

Budget des investissements 2027 et 2028 pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 250 millions de dollars

(Version caviardée)

Table des matières

1	Introduction.....	5
2	Coûts associés aux investissements.....	6
2.1	Historique des investissements et des mises en service	6
2.1.1	Investissements réalisés en 2025.....	7
2.1.2	Historique des mises en service	8
2.2	Investissements estimés en 2026.....	9
2.2.1	Investissements ne générant pas de revenus additionnels	10
2.2.2	Investissements générant des revenus additionnels	10
2.2.3	Taux de surutilisation pour 2026.....	10
2.3	Investissements budgétisés en 2027 et 2028	10
2.3.1	Sommaire des investissements en 2027	10
2.3.2	Sommaire des investissements 2028.....	12
2.3.3	Taux de surutilisation 2027 et 2028.....	13
2.3.4	Flux monétaires annuels	14
3	Justification des investissements 2027 et 2028.....	16
3.1	Investissements ne générant pas de revenus additionnels	16
3.1.1	Maintien des actifs.....	16
3.1.2	Maintien et amélioration de la qualité du service	25
3.1.3	Respect des exigences	28
3.2	Investissements générant des revenus additionnels	29
3.2.1	Croissance des besoins de la clientèle.....	29
4	Suivi des interventions en fonction du risque 2025 et 2026	32
4.1	Suivi des interventions	32
4.2	Évolution du taux de risque	34
5	Impact tarifaire des investissements	37
5.1	Investissements ne générant pas de revenus additionnels	37
5.2	Investissements générant des revenus additionnels	38
5.3	Ensemble des investissements	41
6	Impact sur la fiabilité du réseau et sur la qualité de prestation du service de transport	41
7	Réallocation entre les catégories d'investissements	43
8	Conclusion	43
	Annexe 1 – Prévisions de dépassement de capacité dans les postes satellites	45

Liste des tableaux

Tableau 1	Historique des investissements (M\$)	7
Tableau 2	Historique des mises en service (M\$).....	9
Tableau 3	Portrait des investissements 2026 (M\$).....	9
Tableau 4	Sommaire des investissements 2027 (M\$).....	11
Tableau 5	Sommaire des investissements 2028 (M\$).....	12
Tableau 6	Calcul du taux de surutilisation pour les années 2027 et 2028	13
Tableau 7	Montant de surutilisation par catégorie	14

Tableau 8	Flux monétaires en 2027 et 2028 (M\$)	15
Tableau 9	Investissements 2027 et 2028 en « Maintien des actifs » (M\$)	16
Tableau 10	Grille d'analyse du risque des équipements d'appareillage (électrique et mécanique) et des ouvrages civils (octobre 2025).....	17
Tableau 11	Investissements 2027 et 2028 en « Maintien – Appareillage » (M\$).....	18
Tableau 12	Grille d'analyse du risque des systèmes d'automatismes (octobre 2025).....	19
Tableau 13	Investissements 2027 et 2028 en « Maintien – Automatismes » (M\$).....	19
Tableau 14	Grille d'analyse du risque des composants des lignes aériennes (octobre 2025).....	21
Tableau 15	Investissements 2027 et 2028 en « Maintien – Lignes » (M\$).....	21
Tableau 16	Indice de fiabilité des différents niveaux de services du réseau de Télécommunications (janvier 2026)	24
Tableau 17	Investissements 2027 et 2028 en « Maintien – Télécommunications » (M\$).....	24
Tableau 18	Investissements 2027 et 2028 en « Maintien – Actifs de soutien » (M\$)	25
Tableau 19	Investissements 2027 et 2028 en « Maintien et amélioration de la qualité du service » (M\$)	26
Tableau 20	« Maintien et amélioration de la qualité du service » Améliorations visées et indicateurs	27
Tableau 21	Investissements et interventions 2027 et 2028 en « Respect des exigences »	29
Tableau 22	Prévision des besoins des services de transport à long terme (MW)	29
Tableau 23	Investissements 2027 et 2028 générant des revenus additionnels (M\$)	30
Tableau 24	Impact tarifaire des investissements ne générant pas de revenus additionnels	38
Tableau 25	Budget des investissements 2027 Mises en service (MES) prévues pour l'alimentation de la charge locale (M\$).....	38
Tableau 26	Estimation de la contribution requise du Distributeur pour l'année 2027 Projets confirmés pour l'Alimentation de la charge locale	39
Tableau 25A	Budget des investissements 2028 Mises en service (MES) prévues pour l'alimentation de la charge locale (M\$).....	39
Tableau 26A	Estimation de la contribution requise du Distributeur pour l'année 2028 Projets confirmés pour l'Alimentation de la charge locale	40
Tableau 27	Impact tarifaire des investissements générant des revenus additionnels	41
Tableau 28	Impact tarifaire de l'ensemble des investissements	41

Liste des figures

Figure 1	Bilan de santé 2025 – Actifs de télécommunications	23
Figure 2	Interventions réalisées en 2025 et estimées en 2026 – Appareillage principal.....	33
Figure 3	Interventions réalisées en 2025 et estimées en 2026 – Automatismes	34
Figure 4	Évolution des taux de risque Équipements d'appareillage électrique	35
Figure 5	Taux de risque de l'année 2025 Équipements d'appareillage électrique	36

1 Introduction

Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») demande à la Régie de l'énergie (la « Régie ») d'autoriser le budget des investissements 2027 et 2028 totalisant respectivement 1 691 M\$ et 2 144 M\$¹, pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 250 M\$ (les « projets de moins de 250 M\$ »).

Le Transporteur dépose le présent dossier en tenant compte de l'information financière la plus récente disponible. De plus, il demeure à l'affût de l'évolution de la situation économique en lien avec les conditions de marchés qui peuvent affecter la réalisation de ses projets.

Le Transporteur poursuit l'optimisation de sa stratégie de gestion des actifs, pour prendre en compte le vieillissement des actifs existants afin d'assurer leur remplacement en pérennité au bon moment, ainsi que pour répondre aux besoins en croissance par l'intégration de nouvelles infrastructures et équipements. En conséquence de l'intégration importante de la croissance sur le réseau, Hydro-Québec saisit les opportunités liées à ces investissements afin d'assurer une planification optimale de sa stratégie de pérennité.

Pour planifier ses investissements, le Transporteur poursuit l'application de son modèle de gestion des actifs² afin de déterminer l'intervention la plus appropriée pour optimiser l'ensemble des coûts, autant en matière de charges d'exploitation que d'investissements.

Selon ce modèle, les investissements s'appuient notamment sur la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur (la « Stratégie ») qui vise à maintenir la qualité du service de transport, malgré le vieillissement des actifs. Elle repose sur la gestion du risque en pérennité, en fonction de la probabilité de défaillance des équipements et de l'impact des défaillances éventuelles sur le réseau.

La Stratégie permet de répondre aux besoins en maintien des actifs à la lumière de ce risque et d'utiliser de façon optimale les ressources humaines et financières. Elle est appliquée pour déterminer dans une forte proportion les investissements requis en « Maintien des actifs » de transport et de télécommunications. De plus, elle met à profit les progrès techniques et technologiques les plus récents. Ainsi, le Transporteur informe³ la Régie que la majorité des investissements en « Maintien des actifs » de la présente demande sont requis pour des remplacements prévus à long terme de l'ensemble des équipements, répartis sur plusieurs années selon une priorité respectant la Stratégie⁴.

Par ailleurs, le Transporteur répond simultanément aux demandes d'ajout de clients au réseau de transport. Pour réaliser des interventions qui touchent à la fois la croissance des

¹ Le Transporteur ne prévoit pas effectuer en 2027 et 2028 de dispositions d'actifs d'une valeur totale suffisamment importante pour en tenir compte dans la présente demande.

² R-4058-2018, [B-0008](#), HQT-3, Document 1.1.

³ [D-2017-021](#), par. 161.

⁴ HQT-2, Document 1, section 4.1.1.

1 besoins de la clientèle et la pérennité des actifs, le Transporteur s'appuie largement sur la
2 planification intégrée. Celle-ci lui permet d'assurer une planification optimale de ses
3 investissements à long terme et de mieux optimiser ses actions, notamment pour diminuer
4 les interventions à la pièce.

5 En somme, le modèle de gestion des actifs, la Stratégie et la planification intégrée permettent
6 au Transporteur d'avoir une vision globale et à long terme de l'évolution du réseau et d'assurer
7 une planification optimale des investissements.

8 Le Transporteur présente à la section 2 les coûts associés aux investissements, y compris
9 l'historique des investissements et des mises en service, les investissements estimés pour
10 l'année en cours ainsi que le sommaire des investissements devant être réalisés en 2027 et
11 2028. Les flux monétaires annuels associés au budget des investissements 2027 et 2028
12 sont également présentés.

13 La section 3 est consacrée à la justification des investissements. Le Transporteur explique
14 les interventions et les investissements qu'il juge nécessaires afin de s'acquitter
15 adéquatement de sa mission.

16 Le Transporteur présente à la section 4, le suivi des interventions effectuées en 2025 et 2026
17 sur son réseau de transport en fonction du risque.

18 Enfin, l'impact tarifaire des investissements à être autorisés pour 2027 et 2028, ainsi que
19 l'impact sur la fiabilité du réseau et sur la qualité de prestation de service de transport sont
20 décrits respectivement aux sections 5 et 6.

21 Le Transporteur présente la description synthétique des investissements et de leurs objectifs
22 à la pièce HQT-1, Document 2, le document consolidé des critères de pérennité et critères
23 d'intervention en maintien des actifs à la pièce HQT-2, Document 1 ainsi que l'état de
24 transformation des postes à la pièce HQT-3, Document 1⁵.

25 Par ailleurs, le Transporteur souligne que tous les tableaux au soutien de la preuve sont
26 établis à partir de valeurs arrondies.

2 Coûts associés aux investissements

2.1 Historique des investissements et des mises en service

27 Le tableau suivant présente l'historique des investissements autorisés, constatés et réalisés
28 pour les années 2023 à 2025.

⁵ [D-2026-008](#), par. 380.

Tableau 1
Historique des investissements
(M\$)

Catégorie d'investissement	2023			2024			2025		
	Autorisé	Réel	Écart	Autorisé	Réel	Écart	Autorisé et constaté	Réel	Écart
Ne générant pas de revenus additionnels	902	752	-150	941	873	-68	1154	1010	-144
Maintien des actifs	770	670	-100	842	781	-61	1060	942	-118
Maintien et amélioration de la qualité du service	73	43	-30	38	52	14	29	25	-4
Respect des exigences	59	39	-20	61	40	-21	65	43	-22
Générant des revenus additionnels	92	90	-2	118	118	0	193	245	52
Croissance des besoins de la clientèle	92	90	-2	118	118	0	193	245	52
Total	994	842	-152	1058	991	-67	1347	1255	-92

2.1.1 Investissements réalisés en 2025

Les investissements réalisés en 2025 par le Transporteur pour les projets de moins de 250 M\$ s'élèvent à 1 255 M\$, soit l'équivalent de la totalité du montant autorisé de 1 100 M\$ par la décision D-2025-015⁶ ainsi que la majeure partie du montant constaté de 247 M\$⁷, pour un écart total de -92 M\$ comparativement au montant autorisé et constaté par la Régie.

Cet écart provient principalement des investissements « Ne générant pas de revenus additionnels » dans la catégorie « Maintien des actifs » partiellement compensé par des investissements « Générant des revenus additionnels » dans la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle » plus élevés.

Le projet d'accroissement de puissance du Poste La Grande-2 est le seul projet ayant été présenté initialement dans le budget annuel de 2025, qui fera l'objet d'une autorisation de la Régie, à la suite du dépassement du seuil⁸. Ce projet a un effet nul sur l'écart, entre les investissements prévus et ceux réalisés pour l'année 2025.

Voici les explications relatives aux principaux écarts de chacune des catégories d'investissements.

En « Maintien des actifs », un écart de -118 M\$ s'explique principalement par les éléments suivants :

⁶ [D-2025-015](#), par. 112.

⁷ [D-2025-127](#), par. 17.

⁸ [D-2024-067](#), par. 59.

