
DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) RELATIVE AU RAPPORT ANNUEL 2025
DU TRANSPORTEUR

CÉR DÉCALAGE TEMPOREL DES MISES EN SERVICE

1. **Références :**
- (i) Pièce [B-0014](#), p. 6, tableau 1,
 - (ii) Dossier R-4270-2024 Phase 2, décision [D-2025-022](#), p. 90, par. 311.

Préambule :

- (i) Le Transporteur présente les résultats réglementaires réels pour l'année 2025.
 - (ii) « **[331] Pour ces motifs, la Régie ordonne la création d'un CÉR afin de comptabiliser les écarts liés au décalage temporel des mises en service. La Régie retient les caractéristiques suivantes pour le CÉR :**
- **Identification de tous les projets dont les mises en service sont supérieures à un seuil de 10 M\$ et détermination de l'impact sur la moyenne des 13 soldes entre le mois autorisé et le mois réalisé;**
 - **Application du CMPC autorisé à la somme des écarts de l'étape précédente;**
 - **Hors base de tarification et portant intérêts au CMPC;**
 - **Exercice réalisé au Rapport annuel à la Régie;**
 - **Disposition du solde présentée au dossier tarifaire subséquent à ce Rapport annuel.**
 - **Exclusion de l'agrégation charges-ressource;**
 - **Symétrique;**
 - **Application dès l'année tarifaire 2025. »**

Demandes :

- 1.1 Dans la décision présentée en référence (ii) et concernant la création d'un CÉR afin de comptabiliser les écarts liés au décalage temporel des mises en service, la Régie ordonne, entre autres, les points suivants :
- Exercice réalisé au Rapport annuel à la Régie;
 - Disposition du solde présentée au dossier tarifaire subséquent à ce Rapport annuel;
 - Application dès l'année tarifaire 2025.

Considérant ces trois points, veuillez justifier l'inclusion aux résultats réglementaires réels de l'année 2025 d'un montant de 10,6 M\$ à la rubrique Décalage temporel des mises en services (référence (i)).

1.2 Veuillez déposer les détails relatifs au compte hors base de tarification lié au décalage temporel des mises en service. Les détails attendus doivent, entre autres, inclure les informations suivantes :

- Le nom du projet et la décision de la Régie autorisant celui-ci;
- Le mois prévu de la mise en service lors de l'approbation du projet;
- Le mois réel de la mise en service;
- Le montant de la mise en service;
- Le montant relatif au décalage et inclus au CÉR, calcul à l'appui;
- L'impact prévu sur le revenu requis, calcul à l'appui;
- Toutes autres informations que le Transporteur juge pertinentes.

Les informations déposées devront permettre à la Régie de valider le CÉR hors base de tarification, incluant le rendement du CÉR hors base et l'impact sur les revenus réels du Transporteur.

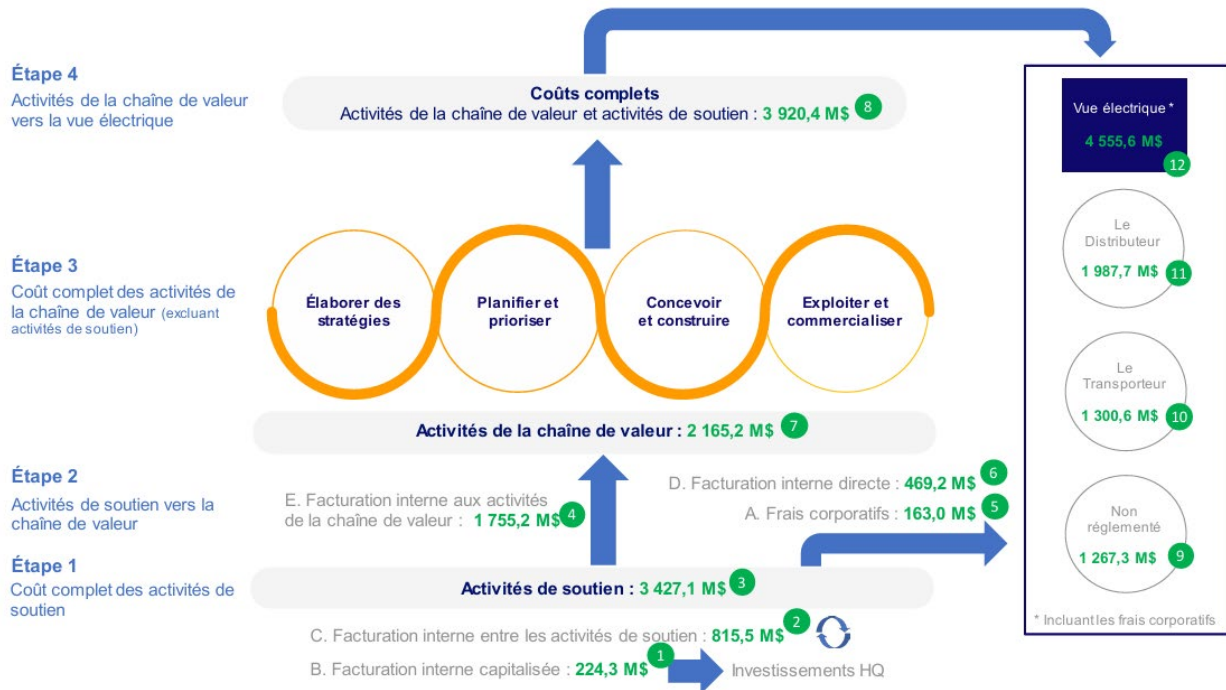
CHARGES D'EXPLOITATION

2. **Références :**
- (i) Pièce [B-0014](#);
 - (ii) Dossier R-4270-2024, Phase 1, pièce [B-0075](#), p. 9 à 11, réponses 4.1 et 4.1.1.

