractère prudemment acquis d'un investissement à l'étape de l'autorisation préalable et du caractère raisonnable des montants projetés, est difficile à obtenir lorsque le projet n'est pas connu et que le dossier à son soutien n'a pas encore été soumis en vertu de l'article 73 de la Loi. En outre, lorsqu'un dossier est en cours d'examen par une autre formation, il n'est pas approprié d'en faire concurremment l'examen dans le dossier tarifaire. Enfin, des délais souvent très longs peuvent survenir entre l'autorisation du projet et sa mise en service.

[154] La Régie a notamment souligné qu'en l'absence d'une autorisation préalable, il était difficile d'obtenir un niveau de confiance raisonnable pour juger du caractère prudemment acquis et utile. Faute d'avoir obtenu ce niveau de confiance raisonnable, la Régie a refusé de reconnaître les montants pour les projets n'ayant pas fait l'objet d'une autorisation préalable.

[155] Dans le présent dossier, la Régie doit déterminer s'il est justifié de revoir le Principe de non-inclusion dans le nouveau contexte d'une révision tarifaire triennale. Dans la négative, la Régie devra retrancher les montants reliés aux MES des Projets non autorisés et inscrire les montants dans un compte d'écarts pour disposition ultérieure.

[156] Après avoir considéré les arguments des participants, la Régie est d'avis que le nouveau cadre réglementaire justifie de reconsidérer le Principe de non-inclusion pour les motifs suivants.

[157] En vertu de l'article 48 de la Loi, la Régie effectue aux trois ans une révision tarifaire lors de laquelle elle établit, pour les trois années tarifaires visées par cette révision, les revenus requis annuellement par le Transporteur pour assurer l'exploitation de son réseau. La Régie doit tenir compte des éléments de coûts prévus à l'article 49 de la Loi afin d'établir ces revenus requis qui serviront à la fixation de tarifs justes et raisonnables.

[158] Conformément à l'article 49 (1) de la Loi, la Régie doit établir la base de tarification du Transporteur en tenant compte, notamment, de la juste valeur des actifs qu'elle estime prudemment acquis et utiles pour l'exploitation du réseau de transport.

[159] La Régie a approuvé le principe de l'année témoin projetée comme étant la méthode adéquate pour l'établissement des tarifs[96]. Ce principe réglementaire n'est pas remis en question dans le présent dossier.

[160] Dans le contexte d'une révision tarifaire pour un cycle de trois ans, l'application de l'année témoin projetée implique que le Transporteur n'aura pas nécessairement obtenu les autorisations requises par l'article 73 de la Loi pour chacun des projets dont les MES sont incluses dans la base de tarification projetée au cours de ce cycle de trois ans. Cela est particulièrement vrai pour les projets les plus éloignés dans le temps.

[161] La Régie est d'avis que le maintien du Principe de non-inclusion ne serait pas compatible avec le respect de l'équité intergénérationnelle. En effet, une telle exclusion serait inéquitable, puisque les coûts associés à ces Projets non autorisés mis en service au cours d'un cycle tarifaire seraient systématiquement reportés et assumés par les clients au cours des cycles tarifaires suivants.

[162] De plus, la Régie est préoccupée par les impacts tarifaires qui pourraient découler du maintien du Principe de non-inclusion. La Régie est d'accord avec le Transporteur lorsqu'il soutient que cette approche pourrait causer un choc tarifaire lors de la prochaine révision tarifaire, sans aucun bénéfice pour la clientèle :

> À titre d'exemple, avec égards, ceux qui prônent une approche rigide quant à la considération des seuls projets autorisés pour la détermination des charges d'amortissement et de rendement sur la période font fausse route. Une telle approche pourrait causer un choc tarifaire lors de la prochaine période, causera des frais financiers qui seront récupérés auprès de la clientèle sans aucun bénéfice pour cette dernière, causera un décalage contraire à la notion d'équité intergénérationnelle et faussera le signal de prix en permettant de consommer le service sous le prix coûtant. Tous ces éléments font que retenir cette approche ne résulte pas en des tarifs qui soient justes[97].

[163] Enfin, la Régie est d'avis que la prise en compte de montants liés aux MES des Projets non autorisés à la base de tarification projetée serait davantage cohérente avec

---

96 Décision D-99-120, dossier R-3405-98, p. 12 à 14.

97 Pièce B-0081, p. 14 et 15.

l'article 49 de la Loi, puisqu'elle permettrait à la Régie de fixer des tarifs justes et raisonnables qui incluraient un rendement raisonnable sur les actifs dont la mise en exploitation est prévue pendant le cycle tarifaire de trois ans. Ainsi, une telle approche permet d'établir une base de tarification projetée qui est davantage alignée sur la réalité des investissements du cycle tarifaire visé.

[164] Par ailleurs, la Régie est d'avis que la Loi n'impose pas que les projets d'investissements du Transporteur aient fait l'objet d'une autorisation comme condition préalable pour les fins de l'établissement de la base de tarification du Transporteur.

[165] En effet, le législateur emploie les termes « *qu'elle estime prudemment acquis et utiles* » (« *considers prudently acquired and useful* » dans la version anglaise de la Loi) à l'article 49 (1) de la Loi. Selon la Régie, cette disposition lui permet de porter un jugement sur la prévision des actifs qui doivent être pris en compte dans l'établissement de la base de tarification projetée, qu'ils aient été autorisés ou non en vertu de l'article 73 de la Loi.

[166] Comme mentionné à de multiples reprises depuis la décision D-2005-50, il appartient au Transporteur de démontrer la prudence et l'utilité de ses investissements prévus. Ce fardeau de preuve, commun à tous les demandeurs et à l'ensemble de la demande tarifaire, ne peut lui échapper à l'égard des ajouts à la base de tarification. Par ailleurs, la Loi 24 a amendé la Loi pour prévoir, désormais, au deuxième alinéa de l'article 50, que les projets déjà autorisés en vertu des paragraphes 1 ou 2 du premier alinéa de l'article 73 de la Loi bénéficient d'une présomption de prudence et d'utilité. Ainsi, à moins d'une preuve pour renverser cette présomption légale, les montants reliés aux MES de ces projets seront pris en compte dans l'établissement de la base de tarification projetée sur l'horizon du cycle tarifaire.

[167] Malgré cela, lors de la demande d'inclusion à la base de tarification, le Transporteur ne peut se contenter d'alléguer l'existence de l'autorisation obtenue en vertu de l'article 73 de la Loi, pour justifier l'inclusion de l'actif, puisque la présomption légale ne doit pas être interprétée comme une reconnaissance automatique pour fins d'inclusion dans la base de tarification. Le Transporteur doit identifier les actifs et les montants associés aux MES projetées, et fournir aux intervenants et à la Régie suffisamment d'informations sur ceux-ci pour leur permettre d'apprécier la justification de l'ajout demandé à la base de tarification.

[168] En ce qui a trait aux projets qui ne bénéficient pas de cette présomption de prudence et d'utilité, la Régie est d'avis qu'elle peut accepter d'inclure de tels montants liés à ces projets du Transporteur dans sa base de tarification projetée. Pour ce faire, la preuve que le Transporteur fournit au dossier doit permettre à la Régie d'obtenir un niveau de confiance raisonnable que ces Projets non autorisés seront effectivement réalisés et mis en service aux montants estimés au cours du cycle tarifaire en cause.

[169] En conclusion, la Régie est d'avis qu'il n'est pas justifié de maintenir le Principe de non-inclusion établi dans le cadre réglementaire antérieur à la Loi 24 qui excluait systématiquement les montants des MES liés à des Projets non autorisés. Cependant, la Régie tient à préciser que l'inclusion de ces projets dans les prévisions ne préjuge pas de leur autorisation finale et qu'elle s'attend au dépôt d'une preuve complète lors du dépôt d'un dossier d'autorisation sous l'article 73 de la Loi.

[170] Ainsi, le Transporteur devra présenter ces projets dans le cadre des demandes d'autorisation en vertu de l'article 73 de la Loi, comme il s'y est engagé[98].

[171] La Régie explique ci-après son raisonnement lui permettant de reconnaître certains montants de projets non autorisés qu'elle juge d'un niveau de confiance raisonnable aux fins de l'inclusion aux bases de tarification 2026 à 2028 pour, dans un premier temps, les investissements inférieurs au seuil de 250 M$ et, dans un deuxième temps, pour les investissements supérieurs à ce seuil.

MES en-dessous du seuil de 250 M$

[172] Comme indiqué précédemment, la Régie est d'accord avec le Transporteur pour tenir compte des Projets non autorisés dans les projections de MES, afin de tenir compte des enjeux propres au cycle tarifaire triennal, lorsque la preuve que lui fournira ce dernier permettra à la Régie d'obtenir un niveau de confiance raisonnable que les Projets non autorisés seront effectivement réalisés et mis en service aux montants estimés au cours du cycle tarifaire en cause.

---

98 Pièce B-0032, p. 16 et 17, réponse à la question 3.2.

[173] Tenant compte de la possibilité que le Transporteur dépose une demande des budgets d'investissements sur un cycle de trois ans lors du prochain cycle tarifaire[99], la Régie constate que l'enjeu de l'intégration à la base de tarification de projets inférieurs au seuil pourrait être limité au présent dossier.

[174] Dans le cadre du premier dossier de révision tarifaire triennal, la Régie favorise une approche prudente et raisonnée dans l'établissement du montant des MES à inclure à la base de tarification projetée, en tenant compte des enjeux propres au nouveau cycle tarifaire, spécifiquement :

- Un potentiel choc tarifaire, au début du prochain cycle tarifaire triennal;
- La qualité des projections des coûts de projets d'investissements et, donc, des MES en découlant.

[175] À cette fin, pour les investissements sous le seuil qui sont présentés par catégories, la Régie cherche à fixer, pour le cycle tarifaire, une valeur des projections annuelles de MES à un niveau pour lequel elle dispose d'un degré de confiance raisonnable quant à leur réalisation effective. Pour ce faire, elle doit donc déterminer la masse critique de MES dont la valeur peut être intégrée à la base de tarification projetée.

[176] La Régie est d'avis que le nouveau cadre réglementaire comporte plus d'incertitudes et instaure une nouvelle gestion des risques, ainsi qu'une prise en compte différente des coûts des investissements et de leurs MES respectives. Il est raisonnable d'affirmer que plus l'horizon d'une prévision est éloigné, plus son niveau de précision diminue. Ainsi, la précision des prévisions des investissements et des MES liées à ces investissements diminue au fil du cycle tarifaire : elle est plus élevée la première année, décroît la deuxième année et davantage encore lors de la troisième année. La Régie note que c'est notamment dans ce contexte que le Transporteur utilise le facteur de glissement, décrit à la section 5.4.2 de la présente décision, bien que celui-ci ne vise pas à tenir compte des imprécisions au niveau des coûts des projets[100].

---

[99] Pièce A-0035, p. 156 et 157.

[100] Pièces B-0012, p. 21, A-0037, p. 225, et B-0063, p. 6, réponse à la question 1.4.

[177] Le Transporteur demande à la Régie d'inclure dans sa base de tarification, pour chacune des années témoins de 2026 à 2028, les montants apparaissant au tableau ci-dessous. Il s'agit de montants liés à des MES de projets sous le seuil d'autorisation spécifique[101], avant application du facteur de glissement.

TABLEAU 8
MES PRÉVUES DE PROJETS SOUS LE SEUIL D'AUTORISATION SPÉCIFIQUE[102]

En M$	2026	2027	2028	2026-28
MES totales sous le seuil d'autorisation spécifique	**1 268**	**1 371**	**1 550**	**4 189**

[178] En utilisant les MES globales, provenant du tableau 8 ci-dessus, et en incorporant les classes d'estimation utilisées pour les MES, le tableau suivant ventile les MES annuelles par classe d'estimation.

TABLEAU 9
MES À INCLURE À LA BASE DE TARIFICATION EN 2026, 2027 ET 2028, PAR CLASSE D'ESTIMATION[103]

Année	MES totales à inclure à la base de tarification (M $)	Classe d'estimation	MES (M$)	Proportion MES
2026	**1268**	**Classe 3**	957	**75%**
		Classe 5	311	**25%**
2027	**1371**	**Classe 3**	695	**55%**
		Classe 5	676	**49%**
2028	**1550**	**Classe 3**	604	**48%**
		Classe 5	946	**61%**

101 Le seuil étant de 65 M$ avant le 7 juin 2025 et de 250 M$ depuis cette date.

102 Tableau établi par la Régie à l'aide des renseignements contenus à la pièce B-0046, p. 25 à 27, tableaux R-10.1.B, R-10.1.C et R-10.1.D.

103 Tableau établi par la Régie à l'aide des renseignements contenus à la pièce B-0063, p. 4 et 5, réponse 1.1.

[179] Les classes d'estimation utilisées par le Transporteur sont issues des meilleures pratiques en ingénierie. Ces classes vont de la classe 1 (la plus détaillée) à la classe 5 (la plus paramétrique). La précision des estimations paramétriques dépend du niveau de maturité du contenu du projet à partir duquel les estimations sont préparées[104]. L'augmentation du niveau d'imprécision peut être constaté entre 2026 et 2028. Pour l'année témoin 2026, 25 % des MES sont de classe 5, comparativement à 61 % pour l'année témoin 2028.

Méthodologie déterminant les MES à intégrer à la base de tarification

[180] En tenant compte des MES totales provenant du tableau 8, susmentionné, et en les combinant avec les MES annuelles provenant de chacun des budgets d'investissements, au tableau 7 de la présente décision, la Régie obtient la ventilation des montants de MES à inclure à la base de tarification projetée par budget d'investissement annuel, présentée au tableau ci-dessous.

TABLEAU 10

MES PRÉVUES À LA BASE DE TARIFICATION EN 2026, 2027 ET 2028, *VERSUS* LES BUDGETS DES INVESTISSEMENTS 2026, 2027 ET 2028

MES (en M $)	**2026**	**2027**	**2028**	**Total**
MES à inclure à la base de tarification en…	**1268**	**1371**	**1550**	
MES prévues relatives aux investissements 2026	714	503	170	1 387
MES prévues relatives aux investissements 2027		621	429	1 050
MES prévues relatives aux investissements 2028			665	665
MES prévues relatives aux investissements - Années antérieurs 2026	554	247	286	1 087
	1 268	**1 371**	**1 550**	**4 189**

[104] Pièce B-0063, p. 1, réf. (ii).

[181] Le Transporteur a confirmé la validité des données calculées par la Régie au présent tableau 10[105].

[182] La Régie note que l'année témoin 2026 est composée de 714 M$, provenant du budget d'investissement 2026, et le solde de 554 M$ provient quant à lui de budgets d'investissements antérieurs.

[183] Le budget d'investissement 2026 ayant été approuvé en totalité par la décision D-2025-127[106], la Régie juge que les montants de MES pour l'année témoin 2026, associés à ce budget, peuvent être intégrés à la base de tarification projetée. Le solde de 554 M$ ayant déjà été autorisé antérieurement, **la Régie autorise l'intégration en totalité à la base de tarification projetée des MES sous le seuil d'autorisation spécifique pour 2026.**

[184] En intégrant la totalité du montant des MES des investissements de 2026 à la base de tarification projetée, le potentiel d'un choc tarifaire est réduit, tout en introduisant un pourcentage élevé, de 75%, de valeur de projets ayant une meilleure précision d'estimation de classe 3. De plus, l'autorisation de la décision D-2025-127, relative au budget d'investissement 2026, est liée à des MES de 503 M$ en 2027 et de 170 M$ en 2028.

[185] La précision des projections des MES pour 2027 et 2028 est réduite de manière significative lorsque comparée à 2026, avec 49 % de la valeur constituée d'estimations de classe 5 pour 2027 et 61 % pour 2028, alors que ce pourcentage était de 25 % en 2026. La Régie juge ces taux élevés. Afin d'évaluer la valeur totale des MES, en M$, qui devrait être incluse à la base de tarification projetée pour chacune de ces années, la Régie privilégie une approche basée sur l'historique des MES récentes.

Projection basée sur les valeurs historiques

[186] La Régie juge prudent d'établir une valeur projetée des MES à venir basée sur l'historique, en tenant compte de la valeur totale des MES réelles des projets sous le seuil d'autorisation spécifique que le Transporteur a réalisés récemment, représentant un

---

105 Pièce A-0037, p. 194.

106 Dossier R-4304-2025, décision D-2025-127.

volume réalisable et atteignable, prouvé par des faits avérés. Ceci permet à la Régie d'établir des valeurs totales de MES prévues pour les années témoins 2027 et 2028 avec un niveau de confiance raisonnable, afin de les intégrer à la base de tarification projetée, tout en tenant compte de l'évolution du seuil d'autorisation.

[187] Cette approche équilibrée vise à atteindre deux objectifs. D'une part, réduire les risques d'un choc tarifaire pour le cycle tarifaire 2029-2031. D'autre part, limiter les risques liés à l'incertitude de la réalisation des prévisions des MES, puisque celles-ci pourraient ne pas se réaliser, connaître des retards, ou encore, avoir des écarts de coûts significatifs en raison des imprécisions inhérentes aux estimations de classe 5 pour les projets d'investissements.

[188] Le tableau ci-dessous présente l'historique des MES pour la période de 2022 à 2024. Pour cette période, le seuil d'autorisation spécifique était fixé à 65 M$.

TABLEAU 11[107]

HISTORIQUE DES MISES EN SERVICE 2022 À 2024 (M$)

Catégorie d'investissement	2022	2023	2024
Ne générant pas de revenus additionnels	**792**	**647**	**991**
Maintien des actifs	691	554	863
Maintien et amélioration de la qualité du service	63	39	88
Respect des exigences	38	54	40
Générant des revenus additionnels	**66**	**53**	**36**
Croissance des besoins de la clientèle	66	53	36
Total	**859**	**700**	**1027**

[107] Pièce A-0033, p. 2.

[189] Selon cet historique, la moyenne des MES des projets inférieurs à 65 M$ s'établit à 863,5 M$ pour les deux dernières années réelles[108] et à 862 M$[109] pour les trois dernières années réelles. La Régie juge qu'il est approprié d'arrondir ce montant et établit ainsi une valeur annuelle projetée de 860 M$, pour les MES de 65 M$ et moins.