1 • Un montant de -82 M\$ est attribuable à une anticipation de devancement de travaux
2 d'investissements non avérés en appareillages et civils, pour lesquels les flux étaient
3 initialement prévus en 2027;

4 • Un montant de -36 M\$ est attribuable à une réalisation de travaux moins importante
5 que prévue principalement en automatismes.

6 À titre informatif, du montant de 217 M\$ constaté par la Régie en « Maintien des actifs » le
7 Transporteur précise qu'il a réalisé des travaux, pour un montant de 99 M\$, principalement
8 en appareillages et en lignes aériennes.

9 En « Respect des exigences », un écart de -22 M\$ s'explique par cet élément :

10 • De nouvelles activités et d'autres en cours associées à des engagements
11 contractuels, des normes et encadrements internes et aux lois, règlements et avis qui
12 n'ont pu être réalisées. Ces travaux non réalisés incluent notamment des travaux
13 d'atténuation de bruit, de réhabilitation de système de protection incendie, de
14 déplacement de structure à la demande de tiers ainsi que d'installation de mises à la
15 terre.

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

19 En « Croissance des besoins de la clientèle », un écart de 52 M\$ s'explique principalement
20 par cet élément :

21 • Réalisation de travaux plus importante que prévue en alimentation de la charge locale
22 pour un montant de 52 M\$.

2.1.2 Historique des mises en service

23 Le Transporteur présente au tableau suivant, aux fins d'information, l'historique des mises en
24 service relatives aux actifs du réseau de transport d'électricité pour les projets de moins de
25 65 M\$ pour les années 2023 et 2024 et pour les projets de moins de 250 M\$ pour l'année
26 2025.

Tableau 2
Historique des mises en service (M\$)

Catégorie d'investissement	2023	2024	2025
Ne générant pas de revenus additionnels	647	991	766
Maintien des actifs	554	863	717
Maintien et amélioration de la qualité du service	39	88	22
Respect des exigences	54	40	27
Générant des revenus additionnels	53	36	115
Croissance des besoins de la clientèle	53	36	115
Total	700	1027	881

2.2 Investissements estimés en 2026

- 1 Le tableau suivant présente, sur la base des prévisions établies au 30 avril 2026, un budget
- 2 estimé de 1 642 M\$ pour l'année 2026, soit un montant identique au montant autorisé par la
- 3 Régie⁹.

Tableau 3
Portrait des investissements 2026
(M\$)

Catégorie d'investissement	Autorisé selon D-2025-127	Réel au 30 avril	Estimé 8 mois	Total	Écart
Ne générant pas de revenus additionnels	1403	322	1081	1403	0
Maintien des actifs	1292	302	996	1298	6
Maintien et amélioration de la qualité du service	51	13	32	45	-6
Respect des exigences	60	7	53	60	0
Générant des revenus additionnels	239	57	182	239	0
Croissance des besoins de la clientèle	239	57	182	239	0
Total	1642	379	1263	1642	0

⁹ [D-2025-127](#), par. 16.

2.2.1 Investissements ne générant pas de revenus additionnels

- 1 En « Maintien des actifs », l'écart anticipé de 6 M\$ s'explique par la nature de travaux à
2 réaliser en technologies d'informations planifiés initialement dans la catégorie « Maintien et
3 amélioration de la qualité de service ».

2.2.2 Investissements générant des revenus additionnels

- 4 En « Croissance des besoins de la clientèle », aucun écart n'est prévu au budget demandé
5 de 239 M\$.

2.2.3 Taux de surutilisation pour 2026

- 6 Le Transporteur rappelle qu'il a utilisé pour 2026 un taux de surutilisation de 120 % pour
7 toutes les catégories d'investissement, soit un montant de 258 M\$ en « Maintien des actifs »,
8 10 M\$ en « Maintien et amélioration de la qualité du service », 12 M\$ en « Respect des
9 exigences » et 48 M\$ en « Croissance des besoins de la clientèle ».

2.3 Investissements budgétisés en 2027 et 2028

2.3.1 Sommaire des investissements en 2027

- 10 Le tableau suivant présente le sommaire des investissements du Transporteur en 2027, selon
11 les catégories d'investissement.
- 12 Des investissements totaux de 3 918 M\$, un montant de 2 228 M\$ ne fait pas l'objet de la
13 présente demande d'autorisation et vise des projets qui ont fait ou qui feront l'objet de
14 demandes d'autorisation spécifiques auprès de la Régie.

Tableau 4
Sommaire des investissements 2027
(M\$)

Catégorie d'investissement	Total 2027	Projets - Autorisation spécifique Régie	Budget à être autorisé selon la présente demande
Ne générant pas de revenus additionnels	2 223	970	1 253
Maintien des actifs	2 070	942	1 128
Maintien et amélioration de la qualité du service	108	23	85
Respect des exigences	45	5	40
Générant des revenus additionnels	1 696	1 258	438
Croissance des besoins de la clientèle	1 696	1 258	438
Total	3 918	2 228	1 691

1 Tel qu'il appert du tableau ci-dessus, le budget demandé en 2027 pour les projets de moins
 2 de 250 M\$ est de 1 691 M\$. Ce budget des investissements pour l'année 2027 est légèrement
 3 supérieur à celui pour l'année 2026, avec une baisse en « Maintien des actifs » et en
 4 « Respect des exigences » et une hausse en « Maintien et amélioration de la qualité du
 5 service » et en « Croissance des besoins de la clientèle ».

6 Les investissements demandés pour chacune des catégories d'investissement sont justifiés
 7 plus amplement à la section 3.

2.3.1.1 Investissements ne générant pas de revenus additionnels

- 8 • « Maintien des actifs » : 1 128 M\$ sont requis pour le maintien des actifs de transport
 9 d'électricité et de télécommunication. Ces investissements découlent pour la plupart
 10 de l'application de la Stratégie. Seuls les actifs de soutien s'appuient sur des
 11 démarches distinctes tenant compte de leurs caractéristiques.
- 12 • « Maintien et amélioration de la qualité du service » : 85 M\$ sont requis,
 13 indépendamment de l'âge ou de l'état des actifs. Ce montant est destiné à assurer la
 14 satisfaction de la clientèle et le maintien ou le rehaussement de la qualité du service
 15 rendu par le Transporteur.
- 16 • « Respect des exigences » : 40 M\$ seront consacrés à assurer la conformité des
 17 pratiques du Transporteur aux différentes sources d'exigences, dont celles visant les
 18 normes et encadrements internes et celles de la NERC.

2.3.1.2 Investissements générant des revenus additionnels

- 1 • « Croissance des besoins de la clientèle » : le montant de 438 M\$ est nécessaire pour
- 2 l'alimentation de la charge locale et l'intégration de puissance.

2.3.2 Sommaire des investissements en 2028

- 3 Le tableau suivant présente le sommaire des investissements du Transporteur en 2028, selon
- 4 les catégories d'investissement.
- 5 Des investissements totaux de 4 435 M\$, un montant de 2 291 M\$ ne fait pas l'objet de la
- 6 présente demande d'autorisation et vise des projets qui ont fait ou qui feront l'objet de
- 7 demandes d'autorisation spécifiques auprès de la Régie.

Tableau 5
Sommaire des investissements 2028
(M\$)

Catégorie d'investissement	Total 2028	Projets - Autorisation spécifique Régie	Budget à être autorisé selon la présente demande
Ne générant pas de revenus additionnels	2 285	694	1 591
Maintien des actifs	2 153	684	1 469
Maintien et amélioration de la qualité du service	86	5	81
Respect des exigences	46	5	41
Générant des revenus additionnels	2 150	1 597	553
Croissance des besoins de la clientèle	2 150	1 597	553
Total	4 435	2 291	2 144

- 8 Tel qu'il appert du tableau ci-dessus, le budget demandé en 2028 pour les projets de moins
- 9 de 250 M\$ est de 2 144 M\$. Ce budget des investissements pour l'année 2028 est supérieur
- 10 à celui pour l'année 2027, avec une hausse en « Maintien des actifs » et en « Croissance des
- 11 besoins de la clientèle ».
- 12 Les investissements demandés pour chacune des catégories d'investissement sont justifiés
- 13 plus amplement à la section 3.

2.3.2.1 Investissements ne générant pas de revenus additionnels

- 1 • « Maintien des actifs » : 1 469 M\$ sont requis pour le maintien des actifs de transport
- 2 d'électricité et de télécommunication. Ces investissements découlent pour la plupart
- 3 de l'application de la Stratégie. Seuls les actifs de soutien s'appuient sur des
- 4 démarches distinctes tenant compte de leurs caractéristiques.
- 5 • « Maintien et amélioration de la qualité du service » : 81 M\$ sont requis,
- 6 indépendamment de l'âge ou de l'état des actifs. Ce montant est destiné à assurer la
- 7 satisfaction de la clientèle et le maintien ou le rehaussement de la qualité du service
- 8 rendu par le Transporteur.
- 9 • « Respect des exigences » : 41 M\$ seront consacrés à assurer la conformité des
- 10 pratiques du Transporteur aux différentes sources d'exigences, dont celles visant les
- 11 normes et encadrements internes et celles de la NERC.

2.3.2.2 Investissements générant des revenus additionnels

- 12 • « Croissance des besoins de la clientèle » : le montant de 553 M\$ est nécessaire pour
- 13 l'alimentation de la charge locale et l'intégration de puissance.

2.3.3 Taux de surutilisation 2027 et 2028

14 Pour atteindre les montants demandés, en s'assurant d'éviter les dépassements du budget,
15 le Transporteur propose d'utiliser un taux de surutilisation pour les années 2027 et 2028 de
16 128 % pour toutes les catégories d'investissement. Le tableau suivant présente les valeurs
17 ayant servi à calculer le taux de surutilisation, soit les « investissements globaux réels » des
18 années 2023 à 2025 et les « investissements globaux prévus » au 30 avril précédent ces
19 années¹⁰:

Tableau 6
Calcul du taux de surutilisation pour les années 2027 et 2028

	Prévisions				Réel			
	2023 au 30 avril 2022	2024 au 30 avril 2023	2025 au 30 avril 2024	Somme 2023-2025	2023 au 31 décembre 2023	2024 au 31 décembre 2024	2025 au 31 décembre 2025	Somme 2023-2025
Flux d'investissement des projets engagés au 30 avril de l'année précédente	1 096 M\$	885 M\$	934 M\$	2 915 M\$	725 M\$	710 M\$	839 M\$	2 275 M\$
Taux de surutilisation								128%

20 Ce taux est ensuite appliqué à chacune des catégories d'investissement pour ainsi obtenir un
21 montant de surutilisation par catégorie, comme présenté dans le tableau suivant.

¹⁰ [D-2025-127](#), par. 119.

Tableau 7
Montant de surutilisation par catégorie

Catégories d'investissement	2027		2028	
	%	M\$	%	M\$
Maintien des actifs	128 %	317	128 %	414
Maintien et amélioration de la qualité du service	128 %	24	128 %	23
Respect des exigences	128 %	11	128 %	11
Croissance des besoins de la clientèle	128 %	123	128 %	156
Total	128 %	476	128 %	603

2.3.4 Flux monétaires annuels

- 1 Les projets du Transporteur ont pour particularité de se réaliser sur plusieurs années. Le
- 2 tableau suivant illustre les flux monétaires annuels prévus en 2027 et 2028 pour les
- 3 investissements relatifs aux projets de moins de 250 M\$. Ces flux reposent sur une estimation
- 4 des investissements découlant des projets en cours en 2026 et se poursuivant dans les
- 5 années subséquentes.

Tableau 8
Flux monétaires en 2027 et 2028 (M\$)

Catégorie d'investissement	Budget à être autorisé selon la présente demande			
	EN COURS	DÉBUTANT *	TOTAL	
Maintien des actifs	2027	1044	84	1128
	2028	845	624	1469
	2029	555		
		2444		
Maintien et amélioration de la qualité du service	2027	67	18	85
	2028	29	52	81
	2029	7		
		103		
Respect des exigences	2027	32	8	40
	2028	15	26	41
	2029	2		
		48		
Croissance des besoins de la clientèle	2027	345	93	438
	2028	218	335	553
	2029	44		
		607		
Total	2027	1488	203	1691
	2028	1107	1037	2144
	2029	608		
		3202		

Note* : Projets débutant après le 30 avril 2026

- 1 Les flux 2027 et 2028 liés aux projets en cours au 30 avril 2026¹¹ s'élèvent à 2 595 M\$. Il
- 2 s'agit de la poursuite ou du parachèvement de travaux liés à des projets débutés avant cette
- 3 date.
- 4 Les flux 2027 et 2028 liés aux projets débutant après le 30 avril 2026 sont évalués à 1 240 M\$.
- 5 Il s'agit de projets n'étant pas confirmés à cette date. Le Transporteur souligne que les flux
- 6 découlant de ces investissements seront établis après que ces projets auront été confirmés,
- 7 selon les processus en vigueur dans l'entreprise.