Préambule :

- (i) Le Transporteur présente les résultats réglementaires réels pour l'année 2025 et des explications relatives à ceux-ci.
- (ii) Le Transporteur présente la figure R-4.1C représentant la séquence du cheminement des coûts 2025 de la MCC de même que les correspondances aux références pour les différents totaux de la figure.

Figure R-4.1C
Séquence du cheminement des coûts 2025 de la MCC adaptée



4.1.1. Veuillez également détailler les totaux indiqués en vert dans la figure en fonction des données à la référence (i).

Réponse :

Dans les figures précédentes, les totaux en vert correspondent aux références suivantes provenant de tableaux de la pièce révisée HQT-D-4, Document 1 (B-0044) :

- **Activités de soutien (références 1 à 6) :** Les données proviennent des tableaux F-1, F-2 ou F-3 qui détaillent les activités de soutien selon le type de cheminement de coûts aux lignes 67.
- **Coûts complets des activités de la chaîne de valeur (références 7 et 8) :** Les données se trouvent dans le tableau C-1. La ligne 11 donne le coût complet, pour isoler le coût des activités de la chaîne de valeur, il faut retrancher le montant de la ligne 62.
- **Vue électrique, incluant les frais corporatifs (références 9 à 12) :** Le tableau D-1 donne le coût complet des activités dans la vue électrique à la ligne 34 auquel il faut ensuite ajouter les frais corporatifs qui se trouvent dans les tableaux 49 à 51.

Demandes :

2.1 Veuillez déposer une figure similaire à celle présenté en référence (ii) pour les résultats réels de l'année 2025.

2.1.1. Veuillez également détailler les montants totaux indiqués en vert tel qu'effectué dans la réponse à la question 4.1.1 de la référence (ii) en lien avec les résultats et explications présentés à la référence (i).

- 3. Références :**
- (i) Pièce [B-0014](#), p. 7, tableau 2;
 - (ii) Pièce [B-0014](#), p. 8 et 9;
 - (iii) Pièce [B-0014](#), p. 10, tableau 3;
 - (iv) Pièce [B-0014](#), p. 10 et 11.

Préambule :

(i) La tableau 2 présente les résultats du coût complet des activités de la chaîne de valeur. L'activité Opération et maintenance montre un résultat réel supérieur de 123,9 M\$ par rapport au montant autorisé.

(ii) « Ces écarts s'expliquent par les éléments suivants :

[...]

- *Opération et maintenance, dont :*
 - L'écart de plus de 15 M\$ de la sous-activité Maintenance directe s'explique par les éléments suivants :
 - *Augmentation des travaux en maintenance conditionnelle, notamment liés à des transformateurs de puissance ayant nécessité davantage de ressources qu'anticipé ainsi que des interventions additionnelles requises sur des lignes aériennes à la suite d'épisodes de verglas.*
 - *Diminution des heures de maintenance systématique, attribuable en partie aux gains d'efficacité découlant de l'utilisation de drones lors d'inspections.*
 - *L'écart de plus de 40 M\$ dans la sous-activité Support opération et maintenance s'explique principalement par les éléments suivants :*

- *Hausse des coûts provenant des activités de soutien Services partagés (services industriels, matériel et transport) et Technologies numériques, générant un impact d'environ 20 M\$ sur les résultats du Transporteur.*
 - *Dépenses accrues en matériel divers (stocks, outillage, équipement de protection individuelle, etc) non capitalisable ou non directement associées à de la maintenance directe. Un impact de 7 M\$ peut être estimé pour cet élément.*
 - *Diminution des heures consacrées aux projets d'investissements, liée notamment à des enjeux de capacité de réalisation pour certaines catégories d'emplois et sites, à des retards d'approvisionnement et des difficultés d'obtention de retraits sur le réseau principal de transport. Un impact d'environ 10 M\$ est associé à cet élément.*
- *Quant à l'écart de 68 M\$ en maîtrise de la végétation, il se constitue des deux éléments suivants :*
 - *Impact de la décision D-2025-114 pour 82 M\$.*
 - *Composition de travaux moins coûteux qu'anticipés et appels au marché favorables ayant permis d'atténuer l'impact de la décision, sans incidence sur les volumes traités. »*

(iii) Le tableau 3 présente les résultats du coût complet des activités de soutien. L'activité Construction montre un résultat réel supérieur de 66,7 M\$ par rapport au montant autorisé.

(iv) « L'écart de 143,6 M\$ constaté au niveau des coûts complets des activités de soutien découlent des éléments suivants :

[...]

- *Construction : L'écart de 67 M\$ provient principalement de la réalisation de travaux aux charges, inclus dans le périmètre de la maintenance directe, pour lesquels la réalisation avait initialement été prévue dans l'activité Opération et maintenance.*
- *Les activités de soutien ayant 5 types de cheminements distincts, cet écart de 143,6 M\$ ne se reflète pas uniquement dans les activités de la chaîne de valeur, présentées précédemment. De plus, ces écarts n'ont pas un impact direct sur le Transporteur puisqu'ils sont présentés avant leur cheminement vers la vue électrique par les clés de répartition des activités de la chaîne de valeur ».*

Demande :

- 3.1 Veuillez concilier l'écart de 67 M\$ de la rubrique Construction (référence (iii)) avec les résultats de la rubrique Opération et maintenance de la référence (i), en lien avec les explications fournies aux références (ii) et (iv). Comme les résultats des activités de soutien

n'ont pas d'impact direct sur le Transporteur, veuillez identifier et détailler le cheminement des coûts de la rubrique Construction en fonction des cinq types de cheminements de coûts présentés en référence (iii).

4. **Références :** (i) Pièce [B-0014](#), p. 36;
 (ii) Pièce [B-0014](#), p. 37.