[190] Depuis le 7 juin 2025, le seuil d'autorisation spécifique est désormais fixé à 250 M$. C'est pourquoi, au cours de l'audience, la Régie demande au Transporteur de produire un tableau similaire au tableau 11 ci-dessus, pour y inclure en plus les projets allant jusqu'à 250 M$, et ce, pour les années 2020 à 2024[110]. Le Transporteur affirme qu'il est dans l'incapacité de produire le tableau demandé, par manque de disponibilité des données requises de 2020 à 2024. De plus, cet exercice représente une grande charge de travail et nécessite de poser un très grand volume d'hypothèses[111].

[191] En l'absence de données réelles pour la période 2020 à 2024, la Régie doit utiliser des données qui peuvent constituer la meilleure mesure de substitution possible pour établir une valeur annuelle projetée de MES pour cette tranche d'investissement. À cette fin, la Régie utilise les projets d'investissements situés entre 65 M$ et 250 M$[112] qui ne faisaient pas partie des projets sous le seuil avant 2025, et qui sont projetés être mis en service entre 2026 et 2028. Les projets d'investissements correspondant à ces critères sont les cinq projets mentionnés au tableau suivant.

---

108 (1027 M$ + 700 M$)/2 = 863,5 M$

109 (1027 M$ + 700 M$+ 859 M$)/3 = 862 M$

110 Pièce A-0033, p. 2.

111 Pièce A-0037, p. 201 à 203.

112 Certains projets correspondant à cette tranche de coûts ont obtenu une autorisation de la Régie avant le changement de seuil. Comme ils sont traités dans les projets avec autorisations spécifiques, ils ne sont pas inclus dans le tableau 12 de la présente décision.

TABLEAU 12

PROJETS D'INVESTISSEMENTS ENTRE 65 M$ ET 250 M$ ET LEURS MES AFFÉRENTES PRÉVUES DE 2026 À 2028 (M$)[113]

Projet	Investissement	MES (M$) 2026	2027	2028
Ligne Montérégie - Sainte-Rosalie	**84,9**	71,7		
Poste Guy - Remplacement de la section à 315 kV	**245,8**		36,1	
Sécurisation des lignes 735 kV – Boucle de Montréal	**123,6**		30,7	21,0
Poste Val-des-Monts et sa ligne d'alimentation	**108,2**			77,4
Poste de la Nemiscau – Remplacement des services auxiliaires	**68,7**			57,9
	TOTAL ANNUEL	71,7	66,8	156,3
	TOTAL 2026-2028		**294,8**	
	MOYENNE ANNUELLE		**98,3**	

[192] Au tableau 12 ci-dessus, il peut être constaté que la moyenne annuelle de ce cycle tarifaire se situe à 98,3 M$. La Régie juge approprié d'arrondir cette moyenne à 100 M$ comme valeur totale des MES de projets entre 65 M$ et 250 M$ qui n'ont pas fait l'objet d'une autorisation spécifique.

[193] **En additionnant ces deux moyennes, soit celle de 860 M$ pour les MES des investissements de moins de 65 M$, et celle de 100 M$ pour la tranche des investissements entre 65 M$ et 250 M$, la Régie établit donc à 960 M$ le montant annuel de la valeur des MES pour des projets non autorisés se situant sous le seuil, qui correspond à un montant maximal à intégrer à la base de tarification projetée pour les années témoins 2027 et 2028.**

---

113 Tableau établi par la Régie à l'aide des renseignements contenus à la pièce B-0046, p. 25 à 27, tableaux R-10.1.B, R-10.1.C et R-10.1.D.

[194] Le tableau suivant fournit les MES autorisées pour les projets d'investissements non autorisés pour les projets de moins de 250 M$.

TABLEAU 13
MES AUTORISÉES

En M$	2027	2028
Demande du Transporteur - MES	**1 371**	**1 550**
Facteur de glissement net	(75)	(71)
MES après application du facteur de glissement	**1 296**	**1 479**
MES autorisées par la Régie	**960**	**960**
Proportion des MES approuvées	74%	65%

Pour 2027, la Demande du Transporteur – MES est le montant indiqué à la ligne 23, colonne 8 du tableau R-10.1.C de la pièce B-0046, p. 26. Pour 2028, la Demande du Transporteur – MES est le montant de 1 550,4 M$ indiqué à la ligne 13 du tableau R-10.1.D, p. 27.

Le facteur de glissement net est établi par la Régie à l'aide des renseignements contenus à la pièce B-0012, p. 16, tableau 18, lignes 13 et 14. Il est le résultat du facteur de glissement soustrait du montant de réintégration du facteur de glissement.

[195] **Considérant ce qui précède, en ce qui a trait aux montants de MES liés aux investissements inférieurs au seuil à intégrer à la base de tarification projetée de 2027 et 2028, la Régie autorise l'inclusion dans la base de tarification du Transporteur de 960 M$.**

[196] **Partant des montants de MES demandés, après application des facteurs de glissement nets, la Régie estime qu'il s'agit d'une réduction de 336 M$ pour l'année témoin 2027**[114]**, et de 519 M$ pour l'année témoin 2028. La Régie ordonne également une réduction correspondante de la moyenne 13 soldes de 26 %**[115] **des montants ainsi**

[114] La totalité de ce montant est exclue de la base de tarification en 2028.

[115] La Régie utilise le ratio suivant : Total des colonnes 10 et 11 des MES projets – autres, divisé par le total des MES correspondant (colonne 8). La Régie établit ainsi une moyenne 13 soldes correspondant à 26 % de la valeur totale des MES.

réduits de la base de tarification, soit de 88 M$ estimés pour l'année témoin 2027 et de 133 M$ estimés pour l'année témoin 2028.

[197] **Dans ses mises à jour suivant la présente décision, la Régie demande au Transporteur d'expliquer tout écart par rapport aux montants estimés dans le paragraphe précédent.**

MES pour les projets d'investissements non autorisés au-dessus du seuil de 250 M$

[198] La Régie constate que l'information pouvant être fournie sur les projets requérant une autorisation spécifique est limitée[116], notamment en comparaison avec les exigences du Règlement[117]. Or, ces projets sont liés à un objectif précis et, contrairement aux budgets inférieurs au seuil d'autorisation spécifique, ils ne peuvent se comparer avec un historique.

[199] La Régie doit donc utiliser un autre paramètre avec lequel elle pourrait obtenir un degré de confiance raisonnable pour la probabilité de réalisation des MES pour les projets d'investissements non autorisés supérieurs au seuil de 250 M$.

[200] La preuve est à l'effet que ces projets ont fait l'objet d'une autorisation de la part du Conseil d'administration d'Hydro-Québec (le Conseil d'administration), bien que cette autorisation soit, dans certains cas, ciblée à l'avant-projet. Dans le contexte du présent dossier, la Régie considère que le fait que certains montants aient pu être autorisés par le Conseil d'administration confère un degré de confiance raisonnable par rapport à leur probabilité de réalisation durant le cycle tarifaire 2026-2028. **Elle limite par conséquent l'intégration à la base de tarification projetée des montants des MES correspondant à ceux autorisés par le Conseil d'administration, tel que mentionné aux paragraphes suivants.** La Régie précise qu'elle utilise cette approche à titre de mesure de substitution pour évaluer la probabilité de réalisation des MES aux fins du présent dossier uniquement.

[201] **La Régie juge que les montants des MES associés à des portions de projets n'ayant pas fait l'objet de cette autorisation du Conseil d'administration ne permettent pas un**

---

116 Pièce B-0032, p. 19 à 21, réponse à la question 3.6.4.

117 R-6.01, r. 2.

niveau de confiance raisonnable pour qu'ils soient intégrés à la base de tarification projetée.

[202] **Ainsi, considérant que les coûts autorisés par le Conseil d'administration d'Hydro-Québec sont supérieurs aux montants des MES prévues au présent dossier, la Régie autorise l'intégration à la base de tarification projetée des montants associés aux MES prévues pour les projets suivants : Poste aux Outardes et poste Manic-3, Intégration des parcs éoliens Des Neiges – secteurs Charlevoix et Ouest, et Renforcement du réseau de la vallée du Saint-Laurent.**

[203] **Pour les projets dont les valeurs des MES prévues excèdent les montants autorisés par le Conseil d'administration, la Régie ordonne au Transporteur d'effectuer les ajustements suivants**[118] **:**

- **Pour le projet Réseau multiterminal à courant continu – pérennité :**
  - **Limiter le montant de MES pour l'année témoin 2026 à 5,9 M$, soit le montant autorisé par le Conseil d'administration, plutôt que le montant prévu de 23,1 M$.**
  - **Retirer les montants de MES de 57,4 M$ prévu pour l'année témoin 2027, et de 61,1 M$ prévu pour l'année témoin 2028.**

- **Pour le projet d'Intégration des parcs éoliens - Appel d'offres AO 2023-1 :**
  - **Limiter le montant de MES pour l'année témoin 2027 à 29,2 M$, soit le montant autorisé par le Conseil d'administration, plutôt que le montant prévu de 165,2 M$;**
  - **Retirer le montant de MES de 141,8 M$ prévu pour l'année témoin 2028.**

- **Pour le projet Poste Brome : limiter le montant de MES pour l'année témoin 2028 à 9,5 M$, soit le montant autorisé par le Conseil d'administration, plutôt que le montant prévu de 158,7 M$.**

---

118 Pièce B-0046, p. 25 à 27, tableaux R-10.1.B, R-10.1.C et R-10.1.D.

[204] **La Régie demande au Transporteur de procéder aux ajustements de concordance pour toute contribution associée à ces projets. Dans ses mises à jour suivant la présente décision, la Régie demande au Transporteur d'identifier l'impact de ces ajustements sur la moyenne 13 soldes pour les années témoins 2026, 2027 et 2028, ainsi que sur le solde de début des années 2027 et 2028.**

[205] La Régie souligne qu'elle retient cette approche dans le contexte particulier du présent dossier, dans lequel n'ont pu être définies les informations requises afin de pouvoir juger du niveau de confiance raisonnable des MES projetées d'investissements non autorisés. Ce niveau d'information devra être défini en temps utile pour son utilisation dans le cadre du prochain Dossier tarifaire.

5.4.2 PROJECTIONS RELATIVES À L'ENSEMBLE DES MISES EN SERVICE (MES)

5.4.2.1 Position du Transporteur

[206] Le Transporteur présente les MES de 2024 à 2028 selon les quatre catégories d'investissements. Il applique aussi des facteurs de glissement, qui permettent de considérer les événements particuliers pouvant survenir en cours de réalisation des travaux de construction des projets et retarder la date prévue de MES.

TABLEAU 14

MISES EN SERVICE 2024-2028 (M$)[119]

		2024	2025	2025	2026	2027	2028
		Réel	D-2025-032	Année de base	Année témoin	Année témoin	Année témoin
1	**Projets - autorisation spécifique Régie**	**1 153,3**	**2 048,8**	**1 900,6**	**3 302,7**	**2 337,7**	**1 414,5**
2	Maintien des actifs	386,9	564,1	566,0	686,3	1 453,4	343,4
3	Amélioration de la qualité	114,1	118,3	123,7	28,0	12,9	13,4
4	Respect des exigences	4,6	16,9	7,3	8,2	103,9	3,9
5	Croissance	647,7	1 288,5	1 263,6	2 796,1	749,6	1 098,8
6	Facteur de glissement		(99,0)	(60,0)	(276,0)	(258,0)	(303,0)
7	Réintégration du facteur de glissement		160,0	-	60,0	276,0	258,0
8	**Projets- autres**	**1 058,6**	**1 103,2**	**976,9**	**1 224,6**	**1 339,4**	**1 513,0**
9	Maintien des actifs	863,2	989,3	1 058,4	1 039,8	904,1	1 176,1
10	Amélioration de la qualité	87,9	51,5	38,1	41,3	50,5	47,0
11	Respect des exigences	39,7	86,3	57,5	61,9	83,0	16,6
12	Croissance	67,9	219,0	203,9	326,6	376,7	344,3
13	Facteur de glissement		(596,0)	(381,0)	(626,0)	(701,0)	(772,0)
14	Réintégration du facteur de glissement		353,0		381,0	626,0	701,0
15	**Contributions internes et autres**	**(294,7)**	**(542,8)**	**(481,6)**	**(1 832,0)**	**(331,2)**	**(868,2)**
16	**Actifs réglementaires**	**0,8**	**87,2**	**87,5**	**96,4**	**84,4**	**85,9**
17	**Total**	**1 918,0**	**2 696,4**	**2 483,4**	**2 791,7**	**3 430,3**	**2 145,2**

[207] Le Transporteur fait valoir que l'attente formulée par la Régie dans sa décision D-2025-022[120] sur la diminution du facteur de glissement s'inscrit difficilement dans le contexte des impératifs liés à la transition énergétique et des nouvelles exigences introduites par la Loi 24. Il réfère notamment aux défis suivants : rareté de main-d'œuvre qualifiée, disponibilité limitée des sous-traitants, difficultés en approvisionnement en équipements et matériaux, et acceptabilité sociale des projets nécessitant des mesures d'adaptation.

[208] Ainsi, le Transporteur a revu à la hausse les facteurs de glissement applicables aux années témoins 2027 et 2028, pour tenir compte du niveau d'incertitude accru sur l'horizon des projections.

[209] Considérant le nouveau cadre de projections sur trois ans, le Transporteur fait l'hypothèse que le facteur de glissement appliqué à une année donnée sera complètement réalisé dès l'année suivante (réintégration du facteur de glissement). Questionné sur la possibilité qu'il ne puisse réaliser l'entièreté des MES reportées d'une année donnée dès l'année suivante, le Transporteur soumet que cela viendrait affecter le

---

119 Pièce B-0012, p. 16, tableau 18.

120 Dossier R-4270-2024, décision D-2025-022, p. 101, par. 376.

coût des investissements prévus[121]. Le Transporteur ajoute que la réintégration du facteur de glissement s'inscrit dans le cadre de la gestion d'un portefeuille de projets à moyen ou long terme.

5.4.2.2 Position des intervenants

[210] En suivi du tableau des MES de 2028, révisé[122] pour tenir compte de l'impact de la décision D-2025-085[123] relative au poste Jean-Jacques Archambault, l'AQCIE-CIFQ demande à la Régie de prévoir une conclusion dans la présente décision, afin d'ajuster la base de tarification de l'année témoin 2028 présentée à la pièce B-0012[124].

[211] L'AQCIE-CIFQ demande aussi à la Régie d'ordonner au Transporteur de retirer de sa base de tarification tout montant correspondant à une provision pour réclamations[125], en cohérence avec la décision D-2025-022[126].

[212] À cet égard, l'AQCIE-CIFQ estime insuffisant l'argument du Transporteur d'assurer le principe d'harmonisation comptable et d'éviter des écarts entre les états financiers audités et la base de tarification. Selon lui, seule la juste valeur des actifs que la Régie estime prudemment acquis et utiles pour l'exploitation du réseau doit être incluse à la base de tarification. En effet, une réclamation suffisamment certaine peut découler d'une action imprudente du Transporteur ou n'avoir aucunement contribué à la juste valeur et à l'utilité de cet actif[127].

[213] Par ailleurs, l'AQCIE-CIFQ compile les variations nettes annuelles des immobilisations corporelles et leur moyenne 13 soldes de 2020 à 2028 et en dérive un ratio. Les données réelles de 2020 à 2024 montrent un ratio de la moyenne 13 soldes/Variations nettes annuelles (Ratio moyenne 13 soldes) variant de 15,9 % à

---

121 Pièce B-0032, p. 30 et 31, réponse aux questions 8.1.1 et 8.1.2.
122 Pièce B-0064.
123 Dossier R-4277-2024, décision D-2025-085.
124 Pièce B-0012, p. 37, tableau A2-15.
125 Pièce C-AQCIE-CIFQ-0014, p. 17 et 18.
126 Dossier R-4270-2024 Phases 1 et 2, décision D-2025-022, p. 109.
127 Pièce C-AQCIE-CIFQ-0058, p. 18 et 19.

29,1 %, pour une moyenne de 20,5 %, tandis que ce ratio est de 37,5 % pour l'année témoin 2026, 33,2 % pour l'année témoin 2027 et 23,8 % pour l'année témoin 2028, selon les ajouts à la base de tarification demandés par le Transporteur[128].

[214] L'AQCIE-CIFQ considère qu'un Ratio moyenne 13 soldes de 20 %, pour les années témoins 2026, 2027 et 2028, est raisonnable et doit être appliqué, ce qui résulterait en une réduction de la moyenne 13 soldes des immobilisations corporelles en exploitation de 785,9 M$ en 2026, de 483,8 M$ en 2027 et de 110 M$ en 2028.

[215] En audience, l'AQCIE-CIFQ illustre l'impact d'un décalage de la MES au mois d'octobre de trois projets majeurs prévus relativement tôt en 2026, 2027 et 2028. Les résultats sont semblables aux calculs présentés dans son mémoire et l'AQCIE-CIFQ maintient ainsi sa recommandation[129].

[216] OC appuie la recommandation du mémoire de l'AQCIE-CIFQ.

[217] En audience[130], OC recommande à la Régie de demander au Transporteur de trouver un nouveau mécanisme en remplacement du facteur de glissement, pour tenir compte des imprévus affectant les MES. À ce sujet, il soumet que le Transporteur devrait réaliser un balisage comparatif des pratiques d'autres services publics. Cette analyse pourrait être déposée dans le cadre du dossier du MTSM ou dans un dossier de révision des principes réglementaires.

5.4.2.3 Opinion de la Régie

Acuité globale des bases de tarification projetées de 2026 à 2028

[218] Dans son analyse de l'acuité des bases de tarification projetées de 2026 à 2028, la Régie tient compte des facteurs de glissement respectifs, incluant l'analyse des projets qui sont retirés de son application, et de l'approche de l'AQCIE-CIFQ sur le Ratio moyenne 13

---

128 Pièce C-AQCIE-CIFQ-0014, p. 7 à 9.

129 Pièce C-AQCIE-CIFQ-0056, p. 7 et 8.

130 Pièces C-OC-0023, p. 5, et C-OC-0027, p. 5.

soldes des immobilisations corporelles en exploitation. **Pour les motifs ci-dessous, la Régie :**

- **conclut que les bases de tarification projetées de 2026 et 2028 ne nécessitent pas d'ajustements additionnels à ceux identifiés à la section 5.4.1 et à ceux identifiés à des éléments spécifiques ci-après;**
- **ordonne des ajustements à la moyenne 13 soldes de la base de tarification 2027.**

[219] La Régie est satisfaite des explications du Transporteur pour justifier l'augmentation du facteur de glissement sur l'horizon 2026-2028, malgré l'attente exprimée dans sa décision D-2025-2022[131]. En effet, cette attente a été exprimée sous le régime d'établissement annuel des tarifs. Dans le contexte d'une première évaluation des MES sur un horizon de trois ans, la Régie considère que le facteur de glissement mitige dans une certaine mesure les risques liés au report de MES et au degré d'imprécision accentué par ce nouvel horizon.