¹¹ [D-2013-049](#), par. 37.

3 Justification des investissements 2027 et 2028

3.1 Investissements ne générant pas de revenus additionnels

3.1.1 Maintien des actifs

- 1 Les investissements requis dans cette catégorie s'élèvent à 1 128 M\$ en 2027, soit 90 % du
2 budget de 1 253 M\$ dédié aux investissements ne générant pas de revenus additionnels de
3 2027, et à 1 469 M\$ en 2028, soit 92 % du budget de 1 591 M\$ de 2028. Ils se détaillent
4 comme suit :

Tableau 9
Investissements 2027 et 2028 en « Maintien des actifs »
(M\$)

Maintien des actifs	Budget 2027	Budget 2028
Actifs de transport et de télécommunications	1 093	1 441
Maintien - Appareillage	644	905
Maintien - Automatismes	157	229
Maintien - Lignes	200	231
Maintien - Télécommunications	92	76
Autres actifs	35	28
Maintien - Actifs de soutien	35	28
Total	1 128	1 469

3.1.1.1 Actifs de transport et de télécommunications

- 5 Les investissements relatifs aux actifs de transport et de télécommunications sont
6 principalement établis lors de la première étape de la Stratégie¹² pour les équipements
7 considérés à risque. D'autres interventions sont prévues pour des raisons de sécurité et de
8 fiabilité, lesquelles seront regroupées par souci d'efficacité.
- 9 Le montant global des investissements en « Maintien des actifs » est réparti en fonction des
10 équipements visés (tableaux 11, 13, 15 et 17). Ce découpage ne peut être fourni pour les
11 projets de moins de 250 M\$, puisque la simulation des investissements par équipement est
12 effectuée de manière globale et sans égard au fait que certains remplacements s'inscrivent
13 dans des projets dont le coût est supérieur ou inférieur à 250 M\$.

¹² HQT-2, Document 1, p. 10.

Maintien – Appareillage

- 1 Les actifs visés regroupent à la fois les équipements d'appareillage et les ouvrages civils. Les
- 2 équipements d'appareillage incluent les transformateurs de puissance, les inductances, les
- 3 batteries de condensateurs, les disjoncteurs, les autres appareillages électriques, les
- 4 systèmes d'air comprimé et les autres appareillages mécaniques¹³.
- 5 Les ouvrages civils comprennent notamment les bâtiments et les autres ouvrages civils¹⁴.
- 6 Les équipements d'appareillage et les ouvrages civils sont étroitement liés et sont par
- 7 conséquent généralement gérés ensemble.
- 8 Le tableau suivant présente la grille d'analyse du risque des équipements d'appareillage et
- 9 des ouvrages civils.

Tableau 10
Grille d'analyse du risque des équipements d'appareillage
(électrique et mécanique) et des ouvrages civils (octobre 2025)

Nombre d'équipements par niveau de risque											25.53c (2026-1-16)	
Nombre d'actifs	Probabilité										Équip. vs Risque	
Impact	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Total	Nb	%
9	227	68	13	5	8	1	4	0	23	349	Élevé	Élevé
8	1 998	1 181	531	467	403	372	212	161	203	5 528	1 066	0,8%
7	2 471	2 028	679	520	677	464	487	267	675	8 268	Fort	Fort
6	5 721	2 882	2 012	1 588	957	822	688	553	1 116	16 339	7 739	5,5%
5	9 176	4 156	2 008	2 950	2 616	1 582	1 168	1 300	1 868	26 824	Moyen	Moyen
4	12 219	6 322	3 314	4 902	4 474	2 967	2 021	1 510	3 000	40 729	33 027	23,4%
3	7 648	4 688	2 806	3 240	2 620	2 461	1 309	815	2 356	27 943	Faible	Faible
2	3 288	2 182	1 551	1 727	1 759	1 830	1 214	471	1 156	15 178	99 494	70,4%
1	72	17	4	35	5	7	10	2	16	168	Équip.	Équip.
Total	42 820	23 524	12 918	15 434	13 519	10 506	7 113	5 079	10 413	141 326	à risque	à risque
Taux de risque :										9,2	41 832	29,6%

- 10 Le Transporteur explique une hausse du taux de risque de la grille, passant de 8,8¹⁵ à 9,2 par
- 11 l'ajout de critères de pérennité pour les sectionneurs qui entraîne une augmentation de 0,3.
- 12 Les critères mis à jour sont décrits à la section 3.1.3 de la pièce HQT-2, Document 1.
- 13 Les investissements requis en « Maintien – Appareillage » s'élèvent à 644 M\$ en 2027 et
- 14 905 M\$ en 2028 et se répartissent comme suit :

¹³ HQT-2, Document 1, pp. 12-15.

¹⁴ HQT-2, Document 1, pp. 13-14.

¹⁵ R-4304-2025, [B-0014](#), HQT-1, Document 1, Tableau 10, p. 18.

Tableau 11
Investissements 2027 et 2028 en « Maintien – Appareillage »
(M\$)

	Montant global 2027	Budget 2027	Montant global 2028	Budget 2028
Équipements d'appareillage (électrique et mécanique)	994	517	1 049	631
• Transformateurs et inductances	396	-	486	-
• Disjoncteurs et sectionneurs	386	-	435	-
• Autres équipements	212	-	129	-
Ouvrages civils	371	128	385	275
Total	1 365	644	1 434	905

Équipements d'appareillage (électrique et mécanique)

- 1 Les interventions planifiées consistent principalement à :
- 2 • Remplacer des transformateurs de puissance, surtout dans les postes satellites,
 - 3 notamment des transformateurs à 315, 230, 120 et 69 kV, ce qui entraîne
 - 4 généralement le remplacement d'équipements associés, par exemple les
 - 5 sectionneurs, les parafoudres et les transformateurs de mesure ;
 - 6 • Remplacer des disjoncteurs, principalement de vieille technologie dans les postes
 - 7 satellites et les postes sources, notamment les disjoncteurs à gros volume d'huile, les
 - 8 disjoncteurs pneumatiques et les disjoncteurs réenclencheurs ;
 - 9 • Remplacer d'autres équipements dans les postes satellites et les postes sources, dont
 - 10 les sectionneurs, les parafoudres, les chargeurs et les accumulateurs, les batteries de
 - 11 condensateurs, les jeux de barres, les systèmes d'air et les groupes électrogènes,
 - 12 travaux généralement arrimés au remplacement des transformateurs et des
 - 13 disjoncteurs, ou effectués selon les critères d'évaluation du risque ou de diagnostic.
- 14 Par ailleurs, les investissements découlant des bris d'équipements sont intégrés à même les
- 15 montants prévus en « Maintien des actifs ».

Ouvrages civils

- 16 Les interventions planifiées consistent principalement à :
- 17 • Réaliser la réfection de bâtiments (ex. : toiture, revêtement extérieur, etc.), de clôtures
 - 18 et des systèmes de drainage ;
 - 19 • Réaliser la réfection des bases de béton, généralement arrimée au remplacement des
 - 20 équipements d'appareillage.

Maintien – Automatismes

- 1 Les systèmes d'automatismes comprennent des systèmes d'automatismes de réseau, des
- 2 systèmes d'automatisme particulier, des systèmes de protection et autres systèmes
- 3 d'automatismes¹⁶.
- 4 Le tableau suivant présente la grille d'analyse du risque des systèmes d'automatismes.

Tableau 12
Grille d'analyse du risque des systèmes d'automatismes (octobre 2025)

Nombre d'équipements par niveau de risque											25.6 (2026-6-1)	
Nombre d'actifs	Probabilité									Total	Équip. vs Risque	
Impact	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Total	Nb	%
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Élevé	Élevé
8	8	3	0	0	0	0	0	0	0	11		
7	247	379	127	61	98	277	22	2	2	1 215	2	0,0%
6	1 242	2 708	657	961	1 104	2 301	530	17	5	9 525	Fort	Fort
5	2 104	4 068	981	680	4 231	2 993	226	30	1	15 314	884	2,2%
4	366	903	706	581	997	1 735	287	6	5	5 586	Moyen	Moyen
3	353	439	1 371	1 039	1 428	1 357	81	18	4	6 090	15 915	39,9%
2	203	311	483	571	325	223	20	13	0	2 149	Faible	Faible
1	1	15	3	11	1	8	3	0	0	42	23 131	57,9%
Total	4 524	8 826	4 328	3 904	8 184	8 894	1 169	86	17	39 932	Équip. à risque	Équip. à risque
Taux de risque :										11,9	16 801	42,1%

- 5 Le Transporteur explique une hausse du taux de risque global de la grille des systèmes
- 6 d'automatismes, passant de 11,3¹⁷ à 11,9, par la révision de l'ensemble des fiches
- 7 d'évaluation de modèles d'automatismes qui entraîne une augmentation de 0,5.
- 8 Les investissements requis en « Maintien – Automatismes » s'élèvent à 157 M\$ en 2027 et à
- 9 229 M\$ en 2028 et se présentent comme suit :

Tableau 13
Investissements 2027 et 2028 en « Maintien – Automatismes »
(M\$)

	Montant global 2027	Budget 2027	Montant global 2028	Budget 2028
Systèmes de protection et automatismes locaux et de réseau	155	-	179	-
Systèmes de commande et autres systèmes	147	-	131	-
Système de mesure et de surveillance	15	-	22	-
Total	318	157	332	229

¹⁶ HQT-2, Document 1, pp. 15-16.

¹⁷ R-4304-2025, [B-0014](#), HQT-1, Document 1, Tableau 12, p. 20.

- 1 Les interventions planifiées consistent principalement à remplacer :
- 2 • Des systèmes de protection et des automatismes locaux et de réseau par des
3 systèmes de technologie numérique de dernière génération, notamment des
4 protections de lignes et de transformateurs ;
 - 5 • Des systèmes de commande conventionnels et des systèmes de commande
6 numériques de première génération par des systèmes de technologie numérique de
7 dernière génération, dont le remplacement est arrimé à celui des systèmes de
8 protection et des automatismes locaux ;
 - 9 • Des systèmes de mesure et de surveillance, notamment les enregistreurs de tension,
10 les oscillographes et les annonciateurs, par des équipements de technologie
11 numérique de dernière génération, travaux arrimés au remplacement des systèmes
12 de protection, des systèmes de commande et des automatismes locaux.

Maintien – Lignes

- 13 Les actifs visés comprennent les lignes aériennes et les lignes souterraines. Les lignes
14 aériennes sont composées d'un ensemble de conducteurs, de supports et autres actifs de
15 lignes aériennes¹⁸. Les lignes souterraines sont composées de câbles à isolation polymérique
16 ou à l'huile et autres actifs de lignes souterraines.
- 17 Le Transporteur fournit la grille d'analyse du risque des composantes de lignes aériennes au
18 tableau suivant.

¹⁸ HQT-2, Document 1, pp. 16-17.