Préambule :

- (i) Le Transporteur présente le tableau A3-2 sur la volumétrie des clés de répartition des activités de soutien vers les activités de la chaîne de valeur pour l'année autorisée 2025.
- (ii) Le Transporteur présente le tableau A3-3 sur la volumétrie des clés de répartition des activités de soutien vers les activités de la chaîne de valeur pour l'année réelle 2025.

Demande :

- 4.1 La Régie constate d'importantes variances entre la volumétrie prévue au tableau relatif à l'année autorisée 2025 (référence (i)) et la volumétrie réelle présentée en référence (ii). Pour chacune des clés de répartition présentées, veuillez fournir les explications justifiant la variation des différentes clés de répartition.

AMORTISSEMENT

5. **Références :** (i) Pièce [B-0014](#), p. 6, tableau 1;
 (ii) Pièce [B-0014](#), p. 12;
 (iii) Pièce [B-0014](#), p. 18, tableau 9 et explications.

Préambule :

- (i) Le Transporteur présente les résultats réglementaires réels pour l'année 2025.
- (ii) « *Un écart favorable de 43,8 M\$ est constaté au niveau de l'amortissement pour l'année 2025. Cet écart s'explique principalement par le niveau des retraits d'actifs qui est inférieur à ce qui était prévu pour 25,3 M\$ ainsi que par l'impact de 15,3 M\$ provenant de la révision de durée de vie des transformateurs de puissance effectuée en 2024* ».

(iii)

Tableau 9
Comparaison du solde de la base de tarification au 31 décembre 2025
à celui autorisé (M\$)

	D-2025-032 (1)	Réel (2)	Écarts (3) = (2) - (1)	
Immobilisations corporelles en exploitation	26 416,9	24 595,1	(1 821,8)	(a)
Actifs incorporels	562,5	741,5	179,1	(b)
Autres actifs	(3 065,8)	(2 622,7)	443,0	
Actifs réglementaires	88,6	4,5	(84,1)	(c)
Contributions internes et autres	(3 154,3)	(2 627,3)	527,1	(d)
Fonds de roulement	510,9	622,1	111,2	
Encaisse réglementaire	79,9	87,0	7,2	
Matériaux, combustible et fournitures	363,6	468,6	105,0	(e)
Actifs stratégiques	67,5	66,5	(1,0)	
Réduction globale 13 soldes	0,0		0,0	
TOTAL DE LA BASE DE TARIFICATION	24 424,6	23 336,0	(1 088,6)	

Principaux écarts

(a) Immobilisations corporelles en exploitation	
Mises en service non réalisées pour des projets avec autorisation spécifique de la Régie	(1 561,8)
Mises en service réalisées en plus pour des projets sans autorisation spécifique de la Régie	(286,9)
Amortissement	21,6
Retraits d'actifs	23,7
Reclassement aux actifs incorporels	(2,4)
(b) Actifs incorporels	
Mises en service réalisées	177,9
Retraits d'actifs	0,0
Reclassement provenant des immobilisations corporelles en exploitation	2,4
(c) Actifs réglementaires	
Mises en service	(86,1)
Amortissement	4,1
(d) Contributions internes et autres	
Mises en service	528,9
Amortissement	(0,8)
(e) Matériaux, combustible et fournitures	
Augmentation liée à la croissance des besoins	100,1

Demandes :

- 5.1 À la note (a) de la référence (iii), il est indiqué que les « *Mises en service réalisées en plus pour des projets sans autorisation spécifique de la Régie* » expliquent une variation moindre des immobilisations corporelles en exploitation. Veuillez préciser comment cette affirmation explique une variation moindre de 286,9 M\$ des immobilisations corporelles en exploitation.
- 5.2 La note (a) de la référence (iii) indique que les « *Mises en service non réalisées pour des projets avec autorisation spécifique de la Régie* » expliquent, en partie, un niveau plus bas que prévu des immobilisations corporelles en exploitation pour un montant de 1 561,8 M\$.

Considérant l'écart favorable de 15,3 M\$ mentionné en référence (ii), veuillez concilier l'impact des mises en services non-réalisées sur l'écart de 21,7 M\$ relatif à la charge d'amortissement réel des immobilisations corporelles en exploitation de la référence (i).

EFFECTIF EN ÉQUIVALENT TEMPS COMPLET (ETC)

6. Références :
- (i) Dossier R-4305-2025, décision [D-2025-124](#), p. 76, par. 274;
 - (ii) Dossier R-4305-2025, décision D-2025-124, [Suivi administratif](#);
 - (iii) Dossier R-3482-2002, décision [D-2002-175](#), Annexe 1.

Préambule :

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

(ii) En suivi de la décision D-2025-124, le Transporteur et le Distributeur présentent leurs ETC respectifs pour les années 2026, 2027 et 2028 à l'aide de la méthode citée par ces derniers lors de l'audience du dossier R-4305-2025.

(iii) Liste des renseignements requis en vertu du paragraphe 5 de l'article 75 de la Loi sur la Régie de l'énergie, dont le point 1.6 Évolution annuelle de l'effectif moyen.

Demande :

6.1 En lien avec la décision mentionné en référence (i) qui établit une méthode de détermination des ETC, veuillez déterminer et déposer, conformément à l'exigence mentionnée en référence (iii), les ETC pour l'année réelle 2025. Veuillez déposer l'information requise selon le même format utilisé en référence (ii).

CONTRIBUTION DU DISTRIBUTEUR

7. **Référence :** Pièce [B-0014](#), p. 33, annexe 2, tableau A2-3.

Préambule :

Le Transporteur présente la ventilation des écarts entre l'évaluation de la contribution et la contribution réelle requise du Distributeur pour l'année 2025.