[220] Cette augmentation du facteur de glissement est toutefois en partie atténuée par le retrait de son application de projets, dont les montants sont substantiels. Le Transporteur soumet que les projets retirés sont atypiques, non récurrents ou d'envergure. Leur inclusion compromettrait, selon lui, la représentativité des facteurs de glissement, qui sont basés sur la population générale des projets, ou, pour les projets d'envergure, entraînerait une sous-estimation des MES[132].

[221] Pour l'année témoin 2026, la Régie considère ces retraits adéquats, puisque les projets retirés sont identifiés par le Transporteur comme étant à forte probabilité de réalisation. Pour 2028, il s'agit de projets en croissance des besoins. La politique d'ajouts prévue aux *Tarifs des services de transport d'électricité* fait en sorte que ce type de projets n'ait pas pour effet de faire une pression à la hausse sur les tarifs. Aux fins du présent dossier, la Régie retient les explications du Transporteur pour justifier leur exclusion de l'application du facteur de glissement. Elle note aussi que la MES de ces projets est prévue tard en 2028 et représente ainsi une moyenne 13 soldes peu élevée.

---

131 Dossier R-4270-2024, décision D-2025-022, p. 101.

132 Pièce B-0032, p. 31 et 32, réponse à la question 8.2.

[222] Pour 2027, le Transporteur exclut, notamment, de l'application du facteur de glissement le projet de Remplacement des groupes convertisseurs au poste Chateauguay, d'un montant de 1 245,8 M$ en juin[133]. Le Transporteur précise qu'il s'agit d'un projet qu'il « *regarde de près* », avec une équipe dédiée. Il soumet ainsi avoir une information « *très à jour* » par rapport aux flux et aux MES et conclut avoir « *l'impression* » d'une acuité supérieure sur ce projet particulier[134].

[223] La Régie juge ces explications insuffisantes pour justifier l'exclusion totale de ce projet de l'application du facteur de glissement. La Régie note qu'il s'agit d'un projet à haut niveau de complexité, ce qui le rend plus à risque de délais inattendus en cours de réalisation[135]. Par ailleurs, comme le mentionne l'AQCIE-CIFQ, la MES prévue dans le cadre du dossier R-4185-2022 était initialement prévue en novembre 2026 et a déjà été reportée. La Régie considère ainsi que ce projet est sujet à décalage et note que le Transporteur ne peut identifier des MES de projets majeurs à forte probabilité de réalisation au-delà de 2026[136].

[224] De plus, comme le projet de Châteauguay est à forte proportion dans la catégorie « maintien des actifs », cela fait en sorte qu'une prévision erronée de la date de MES prévue aura un impact direct sur le tarif de transport.

[225] Par ailleurs, la Régie considère que l'approche de l'AQCIE-CIFQ[137] se référant à un Ratio moyenne 13 soldes des dernières années réelles, tel que décrit précédemment, permet une appréciation de la capacité globale de réalisation historique des MES à l'intérieur d'une année. La Régie rappelle qu'un ratio élevé signifie que des MES sont prévues relativement tôt dans l'année, tandis qu'un ratio plus faible signifie que les MES sont prévues plus tard dans l'année.

[226] La Régie partage l'avis du Transporteur selon lequel les années pandémiques 2020 et 2021 doivent être retirées pour le calcul du ratio moyen auquel se référer, pour

---

133 Le projet étant associé à une contribution de 110,7 M$, la MES nette est de 1 135,1 M$ (B-0046, p. 26, tableau R-10.1.C, l. 6).

134 Pièce A-0037, p. 120 à 124.

135 Pièce A-0037, p. 122.

136 Pièce B-0032, p. 32 et 33, réponse à la question 8.3.

137 Pièce C-AQCIE-CIFQ-0014, p. 7 à 9.

apprécier les projections du présent dossier[138]. Ce dernier devrait par conséquent être de 23,0 %[139], plutôt que 20,0 % identifié par l'AQCIE-CIFQ. Vu le ratio récent de 2024, plus élevé, la Régie estime que l'utilisation d'un ratio de référence de 25,0 % est approprié. Le ratio de 23,8 % prévu pour l'année 2028 représente ainsi un ratio réaliste.

[227] La Régie considère que l'application de cette approche pour 2026 doit exclure le projet d'Installation d'équipements au poste Hertel et construction d'une ligne 400 kV, puisque les besoins associés à ce projet sont considérés en mai 2026 et ont ainsi un impact significatif sur le calcul du tarif 2026. Faire l'hypothèse du report de ce projet n'implique donc pas seulement de réduire la moyenne 13 soldes de la base de tarification, mais aussi de réduire les besoins de transport associés. De plus, ce projet est identifié à forte probabilité de réalisation. Le retrait de ce projet du calcul du Ratio moyenne 13 soldes mène à un ratio de 23,2 %[140] pour 2026, ce que la Régie considère raisonnable.

[228] L'année 2027 présente un Ratio moyenne 13 soldes de 33,2 %[141], lequel est donc plus élevé que le ratio de référence. Ce ratio, plus élevé, s'explique notamment par la MES prévue en juin pour le projet de Remplacement des groupes convertisseurs au poste Chateauguay, mentionné plus haut, et donc pour lequel la Régie considère que la preuve n'est pas suffisante pour écarter la possibilité de décalage. De plus, la Régie considère que la réalisation à 100 % des MES décalées par le facteur de glissement d'une année donnée dès l'année suivante est une hypothèse ambitieuse qui n'a pas encore pu être démontrée[142].

[229] **Considérant l'analyse des projets retirés de l'application du facteur de glissement et du Ratio moyenne 13 soldes, la Régie estime prudent de mitiger davantage les risques de décalage des MES pour l'année 2027. Ainsi, la Régie réduit de 300 M$ la moyenne 13 soldes de la base de tarification de 2027, ce qui correspond à un Ratio moyenne 13 soldes des immobilisations corporelles en exploitation se rapprochant de 25 %.**

---

138 Pièce B-0063, p. 7 à 9, réponse à la question 2.1.

139 Moyenne des taux de 18,7 % en 2022, de 20,9 % en 2023 et de 29,1 % en 2024.

140 Pièce B-0063, p. 9, tableau R2.1.B, l. 11.

141 La Régie précise que les ajustements apportés précédemment ne modifient pas significativement le ratio constaté pour 2027.

142 Pièce B-0032, p. 30 et 31, réponse à la question 8.1.1.

Éléments spécifiques

[230] Dans le complément de preuve[143] requis par la décision D-2025-089, le Transporteur précise que les MES partielles du projet de raccordement des parcs éoliens des appels d'offres A/O 2021-01 et A/O 2021-02 au réseau de transport d'Hydro-Québec[144], qui seront effectuées en juin et en août 2026, sont associées aux travaux nécessaires à la mise sous tension initiale (MSTI).

[231] Concernant le projet d'Intégration du parc éolien Des Neiges – Sud[145], le Transporteur précise que la mise en service partielle d'août 2026 est associée aux travaux nécessaires à la MSTI. Les MES partielles prévues en septembre 2026 concernent, quant à elles, les renforcements de réseau de transport nécessaires à l'ajout éventuel de production[146].

[232] La Régie rappelle que, pour chacun de ces projets, le Transporteur prévoyait une seule MES pour l'ensemble des travaux et que l'autorisation de la Régie a été émise dans ce contexte. Ainsi, ces travaux devaient être mis en service au même moment que les besoins associés.

[233] Bien que le Transporteur décrive, lors de l'audience[147], les impacts de ces MES sur la fiabilité du réseau, la Régie juge que le critère d'utilité doit être lié à l'exploitation commerciale des centrales, et non à la façon dont les nouveaux équipements peuvent, de manière corollaire et préalable, être utiles à l'exploitation du réseau.

[234] La Régie est d'avis que la phase test ainsi que les renforcements de réseau de transport nécessaires à l'ajout de production effectués en amont de la MES commerciale, n'apportent pas une utilité en lien avec son autorisation dès leur mois de réalisation. Ces travaux sont reconnus utiles uniquement lorsque l'énergie associée à la croissance des besoins de la clientèle transitera sur le réseau, générant des revenus pour les services de

---

143 Pièce B-0047, p. 10 et 11.
144 Dossier R-4279-2024, autorisé par la décision D-2025-027.
145 Dossier R-4272-2024, autorisé par les décisions D-2025-054 et D-2025-076.
146 Pièce A-0037, p. 87 et 88.
147 Pièce A-0037, p. 80 à 92.

transport rendus. Ces travaux pourront alors être intégrés à la base de tarification lors de la MES commerciale de chacun de ces projets, prévue en décembre 2026.

[235] **En conséquence, la Régie refuse de reconnaître l'intégration à la base de tarification projetée des montants identifiés par le Transporteur correspondant à ces MES partielles. La Régie ordonne au Transporteur d'ajuster le calcul de l'amortissement et de la moyenne 13 soldes de la base de tarification :**

- **de manière à intégrer un montant de 424,4 M$ en décembre 2026 pour le projet de raccordement des parcs éoliens des appels d'offres A/O 2021-01 et A/O 2021-02 au réseau de transport d'Hydro-Québec;**
- **de manière à intégrer un montant de 186,6 M$ en décembre 2026 pour le projet Intégration du parc éolien Des Neiges – Sud.**

[236] La Régie ne juge pas requis de demander des ajustements à la base de tarification pour l'année témoin 2028 présentée à la pièce B-0012[148], pour le poste Jean-Jacques Archambault, tel que recommandé par l'AQCIE-CIFQ. La Régie juge que la valeur de la base de tarification projetée ne doit pas être modifiée, puisque le montant inscrit pour ce projet serait simplement reclassé dans la catégorie des investissements inférieurs au seuil. Ainsi, cette reclassification n'entraînerait aucune modification notable sur la valeur de la base de tarification, ni aux rubriques associées des revenus requis.

[237] En ce qui a trait aux provisions pour réclamations, la Régie considère que cette question de l'inclusion à la base de tarification des provisions pour réclamations doit faire l'objet d'un examen plus détaillé, dans le cadre du prochain Dossier tarifaire. De l'avis de la Régie, il n'est pas approprié de créer une stipulation générale sur la notion de provision pour réclamations, alors que plusieurs situations peuvent donner cours à celle-ci.

[238] Pour le présent dossier, la Régie maintient ces provisions dans les bases de tarification pour les années témoins 2026 à 2028. La Régie considère que les montants en cause ont un impact peu élevé sur les revenus requis.

---

148 Pièce B-0012, p. 37, tableau A2-15.

[239] La Régie souligne que la preuve du Transporteur sur l'exclusion de la provision pour réclamations s'est faite tardivement dans le dossier[149]. Par ailleurs, la Régie note les efforts requis pour évaluer ces montants pour les années témoins 2026, 2027 et 2028 et la valeur des montants associés[150]. La Régie considère que l'ensemble des ajustements demandés aux revenus requis dans la présente décision assurent des tarifs justes et raisonnables.

[240] **Ainsi, la Régie reporte l'examen de cet enjeu au prochain Dossier tarifaire. Elle demande au Transporteur d'y identifier les montants associés.**

Contenu de la preuve et suivis

[241] La Régie estime qu'il est prématuré de donner suite à la recommandation d'OC sur un éventuel remplacement du facteur de glissement. En effet, la Régie retient que le facteur de glissement est un outil élaboré pour protéger la clientèle de l'impact tarifaire du report des MES[151]. Au présent dossier, cet outil a été utilisé pour mitiger davantage les incertitudes liées aux prévisions sur trois ans, bien que cet outil comporte lui-même son lot d'hypothèses à vérifier.

[242] **La Régie constate que peu d'outils permettent de mesurer la précision des facteurs de glissement utilisés depuis les dernières années, de même que l'exclusion de leur application à certains projets. Ainsi, la Régie demande au Transporteur, lors des rapports annuels 2026, 2027 et 2028, de déposer un suivi sur les dates des MES des projets qu'il a exclus de l'application du facteur de glissement, en expliquant tout écart.**

[243] **De plus, la Régie demande au Transporteur, pour le Dossier tarifaire 2029-2031, de faire état de la performance des facteurs de glissement utilisés au présent dossier et d'expliquer les hypothèses qui sous-tendent les niveaux des futurs facteurs de glissement, si cet outil est à nouveau utilisé.**

---

149 Pièce B-0043, p. 4 à 6, réponse à la question 12.2.

150 Pièce B-0059, p. 18 à 19, réponse à la question 12.2.1.

151 Pièce A-0035, p. 265 à 266.

[244] Tel que mentionné précédemment, la Régie n'a pas apporté d'ajustement global aux MES prévues en 2026, considérant notamment le fait que le projet d'Installation d'équipements au poste Hertel et construction d'une ligne 400 kV est associé à des besoins de croissance de service de transport. La Régie considère que le cadre réglementaire antérieur à la Loi 24 permettait de capter de manière équilibrée de potentiels retards de MES de ce type de projet. En effet, le compte d'écarts « décalage temporel des MES » aurait protégé la clientèle d'un rendement de la base de tarification supplémentaire lié à un décalage, tandis que le compte d'écarts des revenus de point à point aurait protégé le Transporteur de la baisse de revenus associée à ce décalage.

[245] **La Régie demande au Transporteur de préciser, dans le dossier prévu à cet effet, si cet équilibre est maintenu par sa proposition de MTSM. Dans le cas où le MTSM ne reflète pas cet équilibre, la Régie demande au Transporteur de déposer une preuve pour assurer cet équilibre dans le cadre du Dossier tarifaire 2029-2031.**

[246] Le projet d'Installation d'équipements au poste Hertel et construction d'une ligne 400 kV comporte aussi la possibilité d'une cession à venir des actifs de ligne pour un Partenariat avec le Conseil des Mohawks de Kahnawà:ke. Ce partenariat ferait en sorte que ces actifs seraient détenus conjointement avec cette entité et que le Transporteur achèterait un service de transport auprès de cette entité[152]. **La Régie demande au Transporteur de l'informer de la signature d'une entente entre Hydro-Québec et le Conseil des Mohawks de Kahnawà:ke par la voie d'un suivi administratif. La Régie demande également au Transporteur de lui préciser, lors de ce suivi administratif, la date prévue pour le dépôt de la demande d'autorisation afin de disposer des immeubles ou des actifs destinés au réseau de transport d'électricité, en vertu de l'article 73 de la Loi.**

[247] Par ailleurs, le Transporteur mentionne ne pas avoir apporté d'ajustement au présent dossier par rapport à la méthode de prévision des MES[153], dans le contexte d'un horizon de projection de trois ans.

---

152 Pièce B-0032, p. 40 et 41, réponse à la question 11.3.

153 Pièce B-0032, p. 28, réponse à la question 7.1.

[248] **La Régie invite le Transporteur à davantage examiner si des ajustements doivent être apportés à son processus d'établissement des projections de ses MES sur un cycle de trois ans, considérant le degré d'incertitude leur étant associé[154]. Ainsi, la Régie demande au Transporteur de déposer, dans le Dossier tarifaire 2029-2031, une preuve sur son processus d'établissement des prévisions des MES dans un cycle triennal.**

[249] **Enfin, la Régie demande au Transporteur de déposer les éléments suivants dès le dépôt initial des prochains Dossiers tarifaires :**

- **Identification des projets majeurs à forte probabilité de réalisation, tel qu'indiqué au tableau R-8.3 de la DDR nº 1 de la Régie[155], en suivi de la décision D-2018-021[156];**
- **Tableaux des MES selon le niveau de détail contenu à la pièce B-0046[157],en précisant ainsi la MES brute et le montant de contribution, la moyenne 13 soldes et le total des Autres mises en service <10 M$;**
  - **Inclure à ces tableaux une colonne indiquant l'année de début du projet et une colonne donnant la fin prévue (année de la dernière MES), et ce, pour les projets situés entre 10 M$ et 250 M$.**
- **Les informations requises par la décision D-2025-089[158], soit :**
  - **Prévoir des noms de projets dans le tableau des MES qui permettent d'en comprendre la nature et l'utilité;**
  - **Fournir une brève description de l'utilité des projets pour lesquels un nom permet difficilement d'en comprendre la nature et l'utilité ou pour les projets plus atypiques;**
  - **Fournir une liste d'acronymes;**
  - **Expliquer l'utilité et les actifs visés par toute MES partielle qui n'aurait pas été prévue dans le cadre de la demande d'autorisation d'investissement supérieur au seuil. À cet égard, la Régie s'attend à ce que le Transporteur identifie le plus précisément possible les MES partielles dans le cadre de ses demandes d'autorisation de projets.**

---

154 Pièce B-0086, p. 22 et 23. Notamment, les projets d'investissements non-autorisés sont d'estimation en classe 5.

155 Pièce B-0032, p. 33, tableau R-8.3.

156 Dossier R-4012-2017, décision D-2018-021, p. 121, par. 483.

157 Pièce B-0046, p. 25 à 27.

158 Décision D-2025-089, p. 17 à 18.

5.4.3 AUTRES RUBRIQUES DE LA BASE DE TARIFICATION

[250] La Régie a pris connaissance des montants associés aux actifs incorporels[159] et au fonds de roulement[160]. Après examen, elle juge ces montants raisonnables.

[251] Quant aux actifs réglementaires, tel que mentionné à la section 4.2 de la présente décision, la Régie rejette la demande de création d'actif réglementaire pour l'ajout d'équipement dans le poste Antoine TS d'Hydro One à proximité du poste Otto Holden.