Tableau 14
Grille d'analyse du risque des composants des lignes aériennes (octobre 2025)

Nombre d'équipements par niveau de risque											v25.53 (2026-1-12)	
Nombre d'actifs		Probabilité									Équip. vs Risque	
Impact	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Total	Nb	%
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Élevé 206 0,0%	Élevé 206 0,0%
8	478	568	558	26	8	4	0	0	0	1 642		
7	4 485	8 181	5 990	1 206	709	273	134	146	206	21 330		
6	30 136	30 119	26 787	9 014	5 189	2 752	1 806	875	1 982	108 660		
5	51 361	53 897	34 277	19 951	17 915	6 400	4 485	3 119	4 587	195 992		
4	39 815	23 304	18 865	20 542	15 464	3 432	3 604	3 630	4 844	133 500		
3	14 346	9 106	7 552	5 683	5 195	1 526	1 206	2 251	3 162	50 027		
2	2 344	1 048	1 007	874	540	42	9	357	285	6 506		
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Total	142 965	126 223	95 036	57 296	45 020	14 429	11 244	10 378	15 066	517 657	Équip. à risque 124 928	Équip. à risque 24,1%
							Taux de risque :		6,6			

- 1 Les investissements requis en « Maintien – Lignes » s'élèvent à 200 M\$ en 2027 et à 231 M\$
- 2 en 2028 et se répartissent comme suit :

Tableau 15
Investissements 2027 et 2028 en « Maintien – Lignes »
(M\$)

	Montant global 2027	Budget 2027	Montant global 2028	Budget 2028
Lignes aériennes - Remplacement de composants	216	190	235	211
• Isolateurs de porcelaine	88	-	79	-
• Portiques et traverses de bois	109	-	19	-
• Autres composants et sections de lignes	19	-	137	-
Lignes souterraines	29	10	27	20
Total	245	200	262	231

- 3 Les interventions planifiées consistent principalement à remplacer :
- 4 • Des isolateurs de porcelaine de 315 kV et 735 kV ;
- 5 • Des portiques et traverses de bois ;
- 6 • Des traverses de bois sur les réseaux à 49, 120, 161 et 230 kV, par des traverses
- 7 d'acier ;
- 8 • Des fondations de pylônes conçues en béton ou en acier qui se détériorent en fonction
- 9 d'agents externes (gel, dégel, corrosion) ;

- 1 • Des câbles à l'huile (lignes souterraines) par des câbles secs, à savoir des câbles
- 2 avec isolation synthétique (sans utilisation d'huile isolante) ;
- 3 • Des lignes aériennes et souterraines vétustes.

Maintien – Télécommunications

4 Les actifs visés par ce portefeuille comprennent les différentes infrastructures de transmission
5 permettant les liaisons entre les postes, les centrales, les centres de conduite et les centres
6 administratifs du Transporteur.

7 Ces liaisons ont pour fonction de transporter en priorité les signaux requis pour l'exploitation
8 du réseau de transport d'électricité. Elles servent ainsi, notamment aux téléprotections et
9 automatismes spéciaux de protection du réseau, aux télécommandes, télémessures, alarmes,
10 lignes téléphoniques dédiées et commutées et aux communications avec les véhicules.

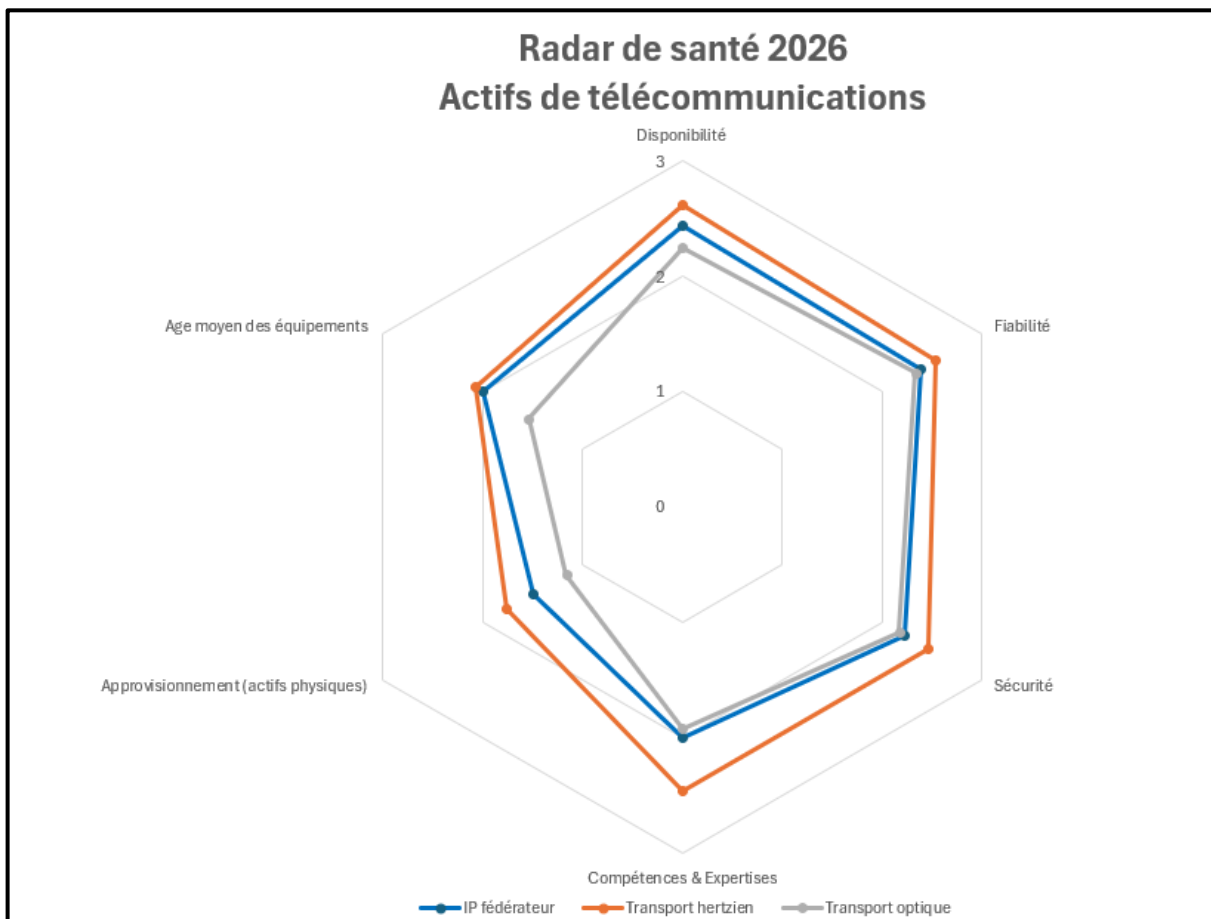
11 Le processus de définition des investissements en pérennité repose sur une stratégie fondée
12 sur des bilans de santé des actifs et des feuilles de route, laquelle est reconduite pour les
13 années visées.

14 Cette approche, mieux alignée avec la transformation rapide du réseau de
15 télécommunications, permet une prise en compte intégrée des besoins stratégiques,
16 opérationnels et liés à la transformation numérique, tout en assurant un suivi
17 multidimensionnel de l'évolution des actifs¹⁹.

18 Le Transporteur présente le bilan des actifs de transmission optique, hertzien et ceux des
19 systèmes de communication qui utilisent le protocole internet (IP) fédérateur sous forme de
20 graphique en radar.

¹⁹ HQT-2, Document 1, section 5.

Figure 1
Bilan de santé 2025 – Actifs de télécommunications



1 Les actifs sont évalués par les experts en considérant les données collectées. Ils sont notés
2 en fonction de chacun des critères d'évaluation du bilan de santé²⁰.

3 En plus de suivre annuellement l'évolution de l'état des actifs de télécommunications par le
4 biais de bilans de santé, l'indice de fiabilité des différents niveaux de service (ou mesure de
5 disponibilité des services) du réseau de télécommunications permet de s'assurer de répondre
6 aux exigences des besoins du Transporteur. L'indice de fiabilité des différents niveaux de
7 services du réseau de télécommunications est surveillé et les cibles d'indice de fiabilité
8 doivent être rencontrées²¹.

²⁰ HQT-2, Document 1, section 5.3.1.

²¹ HQT-2, Document 1, section 5.2.

1 Le Tableau 16 présente la moyenne annuelle 2025 (au 1er janvier 2026) de l'indice de fiabilité
 2 du réseau de télécommunications pour les trois niveaux de services suivants soient les
 3 services hautement critiques décrits comme des services de « Très haute disponibilité »
 4 (HQT-THD), les services critiques décrits comme des services de « Haute disponibilité »
 5 (HQT-HD) et les « services réguliers » (HQT-Régulier). L'indice témoigne de la fiabilité des
 6 trois niveaux de services qui exploitent différentes technologies de télécommunications.
 7 L'indice ne constitue pas une mesure directe de la fiabilité de ces technologies de
 8 télécommunications, mais bien de la fiabilité des différents niveaux de service.

Tableau 16
Indice de fiabilité des différents niveaux de services du réseau de Télécommunications
(janvier 2026)

Niveau	HQT – THD	HQT – HD	HQT – Régulier
Description	Très haute disponibilité	Haute disponibilité	Régulier
Cible	99,9900 %	99,9000 %	98,0000 %
Moyenne annuelle 2025	99,9964 %	99,9794 %	99,9825 %

9 Afin de maintenir l'indice de fiabilité des différents niveaux de services du réseau de
 10 télécommunications, les investissements requis en « Maintien – Télécommunications »
 11 s'élèvent à 92 M\$, pour 2027 et 76 M\$ pour 2028, et se présentent comme suit :

Tableau 17
Investissements 2027 et 2028 en « Maintien – Télécommunications »
(M\$)

	Montant global 2027	Budget 2027	Montant global 2028	Budget 2028
Effets induits par la Stratégie de pérennité et les besoins du Transporteur et par la transformation numérique	84	68	83	61
Obsolescence ou état de l'actif	24	24	15	15
Total	108	92	98	76

12 Les interventions planifiées consistent principalement à remplacer les équipements
 13 présentant des bilans de santé défavorables :

- 14 • Des équipements de transmission incluant leurs câbles, tels les multiplexeurs
 15 numériques, ainsi que les équipements de transmission critiques tels que les radios à
 16 liaisons hertziennes, les équipements optoélectroniques et les équipements de
 17 commutation et de routage IP ;

- 1 • D'autres équipements de télécommunications, tels les bancs de batteries et chargeurs
2 de bancs de batteries et les équipements de synchronisation.

3 Les investissements en « Maintien – Télécommunications » sont requis pour assurer la
4 pérennité du réseau de télécommunications dans le contexte, entre autres, de la
5 transformation numérique de l'organisation, de la transition énergétique et des besoins en
6 matière de cybersécurité.

3.1.1.2 Autres actifs

Maintien – Actifs de soutien

7 Les actifs visés comprennent les équipements de laboratoire et les outils.

8 Les investissements requis pour les équipements et les instruments de laboratoire sont établis
9 selon les priorités en fonction des demandes des unités concernées.

10 Les investissements requis en « Maintien – Actifs de soutien » s'élèvent à 35 M\$ pour 2027
11 et à 28 M\$ pour 2028 et se détaillent comme suit :

Tableau 18
Investissements 2027 et 2028 en « Maintien – Actifs de soutien »
(M\$)

	Budget 2027	Budget 2028
Équipements de laboratoire et outils	35	28
Total	35	28

12 Les interventions planifiées consistent principalement à :

- 13 • Renouveler et mettre à jour des équipements et instruments de laboratoire.

3.1.2 Maintien et amélioration de la qualité du service

14 Les investissements requis s'élèvent à 85 M\$, soit près de 7 % du budget de 1 253 M\$ dédié
15 aux investissements ne générant pas de revenus additionnels en 2027 et s'élèvent à 81 M\$,
16 soit 5 % du budget de 1 591 M\$ dédié aux investissements ne générant pas de revenus
17 additionnels en 2028. Ces investissements se détaillent comme suit :

Tableau 19
Investissements 2027 et 2028 en « Maintien et amélioration de la qualité du service »
(M\$)

Éléments déclencheurs	Budget 2027	Budget 2028
Comportement du réseau de transport	55	36
Fiabilité des équipements	11	5
Continuité de service	12	30
Qualité de l'onde	1	4
Durabilité des équipements	0	0
Recherche et développement	6	6
Total	85	81

- 1 Le Transporteur ne prévoit pas d'investissements relatifs à la durabilité des équipements en
- 2 2027 et 2028.
- 3 Le tableau suivant présente les principaux projets planifiés en fonction des éléments
- 4 déclencheurs à partir desquels ils sont classés, les améliorations visées, la nature des travaux
- 5 et les indicateurs sur lesquels ils pourraient influencer.