Demandes :

7.1 Veuillez expliquer les écarts de la mise à jour des MW additionnels sur 20 ans entre l'évaluation de la projection du dossier R-4270-2024 Phase 2 et les résultats réels du rapport annuel 2025 des projets suivants :

7.1.1. Poste Mont-Royal 120-25-12 kV - Ajout 4e transformateur (27,5 MW);

7.1.2. Poste Plessisville - Ajout 3e transformateur (37,7 MW).

7.2 Veuillez expliquer les écarts de la mise à jour des coûts entre l'évaluation du dossier R-4270-2024 Phase 2 et les résultats réels du rapport annuel 2025 des projets suivants :

7.2.1. Renforcement du réseau à 315 kV de l'Est de l'Île de Montréal (25,6 M\$) ;

7.2.2. Poste Nemiscau - Augmentation de la capacité du réseau 69 (18,3 M\$).

INDICATEURS DE SERVICES

8. **Références :**

- (i) Pièce [B-0015](#), p. 5, Tableau 1;
- (ii) Rapport annuel du Transporteur au 31 décembre 2024, pièce [B-0019](#), p. 5, Tableau 1.

Préambule :

(i) Au Tableau 1, le Transporteur présente les résultats 2025 pour les indicateurs de performance généraux retenus par la Régie. L'indicateur « *Indicateurs de gravités G1 et G2* » de la catégorie Fiabilité de service, affiche un résultat de 159 pour l'année 2025.

(ii) Au Tableau 1, le Transporteur présente les résultats 2024 pour les indicateurs de performance généraux retenus par la Régie. L'indicateur « *Indicateurs de gravités G1 et G2* » de la catégorie Fiabilité de service, affiche un résultat de 113 pour l'année 2024.

Demande :

8.1 Veuillez indiquer les causes relatives à l'augmentation de plus de 40 % de l'« *Indicateurs de gravités G1 et G2* » qui passe de 113 en 2024 (référence(ii)) à 159 en 2025 (référence (i)). Veuillez élaborer.

REVENUS DES SERVICES DE TRANSPORT

9. Références :
- (i) Pièce [B-0004](#), p. 6, Tableau 2;
 - (ii) Pièce [B-0004](#), p. 8, Tableau Besoins de transport (MW).

Préambule :

(i)

Tableau 2
Revenus des services de transport et transits associés – Année 2025

	Besoins de transport (MW) ¹	Revenus de transport (M\$) ¹
Charge locale	40 246²	3 143,2
Point à point annuel ferme	4 150	324,1
Producteur	3 887	303,6
Distributeur	0	0,0
Autres	263	20,5
Point à point mensuel ferme et non ferme	2	0,0
Producteur	0	0,0
Distributeur	0	0,0
Autres	2	0,0
Point à point hebdomadaire ferme et non ferme	456	0,7
Producteur	0	0,0
Distributeur	0	0,0
Autres	456	0,7
Point à point quotidien ferme	1 207	1,4
Producteur	0	1,1
Distributeur	0	0,0
Autres	2164	0,4
Point à point quotidien non ferme	8 699	1,8
Producteur	0	0,0
Distributeur	0	0,0
Autres	8 699	1,8
Point à point horaire non ferme³	2,0 x 10⁶	22,6
Producteur ⁴	0,4 x 10 ⁶	3,9
Distributeur	0,0 x 10 ⁶	0,0
Autres	1,7 x 10 ⁶	18,7

(ii)

Besoins de transport (MW)

Point à point	Réservations (excl. pertes de transport)	Pertes de transport ²	Besoins de transport ³
Annuel ferme	3 945	205	4 150 MW
Mensuel ferme et non ferme	2	0	2 MW
Hebdomadaire ferme et non ferme	433	23	456 MW
Quotidien ferme	1 176	61	1 237 MW
Quotidien non ferme	8 269	430	8 699 MW
Horaire non ferme (*)	2,0	0,1	2,1 x 10 ⁶ MW
(*) Incluant : réservations insuffisantes (capacité) ¹	0,8	0,0	0,8 x 10 ⁶ MW

Demandes :

- 9.1 La Régie constate qu'à la section « *Point à point quotidien ferme* » de la référence (i), le total des trois éléments (2 164 MW) de celle-ci ne correspond pas au total présenté (1 207 MW). Veuillez expliquer cette différence.
- 9.2 Veuillez concilier les données « *Point à point quotidien ferme* » (référence (i)) et « *Quotidien ferme* » (référence (ii)) de la colonne « *Besoins de transport* ».

SUIVI DES PROJETS D'INVESTISSEMENT

10. **Références :**
- (i) Pièce [B-0017](#), p. 7;
 - (ii) Pièce [B-0017](#), p. 11;
 - (iii) Pièce [B-0017](#), p. 15.

Préambule :

- (i) Le Transporteur mentionne les mesures liées à la COVID-19 pour expliquer une partie des écarts majeurs du projet d'investissement « *Remplacement d'automatismes, d'appareillage et de bâtiments au poste de Duvernay* » (dossier R-4019-2017).

(ii) Le Transporteur mentionne les mesures liées à la COVID-19 pour expliquer une partie des écarts majeurs du projet d'investissement « *Remplacement des systèmes de conduite du réseau de transport d'électricité* » (dossier R-4047-2018 phase 2).

(iii) Le Transporteur mentionne les mesures liées à la COVID-19 pour expliquer une partie des écarts majeurs du projet d'investissement « *Remplacement des transformateurs de puissance au poste des Montagnais* » (dossier R-4160-2021).

Demandes :

10.1 Veuillez préciser quel montant des écarts majeurs de chacun des projets identifiés aux références (i) à (iii) sont liés aux mesures relatives à la COVID-19 pour l'année 2025. Veuillez également fournir une ventilation par année des coûts engendrés par la COVID -19 pour chacun des projets des références (i) à (iii) depuis le début de ceux-ci.

