

Réponses du Transporteur à la demande de renseignements n° 1 de la Régie

(Version caviardée)

**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)).

Réponse :

1 **Le montant de 10,6 M\$ présenté à la rubrique « Décalage temporel des mises en**
2 **service » correspond à l'ajustement réglementaire à effectuer en 2025 aux**
3 **revenus requis pour constituer le CER, lequel reflète l'écart entre le rendement**
4 **autorisé et le rendement réel sur la base de tarification qui est attribuable au**
5 **décalage temporel des mises en service de 2025, conformément à la décision**
6 **[D-2025-022](#) (p. 90, par. 331). Le solde de ce CER sera disposé au dossier tarifaire**
7 **subséquent à ce Rapport annuel.**

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.

Réponse :

8 **Le Transporteur mentionne que l'information relative au mois prévu de mise en**
9 **service lors de l'approbation du projet n'est pas pertinente aux fins du calcul du**
10 **compte d'écarts et de reports. En effet, conformément au paragraphe 331 de la**
11 **décision [D-2025-022](#), le calcul repose sur l'écart entre le mois autorisé et le mois**
12 **réel de mise en service. Le mois autorisé correspond au mois retenu dans le**
13 **dossier tarifaire 2025, tel qu'approuvé dans la décision [D-2025-032](#).**

14 **Le Transporteur présente au tableau suivant les renseignements requis relatifs**
15 **au CÉR hors base de tarification lié au décalage temporel des mises en service.**

Tableau R-1.2
Détails relatifs au compte hors base de tarification lié au décalage temporel
des mises en service