Tableau 20
« Maintien et amélioration de la qualité du service »
Améliorations visées et indicateurs

Éléments déclencheurs et projets	Améliorations visées (et nature des travaux)	Indicateurs
<i>Comportement du réseau de transport</i>	<i>Améliorer les critères d'exploitation du réseau (rapidité d'interruption des défauts, communication inter équipements, renforcement, fiabilité et stabilité)</i>	<i>IC (Indice de continuité - Transport) et indisponibilités d'équipements</i>
Projets d'ajout d'équipements	- Améliorer l'exploitabilité du réseau de transport - Améliorer la résilience du réseau de transport	IC
<i>Fiabilité des équipements</i>	<i>Diminuer le risque de déclenchements ou de pannes</i>	<i>Indisponibilité des équipements et IC</i>
Projets d'ajout d'équipements	- Diminuer le nombre de courts-circuits et éliminer les dépassements de capacité de coupure par l'ajout d'inductances de neutre - Suivre l'état d'un équipement, prévenir les défaillances, résoudre les problèmes d'alarmes de surchauffe et minimiser les interventions par l'ajout de systèmes de télésurveillance	IC
Projets liés à l'augmentation de puissance	Augmenter la capacité de transit de circuits	Marge de capacité de transit
<i>Continuité du service</i>	<i>Ajouter de la redondance par l'addition d'équipements et mettre en place les outils pour assurer la qualité de service</i>	<i>IC</i>
Projets de reconfiguration ou d'ajout d'équipements	- Ajouter un nouvel automatisme afin d'améliorer le contrôle de la tension sur le réseau de transport principal lors d'événements - Ajouter des équipements ainsi que des outils pour assurer la qualité de service - Assurer la conformité d'un tronçon de ligne aux critères de conception, d'exploitation et d'entretien du Transporteur, par sa reconstruction dans une nouvelle emprise	IC
<i>Qualité de l'onde</i>	<i>Assurer une qualité du service qui répond aux besoins et attentes des clients et améliorer le produit livré au client</i>	<i>Plaintes et réclamations</i>
Projets d'ajout d'équipements	Ajouter des équipements pour mesurer et s'assurer de la qualité de l'onde	Stabilisation de la tension du réseau
<i>Durabilité des équipements</i>	<i>Améliorer la durabilité des équipements</i>	<i>Indisponibilité des équipements</i>
Sans objet en 2027 et 2028	Sans objet en 2027 et 2028	

Recherche et développement (R-D)

En 2027, le Transporteur poursuit le développement de la version industrielle du robot d'inspection automatisée des postes électriques. Ce robot d'inspection permettra d'offrir des solutions robotisées pour l'inspection à distance des postes. Le projet est prévu se terminer en 2027.

En 2027 et 2028, les travaux en R-D s'articulent autour des volets suivants.

Le Transporteur poursuit la phase industrialisation du « LineDrone TLT ». Le projet consiste à optimiser les opérations d'inspection des manchons sur des conducteurs de 120 kV à 735kV avec atterrissage et mesure sur des conducteurs sous tension. Le projet est prévu se terminer en 2028.

Le Transporteur poursuit et amorce le développement et l'industrialisation de ces projets de sondes. Ils sont prévus se terminer en 2028 :

- Le Transporteur poursuit le projet de développement de sondes pour permettre le rehaussement de la limite thermique du réseau de transport. Le projet consiste à développer des sondes pour les lignes de transport afin de mesurer simultanément la flèche, la température des lignes et l'absorptivité solaire des conducteurs.
- Le Transporteur amorce un projet afin d'optimiser la capacité de transit des lignes de transport via l'installation de sondes permanentes pour la conduite du réseau. L'installation des sondes se fera sous tension par drone.
- Finalement, le Transporteur amorce la phase industrialisation d'un projet de sonde magnétique permettant d'évaluer l'état de la dégradation des câbles de gardes en acier afin d'éviter la prise d'échantillon physique, sécuriser les travailleurs et éviter des incidents avec le public. La sonde est assez légère et compacte pour être déployée par drone.

3.1.3 Respect des exigences

Les investissements requis s'élèvent à 40 M\$ en 2027 et à 41 M\$ en 2028, représentant environ 3 % des budgets dédiés aux investissements ne générant pas de revenus additionnels de 2027 et de 2028, respectivement de 1 253 M\$ et de 1 591 M\$.

Le tableau suivant présente les investissements et les principales interventions planifiées en 2027 et 2028, en fonction des sources d'exigences que le Transporteur est tenu de respecter.

Tableau 21
Investissements et interventions 2027 et 2028 en « Respect des exigences »

Sources d'exigences	Budget 2027 (M\$)	Budget 2028 (M\$)	Principales interventions
<i>Lois, règlements et avis</i>	8	19	- Remplacement de disjoncteurs réenclencheurs - Travaux pour se conformer au Code du bâtiment, à la Loi sur la sécurité incendie et à la Loi sur la qualité de l'environnement.
<i>Engagements contractuels</i>	15	3	- Déplacement de structures à la demande de clients - Reconstruction bâtiments non conformes déclenchée par travaux d'un tiers
<i>Normes ou encadrements internes</i>	15	17	- Installation de mises à la terre (MALT) antivol pour diminuer les vols de cuivre - Interventions afin de se conformer aux exigences internes liées à la sécurité du personnel et du public ainsi qu'en matière d'environnement
<i>Exigences de la NERC</i>	2	2	- Travaux pour se conformer aux normes de fiabilités de la NERC - Sécurisation physique des installations (CIP-014-2)
Total	40	41	

3.2 Investissements générant des revenus additionnels

3.2.1 Croissance des besoins de la clientèle

- Les investissements en « Croissance des besoins de la clientèle » proviennent des demandes des clients du Transporteur.
-
- Le tableau suivant présente la prévision des besoins des services de transport à long terme, soit les besoins du service de transport pour l'alimentation de la charge locale et ceux du service de transport ferme à long terme de point à point.
-
-

Tableau 22
Prévision des besoins des services de transport à long terme (MW)

Services de transport	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Charge locale	40 868	41 483	42 580	43 423	44 280	45 103	45 903	46 697	47 464	48 558
Point à point	6 807	6 807	6 807	6 807	6 807	6 807	6 807	6 807	6 807	6 807
Total	47 675	48 290	49 387	50 230	51 087	51 910	52 710	53 504	54 271	55 365

- 1 Les investissements requis en « Croissance des besoins de la clientèle » s'élèvent à 438 M\$
2 en 2027 et à 553 M\$ en 2028 et se détaillent comme suit :

Tableau 23
Investissements 2027 et 2028 générant des revenus additionnels
(M\$)

Croissance des besoins de la clientèle	Budget 2027	Budget 2028
Alimentation de la charge locale	361	457
Intégration de puissance	76	96
Total	438	553

3.2.1.1 Alimentation de la charge locale

3 Les investissements prévus visent à répondre aux besoins liés à l'alimentation de la charge
4 locale par la réalisation d'interventions dans des installations, des zones et des corridors qui
5 connaissent ou qui feront face à un accroissement important de charge. Ces interventions
6 sont planifiées en fonction de la capacité des installations à recevoir de la charge
7 supplémentaire et suivant les prévisions de charge d'Hydro-Québec dans ses activités de
8 distribution d'électricité (le « Distributeur »). Les interventions, telles que l'addition de
9 transformation dans des postes satellites en dépassement de capacité, l'addition de départs
10 de ligne, la construction de nouveaux postes et la conversion de postes, sont planifiées
11 suivant les problématiques inhérentes à chacune des zones d'intervention. La grande majorité
12 des interventions est planifiée de concert avec le Distributeur, puisque ce dernier doit, dans
13 presque tous les cas, effectuer conjointement des interventions sur son réseau.

14 En 2027 et 2028, le Transporteur prévoit la poursuite des travaux d'ajouts de transformation
15 dans les postes Achigan à 120-25 kV, d'Adamsville à 120-25 kV, d'East-Broughton à
16 120-25 kV, de L'Île-Perrot à 120-25 kV, Leclerc à 120-25 kV, de Saint-Évariste à 120-25 kV,
17 de Saint-Louis 120-25 kV, de Templeton à 120-25 kV et de Wakefield à 120-25 kV, de Provost
18 à 120-34 kV, de la Chaudière à 230-25 kV et de Limoilou à 230-25 kV, Le Corbusier à
19 315-25 kV, de Roussillon à 315-25 kV et de Saint-Bruno à 315-25 kV. Le Transporteur prévoit
20 également la poursuite de travaux de remplacement de la transformation pour les postes de
21 Mistassini à 161-25 kV et Taché à 69 kV, la poursuite de travaux de départs de ligne à 25 kV
22 pour les besoins du Distributeur aux postes de Chisasibi, de Fleury, de Lefrançois et de
23 Sainte-Marie, d'une unité de transformation mobile au poste d'East Angus à 120-25 kV, de
24 travaux de construction des nouveaux postes de Bolton, de Kazabazua, de Val-des-Monts
25 ainsi que la construction de nouvelles lignes reliant les postes de Quyon et de Lucerne, des
26 postes St-Louis et Hemmingford et des postes de Wyman et de Quyon.

Des investissements sont aussi requis pour ajouter des départs de ligne à 25 kV pour les besoins du Distributeur aux postes de Rouyn et Saint-Jean, pour augmenter la capacité des jeux de barres au poste des Laurentides ainsi que pour réaliser des travaux de rehaussement thermique des lignes reliant les postes de La Prairie et de Delson. De plus, dans le cadre de la planification intégrée de ses interventions, le Transporteur prévoit la construction de nouveaux postes de Fort-Coulonge, de Joliette et de la Ouareau, ainsi que le remplacement de la transformation pour le poste de L'Islet.

Par ailleurs, afin de pallier les dépassements de capacité de la période 2027-2030, de nouvelles interventions d'ajout de transformateurs de puissance sont prévues dans les postes de Cap-de-la-Madeleine, des Chenaux à 230-25 kV ainsi que dans les postes de Beauport et St-Jean à 315-25 kV. Le Transporteur ne prévoit aucune MES dans l'horizon 2027-2030 pour des interventions d'ajout de transformation dans les postes sources afin de pallier un dépassement de capacité.

Le tableau A1-1 de l'annexe 1 présente ces ajouts de transformation dont la première année de la séquence des investissements est prévue en 2027 et 2028. Les éléments déclencheurs, la capacité limite de transformation (« CLT ») avant et après les interventions ainsi que la prévision de la demande qui permettent de soutenir les choix des investissements d'ajout de transformation envisagés pour satisfaire les besoins de la charge locale, y sont aussi présentés, conformément à la décision D-2026-008²².

Des investissements de l'ordre de 153 M\$ sont prévus en 2027 et 138 M\$ en 2028 pour l'ensemble des interventions d'ajout de capacité dans les postes satellites.

3.2.1.2 Intégration de puissance

Les investissements prévus visent à intégrer de la puissance sur le réseau de transport suivant les demandes des clients du Transporteur. Ces interventions sont planifiées et mises en œuvre selon le processus prévu aux Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec (les « *Tarifs et conditions* »). En 2027 et 2028, des investissements sont requis en vue d'intégrer de la puissance additionnelle de production pour environ 879 MW ainsi que pour les travaux liés à l'ajout de la compensation série nécessaire en raison de l'intégration de parcs de production éolienne²³.

²² [D-2026-008](#), par. 386.

²³ [D-2025-085](#), par. 63 et ss.

4 Suivi des interventions en fonction du risque 2025 et 2026

4.1 Suivi des interventions

1 Le Transporteur présente le suivi des interventions faites sur son réseau de transport en
2 fonction du risque pour les années 2025 et 2026. Ce suivi est réalisé pour les équipements
3 d'appareillage électrique principal²⁴ et les systèmes d'automatismes.

4 La Stratégie permet au Transporteur de cibler les interventions en pérennité. Ces
5 interventions sont précisées et bonifiées par des diagnostics. La combinaison de ces deux
6 types d'interventions constitue actuellement plus de 65 % du plan d'interventions dans une
7 année.