[252] **Par ailleurs, la Régie demande au Transporteur d'apporter les ajustements liés à la décision D-2025-114 relative à l'actif réglementaire de la MIV et de retirer les MES prévues à cet effet pour les années témoins 2026, 2027 et 2028. La Régie demande au Transporteur d'identifier l'impact de cet ajustement précis sur l'amortissement et sur le rendement de la base de tarification.**

5.4.3.1 Contributions internes et autres

[253] Les contributions internes reçues par le Transporteur proviennent d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution (le Distributeur) et de production (le Producteur). Elles servent principalement à couvrir l'excédent du montant maximal pouvant être assumé par le Transporteur pour des ajouts au réseau visant à répondre aux besoins des services de transport pour la charge locale ou les clients en point à point pour des investissements de la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle » du Transporteur. Le paiement de cet excédent a comme impact d'introduire uniquement à la base de tarification l'allocation maximale permise pour le Transporteur pour un investissement de ce type.

[254] Les montants des contributions sont notamment prescrits par les articles 12A.2 et l'Appendice J des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (les Tarifs et conditions)[161].

---

159 Pièce B-0012, p. 13 à 16, et p. 24.

160 Pièce B-0012, p. 13 à 16, p. 24 et p. 26 à 28.

161 Pièce B-0017.

[255] La Régie constate qu'il est prévu que les soldes des contributions internes du Distributeur dans la base de tarification du Transporteur passent de (1,7 G$) au 31 décembre 2024 à (3,4 G$) au 31 décembre 2028[162].

[256] La Régie constate également que le Transporteur se prépare à augmenter ses investissements dans la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle », afin de répondre à la cible de 255 TWh à l'horizon 2035, enchâssée dans la Loi 24[163].

[257] Pour ces raisons, la Régie est d'avis qu'il convient de suivre adéquatement les contributions internes intégrées dans la base de tarification du Transporteur.

[258] **À cet effet, la Régie demande au Transporteur de déposer, lors de ses prochains Dossiers tarifaires, les montants relatifs à la rubrique « Contributions internes et autres » selon le même format que celui des tableaux R-2.1.1.A à R-2.1.1.E de la pièce B-0046**[164].

[259] **La Régie demande également au Transporteur, lors de ses prochains rapports annuels, de remplacer le tableau A1.2-1 intitulé « Contributions internes réelles 2024 du Distributeur (M$) »**[165] **par un tableau intitulé « Montants de l'actif « Contributions internes et autres » 20XX (M$) » selon le même format que celui des tableaux R-2.1.1.A à R-2.1.1.E de la pièce B-0046 précitée**.

5.4.3.2 Contributions requises du Distributeur

[260] Le Transporteur présente l'évaluation de la contribution requise annuellement du Distributeur pour l'horizon 2026 à 2028[166]. Selon ces évaluations, les contributions requises seraient de 864,4 M$, 169,6 M$ et 819,6 M$ pour les années témoins 2026 à 2028, respectivement.

---

162 Pièce B-0046, p. 4, tableau R-2.1.1.A, l. 7 et p. 6, tableau R-2.1.1.E, l. 7.

163 Pièce A-0035, p. 85, l. 12 à p. 87, l. 3.

164 Pièce B-0046, p. 4 à 6, tableaux R-2.1.1.A à R-2.1.1.E.

165 Dossier R-9000-2024, pièce B-0018, annexe 1, tableau A1.2-1.

166 Pièce B-0009, p. 14, 16 et 18, tableaux 11, 13 et 15.

[261] **La Régie demande au Transporteur d'apporter les ajustements suivants au calcul des contributions requises du Distributeur :**

- **Pour l'année 2027, considérer un montant de 2,2 M$ et non de 27 M$ pour le projet de renforcement du réseau de la vallée du Saint-Laurent[167];**
- **Apporter les ajustements en lien avec les projets non autorisés par la Régie, conformément à la section 5.4.1, soit :**
  - **Prévoir un montant de 29,2 M$ au lieu de 165,2 M$ en 2027 pour le projet AO éolien 2023-01;**
  - **Retirer le montant de 141,8 M$ prévu pour ce projet en 2028.**

[262] **La Régie demande au Transporteur de mettre à jour l'évaluation de la contribution du Distributeur pour les années témoins 2026, 2027 et 2028, en fonction des montants d'allocation maximale qui seront déterminés à la suite de la présente décision, conformément à la décision D-2018-021[168]. Elle demande au Transporteur de déposer les montants des contributions du Distributeur ajustés selon l'échéance prévue à la section 2 de la présente décision.**

5.5 DÉPASSEMENT DES COÛTS DES PROJETS

5.5.1 POSITION DU TRANSPORTEUR

[263] Le Transporteur présente la liste des projets d'investissements ayant fait l'objet d'un suivi administratif à la Régie, puisqu'ils dépassent de plus de 15 % la valeur initialement autorisée et qu'une MES est réalisée en 2024 ou prévue en 2025, 2026, 2027 ou 2028[169]. Il dépose les suivis administratifs de chacun de ces projets[170].

---

167 Pièce B-0032, p. 21, réponse à la question 3.6.4. Pour ce projet, le Transporteur mentionne que le montant de 27 M$, tel qu'il apparaît au tableau 23 Q-3.6, est erroné et que la MES prévue pour l'année témoin 2027 est plutôt d'un montant de 2,2 M$ pour des travaux au réseau de télécommunication.

168 Dossier R-4012-2017, décision D-2018-021, p. 173.

169 Pièce B-0012, p. 22, tableau 23.

170 Pièce B-0012, annexe C, p. 46 à 82.

[264] Le Transporteur mentionne que les dépassements de coûts pour ses investissements sont principalement attribuables à des circonstances externes : La Pandémie, l'inflation pour le coût des matériaux et les ruptures des chaînes d'approvisionnement[171].

[265] Ce dernier mentionne avoir mis en place des mécanismes pour tirer des leçons de chaque projet, afin d'améliorer continuellement ses pratiques. Chaque expérience et chaque défi rencontré alimentent le processus d'apprentissage collectif et permettent d'ajuster les méthodes pour les projets futurs.

[266] En audience, le Transporteur présente un panel spécifique de témoins pour expliquer le déroulement des trois projets ciblés par l'AQCIE-CIFQ, leurs particularités, les causes des dépassements de coûts et les moyens de mitigation mis en place. Ce panel explique les dépassements des coûts, au-delà des effets de la Pandémie, de l'inflation et des ruptures des chaînes d'approvisionnement, pour les projets Poste Saint-Jean, Poste Duvernay et Remplacement des systèmes de conduite du réseau (SCR-T)[172].

[267] Pour le Poste Saint-Jean, dans le cadre de la première phase du projet, le Transporteur mentionne avoir vécu des enjeux d'acceptabilité sociale, de mise aux normes sismiques du bâtiment et la Pandémie. Comme moyens de mitigation de ces enjeux, le Transporteur a notamment procédé à l'ajustement de l'aménagement des lignes et l'ajout de murs coupe-son, après avoir pris en compte les besoins du milieu. Puis, à compter de 2023, il y a eu une nouvelle réglementation sur la gestion des sols contaminés qui a amené une révision des estimations pour la phase 2 de ce projet.

[268] Pour le poste Duvernay, les dépassements de coûts sont liés au caractère critique au niveau provincial, puisqu'il est le poste d'entrée de la boucle de Montréal. En effet, le poste Duvernay est un poste stratégique, parce qu'il permet la connexion entre les grands corridors d'énergie qui descendent de la Baie James et du Saint-Laurent vers la charge. Il sert à alimenter une grande partie de de la charge de l'île Jésus et de l'île de Montréal.

---

171 Pièce B-0081, p 31.

172 Pièces B-0073 (sous pli confidentiel), B-0085 (version caviardée), A-0038 (sous pli confidentiel), et B-0086 (version caviardée).

[269] Compte tenu de ces particularités, il est difficile pour les équipes chargées des travaux d'obtenir l'autorisation de l'exploitant pour y retirer des équipements afin de procéder à des travaux.

[270] Lors des travaux, le Transporteur a pu constater la vétusté de plusieurs composantes du poste, notamment la grille de MALT corrodée à laquelle il a fallu remédier. De plus, la conception du poste, qui date des années 1970, offre un espace de travail limité. Chaque intervention dans cet espace exige le retrait d'un équipement, ce qui influence la fiabilité du poste et sa capacité à jouer son rôle.

[271] À cet enjeu des retraits dynamiques, le *Northeast Power Coordinating Council* (NPCC) a émis de nouvelles normes pour assurer la fiabilité qui a demandé des aménagements.

[272] Cette complexité a requis du Transporteur de découper en lots des travaux et des MES partielles. De plus, il a conçu et réalisé une barre de relève à 315 kV, alors qu'une telle barre de relève à ce niveau de tension n'existait pas préalablement. Toutes ces situations ont généré les dépassements de coûts en cause.

[273] En ce qui a trait au projet SCR-T, il s'agit d'un projet unique et critique et d'une complexité significative. De plus, certains enjeux de ce projet sont seulement devenus visibles au moment de réaliser les travaux, notamment les problématiques de complexité de l'acquisition de données et des complexités spécifiques à certaines interfaces.

[274] Bien que le Transporteur ait déployé des efforts significatifs en amont du projet pour anticiper les situations problématiques, il a connu des difficultés en raison de retards de la part de fournisseurs dans la livraison de certaines fonctionnalités, interfaces et intégrations des données. Cette situation a requis une approche proactive tout au long du projet afin d'optimiser à la fois le travail des fournisseurs et le séquencement des travaux, notamment en réallouant des contrats auprès de nouveaux fournisseurs et en effectuant plus de suivis auprès de ceux-ci.

[275] Le Transporteur conclut que les coûts intégrés à la base de tarification reflètent un processus rigoureux, conforme aux décisions de la Régie et aux exigences réglementaires[173].

5.5.2 POSITION DES INTERVENANTS

[276] L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de prendre acte des dépassements de coûts d'investissements de l'ordre de 45 % et de 1,3 G$. Il soumet que la Pandémie ne peut à elle seule justifier toutes les causes de dépassement, notamment l'incapacité d'un fournisseur dans le cadre du remplacement du SCR-T et les améliorations au système de prévision de la demande[174].

[277] L'AQCIE-CIFQ est d'avis, vu les dépassements de coûts et en référant à la décision D-2005-50[175], que les demandes d'inclusion à la base de tarification du projet SCR-T[176], du projet Poste Saint-Jean[177] et du Remplacement d'automatismes, d'appareillage et de bâtiments au poste de Duvernay[178] ne bénéficient pas de présomption de prudence, d'utilité et de juste valeur. Ainsi, il reviendrait au Transporteur, aux fins de l'application du premier paragraphe du premier alinéa de l'article 49 de la Loi, de faire la preuve de la juste valeur de ces actifs et de leur caractère prudemment acquis et utile pour l'exploitation de son réseau.

[278] L'AQCIE-CIFQ considère que le niveau de détails des suivis administratifs à l'égard de ces trois projets est insuffisant pour satisfaire au fardeau de preuve à cet égard.

[279] L'expert de l'AQCIE-CIFQ (ci-après LCO)[179] a examiné les dépassements de coûts afin de déterminer si les justifications de ces dépassements étaient raisonnables, eu égard

---

173 Pièce B-0085, p. 24.

174 Pièce C-AHQ-ARQ-0027, p. 8.

175 Dossiers R-3549-2004 et R-3557-2004, décision D-2005-50, p. 51 et 52.

176 Dossier R-4047-2018 Phase 2, autorisé par la décision D-2020-109.

177 Dossier R-3946-2015, autorisé par la décision D-2016-013.

178 Dossier R-4019-2017, autorisé par la décision D-2018-043.

179 Pièces C-AQCIE-CIFQ-0024 (sous pli confidentiel), et C-AQCIE-CIFQ-0047 (version caviardée).

aux circonstances au moment où chacune des décisions menant aux dépassements de coûts a été prise. L'expert exclut ainsi le recul de son appréciation de la prudence.

[280] De manière générale, LCO considère que les trois projets demeurent chacun globalement utiles et conformes à leur objectif initial respectif. Il soumet toutefois que l'absence d'information technique et financière complète empêche toute démonstration probante quant à la prudence d'acquisition de ces actifs et à leur juste valeur. À cet effet, des informations relatives à la base d'estimation, la ventilation des coûts et des quantités, ainsi que les plans et dessins d'ingénierie auraient dû, selon lui, être fournis.

[281] LCO identifie des portions de dépassement de coûts de chacun de ces projets dont la prudence n'aurait pas suffisamment été démontrée.

[282] Pour le Poste Saint-Jean, LCO souligne que :

- Pour les frais de gérance et financiers, il n'y aurait aucune démonstration probante de la prudence du Transporteur dans sa manière de gérer la problématique des délais liés à la perturbation de la chaine d'approvisionnement, la hausse de la demande pour les services d'entrepreneurs et la pénurie de main-d'œuvre;
- Pour les coûts d'ingénierie, il y aurait absence d'explication pour relier clairement la hausse des coûts à des besoins additionnels ou à des modifications.

[283] Pour le projet Duvernay, LCO souligne :

- L'absence de démonstration quantitative pour établir le lien entre la durée réelle des retards et les montants additionnels de gérance.
- L'impossibilité, pour les coûts d'ingénierie, d'établir les causes des hausses de coûts ni d'en vérifier la pertinence. Même en tenant compte de l'évolution des conditions de marché et de l'ajout de certains équipements, la hausse des coûts excèderait ce qui peut raisonnablement découler en toute prudence de ces facteurs.
- L'absence de justification et de ventilation détaillée, pour les coûts client, expliquant la nature de cette augmentation.

- L'augmentation de coûts nettement supérieure aux taux d'inflation observés pour les coûts de construction. Il y aurait eu prudence insuffisante du Transporteur dans la manière de gérer le projet dans un environnement inflationniste.

[284] Pour le projet de SCR-T, LCO souligne :

- Que les retards traduisent une sous-évaluation du risque d'intégration et une planification insuffisante des interfaces critiques. Il y aurait aussi insuffisance de prudence dans la planification du projet, malgré certaines mesures d'atténuation, qui témoigneraient d'une gestion réactive plutôt que préventive.
- Une sous-estimation importante de la complexité des données existantes et des écarts entre les systèmes anciens et nouveaux.

[285] LCO est d'avis que les contingences utilisées ont été sous-évaluées et qu'il y aurait eu une planification financière de ces projets insuffisamment prudente[180].

[286] Par ailleurs, LCO fait certaines recommandations relatives au niveau d'information qui devrait être fourni à l'égard des projets soumis à une autorisation spécifique de la Régie, dans le but de permettre la validation de l'utilité, de la prudence économique et de la juste valeur des projets[181].

[287] En argumentation[182], l'AQCIE-CIFQ soumet que l'absence de démonstration d'une corrélation entre les facteurs de dépassement de coûts et les excédents de coûts implique que le Transporteur ne s'est pas acquitté de son fardeau de prouver de manière probante la prudence dans sa gestion du projet. Il en serait de même pour la démonstration de la juste valeur des dépassements des coûts de ces projets, aux fins de leur inclusion dans les bases de tarification projetées du cycle tarifaire 2026-2028. Il recommande ainsi d'exclure de la base de tarification 2026-2028 les valeurs correspondant aux MES prévues pour ces trois projets, soit 35,5 M$ pour la MES de 2027 relative au Poste Saint-Jean, 13,7 M$ pour la MES de 2027 relative au Poste Duvernay et 79,6 M$ relative à la MES de 2026 du Système de conduite du réseau.

---

180 Pièce C-AQCIE-CIFQ-0069, p. 26.

181 Pièces C-AQCIE-CIFQ-0047, p. 48, et C-AQCIE-CIFQ-0069, p. 28.

182 Pièce C-AQCIE-CIFQ-0058, p. 9 à 15.

[288] Par ailleurs, l'AQCIE-CIFQ demande que le Transporteur dépose le coût complet, incluant les charges d'exploitation liées, des projets technologiques, comme le projet SCR-T, et en fasse le suivi[183].

5.5.3 COMMENTAIRES DU TRANSPORTEUR SUR LA POSITION DES INTERVENANTS

[289] En argumentation[184], le Transporteur rappelle le cadre réglementaire relatif à la présomption de prudence. Il ajoute que par ses décisions finales sur ces projets d'investissements, la Régie a accepté cette imprévisibilité inhérente au mode prévisionnel de présentation des coûts, privilégiée par le cadre réglementaire qui exige une autorisation préalable des projets d'investissements. Les coûts des projets soumis étant de classe 3, soit une estimation détaillée obtenue au terme de l'avant-projet, les décisions finales internaliseraient selon lui les limites des estimations autorisées.

[290] De plus, le Transporteur plaide que par ses décisions finales, la Loi et la Régie ont conféré une présomption de prudence aux actions du Transporteur nécessaires au déploiement des projets. Selon lui :

> • Les décisions prises par le Transporteur doivent être présumées prudentes, à moins qu'elles ne soient contestées pour des motifs raisonnables.
>
> • Avant que la Régie enquête sur la prudence des actions du Transporteur, la présomption de prudence doit être réfutée par une preuve prépondérante.
>
> • La présomption de prudence ne peut être écartée uniquement sur la base du constat d'un dépassement de coûts du projet.
>
> • La présomption de prudence doit être écartée par une preuve et elle doit être contestée sur la base de motifs raisonnables (« challenged on reasonable grounds »).
>
> • L'imprudence doit être démontrée. Elle est définie en termes de faute ou de négligence tenant à un manque de prévoyance, au manquement au devoir d'agir avec soin ou attention (« care »), à un abus, à des actions malhonnêtes, à du gaspillage (« wasteful ») ou à des dépenses inutiles[185].

---

183 Pièce A-0044, p. 55.

184 Pièce B-0081, p. 26 à 40.

185 Pièce B-0081, p. 29 et 30.

[291] Le Transporteur soumet que l'AQCIE-CIFQ et son expert ne se sont pas déchargés de leur fardeau de preuve et que les coûts des projets doivent ainsi être inclus à la base de tarification.

[292] Plus particulièrement, le Transporteur est d'avis que le rapport de LCO est inadapté au cadre réglementaire, la méthodologie appliquée étant empruntée aux pratiques de litige commercial, et orientée vers la recherche de fautes contractuelles et la quantification des dommages. Le Transporteur plaide que la prudence s'apprécie plutôt selon la raisonnabilité des choix faits, dans le respect des obligations réglementaires, des autorisations de la Régie et de l'intérêt de la clientèle.