10.1.1. Veuillez préciser en quoi les justifications relatives aux mesures liées à la COVID-19 afin d'expliquer les écarts majeurs s'appliquent toujours en 2025 pour chacun des projets.

- 11. Références :**
- (i) Dossier R-9000-2023, pièce [B-0016](#), p. 15;
 - (ii) Dossier R-9000-2024, pièce [B-0013](#), p. 8;
 - (iii) Dossier R-9000-2024, pièce [B-0013](#), p. 14;
 - (iv) Dossier R-9000-2024, pièce [B-0013](#), p. 22.

Préambule :

(i) Le Transporteur mentionne que le coût final du projet d'investissement « *Construction d'une ligne à 735 kV entre les postes Micoua et du Saguenay* » est de l'ordre de 1 170,5 M\$ après considération de divers coûts résiduels, crédits et frais financiers comptabilisés en 2024.

(ii) Le Transporteur mentionne que le coût final prévisionnel du projet « *Construction du nouveau poste des Irlandais et de ses lignes d'alimentation* » est de l'ordre de 227,2 M\$ après considération de divers coûts résiduels, crédits et frais financiers comptabilisés en 2025.

(iii) Le Transporteur mentionne que le coût final prévisionnel du projet « *Remplacement des compensateurs statiques au poste La Vérendrye* » est de l'ordre de 179,2 M\$ après considération de divers coûts résiduels et crédits comptabilisés en 2025.

(iv) Le Transporteur mentionne que le coût final prévisionnel du projet « *Ajout d'une section à 735-161 kV au poste de la Chamouchouane et d'une ligne d'alimentation à 161 kV* » est de l'ordre de 201,5 M\$ après considération de divers coûts résiduels et crédits comptabilisés en 2025.

Demande :

11.1 Veuillez confirmer si le Transporteur a déposé l'avis de mise en service finale pour chacun des projets des référence (i) à (iv). Dans la négative, veuillez les déposer.

REMPLACEMENT DES SYSTEMES DE CONDUITE DU RESEAU DE TRANSPORT D'ELECTRICITE

- 12. Références :**
- (i) Pièce [B-0017](#), p. 10;
 - (ii) Pièce B-0017, p. 11;
 - (iii) Dossier R-9000-2024, pièce [B-0013](#), p. 12;
 - (iv) Dossier R-9000-2024, pièce [B-0026](#), p. 4 et 5;
 - (v) Dossier R-4047-2018, décision [D-2020-109](#) Phase 2, p. 63.

Préambule :

(i) Le Transporteur mentionne que les mises en services réelles/prévues du projet « *Remplacement des systèmes de conduite du réseau de transport d'électricité* » s'échelonne de 2019 à 2027.

(ii) Le Transporteur explique les écarts majeurs pour le projet « *Remplacement des systèmes de conduite du réseau de transport d'électricité* ».

(iii) Le Transporteur mentionne que les mises en services réelles/prévues du projet « *Remplacement des systèmes de conduite du réseau de transport d'électricité* » s'échelonne de 2019 à 2025.

(iv) « *Veuillez indiquer si les informations contenues au Tableau « Événements clés de l'échéancier de projet » de la référence (i) sont toujours valides. Dans la négative, veuillez identifier et quantifier les retards et élaborer sur l'impact de ces derniers sur le déroulement de l'échéancier. Veuillez également fournir les informations suivantes :*

- *Le nouvel échéancier;*
- *La mise à jour des informations du Tableau « Événements clés de l'échéancier de projet » de la référence (i);*
- *Les modifications apportées au projet, ainsi qu'au plan de réalisation de celui-ci.*

Réponse :

Le Transporteur confirme que les informations contenues au Tableau « Événements clés de l'échéancier de projet » de la référence (i), présentées lors du dépôt du rapport annuel 2024, demeurent toujours valides. Il assure un suivi rigoureux de l'évolution du projet et, le cas échéant, déposera une mise à jour de ces renseignements selon les exigences réglementaires en vigueur.

Le Transporteur confirme également que la nature des travaux ainsi que les objectifs du Projet n'ont pas changé, et que la solution recommandée demeure celle autorisée. » [nous soulignons]

(v) « [231] La Régie demande également au Transporteur de présenter, lors du dépôt de son rapport annuel, le suivi de l'échéancier et des écarts d'échéance du Projet, notamment en ce qui a trait aux dates de mises en service, ainsi que, le cas échéant, l'explication des écarts majeurs entre les coûts projetés et réels détaillés du Projet, sous la même forme et avec le même niveau de détail que ceux des tableaux 1 et 2 de la pièce B-0056194. Pour chacun de ces suivis, la Régie demande au Transporteur d'expliquer les écarts. » [nous soulignons]

Demandes :

12.1 Veuillez expliquer les raisons du report des mises en services finales du Projet de 2025 à 2027 (références (i) et (iii)).

12.1.1. Veuillez identifier les mises en services partielles qui ne sont pas encore réalisées.

12.1.2. Parmi les explications des écarts majeurs de la référence (ii), veuillez identifier le montant de chacun des facteurs liés au report des mises en services finales de 2025 à 2027.

12.1.3. Veuillez préciser l'impact du report des mises en services finales sur la fiabilité du système de conduite.

12.1.4. Veuillez préciser le degré de certitude de la mise en service finale du Projet en 2027.

12.2 En réponse à une DDR de la Régie lors du rapport annuel 2024 (référence (iv)), le Transporteur mentionne que les mises en service finales du projet, alors prévues en 2025, étaient toujours valides. Veuillez indiquer à quel moment le Transporteur a pris connaissance du fait que les mises en service finales du projet étaient reportées de deux années.

12.2.1. Veuillez indiquer pour quelles raisons le Transporteur n'a pas déposé de mise à jour de l'échéancier des mises en service finales auprès de la Régie tel que requis dans la décision D-2020-109 (référence (v)).