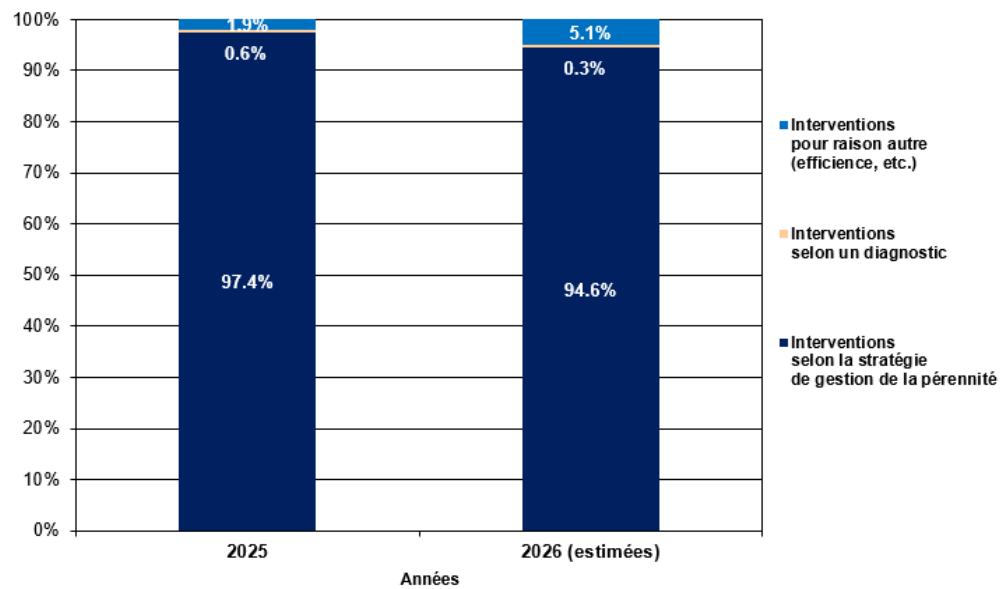
8 Le Transporteur réalise d'autres types d'interventions pour compléter son plan annuel. En
9 effet, des situations d'urgence peuvent survenir en cours d'année et affecter la planification
10 des interventions à effectuer. Ainsi, des remplacements d'équipements sont généralement
11 justifiés pour des raisons de fiabilité ou de sécurité (problèmes observés sur des équipements
12 ou des bris fortuits). Enfin, des remplacements d'équipements sont réalisés conjointement
13 dans le cadre d'une approche dite « de projet » pour des raisons d'efficacité (cohérence ou
14 compatibilité technologique, faisabilité technique, opportunité économique ou économies
15 d'échelle). Le Transporteur regroupe ce type d'interventions sous le justificatif « Intervention
16 pour raison autre » aux figures qui suivent.

Équipements d'appareillage électrique principal

17 La figure suivante illustre les interventions réalisées en 2025 et estimées en 2026 sur les
18 équipements d'appareillage électrique principal. Les pourcentages des interventions sont
19 comparables d'une année à l'autre.

²⁴ L'appareillage électrique principal regroupe les transformateurs de puissance, les inductances, les batteries de condensateurs et les disjoncteurs.

Figure 2
Interventions réalisées en 2025 et estimées en 2026 – Appareillage principal

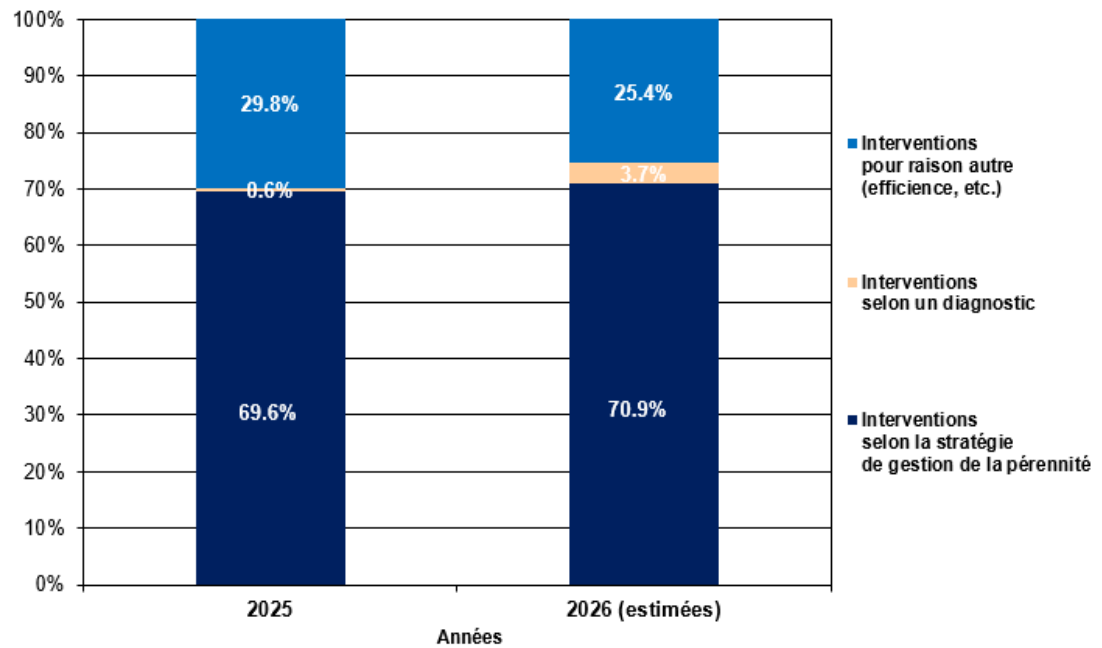


- 1 Pour l'appareillage électrique principal, le Transporteur constate que les pourcentages
- 2 d'interventions sur les équipements à risque sont supérieurs au pourcentage visé de 65 % à
- 3 70 % du plan d'interventions dans une année, démontrant ainsi les résultats probants de
- 4 l'application de la Stratégie sur cette catégorie d'équipements.
- 5 Ce pourcentage visé permet de contrôler l'augmentation réelle du taux de risque.

Systèmes d'automatismes

- 6 La figure suivante illustre les interventions réalisées en 2025 et estimées en 2026 sur les
- 7 systèmes d'automatismes.

Figure 3
Interventions réalisées en 2025 et estimées en 2026 – Automatismes

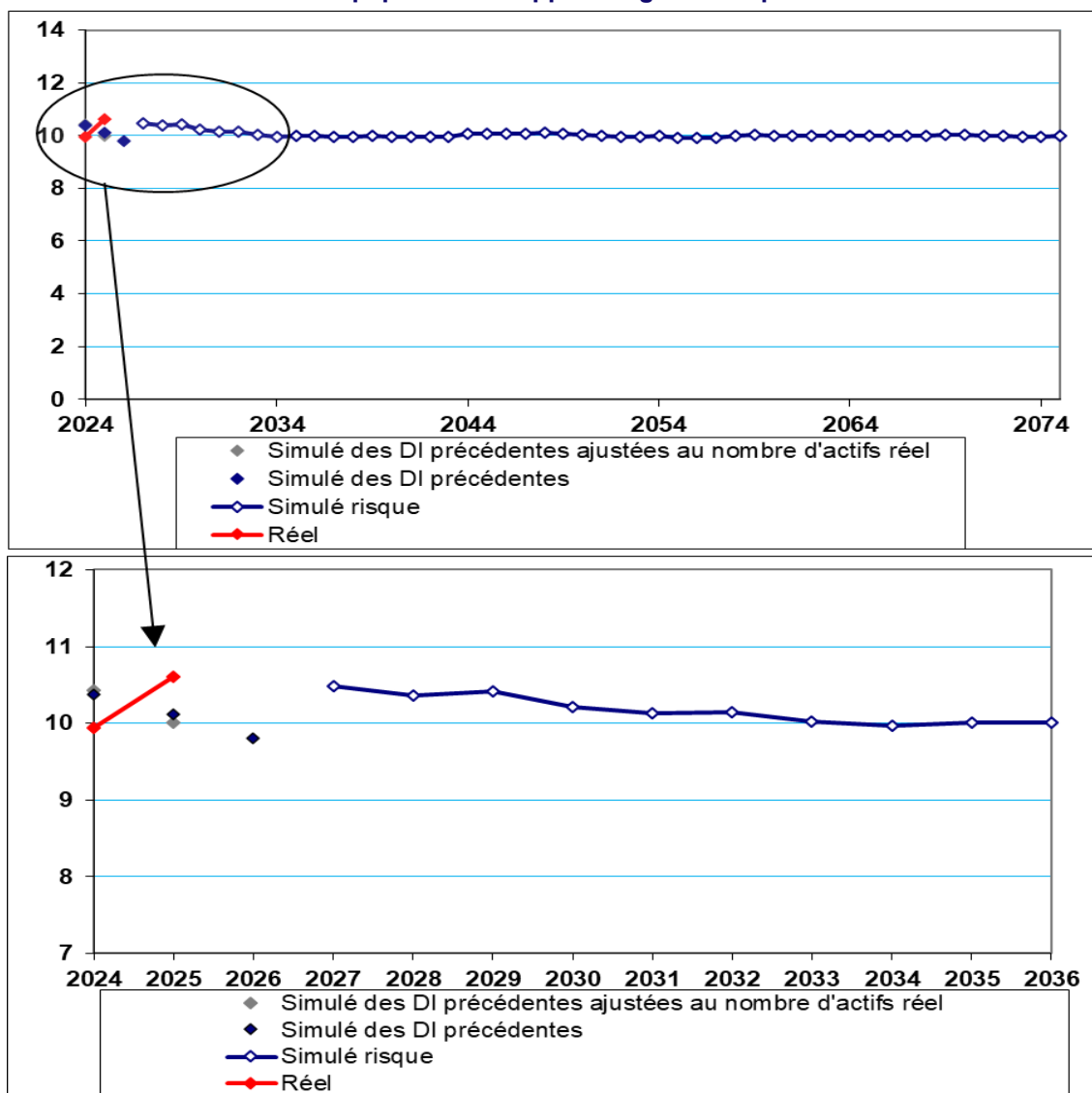


- 1 Le Transporteur rappelle que le pourcentage « d'interventions pour raison autre » est plus
 2 élevé, car les systèmes d'automatismes font souvent l'objet de remplacements pour des
 3 raisons de cohérence ou compatibilité technologique, bien qu'ils puissent être considérés à
 4 faible risque.

4.2 Évolution du taux de risque

- 5 La Stratégie permet au Transporteur de lisser les investissements et les interventions dans le
 6 temps, tout en contrôlant le niveau de risque à long terme.
- 7 Le Transporteur s'assure de l'évolution du taux de risque de son parc d'équipements en
 8 comparant les prévisions simulées et les résultats réels. Cela permet, après quelques années,
 9 de valider d'une part le vieillissement du parc selon les prévisions simulées et, d'autre part,
 10 de mettre à jour les prévisions simulées à partir des résultats réels.
- 11 La figure suivante illustre l'évolution du taux de risque annuel des équipements d'appareillage
 12 électrique en comparant les prévisions simulées et les résultats réels obtenus.

Figure 4
Évolution des taux de risque²⁵
Équipements d'appareillage électrique



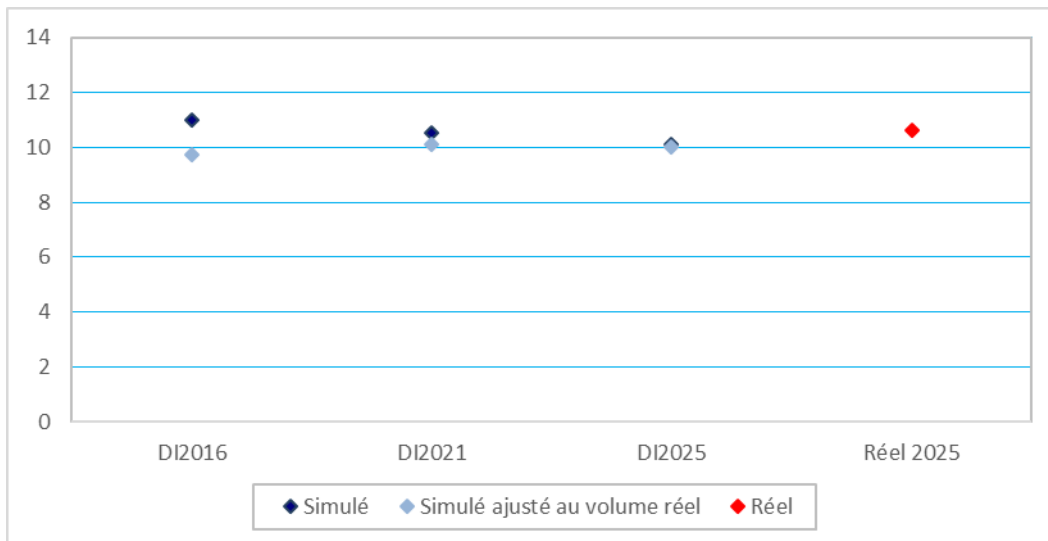
²⁵ Le Transporteur précise que les valeurs simulées pour les années 2024, 2025 et 2026 proviennent de simulations distinctes les unes des autres et effectuées pour chacune des demandes d'autorisation de budget des investissements pour les projets du Transporteur de l'année correspondante, d'où la série de points distincts pour les années antérieures à 2027.