[293] De plus, de l'avis du Transporteur, LCO ne tient pas compte d'éléments déterminants et de la prudence exercée, tels que, par exemple, les besoins du milieu d'accueil pour le projet de Poste Saint-Jean, les retraits dynamiques, la mise aux normes NPCC, la corrosion de la grille de MALT et les priorisations inhérentes à l'exploitation du réseau dans le projet du Poste Duvernay. Aussi, la remarque de LCO relative à l'absence de documents comme la base d'estimation n'invalide pas la prudence des décisions.

[294] Enfin, le Transporteur précise que l'information qu'il transmet à la Régie est la même que celle offerte à la haute direction d'Hydro-Québec.

5.5.4 OPINION DE LA RÉGIE

[295] En premier lieu, la Régie note que depuis les deux derniers dossiers tarifaires, les dépassements de coûts des projets sont considérables. De plus, elle constate que le Transporteur a déposé les informations relatives à ces dépassements, tel que prévu par le cadre réglementaire établi au cours des dernières années. Elle retient toutefois de la preuve que le niveau d'information habituellement soumis dans le cadre des suivis, afin de justifier les dépassements de coûts par rapport aux montants initialement approuvés, gagnerait à être bonifié à l'avenir par le Transporteur, tant lors des suivis que dès le dépôt du dossier où le Transporteur en requiert l'inclusion à la base de tarification.

[296] À cet égard, la Régie note l'ouverture manifestée par le Transporteur de procéder à une identification des améliorations potentielles[186]. Compte tenu des délais impartis au présent dossier, la Régie est d'avis que cet examen devra être réalisé d'ici le prochain Dossier tarifaire. Le Transporteur pourra alors l'inclure au calendrier des travaux réglementaires à venir, calendrier que la Régie lui demande de déposer dans le cadre du volet B du présent dossier.

[297] En ce qui a trait au fardeau de la preuve, comme mentionné à la section 5.4.1 de la présente décision, il appartient au Transporteur de démontrer la prudence et l'utilité de ses investissements. Ce fardeau de preuve, commun à tous les demandeurs[187] et à l'ensemble de la demande tarifaire, ne peut lui échapper à l'égard des ajouts à la base de tarification.

[298] Comme le Transporteur le précise en argumentation[188], par l'application de l'article 50, la Loi confère, depuis le 7 juin 2025, une présomption légale que les actifs destinés au transport d'électricité sont présumés prudemment acquis et utiles lorsque la Régie a autorisé un projet en vertu des paragraphes 1 et 2 du premier alinéa de l'article 73 de la Loi.

[299] L'article 2847 du *Code civil du Québec* (CCQ) précise que la présomption légale est « *celle qui est spécialement attachée par la loi à certains faits; elle dispense de toute autre preuve celui en faveur de qui elle existe. Celle qui concerne des faits présumés est simple et peut être repoussée par une preuve contraire* […] ».

[300] De l'avis de la Régie, puisque le législateur a précisé que la présomption de prudence et d'utilité de l'article 50 de la Loi ne s'applique que « *lorsque la Régie a autorisé un projet en vertu des paragraphes 1º ou 2º du premier alinéa de l'article 73 de la Loi* », cette présomption est entièrement conditionnelle à l'obtention d'une telle autorisation.

[301] C'est pourquoi le Transporteur ne peut se contenter d'alléguer l'existence de l'autorisation obtenue en vertu de l'article 73 de la Loi pour justifier l'inclusion de l'actif,

---

186 Pièce B-0081, p. 40.

187 Article 2803 du CCQ (RLRQ, CCQ-1991).

188 Pièce B-0081, p. 28 et 29, note de bas de page 30.

sans égard à la valeur de celui-ci. La présomption légale ne doit pas être interprétée comme une reconnaissance automatique pour fins d'inclusion dans la base de tarification. Le Transporteur doit identifier les actifs et les montants associés aux MES projetées, et fournir aux intervenants et à la Régie suffisamment d'informations sur ceux-ci pour leur permettre d'apprécier la justification de l'ajout demandé à la base de tarification.

[302] Comme mentionné précédemment, la présomption, qu'elle soit légale ou de fait, n'a pas pour effet de renverser le fardeau de preuve. Voici ce qu'en dit Léo Ducharme dans son *Précis de la preuve*, 6e édition[189] :

> 552. Envisagée par rapport à la charge de la preuve, la présomption simple, en tant que présomption légale, a pour effet d'alléger le fardeau de la preuve de la partie en faveur de qui elle existe. Cet effet particulier attaché à la présomption légale est expressément reconnu par le premier alinéa de l'article 2847 C.c.Q., lorsqu'il affirme que la présomption légale «dispense de toute [*sic*] autre preuve celui en faveur de qui elle existe».
>
> 553. Il y a lieu d'observer cependant que la dispense de preuve dont il est question à cet article ne peut être que partielle. En effet, la partie en faveur de qui la présomption existe doit toujours établir, par preuve directe ou autrement, les faits qui servent de fondement à l'induction légale. Aussi, vue sous l'angle de la charge de la preuve, la présomption légale doit être perçue comme un moyen de preuve qui a pour effet d'alléger le fardeau de la preuve de celui en faveur de qui elle existe.

[303] Ainsi, la présomption légale de l'article 50 de la Loi n'a pas pour effet de renverser le fardeau de preuve du Transporteur aux intervenants, lorsqu'il souhaite inclure des montants à sa base de tarification, mais de l'alléger, s'il démontre qu'une autorisation a été obtenue préalablement et que la nature et les coûts du projet n'ont pas été modifiés de manière appréciable. À un tel moment, un intervenant aura toujours la possibilité de produire une preuve contraire, afin de repousser cette présomption.

[304] Lorsque le Transporteur affirme que ses décisions prises dans ses projets d'investissements doivent être présumées prudentes, à moins qu'elles ne soient

---

189 L. Ducharme, *Précis de la preuve*, 6e édition, Wilson & Lafleur, 2005, Section I, Les présomptions légales.

contestées pour des motifs raisonnables, il omet de mentionner qu'il faut qu'il établisse au préalable les faits qui servent de fondement à cette induction légale.

[305] L'article 73 de la Loi prévoit que la Régie peut autoriser le projet aux conditions qu'elle détermine. Les autorisations émises par la Régie en vertu de cet article 73 intègrent généralement dans leurs conclusions les conditions suivantes : l'autorisation est pour réaliser le projet, tel que soumis, et le Transporteur ne peut apporter, sans autorisation préalable de la Régie, aucune modification au projet qui aurait pour effet d'en modifier, de façon appréciable, la nature, les coûts ou la rentabilité. La Régie lui impose, de plus, de l'informer en temps opportun si le coût total du projet devait dépasser de plus de 15% le montant autorisé[190].

[306] De l'avis de la Régie, la présomption légale de l'article 50 de la Loi est conditionnelle à l'obtention de l'autorisation en vertu de l'article 73 de la Loi et au fait que les conditions, en vertu desquelles elle a été émise, soient respectées. Lorsqu'il y a un changement substantiel ou appréciable à la nature du projet ou aux coûts autorisés, le Transporteur ne peut établir les faits qui servent de fondement à cette induction légale.

[307] Le Transporteur soutient que ses décisions, prises dans le cadre des investissements, doivent être présumées prudentes, à moins qu'elles ne soient contestées pour des motifs raisonnables. Il soumet également que la présomption de prudence doit avoir été réfutée par une preuve prépondérante, avant que la Régie enquête sur la prudence des actions du Transporteur. Outre la circularité de ce dernier argument, où nous sommes conviés à conclure préalablement sur un fait afin de pouvoir enquêter sur celui-ci, la Régie estime qu'il est difficile, voire impossible, pour tout tiers de produire une preuve prépondérante avant qu'il y ait enquête devant la Régie sur la prudence des actions du Transporteur afin de réfuter la présomption de prudence, du fait que la plupart

---

190 Voir, à cet égard, la décision D-2014-035 du dossier R-3823-2012 (p. 109), dans laquelle la Régie statuait : « *Lorsque le Transporteur doit mettre en place une solution technique alternative à celle autorisée par la Régie, la nature du projet étant modifiée, la Régie est d'avis qu'il doit obtenir une nouvelle autorisation en vertu de l'article 73 de la Loi* ». Elle indiquait également que « *lorsqu'il y a des modifications substantielles apportées à un projet d'investissement, comme un dépassement de coûts ou une modification à sa rentabilité, la Régie considère que cette information devrait être disponible le plus tôt possible, afin qu'elle soit en mesure de soulever, le cas échéant, toute question liée à l'absence d'autorisation ou à la prudence des sommes que le Transporteur prévoit engager* ». Voir également la décision D-2017-021 du dossier R-3981-2016 (p. 91) à cet égard.

des documents financiers, techniques ou commerciaux pertinents sont de nature confidentielle et difficilement accessibles aux tiers. Ainsi, le fait d'exiger d'un intervenant de démontrer l'imprudence par une preuve prépondérante préalablement au dépôt par le Transporteur d'une preuve sur le dépassement de coût constituerait, selon la Régie, un fardeau de preuve déraisonnable.

[308] De plus, bien que le caractère de prudence ne puisse être écarté uniquement sur la base de constat d'un dépassement de coûts du projet, la Régie juge qu'un tel dépassement de coûts appréciable est un motif suffisant pour qu'une enquête soit faite sur la prudence et la raisonnabilité des dépassements de coûts encourus. Il est donc de la responsabilité du Transporteur de démontrer le caractère raisonnable des coûts engagés pour compléter le projet, dans le cas où il y a des dépassements de coûts appréciables.

[309] C'est pourquoi, dans les cas de tels dépassements, la Régie est d'avis que le Transporteur ne dispose d'aucune présomption en ce sens et qu'il doit faire la preuve de la prudence, c'est-à-dire du caractère raisonnable, des coûts engagés pour compléter le projet. C'est à cette conclusion que l'amène sa lecture de la décision ATCO de la Cour suprême du Canada[191].

[310] La Régie est d'avis qu'elle peut accepter d'inclure de tels montants liés dans sa base de tarification projetée, si le Transporteur satisfait à son fardeau de preuve. Pour ce faire, la preuve du Transporteur au dossier doit convaincre la Régie que ces coûts additionnels, pour que celle-ci en permette le recouvrement au moyen des tarifs, sont des dépenses d'investissements raisonnables ou prudentes pour la prestation efficace du service de transport.

[311] Dans le présent dossier, la Régie est d'avis que le Transporteur a fait cette preuve à l'effet que les dépassements de coûts pour les projets des postes Saint Jean et Duvernay, ainsi que pour le projet SCR-T, étaient prudents.

[312] Dans cette détermination, la Régie note, pour chacun des projets, les enjeux particuliers auxquels le Transporteur a été confronté et juge que les moyens qu'il a pris pour les régler étaient pertinents. La Régie est satisfaite des informations produites par le

---

191 *ATCO Gas and Pipelines Ltd.* c. *Alberta (Utilities Commission)*, 2015 CSC 45 (CanLII), [2015] 3 RCS 219.

Transporteur pour justifier les dépassements de coûts et, en conséquence, juge que ceux-ci sont raisonnables dans les circonstances propres à ces projets. Par ailleurs, il serait souhaitable que dans les prochains dossiers, le Transporteur bonifie sa preuve pour justifier les dépassements de coûts, en déposant, par exemple, les motifs fournis au Conseil d'administration pour obtenir son autorisation.

[313] Concernant la recommandation de l'AQCIE-CIFQ de déposer le coût complet des projets technologiques, la Régie est d'accord avec le principe de l'intervenant, mais juge qu'il ne serait pas opportun d'imposer un suivi intégral et systématique. Les suivis requis devront être précisés par la formation désignée à chaque projet d'investissement. De plus, la Régie rappelle que l'enjeu a été traité au dossier R-4167-2021[192].

5.6 CONCLUSION SUR LES BASES DE TARIFICATION

[314] La Régie résume comme suit les ajustements demandés aux bases de tarification de 2026 à 2028 :

- Rejet de la demande de création de l'actif réglementaire pour l'achat d'un transformateur au nouveau poste Antoine TS d'Hydro One, près du poste Otto Holden[193];
- Ajustements de concordance relatifs à la décision D-2025-114;
- Ajustements aux MES partielles du raccordement des parcs éoliens des appels d'offres A/O 2021-01 et A/O 2021-02 et du parc éolien Des Neiges - Sud en 2026;
- Limitation de l'intégration aux bases de tarification pour les années témoins 2026 à 2028 des montants des projets non autorisés par la Régie et ajustements de concordance aux contributions correspondantes;
- Réduction de la moyenne 13 soldes de la base de tarification pour l'année témoin 2027 (300 M$).

---

192 Dossier R-4167-2021, décision D-2022-139, p. 23.

193 L'impact le plus important est en 2026, mais ce rejet a tout de même des impacts en 2027 et 2028, vu l'amortissement et le rendement liés.

[315] **Tel que mentionné à la section 3.2 de la présente décision, la Régie retient les paramètres financiers reconnus par sa décision D-2025-124. Elle demande au Transporteur, aux fins du calcul du rendement sur la base de tarification, d'appliquer ces taux aux bases de tarification ajustées en fonction des différents éléments de la présente décision.**

[316] **La Régie demande au Transporteur d'identifier toutes les mises à jour liées aux ajustements de concordance de la décision D-2025-114 pour les années témoins 2026, 2027 et 2028**[194]**. Tel que prévu à sa décision D-2025-117**[195] **et à sa correspondance du 8 décembre 2025**[196]**, la Régie permet, au besoin, aux intervenants de commenter ces mises à jour au plus tard deux jours ouvrables après le dépôt de ces dernières. Le Transporteur pourra y répliquer dans un délai de deux jours ouvrables**.

6 SERVICES DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ

6.1 BESOINS DES SERVICES DE TRANSPORT

[317] Le Transporteur prévoit des besoins de transport à long terme de 46 892 MW pour l'année témoin 2026[197]. Il s'agit d'une augmentation de 2 387 MW[198] par rapport à la prévision de l'année 2025, dont 288 MW sont attribuables à une augmentation du service de transport de la charge locale et 2 099 MW à une augmentation du service de transport de point à point de long terme[199].

194 La phase 2 des dossiers R-4293-2025 et R-4295-2025 traitera de l'année 2025.

195 Décision D-2025-117, p. 7.

196 Pièce A-0050.

197 40 534 MW pour la charge locale et 6 358 MW pour le point à point, dont 6 095 MW pour le Producteur et 263 MW des autres clients.

198 Dossier R-4270-2024 Phase 2, pièce B-0137, p. 9, tableau 3.

199 Pièce B-0009, p. 8, tableau 3.

[318] Le Transporteur prévoit des besoins de transport à long terme de 47 675 MW[200] pour l'année témoin 2027. Il s'agit d'une augmentation de 783 MW par rapport à la prévision de l'année 2026, dont 334 MW sont attribuables à une augmentation au service de transport de la charge locale et 449 MW à une hausse du service de transport de point à point de long terme.

[319] Le Transporteur prévoit des besoins de transport à long terme de 48 290 MW[201] pour l'année témoin 2028. Il s'agit d'une augmentation de 615 MW par rapport à la prévision de l'année 2027, attribuable exclusivement à l'augmentation des besoins au service de transport de la charge locale.

[320] Le Transporteur estime les besoins des services de transport de point à point à court terme dans le cadre du service horaire à 3,3 TWh, pour les années témoins 2026 à 2028[202].

[321] Le Transporteur précise que la méthode usuelle pour estimer les besoins de point à point à court terme pour l'année en cours consiste à prendre les données mensuelles réelles pour les six premiers mois de l'année courante ainsi que la moyenne des données réelles des deux dernières années complètes pour les six derniers mois de l'année. Le Transporteur rappelle que la méthode a été retenue par la Régie dans les derniers dossiers tarifaires[203].

[322] **La Régie retient, aux fins de la détermination des tarifs pour les années témoins 2026 à 2028, les prévisions des besoins de transport présentées par le Transporteur pour le service d'alimentation de la charge locale et le service de point à point de court et de long terme.**

---

200 40 868 MW pour la charge locale et 6 807 MW pour le point à point, dont 6 544 MW pour le Producteur et 263 MW des autres clients.

201 41 483 MW pour la charge locale et 6 807 MW pour le point à point, dont 6 544 MW pour le Producteur et 263 MW des autres clients.

202 Pièce B-0009, p. 10 et 11.

203 Pièce B-0037, p. 5, réponse à la question 2.1.

6.2 TAUX DE PERTES ET SUIVIS ASSOCIÉS

[323] Dans la présente section, la Régie traite du taux de pertes de transport pour le présent cycle tarifaire et des différents suivis sur ce sujet.

6.2.1 TAUX DE PERTES DE TRANSPORT POUR 2026, 2027 ET 2028

6.2.1.1 Position du Transporteur

[324] Le Transporteur propose de fixer le taux de pertes de transport à 5,2 % pour les années témoins 2026, 2027 et 2028[204], soit la moyenne des trois dernières années des pertes réelles[205]. Il s'agit donc de garder la méthode autorisée par la décision D-2009-015[206] et de l'appliquer pour les trois années témoins.

TABLEAU 15[207]

TAUX DE PERTES DE TRANSPORT POUR LES ANNÉES 2026, 2027 ET 2028

Année	Taux de pertes 2026, 2027 et 2028
2022	5,27 %
2023	5,13 %
2024	5,12 %
Taux moyen	5,2 %

[325] Le Transporteur considère que cette approche a l'avantage d'être transparente et stable, et qu'elle permet d'intégrer un mécanisme d'autocorrection[208].

---

204 Pièce B-0009, p. 9, section 2.

205 Pièce B-0009, p. 9. Il s'agit des pertes calculées à deux décimales, en arrondissant le résultat à une décimale.

206 Dossier R-3669-2008, décision D-2009-015, p. 97.

207 Pièce B-0009, p. 9, tableau 4.

208 Pièce B-0033, p. 11, réponse 9.1.

6.2.1.2 Position des intervenants

[326] L'AHQ-ARQ[209] est d'avis que la proposition du Transporteur contrevient aux objectifs de la décision D-2009-015, soit de :

- Refléter la tendance récente;
- Corriger le taux moyen de lui-même;
- Ne pas trop s'éloigner de l'année témoin.