INTÉGRATION DU PARC ÉOLIEN APUIAT

- 13. Références :**
- (i) Pièce [B-0017](#), p. 26;
 - (ii) Dossier R-9000-2024, pièce [B-0013](#), p. 32.

Préambule :

- (i) Au rapport annuel 2025, le Transporteur présente le tableau des Coûts des travaux d'intégration du parc éolien Apuiat.
- (ii) Au rapport annuel 2024, le Transporteur présente le tableau des Coûts des travaux d'intégration du parc éolien Apuiat.

Demande :

- 13.1 La Régie constate à la référence (ii) un montant prévisionnel de 80 200 k\$ pour le remboursement du poste de départ, alors que ce coût n'apparaît pas dans le tableau de la référence (i). Veuillez justifier.

CONSTRUCTION DU NOUVEAU POSTE DE SAINT-MICHEL

- 14. Références :**
- (i) Pièce [B-0017](#), p. 13;
 - (ii) Dossier R- 4306-2025, décision [D-2026-008](#), p. 81, par. 295;

Préambule :

- (i) « Explication des écarts majeurs :

+25,4 : Hausse des coûts provenant des éléments suivants :

- *Coûts supplémentaires de travaux et d'approvisionnement ;*
- *Ajustement à la hausse des frais financiers en lien avec l'augmentation des coûts de Projet et le report de la mise en service de la première étape du Projet. »*

(ii) « [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. »

Demande :

14.1 En lien avec la référence (ii), veuillez décrire et expliquer les causes du dépassement de coût (référence (i)) du projet avec le même niveau de détail que la ventilation des facteurs fournie pour le projet de remplacement des transformateurs de puissance au poste des Montagnais.

REMPLACEMENT DES TRANSFORMATEURS DE PUISSANCE AU POSTE DES MONTAGNAIS

- 15. Références :**
- (i) Dossier R-4160-2021, décision D-2021-112, [Suivi administratif](#), p. 2;
 - (ii) Dossier R-4160-2021, décision [D-2012-112](#), p.14, par. 47;
 - (iii) Dossier R-4160-2021, décision [D-2012-112](#), p.15, par. 52;
 - (iv) Dossier R- 4306-2025, décision [D-2026-008](#), p. 52, par. 179.

Préambule :

(i) « Réévaluation du coût du projet et de l'échéancier

La nécessité d'une réévaluation du coût du Projet découle de plusieurs éléments survenus en cours de réalisation.

En juin 2024, la haute direction d'Hydro-Québec a autorisé une augmentation de 26,7 M\$ des crédits globaux, portant ainsi le coût du Projet au montant de 154,5 M\$.

La première étape du Projet² impliquait deux mises en service, initialement prévues en août 2022 et en octobre 2023. Celle prévue en août 2022 a été complétée en mars 2024 et celle prévue en octobre 2023 sera complétée en juillet 2024. Les mises en service subséquentes, quant à elles, sont toujours prévues en 2030 et en 2031. » [note de bas de page omise] [nous soulignons]

(ii) « **[47] Pour les motifs présentés par le Transporteur, la Régie autorise la réalisation du Projet. Le Transporteur ne pourra cependant apporter, sans autorisation préalable de la Régie, aucune modification au Projet qui aurait pour effet d'en modifier de façon appréciable la nature ou les coûts.** »

(iii) « **[52] Enfin, la Régie demande au Transporteur de présenter un suivi de l'échéancier du Projet et, le cas échéant, de fournir l'explication des écarts majeurs entre les coûts projetés et réels et des écarts d'échéance, notamment sur les dates de mises en service.** »

(iv) « [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 préparées¹⁰⁴. 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. »

Demandes :

15.1 Veuillez compléter le tableau suivant pour le projet de remplacement des transformateurs de puissance au poste des Montagnais (référence (i)).

Projet	Date de prise de connaissance du dépassement de 15 %	Évènement déclencheur du dépassement de 15 %	Date d'obtention de l'autorisation interne pour l'obtention d'un budget supplémentaire	Instance ayant accordé l'autorisation interne (haute direction ou conseil d'administration)	Date de notification à la Régie

15.1.1. En lien avec les références (ii) et (iii), veuillez expliquer le délai de notification à la Régie, considérant que la première mise en service prévue en août 2022 a été complétée en mars 2024 (référence (i)), soit un glissement d'échéancier d'environ 19 mois durant lesquels la Régie n'a pas reçu de notification.

15.2 Veuillez indiquer si le Transporteur est en mesure de préciser la classe d'estimation (telle qu'expliquée en référence (iv)) atteinte ainsi que le niveau de maturité de conception correspondant au moment de la demande d'autorisation du projet de remplacement des transformateurs de puissance au poste des Montagnais.

15.2.1. Veuillez préciser quels livrables d'ingénierie étaient complétés au moment de la demande d'autorisation (études de court-circuit et coordination des protections, dimensionnement des équipements majeurs, plans d'implantation, études géotechniques, approvisionnement fermes, etc.).

15.2.2. Veuillez indiquer si le Transporteur entend présenter la classe d'estimation de ses projets d'investissement lors du dossier de demande d'autorisation spécifique pour chaque projet présenté au-dessus du seuil.

REPLACEMENT D'UN AUTOMATISME DE RESEAU

- 16. Références :**
- (i) Pièce [B-0017](#), p.16 et 17;
 - (ii) Dossier R-4144-2021, décision D-2021-119, [suivi administratif](#), p. 3;
 - (iii) Dossier R-4144-2021, décision [D-2021-119](#), p. 9, par 24;
 - (iv) Dossier R-4144-2021, décision [D-2021-119](#), p. 12, par 32;
 - (v) Dossier R-4144-2021, décision [D-2021-119](#), p. 24 et 25, par 87 à 90;
 - (vi) Dossier R-4144-2021, décision [D-2021-119](#), p. 33.