1 Le taux de risque réel en fin d'année 2025 montre une hausse par rapport à 2024. Une
 2 augmentation de 0,5 s'explique par de nouveaux critères de pérennité pour les sectionneurs,
 3 comme mentionné à la section 3.1.1.1. Le taux de risque simulé en 2027 montre une hausse
 4 par rapport à 2026 en raison de ce même facteur.

5 L'ensemble des investissements du Transporteur a permis de contrôler le risque prévu par la
 6 Stratégie.

7 Le Transporteur présente le taux de risque simulé de l'année 2025 (un an, cinq ans et dix ans
 8 à l'avance) et le taux de risque réel pour 2025²⁶. La différence s'explique par de nouveaux
 9 critères de pérennité pour les sectionneurs et par un écart de volume réel d'équipements. La
 10 figure suivante illustre l'historique du taux de risque simulé ajusté au volume réel de 2025.

Figure 5
Taux de risque de l'année 2025
Équipements d'appareillage électrique



²⁶ [D-2022-001](#), par. 104.

1 Les variations nettes observées du volume d'équipements s'expliquent par l'ajout de
2 nouveaux équipements et de nouveaux postes liés à la croissance des besoins de la clientèle.
3 Par ailleurs, l'ajustement des modèles de courbes de vieillissement de certains types d'actifs
4 au cours des années affecte la modélisation et se traduit par un effet sur le taux de risque²⁷.
5 Enfin, les résultats démontrent que le taux de risque réel des équipements d'appareillage
6 électrique évolue selon les prévisions simulées et que le Transporteur maintient le cap sur le
7 niveau de risque planifié.

5 Impact tarifaire des investissements

8 L'impact tarifaire des investissements, présenté dans les sections suivantes, est estimé pour
9 les investissements ne générant pas de revenus additionnels, les investissements générant
10 des revenus additionnels et l'ensemble des investissements. Le Transporteur souligne que
11 certains investissements peuvent varier au fur et à mesure que les besoins des clients se
12 précisent. Il se peut, par exemple, qu'ils soient reportés ou abandonnés, ce qui nécessitera
13 une actualisation des investissements et des mises en service initialement envisagées par le
14 Transporteur.

15 De plus, les coûts associés aux mises en service comprennent l'amortissement, le coût du
16 capital, la taxe sur les services publics ainsi que les charges d'exploitation.

17 Le coût moyen pondéré du capital prospectif de 5,758 % en 2027 et de 5,798 % en 2028 est
18 autorisé dans la décision sur le fond de la demande du Transporteur et du Distributeur pour
19 la révision tarifaire des années 2026, 2027 et 2028 — partie conjointe²⁸. La taxe sur les
20 services publics de 0,55 % est imposée en vertu de la Partie VI.4 de la *Loi sur les impôts du*
21 *Québec*.

5.1 Investissements ne générant pas de revenus additionnels

22 Pour les investissements ne générant pas de revenus additionnels, le Transporteur présente
23 au tableau ci-dessous l'impact estimé sur les revenus requis des nouvelles mises en service,
24 ainsi que l'effet sur les revenus requis des mises en service antérieures.

²⁷ [D-2024-067](#), par. 108 et ss.

²⁸ [D-2025-124](#), par. 139.

Tableau 24
Impact tarifaire des investissements ne générant pas de revenus additionnels

Années	Nouvelles mises en service						Mises en service antérieures	Revenus requis (M\$)	Besoins de transport (MW)	Tarif annuel (\$/kW)
	Mises en service (M\$)	Coût du capital (M\$)	Charges d'exploitation (M\$)	Amortissement (M\$)	Taxe sur les services publics (M\$)	Total (M\$)	Total (M\$)			
2026								3 649	46 892	77,82
2027	2 732	55	0	90	0	146	(109)	3 686	46 892	78,62
2028	1 490	171	1	165	15	351	(217)	3 783	46 892	80,69
2029	2 467	262	1	232	22	516	(283)	3 882	46 892	82,79
2030	3 981	409	1	338	34	782	(336)	4 095	46 892	87,33
2031	3 194	607	1	474	54	1 136	(458)	4 327	46 892	92,28
2032	1 747	734	1	567	69	1 371	(570)	4 450	46 892	94,91
2033	3 087	812	1	635	76	1 524	(626)	4 547	46 892	96,97
2034	3 169	956	1	744	89	1 791	(724)	4 716	46 892	100,57
2035	2 257	1 071	1	846	102	2 022	(828)	4 843	46 892	103,27
2036	2 373	1 147	1	928	110	2 186	(894)	4 941	46 892	105,38

Ensemble de la période 2027 à 2036

92,28

5.2 Investissements générant des revenus additionnels

- 1 Pour les investissements générant des revenus additionnels, l'impact tarifaire est estimé en
- 2 considérant les mises en service et les besoins du service de transport pour l'alimentation de
- 3 la charge locale et du service de transport de point à point à long terme.
- 4 Le Transporteur présente au tableau suivant les mises en service prévues des
- 5 investissements 2027 de 361 M\$ pour les projets de moins de 250 M\$ pour l'alimentation de
- 6 la charge locale.

Tableau 25
Budget des investissements 2027
Mises en service (MES) prévues pour l'alimentation de la charge locale (M\$)

Projets	Investissements 2027	MES 2027	MES 2028	MES 2029	MES 2030 +
Projets confirmés ¹	184	93	86	6	0
Projets à confirmer	177	7	46	55	69
Total	361	99	131	61	70

¹ Les MES sont estimées en se basant sur les projets confirmés.

- 7 Le tableau ci-dessous présente l'estimation des contributions du Distributeur pour l'année
- 8 2027 à la suite des mises en service prévues pour l'alimentation de la charge locale pour les
- 9 projets confirmés du tableau 25.

Tableau 26
Estimation de la contribution requise du Distributeur pour l'année 2027
Projets confirmés pour l'Alimentation de la charge locale

						Demande d'investissements < 250 M\$		
Numéro de la décision de la Régie	Projet	Mise à jour des MW additionnels sur 20 ans	Allocation maximale du Transporteur	Mise à jour des coûts MES - Mars 2026	Écart entre l'allocation max. et les coûts	Demande d'investissements pour les projets <250 M\$ autres que 2027	Présente demande d'investissements pour les projets <250 M\$ en 2027	Coûts totaux
		MW	en M\$	en M\$	en M\$	en M\$	en M\$	en M\$
CHARGES								
< 250 M\$	Ligne 1489 Montérégie - Sainte-Rosalie			2,2	(2,2)	67,9	2,2	70,2
< 250 M\$	Poste Laurentides - Réfection section 315 kV			10,0	(10,0)	30,0	10,0	40,0
< 250 M\$	Poste Saint-Louis - Ajout de transformateur	55,7	34,3	26,7	7,7	0,5	26,2	26,7
< 250 M\$	Poste Laprairie - Volet Croissance			2,1	(2,1)	26,0	2,1	28,2
< 250 M\$	Poste Limoulu - Ajout de transformateur	117,2	72,3	14,2	58,1	1,3	13,0	14,2
< 250 M\$	Poste Roussillon - Ajout de transformateur	89,8	55,4	28,8	26,6	6,7	22,1	28,8
< 250 M\$	Poste St-Évariste - Ajout transformateur	9,4	5,8	30,4	(24,6)	0,7	29,7	30,4
< 250 M\$	Poste Adamsville - Ajout transformateur	92,0	56,8	19,7	37,0	0,3	19,4	19,7
< 250 M\$	Poste Némiscou - Augmentation de la capacité du réseau 69 kV			0,9	(0,9)	72,1	0,9	73,0
< 250 M\$	Poste Île-Perrot - Ajout de transformateur	64,9	40,0	14,4	25,6	0,4	14,0	14,4
< 10 M\$	Projets de raccordement < 10 M\$	47,8	29,5	25,1	4,4	5,9	24,5	30,4
< 250 M\$	Raccordements de clients du Distributeur	231,2	142,6	44,2	98,4	0,2	44,0	44,2
	Total Charges	707,9	436,8	218,9	217,9			
	Total Ressources			-	-			
	Total Charges + Ressources	707,9	436,8	218,9	217,9			
	Plus 19% pour les frais d'exploitation et d'entretien				N/A			
	Contribution requise du Distributeur pour les projets < 250 M\$				N/A			

- 1 Le Transporteur présente au tableau suivant les mises en service prévues des
- 2 investissements 2028 de 457 M\$ pour les projets de moins de 250 M\$ pour l'alimentation de
- 3 la charge locale.

Tableau 25A
Budget des investissements 2028
Mises en service (MES) prévues pour l'alimentation de la charge locale (M\$)

Projets	Investissements 2028	MES 2028	MES 2029	MES 2030	MES 2031 +
Projets confirmés ¹	117	89	27	0	0
Projets à confirmer	340	77	130	63	70
Total	457	167	157	63	70

¹ Les MES sont estimées en se basant sur les projets confirmés.

- 4 Le tableau ci-dessous présente l'estimation des contributions du Distributeur pour l'année
- 5 2028 à la suite des mises en service prévues pour l'alimentation de la charge locale pour les
- 6 projets confirmés du tableau 25A.

Tableau 26A
Estimation de la contribution requise du Distributeur pour l'année 2028
Projets confirmés pour l'Alimentation de la charge locale

						Demande d'investissements < 250 M\$		
Numéro de la décision de la Régie	Projet	Mise à jour des MW additionnels sur 20 ans	Allocation maximale du Transporteur	Mise à jour des coûts MES - Mars 2026	Écart entre l'allocation max. et les coûts	Demande d'investissements pour les projets <250 M\$ autres que 2028	Présente demande d'investissements pour les projets <250 M\$ en 2028	Coûts totaux
		MW	en M\$	en M\$	en M\$	en M\$	en M\$	en M\$
CHARGES								
< 250 M\$	Nouveau poste Val-des-Monts 120-25 kV et renforcement connexe	52,9	33,4	97,3	(64,0)	27,5	69,8	97,3
< 250 M\$	Poste d'Hemmingford - Reconstruction	50,9	32,1	117,8	(85,7)	1,4	116,4	117,8
< 250 M\$	Poste Laurentides - Réfection section 315 kV			12,0	(12,0)	28,0	12,0	40,0
< 250 M\$	Poste Laprairie - Volet Croissance			3,7	(3,7)	24,4	3,7	28,2
< 250 M\$	Poste Chaudière - Ajout de transformateur	91,0	57,4	39,1	18,3	0,4	38,7	39,1
< 250 M\$	Poste Des Chenaux - Ajout de transformateur	80,1	50,5	15,1	35,5	3,6	11,4	15,1
< 250 M\$	Renforcement réseau 120 kV - secteur LG1			16,5	(16,5)	3,2	16,5	19,7
< 250 M\$	Poste Némiscau - Augmentation de la capacité du réseau 69 kV			0,0	(0,0)	73,0	0,0	73,0
< 250 M\$	Poste L'Islet - Pérennité (volet croissance)	17,8	11,2	13,9	(2,7)	-	13,9	13,9
< 250 M\$	Poste St-Bruno de Montarville - Ajout de transformateur	95,8	60,5	22,1	38,4	0,0	22,1	22,1
< 250 M\$	Poste Achigan - Ajout de transformateur	48,0	30,3	28,7	1,5	0,1	28,7	28,7
< 250 M\$	Poste Provost - Ajout transformateur	18,8	11,8	29,2	(17,4)	0,5	28,7	29,2
< 250 M\$	Poste Valleyfield - Ajout de transformateur	66,2	41,8	19,9	21,9	-	19,9	19,9
< 10 M\$	Projets de raccordement < 10 M\$	-	-	10,0	(10,0)	4,6	10,0	14,6
< 250 M\$	Raccordements de clients du Distributeur	224,0	136,0	69,6	66,3	-	69,6	69,6
	Total Charges	745,5	465,0	495,0	(30,0)			
RESSOURCES								
< 250 M\$	CXC L7103			128,0	(128,0)	0,7	128,0	128,7
	Total Ressources	-	-	128,0	(128,0)			
	Total Charges + Ressources	745,5	465,0	623,0	(158,0)			
	Plus 19% pour les frais d'exploitation et d'entretien				(30,0)			
	Contribution requise du Distributeur pour les projets < 250 M\$				(188,0)			

- Comme indiqué précédemment, les investissements prévus sur un horizon de plus long terme
- peuvent être reportés ou abandonnés, nécessitant une actualisation des investissements et
- des mises en service qui aurait pour effet de modifier l'impact tarifaire estimé dans la présente
- demande.