[327] L'intervenant considère que, pour l'année témoin 2026, ces objectifs sont respectés avec le taux de pertes proposé par le Transporteur de 5,2 %. Toutefois, pour les années 2027 et 2028, une valeur de 5,1 % serait selon lui plus représentative de la tendance récente de 2023 et 2024 et de la période récente de faible hydraulicité. De plus, un taux de pertes de 5,1 % concorderait mieux avec le résultat de la méthode de simulation de 5,03 % en 2024.

[328] Ainsi, l'AHQ-ARQ recommande de fixer le taux de pertes de transport à 5,2 % pour l'année témoin 2026 et à 5,1 % pour les années témoins 2027 et 2028. Subsidiairement, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur de proposer une méthode pour procéder à une mise à jour annuelle du taux de pertes conforme à la décision D-2009-015.

6.2.1.3 Opinion de la Régie

[329] La Régie constate que la méthode proposée par le Transporteur et l'approche proposée par l'AHQ-ARQ mènent à des résultats similaires. La Régie considère que la méthode proposée par le Transporteur a l'avantage de reposer sur des données réelles, qui tiennent compte de l'ensemble des facteurs sous-tendant les taux de pertes des dernières années[210].

---

209 Pièce C-AHQ-ARQ-013, p. 12 à 14.

210 Pièce B-0081, p. 19.

[330] L'approche de l'AHQ-ARQ se base notamment sur l'impact anticipé de la faible hydraulicité, soit un élément isolé. Considérant le faible impact sur le résultat entre les deux méthodes, la Régie ne juge pas opportun d'ajouter ce degré de complexité.

[331] Toutefois, la Régie considère que l'utilisation du même taux de pertes sur trois ans ne permet pas de tenir en compte des variations des taux de pertes à chaque année, ce qui pourrait ne pas refléter la tendance récente des années témoins 2 et 3 d'un cycle tarifaire pluriannuel.

[332] **La Régie accepte la proposition du Transporteur d'appliquer la méthode approuvée par la décision D-2009-015 pour les années témoins 2026, 2027 et 2028. Toutefois, la Régie demande au Transporteur d'examiner la possibilité de réviser cette méthode dans le prochain Dossier tarifaire ou lors de la révision des principes réglementaires.**

[333] **De plus, la Régie demande au Transporteur de préciser, dans le cadre du dossier du MTSM, s'il tiendra compte des écarts dans les taux pertes et, dans le cas contraire, de justifier cette exclusion.**

[334] **Ainsi, la Régie fixe le taux de pertes de transport à 5,2 % pour les années témoins 2026, 2027 et 2028.**

6.2.2 SUIVIS - ÉVALUATION QUANTITATIVE DU TAUX DE PERTES

[335] Le Transporteur donne suite à la décision D-2020-041[211], en couvrant les aspects suivants pour les années témoins 2026 à 2028[212] :

> [601] Ainsi, la Régie demande au Transporteur de déposer, dans le cadre de ses prochains dossiers tarifaires, le cas échéant :

---

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

212 Pièce B-0005, p. 22, Annexe A – section 2.1.

- une évaluation qualitative pour certains projets pertinents qui seront mis en service dans l'année à venir;
- une évaluation quantitative a priori pour les projets structurants de type de ligne à 735 kV qui seraient mis en service dans l'année à venir;
- une évaluation quantitative a posteriori pour des projets modifiant les injections ou le soutirage de puissance susceptibles d'avoir une influence forte sur la sensibilité du taux de pertes (tel que l'ajout massif de production éolienne dans le sud).

[336] **La Régie juge satisfaisant, de façon générale, le suivi présenté par le Transporteur.**

[337] **Étant donné le nouveau cycle tarifaire triennal, la Régie modifie le suivi de la manière suivante afin que le Transporteur dépose, dans le cadre de ses prochains Dossiers tarifaires, le cas échéant :**

- **Une évaluation qualitative pour certains projets pertinents qui seront mis en service dans la période du cycle tarifaire;**
- **Une évaluation quantitative *a priori* pour les projets structurants de type de ligne à 735 kV qui seraient mis en service dans la période du cycle tarifaire;**
- **Une évaluation quantitative *a posteriori* pour des projets modifiant les injections ou le soutirage de puissance susceptibles d'exercer une influence forte sur la sensibilité du taux de pertes (tel que l'ajout massif de production éolienne dans le sud) pour les projets ayant été mis en service depuis le dépôt de la dernière révision tarifaire.**

6.2.3 SUIVIS - RÉSULTAT DE LA MÉTHODE DE SIMULATION

[338] Le Transporteur présente les résultats[213] de la méthode de simulation (contre validation basée sur l'estimateur d'état) tel qu'exigé dans la décision D-2022-053[214]. Pour 2024, le taux de pertes réel s'est établi à 5,12 % tandis que le taux de pertes selon la méthode de simulation s'est établi à 5,03 %.

---

213 Pièce B-0005, p. 23, Annexe A – section 2.2.

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

[339] **La Régie est satisfaite du suivi présenté par le Transporteur et note qu'aucun intervenant n'a fait de commentaires à ce sujet.**

[340] **Étant donné l'introduction par la Loi 24 d'une révision tarifaire triennale, la Régie demande au Transporteur de déposer les résultats de la méthode de simulation, tel que requis par la décision D-2019-047[215], dans chacun de ses rapports annuels.**

6.2.4 SUIVIS - MANDAT SUPPLÉMENTAIRE OCTROYÉ À L'IREQ

[341] Le Transporteur présente, conformément à la décision D-2025-022[216], un suivi sur le mandat octroyé à l'Institut de recherche d'Hydro-Québec (IREQ) et les étapes franchies et à venir[217].

[342] Questionné par la Régie, le Transporteur précise qu'il ne voit pas d'inconvénient à un suivi administratif en amont de la prochaine révision tarifaire, étant donné la fin du mandat qui approche[218].

[343] L'AHQ-ARQ recommande de demander au Transporteur de produire un suivi administratif du mandat confié à l'IREQ pour l'amélioration du calcul du taux de pertes de transport au début de chaque mois d'août à venir, et ce, jusqu'à la fin du mandat.

[344] **La Régie ne juge pas nécessaire d'imposer un suivi annuel comme le propose l'AHQ-ARQ. La Régie considère que les modifications suivantes au suivi prévu dans la décision D-2025-022[219] sont suffisantes :**

- **Déposer les informations suivantes au rapport annuel qui précède le Dossier tarifaire 2029-2031 :**
  - **Un résumé des étapes franchies;**

---

215 Dossier R-4058-2018, décision D-2019-047, p. 105, par. 448.
216 Dossier R-4270-2024 Phases 1 et 2, décision D-2025-022, p. 125, par. 477.
217 Pièce B-0005, p. 23, Annexe A – section 2.3.
218 Pièce B-0032, p. 69, réponse 20.3.
219 Dossier R-4270-2024 Phases 1 et 2, décision D-2025-022, p. 125, par. 477.

- **Une mise à jour de l'échéancier.**

- **Une fois le mandat finalisé, la Régie demande au Transporteur :**
  - **D'en être informée en suivi administratif de la présente décision, le cas échéant;**
  - **De déposer le rapport sur les conclusions des travaux et d'expliquer les suites à donner;**
  - **De réitérer ces informations dans le dossier tarifaire subséquent;**
  - **D'informer sa clientèle, via le système OASIS, des conclusions du mandat.**

[345] Par ailleurs, la Régie note que la dernière MES du projet SCR-T sera réalisée en 2027 et que la fin du mandat de l'IREQ arrive à sa fin. La Régie rappelle que, dans le cadre du dossier R-4167-2021[220], le Transporteur mentionnait qu'il n'excluait pas la possibilité de se référer à une autre méthode que la méthode officielle de calcul du taux de pertes à la suite de l'implantation du SCR-T.

[346] **Ainsi, la Régie demande au Transporteur de faire le point, dans le cadre du suivi administratif ci-dessus ou, au plus tard, dans le prochain Dossier tarifaire, sur la possibilité d'utiliser le SCR-T pour le calcul du taux de pertes et sur toute amélioration possible du calcul du taux de pertes.**

6.2.5 SUIVIS - ÉTUDES EXPLIQUANT ET QUANTIFIANT LES FACTEURS INFLUENÇANT LE TAUX DE PERTES

[347] Dans sa décision D-2025-022[221], la Régie indiquait :

> [482] En conséquence, la Régie retient les conditions suivantes pour réaliser une mise à jour de l'étude expliquant et quantifiant les facteurs influençant le taux de pertes :
>
> - Si le Transporteur est en mesure d'expliquer une fluctuation de 0,3 point de pourcentage du taux de pertes par rapport aux taux de pertes établi à partir de la moyenne des trois dernières années, la Régie demande qu'il détaille ces

[220] Dossier R-4167-2021, décision D-2022-053, p. 105.
[221] Dossier R-4270-2024, décision D-2025-022, p. 126, par. 482.

explications dans le rapport annuel et dans le dossier tarifaire subséquent. La Régie pourra alors évaluer si les explications sont satisfaisantes;

- Si le Transporteur doit faire une mise à jour de l'étude pour expliquer une telle variation, la Régie demande qu'il en dépose les résultats dans le rapport annuel, si l'étude est disponible dans le délai, et dans le dossier tarifaire subséquent.

[348] La Régie constate que les conditions établies par sa décision D-2025-022[222], pour qu'une mise à jour de l'étude expliquant et quantifiant les facteurs influençant le taux de pertes soit réalisée, ne sont pas rencontrées. En effet, le taux de pertes de 2024 par rapport au taux de pertes établi à partir de la moyenne des trois dernières années, demeure inférieur au seuil de 0,3 points de pourcentage établi par la Régie.

[349] Comme le suivi de la décision D-2025-022 vise les rapports annuels, la Régie ne considère pas que des modifications soient requises et s'attend à ce que le Transporteur continue de déposer annuellement les informations requises.

6.3 COMPTE D'ÉCARTS DES REVENUS DES SERVICES DE TRANSPORT DE POINT À POINT

[350] Le Transporteur présente le solde projeté du compte d'écarts des revenus des services de transport de point à point[223], qui est composé des écarts de prévision des revenus des services de transport de point à point et des montants des pénalités liées à l'exploitation, selon les articles 13.7 d) et 14.5 des Tarifs et conditions[224].

[351] **La Régie juge satisfaisante les informations fournies par le Transporteur. En conséquence, la Régie retient le solde projeté de 24,9 M$ aux fins du calcul du cavalier pour l'année témoin 2026.**

---

222 Dossier R-4270-2024, décision D-2025-022, p. 125 et 126.

223 Pièce B-0009, p. 12, tableau 8.

224 Pièce B-0009, p. 12.

6.4 SUIVI DES ENGAGEMENTS D'ACHAT DE TYPE TOULNUSTOUC

[352] Les engagements de « type Toulnustouc », sont des engagements entre le Transporteur et le Producteur, qui consistent à ce que les coûts totaux des investissements assumés par le Transporteur, afin de raccorder une centrale à son réseau de transport, soient garantis et remboursés par l'achat annuel de services de transport de point à point par le Producteur.

[353] Ce type d'engagement assure suffisamment de revenus au Transporteur, à défaut de quoi le client du service de transport doit rembourser le différentiel de coût des ajouts au réseau encourus par le Transporteur.

[354] Dans le présent dossier[225], la Régie constate un équilibre entre les revenus disponibles et les engagements de type Toulnustouc pour les années témoins 2026 et 2027. En d'autres termes, les revenus dégagés par le Transporteur des services de transport de point à point ont été suffisants pour couvrir les engagements contractuels. Quant à 2028, on constate un surplus de 2,1 M$, signifiant des revenus supérieurs aux engagements de type Toulnustouc. **La Régie considère que le suivi déposé est conforme à sa demande.**

7 STRATÉGIE RÉSEAU – PLANIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT

7.1 MÉTHODE DE PLANIFICATION DU RÉSEAU ET PRÉVISION DES INVESTISSEMENTS ET DES MISES EN SERVICE

7.1.1 POSITION DU TRANSPORTEUR

[355] Le Transporteur présente le portrait de la planification de son réseau qui reflète les pratiques actuelles, les enjeux identifiés et les projets structurants en cours. Il soumet que

[225] Pièce B-0009, p. 21.

cette planification résulte d'une démarche rigoureuse, transparente et fondée sur une analyse continue des besoins du réseau.

[356] Le Transporteur identifie trois axes de transport à renforcer de façon prioritaire :

- Axe de la Côte-Nord : Fort potentiel de développement de production, mais limité par la capacité du réseau de transport.
- Axe du Bas-Saint-Laurent : Fort potentiel de développement de production, mais limité par la capacité du réseau de transport (Région de la Gaspésie).
- Axe de la Vallée du Saint-Laurent : Croissance de la charge anticipée, plus particulièrement dans la région de Montréal.

[357] En audience[226], le Transporteur précise que ces trois axes s'incarnent dans le *Plan d'action 2035 – Vers un Québec décarboné et prospère* (Plan 2035)[227].

[358] Le Transporteur indique que le projet de la Vallée du Saint-Laurent sera réalisé en phases. Le déploiement de ces phases sera ajustable selon la prévision de la charge, entre autres.

[359] Le Transporteur considère également trois horizons de planification :

- L'horizon 2050 : La cible des approvisionnements en électricité, aux fins de la satisfaction des besoins des marchés québécois, sera définie lors du plan de gestion intégrée des ressources énergétiques (PGIRE) pour atteindre la carboneutralité[228].
- L'horizon 2035 : Lié au Plan 2035 et qui s'incarne également dans la Loi 24, visant une cible transitoire d'approvisionnement en électricité de 255 TWh[229].
- L'horizon du Dossier tarifaire, soit de 2026 à 2028.

---

226 Pièce A-0035, p. 87 et 88.

227 *Plan d'action 2035 – Vers un Québec décarboné et prospère*.

228 Article 14.2 de la *Loi sur le ministère de l'économie, de l'innovation et de l'énergie*, RLRQ, M-14-1.

229 Article 155 de la Loi 24.

[360] Le Transporteur précise que l'atteinte de la cible de 255 TWh n'est pas remise en question. Il évalue différents scénarios temporels quant à l'atteinte de cette cible.

[361] Le Transporteur présente également la prévision à l'horizon 2035 et, plus précisément :

- Les investissements par catégorie[230];
- Les MES par catégorie[231];
- Les prévisions des besoins de transport à long terme[232];
- L'impact tarifaire des investissements[233];
- Les flux financiers des projets[234].

7.1.2 POSITION DES INTERVENANTS

[362] En ce qui a trait à la planification du réseau présentée en audience par le Transporteur[235], le RNCREQ considère que ce dernier aurait pu élaborer sur sa vision à long terme de la planification dès le dépôt du dossier, pour en permettre une appréciation plus complète[236].

[363] Durant l'audience[237], le RNCREQ remarque que les besoins en service de transport présentés dans le dossier tarifaire correspondent au scénario moyen de l'état d'avancement du plan d'approvisionnement de 2024[238] du Distributeur.

---

230 Pièce B-0005, p. 15, tableau 6.
231 Pièce B-0005, p. 16, tableau 7.
232 Pièce B-0005, p. 16, tableau 8.
233 Pièce B-0005, p. 17, tableau 9.
234 Pièce B-0005, p. 32 et 33, annexe A, tableau A5-1.
235 Pièce A-0044, p. 160 et 161.
236 Pièce C-RNCREQ-0024, p. 12.
237 Pièce C-RNCREQ-0024, p. 9.
238 *État d'avancement 2024 du Plan d'Approvisionnement 2023-2032*, p. 39.

[364] L'intervenant a utilisé les besoins de la charge du Distributeur du scénario faible et les données de la pièce B-0005 pour simuler l'impact tarifaire. Il constate un tarif annuel en 2032 de 3,9 % plus élevé que dans le scénario moyen[239].

[365] Le RNCREQ réfère à l'ordonnance 1920[240] de la FERC qui exige au moins trois scénarios à long terme dans la planification et qui traite de l'importance de la participation des intéressés dans la planification. Le RNCREQ réfère aussi à une décision de la *British Columbia Utilities Commission* sur le plan de ressources intégrées de BC Hydro[241]. L'intervenant considère que la Régie devrait prendre l'opportunité de revoir les outils entourant la planification du Transporteur, vu le nouveau cadre législatif[242]. Plus précisément, le RNCREQ indique qu'il pourrait être opportun de revoir les modalités de l'Appendice K des Tarifs et conditions[243].

[366] Ainsi[244], le RNCREQ recommande d'exiger que le Transporteur précise ce qui suit dans la planification lors de ses prochains Dossiers tarifaires :

- De quelle façon la planification du Transporteur peut-elle s'adapter aux scénarios fort, moyen et faible du Distributeur; et
- Les conséquences qu'auraient chacun de ces scénarios sur l'évolution du tarif de transport.

7.1.3 OPINION DE LA RÉGIE

[367] Vu l'ampleur des investissements à venir, le nouveau cadre réglementaire et les incertitudes importantes que comporte la planification du Transporteur, la Régie juge que les recommandations du RNCREQ sont pertinentes. Cependant, la Régie juge qu'il est prématuré de statuer dès le présent dossier sur celles-ci. La Régie considère qu'il est préférable que le PGIRE et le plan de développement du réseau de transport

239 Pièce C-RNCREQ-0024, p. 11.
240 Dossier RM12-17-00 de la FERC, Ordonnance 1920.
241 Pièce C-RNCREQ-0026, p. 8.
242 Pièce C-RNCREQ-017, p. 20.
243 Pièce C-RNCREQ-017, p. 18.
244 Pièce C-RNCREQ-0024, p. 16.

(investissements sur 15 ans) soient connus au préalable, avant d'examiner ces recommandations.

[368] De plus, depuis le dossier R-3669-2008, certaines ordonnances de la FERC ont été publiées, dont l'ordonnance 1920 qui touche la planification du réseau de transport. Ainsi, la Régie juge qu'il est requis de valider l'opportunité d'une harmonisation des Tarifs et conditions du Transporteur avec ces ordonnances. La Régie note d'ailleurs que le Transporteur est en réflexion à ce sujet.