Préambule :

- (i) « Explication des écarts majeurs

-34,1 : Ingénierie, approvisionnement et construction :

- *Libération de la provision selon l'avancement du projet et coûts moins élevés que prévu;*
- *Retrait du contenu de deux localisations en raison de contraintes liés aux ressources disponibles, et à la capacité de réalisation, comme indiqué au suivi administratif du 29 mai 2026. Le Transporteur procèdera à des analyses afin de déterminer comment ces travaux peuvent être regroupés de façon optimale avec d'autres interventions sur le réseau.*

+0,6 : Frais financiers – Ajustements des frais financiers en lien avec, d'une part, l'impact favorable de l'évolution des coûts du projet et, d'autre part, les effets du report des mises en services partielles, causé par des enjeux de disponibilité des ressources et la replanification des retraits. »

- (ii) « Transfert des travaux pour l'automatisme RPTC au poste Aux Outardes dans un autre projet

Les activités prévues dans le cadre du Projet au poste Aux Outardes consistent à réaliser des travaux dans la cour du poste afin d'améliorer la détection de l'état d'une ligne. À cet égard, la

fonction de la composante Détection de ligne ouverte (DLO) de l'automatisme RPTC repose notamment sur l'état des appareils de sectionnement de ligne et de barres du poste.

Or, un projet distinct planifié à court terme prévoit une reconfiguration des barres du poste en lien avec le départ de cette même ligne, ce qui nécessitera à nouveau des travaux pour modifier sa DLO.

Dans ce contexte, le Transporteur a réalisé des analyses visant à optimiser la réalisation de ces travaux, notamment en considérant les enjeux de mobilisation des ressources, de coordination des interventions et de gestion des retraits d'équipements.

Ainsi, un regroupement des travaux constitue l'option optimale. Par conséquent, les activités prévues dans le Projet (notamment le remplacement des DLO associées à l'automatisme RPTC) au poste Aux Outardes seront considérées dans les études d'avant-projet de projets à venir.

Transfert des travaux de remplacement des composantes de l'automatisme RPTC au poste des Montagnais dans un autre projet

Dans le cadre du Projet visant le remplacement d'un automatisme de réseau, des travaux prévus au poste des Montagnais devaient être réalisés avec une mise en service planifiée en octobre 2027.

Toutefois, le poste des Montagnais fait présentement l'objet de plusieurs autres projets ou interventions prioritaires pour la fiabilité du réseau, notamment le remplacement des protections des lignes.

Toutes ces interventions sont priorisées en fonction de leur niveau d'urgence, des impératifs de coordination interprojets et de retraits d'équipements, ainsi que d'allocation de la main-d'œuvre à réaliser les travaux au poste des Montagnais selon l'échéancier initial.

Dans ce contexte contraint, le maintien des travaux du Projet au poste des Montagnais entraînerait un report de la mise en service finale d'octobre 2027 à octobre 2031.

Plusieurs projets de pérennité des automatismes de réseau sont à venir, dont des travaux en automatismes au poste des Montagnais. Considérant l'ensemble de ces travaux et afin d'optimiser l'allocation de la main d'œuvre au poste des Montagnais, le Transporteur doit transférer ces travaux du Projet dans un des projets à venir. »

(iii) « [24] L'automatisme RPTC comprend deux systèmes indépendants et redondants (A et B) qui assurent la fiabilité de fonctionnement de l'automatisme. Les principales composantes de l'automatisme RPTC sont les suivantes :

- les unités de composition d'événements (UCE);
- les unités de rejet de production (URP);
- les détections de ligne ouverte (DLO);
- les détections de contournement de batterie de compensation série (DCB);
- le système de télédélestage de charge (système TC) ».

(iv) « [32] Le Transporteur indique que le maintien de l'automatisme RPTC est essentiel pour la fiabilité et la sécurité du réseau et estime que son remplacement est donc nécessaire à brève échéance ». [nous soulignons]

(v) « [87] Le rôle principal de l'automatisme RPTC est de préserver la stabilité du réseau à la suite d'un événement entraînant l'ouverture d'une ou de plusieurs lignes de transport à 735 kV et le contournement de la compensation série. L'automatisme RPTC représente la principale ligne de défense contre des événements qui pourraient engendrer une panne générale.

[88] Selon le Transporteur, le Projet constitue la solution optimale qui permet de maintenir la fiabilité du réseau de transport et d'en garantir l'exploitabilité au bénéfice de l'ensemble de la clientèle, tout en respectant les critères de conception et de planification en vigueur.

[89] Le Transporteur mentionne que l'automatisme RPTC se trouve présentement dans un état critique, puisque toutes ses composantes ont dépassé leur fin de vie utile. Les technologies désuètes des années 1990 sur lesquelles repose cet automatisme constituent un enjeu supplémentaire important puisque l'expertise se fait rare et les manufacturiers n'offrent plus de soutien, ni de pièces de remplacement.

[90] Une dégradation de sa fiabilité d'opération peut imposer des limites d'exploitation qui se traduisent par des réductions de transit de puissance dans certaines configurations du réseau dégradées. » [notes de bas de page omise] [nous soulignons]

(vi) « 21. AUTORISE le Transporteur à réaliser le projet relatif au remplacement d'un automatisme de réseau, tel que décrit par le Transporteur, ce dernier ne pouvant apporter, sans autorisation préalable de la Régie, quelque modification que ce soit au projet qui aurait pour effet d'en modifier de façon appréciable la nature et les coûts; » [nous soulignons]

Demandes :