Tableau 27
Impact tarifaire des investissements générant des revenus additionnels

Années	Mises en service (M\$)	Ajouts nets à la base de tarification (M\$)	Coût du capital (M\$)	Charges d'exploitation (M\$)	Amortissement (M\$)	Taxe sur les services publics (M\$)	Total (M\$)	Revenus requis (M\$)	Besoins de transport de la charge locale (MW)	Besoins de transport de point à point (MW)	Besoins de transport (MW)	Tarif annuel (\$/kW)
2026								3 649	40 534	6 358	46 892	77,82
2027	408	408	8	11	3	0	23	3 672	40 868	6 807	47 675	77,02
2028	400	400	35	28	16	2	82	3 731	41 483	6 807	48 290	77,26
2029	349	349	69	62	33	4	169	3 818	42 580	6 807	49 387	77,31
2030	128	128	73	93	30	6	201	3 850	43 423	6 807	50 230	76,65
2031	(744)	(744)	121	154	52	7	333	3 983	44 280	6 807	51 087	77,96
2032	(885)	(885)	71	234	24	2	331	3 980	45 103	6 807	51 910	76,67
2033	(740)	(740)	20	298	3	(3)	318	3 967	45 903	6 807	52 710	75,26
2034	137	137	(48)	381	(39)	(7)	287	3 936	46 697	6 807	53 504	73,57
2035	326	326	(54)	423	(44)	(6)	320	3 969	47 464	6 807	54 271	73,13
2036	(840)	(840)	(14)	517	(18)	(4)	481	4 131	48 558	6 807	55 365	74,61

Ensemble de la période 2027 à 2036

75,95

5.3 Ensemble des investissements

- 1 L'impact tarifaire de l'ensemble des investissements est estimé en regroupant les
- 2 investissements ne générant pas de revenus additionnels avec ceux générant des revenus
- 3 additionnels.

Tableau 28
Impact tarifaire de l'ensemble des investissements

Années	Ajouts nets à la base de tarification (M\$)	Coût du capital (M\$)	Charges d'exploitation (M\$)	Amortissement (M\$)	Taxe sur les services publics (M\$)	Total (M\$)	Revenus requis (M\$)	Besoins de transport de la charge locale (MW)	Besoins de transport de point à point (MW)	Besoins de transport (MW)	Tarif annuel (\$/kW)
2026							3 649	40 534	6 358	46 892	77,82
2027	2 139	35	12	13	0	60	3 709	40 868	6 807	47 675	77,80
2028	934	120	29	56	11	216	3 865	41 483	6 807	48 290	80,04
2029	1 867	190	63	134	15	402	4 051	42 580	6 807	49 387	82,03
2030	3 152	286	93	244	24	647	4 296	43 423	6 807	50 230	85,53
2031	1 556	478	154	339	40	1 011	4 660	44 280	6 807	51 087	91,22
2032	25	505	235	347	45	1 132	4 781	45 103	6 807	51 910	92,10
2033	1 513	484	299	391	42	1 215	4 865	45 903	6 807	52 710	92,29
2034	2 518	512	382	413	47	1 354	5 003	46 697	6 807	53 504	93,51
2035	1 851	578	425	453	57	1 513	5 163	47 464	6 807	54 271	95,12
2036	821	652	518	541	63	1 773	5 423	48 558	6 807	55 365	97,94

Ensemble de la période 2027 à 2036

88,76

6 Impact sur la fiabilité du réseau et sur la qualité de prestation du service de transport

- 4 Dans le cadre de la planification des interventions et des investissements, le Transporteur
- 5 tient prioritairement compte des paramètres visant d'une part, à assurer la fiabilité du réseau
- 6 de transport d'électricité et, d'autre part, à maintenir et améliorer la continuité de service. Le
- 7 Transporteur met en œuvre tous les investissements nécessaires au maintien du parc
- 8 d'équipements de transport en bon état de fonctionnement et à son amélioration continue.
- 9 Ce faisant, il tient plus particulièrement compte des attentes prioritaires de sa clientèle en
- 10 termes de disponibilité d'équipements et de performance de son réseau de transport
- 11 d'électricité.

1 Les investissements effectués par le Transporteur en « Maintien des actifs » et en « Maintien
2 et amélioration de la qualité du service » sont, de façon générale, ceux assurant le maintien
3 et le rehaussement de la fiabilité du réseau de transport et la qualité de prestation des services
4 de transport au bénéfice de l'ensemble de ses clients. En somme, les investissements
5 planifiés dans ces catégories d'investissement contribuent au maintien et à l'amélioration du
6 service de transport, tout en permettant au réseau de faire face de manière optimale à des
7 situations contraignantes, compte tenu des solutions technologiques disponibles. D'autres
8 investissements en « Maintien et amélioration de la qualité du service » permettent au
9 Transporteur de maintenir la qualité du service à sa clientèle, en corrigeant les situations qui
10 pourraient dégrader la fiabilité ou la disponibilité des équipements du réseau de transport.

11 Le Transporteur souligne qu'en s'appuyant sur son modèle de gestion des actifs, incluant la
12 Stratégie et plus particulièrement la grille d'analyse de risque et le bilan de santé, il est en
13 mesure de cibler les équipements les plus à risque sur lesquels il doit intervenir et ainsi éviter
14 des impacts possibles sur le réseau causé par la défaillance d'équipements, tout en assurant
15 l'optimisation des investissements.

16 Les investissements prévus permettront au Transporteur de poursuivre ses efforts en
17 innovation technologique en vue, notamment, d'améliorer le comportement du réseau et
18 d'optimiser la gestion de celui-ci, ainsi que d'installer des outils de surveillance et de
19 diagnostic des équipements stratégiques, contribuant ainsi à la performance et à la fiabilité
20 du réseau de transport.

21 Enfin, la fiabilité du réseau de transport ainsi que la capacité d'offrir le service de transport,
22 compte tenu de la demande croissante, sont au cœur de la planification des interventions en
23 « Croissance des besoins de la clientèle ». Les interventions doivent faire en sorte que les
24 ajouts et les modifications apportées au réseau de transport, en très grande partie motivés
25 par les besoins de la charge locale et la pointe hivernale, ne compromettent pas la fiabilité et
26 la stabilité du réseau de transport.

27 Par ailleurs, le Transporteur souligne que les résultats de l'année 2025 des indicateurs
28 retenus par la Régie²⁹ ont été présentés dans le Rapport annuel 2025 du Transporteur³⁰.
29 Certains de ces indicateurs ont trait à la fiabilité du service et permettent de mesurer la
30 performance du Transporteur à cet égard. D'autres indicateurs, relatifs à la satisfaction de la
31 clientèle, permettent d'évaluer la qualité des services rendus par le Transporteur suivant
32 différents critères.

²⁹ [D-2005-50](#), section 4.2 et comme modifiée par [D-2008-019](#), section 2.2.

³⁰ Rapport annuel 2025, [B-0015](#), HQT-4, Document 1.

7 Réallocation entre les catégories d'investissements

1 Le Transporteur demande à la Régie qu'il lui soit permis de réallouer jusqu'à 250 M\$ entre
2 les catégories pour chacune des années 2027 et 2028, comme la Régie l'avait autorisé pour
3 le budget des investissements 2026³¹.

4 Le Transporteur rappelle que la réallocation entre les catégories d'investissement lui permet
5 d'avoir une flexibilité dans le contexte d'imprévus associés à la gestion de projets
6 d'investissements³², mais aussi pour saisir les opportunités de réalisation de projets.

8 Conclusion

7 L'autorisation demandée à la Régie permettra au Transporteur de réaliser, à compter du 1er
8 janvier 2027, des projets de moins de 250 M\$ pour des montants de 1 691 M\$ en 2027 et de
9 2 144 M\$ en 2028. Comme il l'explique et le démontre dans la preuve présentée à l'appui de
10 sa demande, les investissements demandés sont requis pour qu'il puisse s'acquitter
11 adéquatement de sa mission.

12 Des montants totaux de 1 691 M\$ en 2027 et de 2 144 M\$ en 2028 demandés par le
13 Transporteur, des montants de 1 128 M\$ en 2027 et de 1 469 M\$ en 2028 sont prévus pour
14 assurer le « Maintien des actifs ». Le Transporteur a fourni des informations sur les
15 investissements requis pour ces actifs, qui s'avèrent essentiels pour assurer la pérennité du
16 parc d'actifs vieillissant et lui permettre de gérer les risques associés à des bris ou à
17 l'obsolescence des équipements.

18 Pour ce qui est des investissements requis en « Maintien et amélioration de la qualité du
19 service », le Transporteur a fourni des informations en fonction des éléments déclencheurs et
20 des améliorations visées par ces investissements.

21 Les investissements en « Respect des exigences » ont été présentés en précisant la source
22 des exigences qui feront l'objet d'interventions planifiées en 2027 et 2028.

23 Enfin, le Transporteur a fourni des explications et justifications sur les investissements requis
24 en « Croissance des besoins de la clientèle » liés à l'alimentation de la charge locale ainsi
25 qu'à l'intégration de puissance.

26 Le Transporteur demande en conséquence l'approbation de l'ensemble des investissements
27 détaillés au présent document.

28 Le Transporteur demande également à la Régie qu'il lui soit permis de réallouer jusqu'à
29 250 M\$, par année, entre les catégories d'investissement et ce, afin de lui permettre de

³¹ [D-2025-127](#), par. 16.

³² [D-2020-020](#), par. 183.

- 1 disposer d'une marge de manœuvre suffisante pour la gestion efficace de ses
- 2 investissements.

Annexe 1 – Prévisions de dépassement de capacité dans les postes satellites

Tableau A1 - 1³³

Interventions d'ajout de transformation prévues dans les postes satellites afin de pallier les dépassements de capacité prévus de 2027 à 2030 et dont le flux d'investissement débute en 2027³⁴

Poste, tensions (kV) et actions	Année de MES prévue				Éléments déclencheurs	Valeur CLT (MVA) avant investissement	Valeur CLT (MVA) après investissement	Données prévisionnelles Charge (MVA)					
	2027	2028	2029	2030					2025-26	2026-27	2027-28	2028-29	2029-30
des Chenaux								Prévision totale					
								Croissance naturelle et décarbonation					
								Charges ponctuelles					
								Transferts					
de Cap-de-la-Madeleine								Prévision totale					
								Croissance naturelle et décarbonation					
								Charges ponctuelles					
								Transferts					
de Beauport								Prévision totale					
								Croissance naturelle et décarbonation					
								Charges ponctuelles					
								Transferts					
St-Jean								Prévision totale					
								Croissance naturelle et décarbonation					
								Charges ponctuelles					
								Transferts					

- 1 Le Transporteur rappelle qu'il base ses interventions d'ajouts de transformation dans les
- 2 postes satellites sur les dépassements envisagés de la CLT des installations, selon les
- 3 prévisions de croissance de la charge du Distributeur, lesquelles sont mises à jour
- 4 annuellement.

³³ Le Transporteur a utilisé la prévision par poste satellite, en puissance, de septembre 2025, soit les plus contemporaines, conformément à la décision [D-2020-020](#), par. 137.

³⁴ Aucune intervention d'ajout de transformation prévue dans les postes satellites afin de pallier les dépassements de capacité prévus de 2027 à 2030 n'a de flux d'investissement débutant en 2028.