[369] **Ainsi, la Régie demande au Transporteur, au plus tard dans le cadre du prochain Dossier tarifaire, de présenter les impacts du nouveau cadre réglementaire, notamment ceux du PGIRE et du plan de développement du réseau de transport, sur sa planification du réseau de transport. La Régie demande également au Transporteur de présenter ses conclusions quant au besoin d'harmoniser ses Tarifs et conditions en fonction des ordonnances de la FERC liées à la planification du réseau de transport, incluant l'ordonnance 1920.**

7.2 ÉTAT DE LA TRANSFORMATION DES POSTES

7.2.1 POSITION DU TRANSPORTEUR

[370] Le Transporteur dépose l'*État de la transformation des postes*[245], portant sur les postes du réseau principal, les postes sources et les postes satellites.

[371] Questionné par la Régie sur la possibilité de déposer un suivi administratif, en amont du prochain Dossier tarifaire, sur l'*État de la transformation des postes*[246], le Transporteur répond que la production de ces informations représente une charge substantielle qui comprend des simulations, des validations et des vérifications.

---

245 Pièces B-0006 (version confidentielle), et B-0007 (version caviardée).

246 Pièce B-0046, p. 28 et 29.

[372] Il indique également que ce document est une image d'exploitation qui ne peut être utilisée que pour des fins de planification. Il soumet que la pertinence et l'utilité des informations apparaissent limitées à un Dossier tarifaire.

[373] Il invite la Régie à considérer les précédents suivants à ce sujet[247] :

- seul l'état de la transformation des postes du Transporteur simulé pour la pointe de l'hiver 2023-2024 et de l'été 2024 a été présenté dans le cadre de la demande de fixation des tarifs et conditions du Transporteur pour les années 2023, 2024 et 2025 (R-4270-2024).
- seul l'état de la transformation des postes du Transporteur simulé pour la pointe de l'hiver 2020-2021 et de l'été 2021 a été présenté dans sa demande de modification des tarifs et conditions des services de transport pour les années 2021 et 2022 (R-4167-2021).

[374] Le Transporteur considère que son approche est ciblée, proportionnelle et cohérente avec ces précédents réglementaires et les principes d'efficience réglementaire.

[375] Ainsi, le Transporteur demande à la Régie de maintenir le moment du dépôt à un Dossier tarifaire.

7.2.2 POSITION DES INTERVENANTS

[376] L'AHQ-ARQ est en désaccord avec le Transporteur sur le fait que la pertinence et l'utilité des informations se limite au Dossier tarifaire et soumet que ces informations peuvent être utiles dans le cadre des dossiers d'investissements[248].

[377] L'AHQ-ARQ recommande d'exiger du Transporteur une mise à jour annuelle de l'*État de la transformation des postes* dans le cadre du dossier du budget annuel des

247 Pièce B-0046, p. 29.

248 Pièce C-AHQ-ARQ-0013, p. 15 et 16.

investissements inférieurs au seuil, ou au début de chaque mois d'août pour les années où un tel dossier ne serait pas déposé.

7.2.3 OPINION DE LA RÉGIE

Dépôt de l'État de la transformation des postes

[378] La Régie considère que les données relatives à l'*État de la transformation des postes* sont pertinentes à la justification de certains investissements. De plus, avec l'augmentation à 250 M$ du seuil à partir duquel une autorisation de la Régie est requise pour un projet d'investissement, la valeur des projets inférieurs à ce seuil peut désormais être substantielle.

[379] La Régie constate, tout comme le Transporteur, la variabilité de la prévision de certaines charges. Un dépôt annuel permettrait une meilleure visibilité et une meilleure transparence sur cette variabilité.

[380] **Ainsi, la Régie demande au Transporteur de déposer, dans le cadre de ces dossiers d'investissements inférieurs au seuil de 250 M$ pour les années 2027 et 2028, l'*État de la transformation des postes* tel que présenté au présent dossier[249]. Si le Transporteur devait déposer les années 2027 et 2028 lors d'un seul dossier, la Régie requiert qu'il dépose cette information en suivi administratif au 1er août 2027. La fréquence du dépôt pourra au besoin être revue au prochain Dossier tarifaire.**

Acuité de la prévision de la charge

[381] Les DDR de la Régie au Transporteur[250] révèlent que les charges ponctuelles exercent une influence non négligeable sur la prévision des charges de postes satellites.

---

249 Pièce B-0006 (sous pli confidentiel), et B-0007 (version caviardée).

250 Pièces B-0032, p. 69 à 80, et B-0046, p. 28 à 31.

[382] Pour les postes sources et les postes du réseau principal, la Régie note la difficulté de distinguer la prévision de la charge entre le Dossier tarifaire et les dossiers d'investissements[251].

[383] En audience[252], le Transporteur confirme avoir constaté une volatilité par rapport aux charges ponctuelles, le délai entre la décision d'un investissement et la prévision de la charge entraînant une certaine incertitude. Celui-ci s'est également montré ouvert à les identifier dans les dossiers d'investissements, si l'information est disponible.

[384] Également, la Régie retient du témoignage du Transporteur[253] qu'il existe trois types de croissance :

- Croissance liée aux charges ponctuelles (industrielles);
- Croissance naturelle;
- Décarbonation.

[385] Pour mieux apprécier l'évolution de la charge dans un poste, la Régie estime qu'avec l'influence de certaines charges sur la prévision, il serait opportun de distinguer les types de charges lors des dossiers d'investissements.

[386] **Ainsi, la Régie demande au Transporteur d'identifier, lorsque disponible, les besoins liés à la croissance naturelle, aux charges ponctuelles (industrielles) ainsi qu'à la décarbonation, dans le cadre des dossiers relatifs aux budgets d'investissements annuels inférieurs à 250 M$ et dans le cadre des dossiers d'investissements supérieurs à 250 M$.**

[387] Pour mieux apprécier l'évolution de la charge dans un poste, la Régie est également d'avis que les prévisions utilisées dans les dossiers d'investissements doivent être comparables à celles soumises à l'*État de la transformation des postes*.

---

251 Pièce B-0032, p. 77 à 80.
252 Pièce A-0037, p. 47.
253 Pièce A-0037, p. 184.

[388] **La Régie demande au Transporteur de proposer, dans le cadre du prochain Dossier tarifaire, une manière de comparer la prévision de charges soumise dans un dossier d'investissement avec celle présentée dans l'*État de la transformation des postes*.**

8 RÉPARTITION DU COÛT DE SERVICE

8.1 POSITION DE L'AQCIE-CIFQ

[389] L'AQCIE-CIFQ constate que près de 80 % de l'augmentation des coûts liés à la fonction *Interconnexions - Autres* est attribuée à la charge locale[254].

[390] La fonction *Interconnexions – Autres* comprend notamment les interconnexions existantes avec New-York (Massena) et la Nouvelle-Angleterre (NE) ainsi que les nouvelles interconnexions avec l'État du Maine (à partir du poste Appalaches) et avec l'État de New-York (à partir du poste Hertel).

[391] L'AQCIE-CIFQ souligne que les deux nouvelles interconnexions sont justifiées par des demandes du Producteur aux fins des exportations de ce dernier aux États-Unis. Il souligne également que le Producteur a conclu une convention de service de transport ferme de point à point d'une durée de 20 ans pour chacune des deux nouvelles interconnexions (1 243 MW pour l'interconnexion vers le Maine et 1 283 MW pour l'interconnexion vers New-York).

[392] L'AQCIE-CIFQ ne retient pas l'argument du Transporteur à l'effet que les deux nouvelles interconnexions puissent être utilisées en mode bidirectionnel pour justifier une attribution d'une portion de leurs coûts à la charge locale.

---

254 Pièce C-AQCIE-CIFQ-0014, p. 18 à 22.

[393] Par ailleurs, l'AQCIE-CIFQ indique que la proportion de 80 % actuellement en vigueur pour la répartition des coûts à la fonction *Interconnexions - Autres* provient des facteurs de répartition établis, notamment, dans le cadre de la décision D-2006-66[255].

[394] L'AQCIE-CIFQ est d'avis que le contexte a changé depuis la détermination de ces facteurs. En effet, les nouvelles interconnexions avec le Maine et New York ont été justifiées par une demande du Producteur, dans le but d'effectuer des livraisons d'électricité et n'auraient pas été construites sinon.

[395] De plus, l'AQCIE-CIFQ observe que les facteurs de répartition des coûts des nouvelles interconnexions ne sont pas spécifiques à celles-ci. En effet, selon les renseignements présentés aux tableaux 8.1 à 8.3 de la pièce B-0041[256], le facteur de répartition des coûts entre la charge locale et les clients de point à point s'établit en considérant les livraisons de toutes les interconnexions.

[396] Lors de l'audience, l'AQCIE-CIFQ constate que le volume d'électricité achetée de l'extérieur du Québec sur les interconnexions existantes est très inférieur au volume d'électricité ayant transité sur les interconnexions en mode réception. L'intervenant constate également que la portion du transit pour le Distributeur représente une faible proportion des réceptions[257].

[397] Selon l'AQCIE-CIFQ, la capacité de transit des interconnexions existantes est amplement suffisante pour les besoins de la charge locale. L'intervenant soumet que les interconnexions existantes permettent d'assurer la sécurité d'alimentation.

[398] Pour ces raisons, l'AQCIE-CIFQ demande à la Régie d'attribuer la totalité des coûts reliés aux nouvelles interconnexions avec le Maine et New York à la clientèle du service de transport de point à point.

---

255 Dossier 3549-2004, décision D-2006-66, p. 16, 17 et 21.

256 Pièce B-0041, p. 23 à 25, tableaux 8.1 à 8.3.

257 Pièce C-AQCIE-CIFQ-0058, p. 19 à 22, par. 70 à 78.

[399] L'AQCIE-CIFQ demande également à la Régie d'exiger que le Transporteur dépose un dossier traitant d'une révision de la répartition des coûts de service concernant les nouvelles interconnexions.

8.2 POSITION DU TRANSPORTEUR[258]

[400] Pour les principales raisons énoncées ci-après, le Transporteur réfute la première recommandation de l'AQCIE-CIFQ à l'effet d'attribuer la totalité des coûts reliés aux nouvelles interconnexions avec le Maine et New York à la clientèle du service de transport de point à point.

[401] Selon le Transporteur, l'attribution de près de 80 % des coûts à la charge locale se justifie par trois facteurs :

- Les deux nouvelles interconnexions sont conçues pour être utilisées en mode bidirectionnel, afin de permettre leur utilisation en mode livraison ainsi qu'en mode réception[259];
- Les interconnexions font partie des installations de transport et ces équipements jouent un rôle pour la fiabilité de l'alimentation de la charge locale[260];
- Les interconnexions permettent au Transporteur d'accéder à de l'énergie d'urgence provenant des réseaux voisins, lorsque la situation l'exige[261].

[402] Le Transporteur soumet également qu'il ne faut pas assimiler les intentions commerciales du client ayant souscrit un service de transport ferme de point à point à long terme pour les deux nouvelles interconnexions, avec les caractéristiques des équipements installés[262].

---

258 Pièce B-0081, p. 41 à 49.
259 Pièce B-0036, p. 4, R-1.1 et p. 6, R-1.4.
260 Pièce B-0071.
261 Pièce B-0071.
262 Pièce B-0081, p. 42, l. 1 à 9.

[403] Finalement, le Transporteur mentionne que sa proposition s'inscrit dans la continuité des précédents établis par la Régie.

[404] En outre, le Transporteur demande également à la Régie de ne pas retenir la seconde recommandation de l'AQCIE-CIFQ concernant l'exigence du dépôt d'un dossier traitant d'une révision de la répartition des coûts de service concernant les nouvelles interconnexions.

[405] Le Transporteur est d'avis que la répartition du coût du service de transport entre les différentes clientèles repose sur des principes qui font toujours autorité et la méthode actuellement employée offre des résultats raisonnables, approuvés par la Régie et conformes aux décisions rendues à cet égard.

[406] Selon le Transporteur, la Régie, lorsqu'elle a établi la méthode de répartition des coûts, était consciente de la complexité des enjeux quant à la répartition du coût des interconnexions entre les différents services de transport, puisque celles-ci permettent autant l'échange d'électricité avec les réseaux voisins que d'assurer une plus grande fiabilité d'alimentation à la charge locale.

[407] De plus, le Transporteur soumet qu'il doit attendre les MES finales des nouvelles interconnexions Appalaches-Maine et Hertel-New York et de se coordonner avec les réseaux voisins, afin d'obtenir l'ensemble des renseignements nécessaires à la détermination de leur facteur de répartition.

[408] Ainsi, le Transporteur propose de présenter les facteurs de répartition des nouvelles interconnexions dans le cadre du prochain dossier de révision tarifaire triennale.

8.3 OPINION DE LA RÉGIE

[409] La Régie, dans sa décision D-2025-022, notait que la répartition du coût de service de la charge locale de certains services était de 90 % en 2025, alors que pour ces mêmes services, cette répartition se situait à environ 86 % pour les années 2019, 2020 et 2022[263].

[410] La Régie réitérait que la répartition des coûts est un exercice nécessaire et important. De plus, elle constatait que la répartition du coût de service pour 2025, contrairement aux années précédentes, prenait en compte la présentation des charges selon la méthode de cheminement de coûts.

[411] Au présent dossier, en suivi de la décision D-2025-022, le Transporteur dépose en format Excel, les détails sous-jacents à l'établissement de la *Répartition par service du coût du service*[264].

[412] En réponse à une DDR de la Régie, le Transporteur confirme que la répartition du coût du service de transport n'a pas d'impact sur la détermination des revenus des services de transport de point à point et de la charge locale[265].

[413] La répartition du coût vise à attribuer des coûts à deux catégories de clients, à savoir la charge locale et les clients du service de transport à long terme de point à point.

[414] La répartition des coûts de service est l'étape normale qui précède la détermination des tarifs. L'approche en vigueur découle des décisions D-2006-066[266], D-2008-019[267], D-2009-015[268] et D-2010-032[269].

---

263 Dossier R-4270-2024, décision D-2025-022, p. 140.
264 Pièce B-0019 (fichier Excel en accès restreint).
265 Pièce B-0063, p. 22, R-5.3.
266 Dossier R-3549-2004, décision D-2006-066, p. 7 à 21.
267 Dossier R-3640-2007, décision D-2008-019, p. 87 à 89.
268 Dossier R-3669-2008 Phase 1, décision D-2009-015, p. 84 à 93.
269 Dossier R-3706-2009, décision D-2010-032, p. 96 à 98.

[415] La Régie retient de la preuve que, présentement, la répartition du coût de service et les tarifs sont globales dans leur application et ne permettent pas, selon la méthode en place, d'établir de tarifs spécifiques pour l'usage des interconnexions.

[416] La Régie retient également que l'allocation des coûts aux interconnexions requiert de prendre en compte divers facteurs, dont leur utilisation par les clients des services de transport de point à point, ainsi que la valeur des services qu'elles rendent à la charge locale[270].

[417] La Régie partage l'opinion du Transporteur à l'effet que la révision de la méthodologie de répartition des coûts de transport, pour une révision des tarifs de transport ultérieure, requiert un débat en bonne et due forme afin de prendre le temps d'examiner tous les aspects de la question et d'arriver à une solution viable[271].

[418] En outre, dans sa décision D-2021-123, la Régie mentionnait ce qui suit à propos de la répartition du coût de service des interconnexions :

> [100] La Régie ne juge pas opportun d'examiner au présent dossier le sujet tel que soumis par l'AQCIE-CIFQ, considérant la portée et l'ampleur d'un tel examen. Toutefois, la Régie constate que le Transporteur prévoit en 2022 une mise en service du projet « Poste Appalaches - Ligne 320 kV et installation équipements », en lien avec l'interconnexion Appalaches-Maine.
>
> [101] La Régie constate aussi que le coût de service est réparti par fonctions, qui inclut la fonction Interconnexions, subdivisée en « Churchill Falls », « Ontario » et « Autres ». La Régie demande au Transporteur de préciser si la nouvelle interconnexion Appalaches-Maine s'inscrit dans la catégorie « Autres » ou si elle devrait apparaître de manière distincte.
>
> [102] La Régie ordonne au Transporteur de déposer un complément de preuve précisant et justifiant le facteur de répartition des coûts prévu pour cette nouvelle interconnexion. La Régie rappelle qu'un tel examen avait été fait pour la répartition des coûts de l'interconnexion avec l'Ontario. Elle fixe

---

270 Pièces A-0037, p. 172, l. 9 à p. 175, l. 9, et B-0071.

271 Pièce A-0037, p. 176, l. 17 à p. 177, l. 17.

> au 27 octobre 2021 la date limite pour le dépôt de ce complément, dont l'examen se fera lors du volet 2[272].

[419] Or, l'examen du suivi déposé par le Transporteur[273] devait avoir lieu lors de la phase 2 du dossier R-4167-2021[274], laquelle n'a pas eu lieu.

[420] **Compte tenu de ce qui précède, la Régie accueille la demande de l'AQCIE-CIFQ de requérir le dépôt d'un dossier traitant d'une révision de la répartition des coûts de service concernant les nouvelles interconnexions. À cet effet, elle demande au Transporteur de déposer au plus tard le 30 juin 2027, dans un dossier spécifique, une preuve à l'égard de la méthodologie de la répartition du coût de service qui permettra d'examiner, entre autres, la répartition des coûts des interconnexions**.

[421] **Cette preuve devra notamment comprendre les éléments suivants :**

<u>Fonctionnalisation</u>

- **Identification et justification du choix des fonctions et sous fonctions;**
- **Description et justification de la fonctionnalisation des coûts (base de tarification, rendement sur la base de tarification, amortissement, dépenses nécessaires à la prestation …).**

<u>Répartition</u>

- **Identification et justification des composantes (Puissance, Énergie, Spécifique, etc.);**
- **Description et justification des facteurs de répartition des coûts fonctionnalisés par composante.**

<u>Allocation</u>

- **Identification et justification du choix des catégories de clients;**

---

272 Dossier R-4167-2021, décision D-2021-123, p. 22.

273 Dossier R-4167-2021, pièce B-0092.

274 Dossier R-4167-2021, décision D-2022-053, p. 121, par. 480.

- **Description et justification des facteurs d'allocation des coûts par composantes aux catégories de clients.**

[422] **La Régie demande également au Transporteur de déposer la totalité des calculs dans des fichiers Excel. Elle lui demande également de produire les résultats de l'application de la méthodologie révisée pour les années témoins 2026 à 2028 à l'aide des données du présent Dossier tarifaire, ainsi que les explications des écarts entre la méthodologie existante et la méthodologie révisée pour ces mêmes années**.