- 16.1 Veuillez indiquer, en lien avec le retrait des deux localisations (référence (i) et (ii)), les impacts sur la nature et les coûts du projet compte tenu de la référence (vi). Veuillez élaborer.
- 16.1.1. Veuillez indiquer si l'automatisme RPTC, dans la configuration résultant du retrait des deux localisations, assure ses fonctions dans le respect des critères de conception du Transporteur.
- 16.1.1.1. Veuillez préciser l'incidence de cette configuration sur la redondance des systèmes A et B (référence (iii)).
- 16.1.1.2. Veuillez préciser l'incidence de cette configuration sur la stabilité, la fiabilité et la sécurité du réseau, considérant l'état critique des composantes et l'urgence du besoin de remplacement (références (iv) et (v)).
- 16.2 Veuillez indiquer si la coordination des travaux de l'automatisme RPTC avec d'autres projets au poste aux Outardes et au poste des Montagnais permettra d'avoir une mise en service finale avant le délai anticipé d'octobre 2031 qu'entraînerait le maintien des travaux (référence (ii)). Veuillez élaborer.
- 16.2.1. Veuillez préciser la portion du budget autorisé présentée lors du dossier d'autorisation initiale du projet (référence (i)), relative aux deux localisations retirées.

CONSTRUCTION DU NOUVEAU POSTE DE COTEAU-DU-LAC A 120-25 KV ET DE SA LIGNE D'ALIMENTATION

17. Référence : Pièce [B-0017](#), p. 47.

Préambule :

« Explication des écarts majeurs

- -18,1 : Ingénierie, approvisionnement et construction – Octroi du contrat de construction favorable, ajustement à la baisse des coûts d'approvisionnement en lien avec la précision de l'ingénierie détaillée et diminution des coûts en fonction de l'avancement de la réalisation des travaux.

- -2,2 : *Frais Financiers – Ajustement à la baisse des frais financiers en lien avec la diminution des coûts du projet.* »

Demande :

17.1 Veuillez préciser quels éléments de conception se sont précisés entre l'estimation autorisée et l'ingénierie détaillée, ainsi que la portion de l'écart de coût qui en découle (référence (i)).

AJOUT D'UN TRANSFORMATEUR ET REMPLACEMENT D'EQUIPEMENTS AU POSTE HERTEL

- 18. Références :**
- (i) Dossier R-4216-2022, décision [D-2023-073](#), p. 25, par. 75;
 - (ii) Pièce [B-0017](#), p. 30 et 31.
 - (iii) Dossier R-4216-2022, décision D-2023-073, [suivi administratif du 29 juillet 2025](#), p. 2;
 - (iv) Rapport annuel 2023 du Transporteur, pièce [B-0033](#), p. 48, réponse à la question 12.5.2.

Préambule :

(i) « [75] Le coût total du Projet s'élève à 132 M\$. Le Transporteur indique que les coûts du Projet sont associés aux différentes catégories d'investissement comme suit :

- « Croissance des besoins de la clientèle » : 68,4 M\$;
- « Maintien des actifs » : 43,1 M\$;
- « Maintien et amélioration de la qualité de service » : 7,7 M\$;
- « Respect des exigences » : 12,8 M\$. » [note de bas de page omise]

Le coût total prévu pour les travaux des catégories Maintien des actifs (MA), Maintien et amélioration de la qualité de service (MAQ) et Respect des exigences (RE) s'élève à 63,6 M\$.

(ii) La prévision du coût du Projet est évaluée à 80,4 M\$. Le Transporteur justifie l'écart à la baisse de 51,6 M\$ par rapport au montant autorisé de 132 M\$ comme suit :

-42,0 : Le Transporteur a retiré le contenu des travaux lié à l'ajout d'une section de transformation à 735-315 kV comme indiqué au suivi administratif du 31 mai 2024.

- *-9,6 : Réévaluation des coûts provenant essentiellement de l'ajout de travaux de remplacement d'équipements liés :*
- *Aux systèmes d'automatismes, requis pour finaliser la numérisation du système de commande du poste;*

- Aux panneaux de distribution électrique associés aux équipements d'appareillage et aux systèmes d'automatismes du poste;
- Diminution de la provision selon l'avancement du projet.

(iii) « Les travaux des autres catégories, soit ceux qui permettent d'assurer le maintien des actifs, le maintien et l'amélioration de la qualité de service, ainsi que le respect des exigences, sont toujours nécessaires, tels qu'autorisés par la décision D-2023-073 ». [note de bas de page omise] [nous soulignons]

(iv) [...] Le coût du remplacement en urgence du transformateur T4, ayant mené au retrait des travaux autorisés d'ajout d'une nouvelle section de transformation (catégorie Croissance des besoins) a été considéré « dans la catégorie « Maintien des actifs » du budget des investissements 2023 pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 65 M\$ ».

Demandes :

- 18.1 Veuillez confirmer la compréhension de la Régie selon laquelle la prévision du coût total du projet de 80,4 M\$ (référence (ii)) comprend uniquement les travaux prévus dans les catégories MA, MAQ et RE et sont toujours nécessaires (références (i), (iii) et (iv)). Dans la négative, veuillez élaborer.
- 18.2 Veuillez fournir la prévision du coût relatif à chacune des catégories MA, MAQ et RE, totalisant 80,4 M\$ (référence (ii)), en justifiant les écarts observés par rapport aux montants prévus pour chaque catégorie et totalisant 63,6 M\$ (référence (i)). Veuillez également fournir la description

EXPLICATIONS DES ÉCARTS MAJEURS

19. Référence : Pièce [B-0017](#).

Préambule :

Le Transporteur présente l'état d'avancement des projets majeurs.

La Régie constate que le Transporteur fournit des explications sur les écarts de coûts et d'échéances pour certains projets. La Régie constate également que pour certains autres projets, avec des écarts comparables, le Transporteur indique « Rien à signaler ».

Demande :

- 19.1 Veuillez préciser les critères selon lesquels le Transporteur détermine qu'un écart de coût ou un écart d'échéance constitue un écart devant faire l'objet d'une explication.