[423] **Compte tenu de ce qui précède, la Régie rejette donc la première recommandation de l'AQCIE-CIFQ visant à attribuer au présent dossier la totalité des coûts reliés aux nouvelles interconnexions avec le Maine et New York à la clientèle du service de transport de point à point**.

9 TARIFICATION DES SERVICES DE TRANSPORT

9.1 MÉCANISME DE LISSAGE DES HAUSSES TARIFAIRES

[424] En lien avec l'article 48 de la Loi, le Transporteur a considéré la possibilité d'utiliser un mécanisme de lissage des hausses tarifaires. Pour les motifs suivants, le Transporteur propose de ne pas utiliser un mécanisme de lissage des hausses tarifaires pour le présent dossier[275] :

- Les hausses tarifaires demandées pour les années 2026-2028 se rapprochent de la fourchette cible utilisée par la Banque du Canada, mesurée par l'indice des prix à la consommation (IPC), soit entre 1 % et 3 %;
- Comme environ 80 % des revenus requis de Transport sont récupérés par le biais des tarifs de Distribution et que ce dernier propose un mécanisme de lissage des hausses tarifaires, un tel mécanisme pour les tarifs de Transport aurait un impact limité;

[275] Pièce B-0010, p. 12 et 13.

- Ce mécanisme apporte une complexité additionnelle qui n'est pas justifiée dans le présent dossier.

[425] **La Régie accueille la proposition du Transporteur de ne pas utiliser un mécanisme de lissage des hausses tarifaires pour les années 2026 à 2028, pour les motifs soumis.**

9.2 TARIFS 2026, 2027 ET 2028

[426] Le Transporteur présente les tarifs des services de transport découlant des revenus requis demandés et de la prévision des besoins des services de transport, incluant les pertes de transport, pour les années témoins[276].

[427] Les tarifs mensuels (ferme et non ferme), hebdomadaires (ferme et non ferme), quotidiens (ferme et non ferme) ou le tarif horaire (non ferme) sont applicables aux services de transport de point à point et s'établissent à partir du tarif annuel.

[428] **La Régie ordonne au Transporteur de déposer les tarifs des services de transport ajustés en fonction des conclusions de la présente décision, selon l'échéance prévue à la section 2 de la présente décision.**

[429] En ce qui a trait au service de transport pour l'alimentation de la charge locale, le Distributeur est responsable de la fourniture des services complémentaires qui y sont associés.

[430] Le Transporteur présente les tarifs des services complémentaires pour le transport de point à point pour les années 2026, 2027 et 2028[277]. Ces tarifs sont établis en tenant compte de la valeur de chacun de ces services et des besoins de transport. Ils sont généralement stables sur l'horizon 2026-2028, voire à la baisse.

---

[276] Pièce B-0014, p. 5, tableau 1.

[277] Pièce B-0014, p. 14 à 19, tableaux 9 à 11.

[431] **La Régie fixe les tarifs des services complémentaires, tels que proposés par le Transporteur.**

9.3 CAVALIER

[432] Le Transporteur propose l'application d'un cavalier pour l'année témoin 2026, sur la base du solde projeté du CÉR des revenus des services de transport de point à point, traité plus tôt, ainsi que de la prévision des besoins de transport de long terme.

[433] **La Régie approuve la proposition du Transporteur et fixe le cavalier à 0,53 $/kW/an pour le service de transport de point à point de long terme, et à 21,5 M$ pour le service de transport pour l'alimentation de la charge locale, applicable du 1er janvier au 31 décembre 2026.**

10 CONTRIBUTION POUR LES AJOUTS AU RÉSEAU

10.1 ALLOCATION MAXIMALE POUR LES AJOUTS AU RÉSEAU DE TRANSPORT

[434] L'Appendice J des Tarifs et conditions[278] prévoit que le montant maximal pouvant être assumé par le Transporteur pour des ajouts au réseau est égal à l'allocation maximale multipliée par la puissance maximale à transporter sur le réseau pour le projet visé.

[435] Cette allocation sera mise à jour en fonction du tarif résultant de la décision sur le fond et selon la méthodologie reconnue.

[436] **Elle demande au Transporteur de déposer les montants annuels d'allocation maximale ajustés en conséquence, selon l'échéance prévue à la section 2 de la présente décision.**

---

[278] Tarifs et conditions, Appendice J.

[437] Par ailleurs, dans sa décision procédurale D-2025-089[279], la Régie prévoit un examen selon un échéancier distinct pour le sujet des modifications aux Tarifs et conditions en lien avec la Loi 24.

[438] Dans sa correspondance du 24 octobre 2025[280], la Régie confirme que le sujet identifié par l'AQCIE-CIFQ sur la nécessité, en lien avec la Loi 24, de modifier les Tarifs et conditions, plus particulièrement la contribution pour les ajouts au réseau, est un sujet à traiter dans le cadre du volet B.

[439] En audience[281], le Transporteur a indiqué réfléchir à la possibilité de modifier la politique d'ajout.

[440] La Régie, dans sa décision D-2025-085[282], notait que le Transporteur ne se conforme pas à la lettre aux articles 37.1 et 39.1 des Tarifs et conditions, relatifs aux informations que doit lui fournir le Distributeur. Elle demandait alors au Transporteur de revoir ses pratiques, afin de les rendre conformes ou de déposer une demande de modification des Tarifs et conditions dans les meilleurs délais.

[441] **Considérant que l'examen de modifications aux Tarifs et conditions, incluant la question soulevée par l'AQCIE-CIFQ, est prévu au volet B, la Régie demande au Transporteur de l'aviser, dans les 10 jours ouvrables après la présente décision, s'il peut déposer, pour fins d'examen dans le cadre de cette phase, ses propositions relatives au suivi de la décision D-2025-085. Dans la négative, la Régie demande au Transporteur de préciser le forum et le moment prévu pour le dépôt de ces propositions.**

279 Décision D-2025-089, p. 20.
280 Pièce A-0029, p. 2.
281 Pièce A-0037, p. 58.
282 Dossier R-4277-2024, décision D-2025-085, p. 14.

10.2 CONTRIBUTIONS MAXIMALES POUR LES AJOUTS AU RÉSEAU DE TRANSPORT

[442] Le Transporteur présente les contributions maximales pour les postes de départ et les réseaux collecteurs[283]. Les ajustements sont décrits dans les sections suivantes.

10.2.1 MISE À JOUR DE LA CONTRIBUTION MAXIMALE POUR LES CENTRALES DE MOINS DE 250 MW

[443] Pour l'année témoin 2026, le Transporteur propose une mise à jour selon la méthode de calcul en vigueur, reconnue par la décision D-2008-036[284] et applique un facteur de correction conformément à la méthode de calcul approuvée à la décision D-2025-022[285], qui réduit la majoration de l'ICPD[286] qui serait ainsi ramenée à -1,6 %.

[444] Pour les années témoins 2027 et 2028, le Transporteur propose une indexation de 2%, conformément à la croissance prévue de l'IPC pour ces années. À cet effet, le Transporteur précise qu'il anticipe obtenir des coûts réels de postes de départ de parcs éoliens qui seront mis en service d'ici le prochain Dossier tarifaire.

10.2.2 CONTRIBUTION MAXIMALE POUR LES CENTRALES DE 250 MW ET PLUS

[445] Pour l'année 2026, le Transporteur propose de maintenir à 83 $/kW, avant les coûts d'exploitation et d'entretien (CEE), la contribution maximale en vigueur pour les postes de départ des centrales de 250 MW et plus raccordées à une tension de plus de 120 kV.

[446] Le Transporteur présente, à cet égard, la liste des centrales de 250 MW et plus mises en service depuis 2005. Il précise également qu'il anticipe obtenir des coûts réels

---

283 Pièce B-0015, p. 16 à 18, tableaux 6 à 8.

284 Dossier R-3626-2007, décision D-2008-036.

285 Dossier R-4270-2024 Phase 2, décision D-2025-022, p. 146 et 147.

286 Indice de coût des postes de départ.

de postes de départ qui seront mis en service d'ici le prochain dépôt du Dossier tarifaire prévu en 2028.

[447] Pour les années témoins 2027 et 2028, toujours pour les postes de départ des centrales de 250 MW et plus raccordées à une tension de plus de 120 kV, le Transporteur propose d'indexer la contribution de 2%, conformément à la croissance prévue de l'IPC pour ces années, correspondant ainsi à un gel en dollars constants du seuil de contribution proposé en 2026.

[448] Le Transporteur propose de maintenir les contributions pour les postes de départ des centrales de 250 MW et plus raccordées à un niveau de tension de 120 kV et moins pour les années témoins 2026, 2027 et 2028. Il précise qu'il ne dispose d'aucun historique, ni d'information prospective lui permettant d'apporter des ajustements.

10.2.3 CONTRIBUTION MAXIMALE AU COÛT DU RÉSEAU COLLECTEUR DES PARCS ÉOLIENS

[449] Le Transporteur anticipe obtenir des coûts réels de réseaux collecteurs de parcs éoliens qui seront mis en service d'ici le prochain Dossier tarifaire prévu en 2028.

[450] Pour l'année témoin 2026, le Transporteur propose de maintenir la contribution à 161 $/kW, en excluant les CEE, et à 192 $/kW en les incluant.

[451] Le Transporteur propose d'ajuster la contribution maximale des réseaux collecteurs de 2%, conformément à la croissance prévue de l'IPC pour les années témoins 2027 et 2028, correspondant ainsi à un gel en dollars constants du seuil de contribution proposé pour l'année 2026.

10.2.4 CONTRIBUTION MAXIMALE AU COÛT DU RÉSEAU COLLECTEUR DES CENTRALES PHOTOVOLTAÏQUES

[452] Le Transporteur mentionne qu'il ne dispose toujours pas, au 31 juillet 2025, de nouvelles informations pertinentes afin de valider les tendances et constats pouvant influencer le coût d'un réseau collecteur de centrales photovoltaïques.

[453] En conséquence, pour l'année 2026, le Transporteur propose de maintenir la contribution maximale pour le réseau collecteur photovoltaïque à 141 $/kW, en excluant les CEE de 19 %, et de 168 $/kW en les incluant, pour l'année témoin 2026.

[454] Pour les années témoins 2027 et 2028, le Transporteur propose d'ajuster la contribution maximale pour le réseau collecteur photovoltaïque de 2%, conformément à la croissance prévue de l'IPC pour ces années, correspondant ainsi à un gel en dollars constants du seuil de contribution proposé pour l'année 2026.

10.2.5 OPINION DE LA RÉGIE

[455] Pour 2026, la Régie constate que l'ajustement de la contribution pour les postes de départ des centrales de moins de 250 MW est conforme à la méthodologie approuvée par la décision D-2008-036 et à l'application du facteur de correction, conformément à la méthode approuvée par la décision D-2025-022. La Régie est satisfaite des réponses du Transporteur pour justifier une majoration de 2 % par année pour les années témoins 2027 et 2028[287]. La Régie juge que cet ajustement permet de maintenir la contribution en dollars constants de 2026. **Par conséquent, la Régie approuve la contribution maximale pour les postes de départ des centrales de moins de 250 MW selon les tableaux 6, 7 et 8 de la pièce B-0015**[288]**.**

[456] De la même manière, la Régie juge que les explications du Transporteur justifiant le maintien pour 2026 et l'indexation, selon la croissance prévue de l'IPC de 2 % pour les années témoins 2027 et 2028, du montant des contributions maximales existantes

[287] Pièce B-0032, p. 57 et 58.

[288] Pièce B-0015, p. 16 à 18, tableaux 6 à 8.

applicables aux postes de départ associés aux centrales de 250 MW et plus, raccordées à une tension de plus de 120 kV, sont satisfaisantes.

[457] La Régie juge également que les justifications de la proposition du Transporteur de maintenir les contributions pour les postes de départ des centrales de 250 MW et plus raccordées à un niveau de tension de 120 kV et moins, pour les années témoins 2026, 2027 et 2028, sont satisfaisantes. **Par conséquent, la Régie approuve la contribution maximale pour les postes de départ des centrales de 250 MW et plus, selon les tableaux 6, 7 et 8 de la pièce B-0015**[289]**.**

[458] Étant donné que le Transporteur anticipe obtenir des coûts réels de réseaux collecteurs de parcs éoliens qui seront mis en service d'ici le prochain Dossier tarifaire, **la Régie juge pertinent de maintenir la contribution maximale des réseaux collecteurs des parcs éoliens en 2026 et de l'ajuster de 2%, conformément à la croissance prévue de l'IPC pour les années témoins 2027 et 2028, selon les tableaux 6, 7 et 8 de la pièce B-0015**[290]**.**

[459] **La Régie réitère le suivi demandé dans ses derniers dossiers tarifaires**[291]**. Elle demande par conséquent au Transporteur de déposer une étude des coûts des réseaux collecteurs, basée sur les coûts réels de construction des réseaux collecteurs des parcs éoliens suivant les mises en service des six parcs éoliens retenus dans le cadre des appels d'offres AO-2021-01 et AO-2021-02 prévues en 2026, ou toutes autres données pertinentes à la réalisation de l'étude, d'ici le prochain Dossier tarifaire.**

[460] **Pour les mêmes raisons que celles mentionnées précédemment, la Régie juge pertinent de maintenir la contribution maximale des réseaux collecteurs photovoltaïques en 2026 et de l'ajuster de 2%, conformément à la croissance prévue de l'IPC pour les années témoins 2027 et 2028, selon les tableaux 6, 7 et 8 de la pièce B-0015**[292]**.**

---

289 Pièce B-0015, p. 16 à 18, tableaux 6 à 8.

290 Pièce B-0015, p. 16 à 18, tableaux 6 à 8.

291 Dossiers R-4270-2024 Phases 1 et 2, décision D-2025-022, p. 150, et R-4167-2021, décision D-2022-053, p. 133.

292 Pièce B-0015, p. 16 à 18, tableaux 6 à 8.

[461] **La Régie note le dépôt de l'appel d'offres A/O 2025 01 pour un bloc de 300 MW d'approvisionnement en énergie solaire photovoltaïque[293]. La Régie réitère le suivi demandé dans sa décision D-2020-063 :**

> [89] La Régie demande enfin au Transporteur de présenter, lorsque disponibles, tant dans le cadre d'un suivi administratif ainsi que d'un dossier tarifaire, d'une part, les informations pertinentes afin de valider les tendances et les constats sur les variables pouvant influencer le coût d'un réseau collecteur de centrale photovoltaïque selon la capacité installée et, d'autre part, l'estimation des coûts pour des réseaux collecteurs de différentes capacités, aux fins de justification d'une révision de la Contribution maximale[294].

[462] **Pour ces motifs**,

La Régie de l'énergie :

AUTORISE partiellement la Demande du Transporteur pour les années 2026, 2027 et 2028;

RECONNAIT les modifications proposées aux principes réglementaires et méthodes et pratiques comptables, incluant les ajustements de concordance avec sa décision D-2025-114;

MODIFIE l'énoncé du principe relatif au nombre minimal d'années historiques pour la présentation de données à sa décision D-99-120, de manière à exiger un minimum de deux années historiques pour les prochains dossiers tarifaires du Transporteur;

REJETTE la demande de création d'un actif réglementaire pour les coûts liés à l'ajout d'un deuxième transformateur de puissance dans le nouveau poste électrique Antoine TS d'Hydro One;

---

293 Dossier R-4298-2025, décision D-2025-116.

294 Dossier R-4096-2019, décision D-2020-063, p. 23

ACCUEILLE partiellement la proposition du Transporteur de reconduire le MTÉR en vigueur pour l'année 2025, sans liaison à des indicateurs de performance et **REJETTE** la demande du Transporteur de déclarer le MTÉR caduc à compter de 2026;

APPLIQUE les éléments de sa décision D-2025-124 relatifs, notamment, à la structure du capital présumée, au coût moyen pondéré du capital, au coût moyen pondéré du capital prospectif et aux autres paramètres financiers;

ORDONNE au Transporteur de mettre à jour les données afférentes à ses dépenses nécessaires à la prestation du service, à sa base de tarification, au calcul des revenus requis et des tarifs des services de transport pour les années 2026, 2027 et 2028, ainsi qu'à l'allocation maximale, en tenant compte de la présente décision et de les déposer pour approbation **au plus tard le 19 février 2026, à 12 h**;

PERMET aux intervenants de commenter les ajustements de concordance à la décision D-2025-114, relative au traitement comptable des sommes allouées à la Maîtrise de la végétation, et au Transporteur d'y répliquer, selon les échéances prévues à la section 5.6 de la présente décision;

FIXE le taux de pertes de transport à 5,2 % du débit horaire maximal, pour l'application aux *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* pour les années témoins 2026, 2027 et 2028;

FIXE les tarifs des services complémentaires tel que proposés par le Transporteur au tableau 9 de la pièce B-0014 pour l'année 2026, au tableau 10 de la pièce B-0014 pour l'année 2027 et au tableau 11 de la pièce B-0014 pour l'année 2028;

FIXE le cavalier à 0,53 $/kW/an pour le service de transport de point à point de long terme et à 21,5 M$ pour le service de transport pour l'alimentation de la charge locale, pour application du 1er janvier au 31 décembre 2026 aux *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*;

APPROUVE les montants de contribution maximale proposés par le Transporteur pour les postes de départ et les réseaux collecteurs pour les années 2026, 2027 et 2028;

DEMANDE au Transporteur de déposer, **au plus tard le 19 février 2026 à 12 h**, un nouveau texte des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* reflétant les ordonnances contenues dans la présente décision, ainsi qu'une version anglaise de ce document;

DEMANDE au Transporteur, dans les 10 jours ouvrables suivant la publication de la présente décision, de :

- Déposer sa proposition en lien avec le suivi de la décision D-2025-085;
- Déposer, dans le volet B du présent dossier, un calendrier de traitement des divers dossiers à venir;

RÉSERVE sa décision sur les demandes de traitement confidentiel du Transporteur;

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

Lise Duquette
Régisseur

Esther Falardeau
Régisseur

Samy Gennaoui
Régisseur