Au 31 décembre 2025 (en millions de \$)								
Nom des projets	Décision Régie	Autorisé			Réal		Écart	Rendement M\$ (7) = (6) x 5,602%
		MES M\$ (1)	Mois (2)	13 soldes M\$ (3)	Mois (4)	13 soldes M\$ (5)	13 soldes M\$ (6) = (3) - (5)	
1 Mises en service projets - autorisation spécifique Régie								
2 Poste Saint-Patrick	D-2015-051	10,0	Nov	1,5	Note 1	0,0	1,5	0,1
3 Poste Duvernay 315-120 kV - Remplacement automatismes, appareillage et bâtiments	D-2018-043	11,4	Nov	1,8	Déc	0,9	0,9	0,0
4 Ligne Micoua - Saguenay	D-2019-087	14,4	Janv à Juin	11,7	Juin	7,8	3,9	0,2
5 Ligne 320 kV et équipements au poste des Appalaches	D-2020-083	690,6	Déc	53,1	Note 1	0,0	53,1	3,0
6 Remplacement systèmes de conduite du réseau de transport d'électricité	D-2020-109	328,5	Déc	25,3	Déc	25,3	0,0	0,0
7 Poste Montagnais - Remplacement transformateurs	D-2021-112	22,4	Oct	5,2	Note 1	0,0	5,2	0,3
8 Remplacement automatisme RPT C (Rejet de production et télédélestage de charge)	D-2021-119	57,1	Mars à Août	32,4	Juil., Nov	18,7	15,7	0,9
9 Poste Chibougamau - Remplacement compensateurs statiques	D-2022-012	15,9	Oct	3,7	Note 1	0,0	3,7	0,2
10 Réseau à 315 kV de l'Est de l'île de Montréal - Renforcement	D-2022-096	97,1	Juil	44,8	Sept, Déc	24,7	20,1	1,1
11 Poste Boucherville - Remplacement équipements	D-2023-063	45,9	Nov	7,1	Déc	3,5	3,5	0,2
12 Poste Hertel - Ajout transformateur et remplacement équipements	D-2023-073	51,7	Nov	8,0	Déc	4,0	4,0	0,2
13 Poste Saraguay - Remplacement transformateurs	D-2024-068	11,0	Déc	0,8	Déc	0,8	0,0	0,0
14 Ligne Outardes - Laurentides - Renforcement	D-2024-077	35,5	Sept	10,9	Oct, Nov	7,6	3,3	0,2
15 Poste La Grande-2 - Remplacement transformateurs	D-2024-106	22,5	Nov	3,5	Déc	1,7	1,7	0,1
16 Mises en service projets - autres								
17 Postes Thetford à 69-25 kV et à 230-120-69 kV		26,1	Nov	4,0	Déc	2,0	2,0	0,1
18 Raccordement d'un client du Distributeur		18,7	Nov	2,9	Mai	11,5	(8,6)	(0,5)
19 Ligne Boucherville - Sidbec - Raccordement du client		53,2	Juin	28,6	Mai, Juil	30,8	(2,1)	(0,1)
20 Augmentation de la capacité du réseau 69 kV secteur Nemiscau		19,5	Déc	1,5	Note 1	0,0	1,5	0,1
21 Ligne souterraine Bélanger-Rosemont - Remplacement		42,5	Nov	6,5	Nov	6,5	0,0	0,0
22 Postes Lemoyne, Albanel et Nemiscau - Remplacement des protections de lignes et appareillages		21,8	Juin	11,7	Oct	5,0	6,7	0,4
23 Poste Albanel, Chibougamau et Abitibi - Remplacement des protections de lignes		23,3	Oct	5,4	Déc	1,8	3,6	0,2
24 Poste la Suète - Remplacement équipements		16,4	Déc	1,3	Déc	1,3	0,0	0,0
25 Poste de Plessisville - Ajout du 3e transformateur à 120-25 kV et pérennité (CREA)		20,8	Nov, Déc	2,3	Note 1	0,0	2,3	0,1
26 Poste Arnaud - Remplacement des inductances XL5-BC et XL7-ABC		22,0	Nov	3,4	Juin	11,8	(8,5)	(0,5)
27 Ligne Boucherville - Sidbec - Reconstruction d'un tronçon		29,6	Juil	13,7	Juin	15,9	(2,3)	(0,1)
28 Programme de remplacement unités de mesure 2025		24,6	Oct	5,7	Oct, Nov	4,4	1,3	0,1
29 Poste de Mont-Royal - Ajout du 4e transformateur à 120-25 kV		28,0	Juin	15,1	Déc	2,2	12,9	0,7
30 Poste Vignau - Remplacement des protections, condensateurs et unités de mesure		17,9	Nov	2,8	Déc	1,4	1,4	0,1
31 Poste Courmayeur - Ajout du 3e transformateur, pérennité et conversion CREA		12,8	Juin	6,9	Note 1	0,0	6,9	0,4
32 Ligne Micoua-Laurentides - Remplacement isolateurs		12,9	Déc	1,0	Oct, Nov	2,8	(1,8)	(0,1)
33 Poste de Stanstead - Conversion CREA et pérennité		20,0	Déc	1,5	Note 1	0,0	1,5	0,1
34 Poste du Saguenay - Remplacement de l'armoire de branchement AB1		12,3	Jan	11,4	Juil, Oct	4,8	6,5	0,4
35 Amélioration de la provision de la demande		24,1	Déc	1,9	Note 1	0,0	1,9	0,1
36 Poste La Grande 2 - Compléter ALCID et modernisation de la synchronisation		19,6	Nov	3,0	Note 1	0,0	3,0	0,2
37 Raccordement d'un client du Distributeur		26,9	Oct	6,2	Note 1	0,0	6,2	0,3
38 Raccordement d'un client du Distributeur		17,4	Juin	9,4	Juin	9,4	0,0	0,0
39 Programme de remplacement des accumulateurs		19,1	Déc	1,5	Note 1	0,0	1,5	0,1
40 Raccordement d'un client du Distributeur		15,9	Juin	8,6	Note 1	0,0	8,6	0,5
41 Poste Lévis à 735 kV - Remplacement des disjoncteurs 700-88, 700-89, 700-20		14,3	Nov	2,2	Déc	1,1	1,1	0,1
42 Raccordement d'un client du Distributeur		11,9	Juin	6,4	Nov, Déc	1,7	4,7	0,3
43 Poste de la Nemiscau et Albanel - Remplacement d'un transformateur de réserve		16,3	Fév	13,8	Oct, Nov	3,7	10,1	0,6
44 Raccordement d'un client du Distributeur		11,8	Mai	7,3	Sept	3,6	3,6	0,2
45 Poste de l'Aqueduc - Remplacement de deux batteries de condensateurs à 120 kV		12,0	Déc	0,9	Note 1	0,0	0,9	0,1
46 Poste de la Manicouagan - Remplacement des luminaires		10,8	Avr	4,2	Note 1	0,0	4,2	0,2
47 Poste Albanel - Remplacement des inductances XL3, XL12, XL13		25,0	Déc	1,9	Note 1	0,0	1,9	0,1
48 Stabilité du réseau Outaouais, Quyon-Luc		11,0	Déc	0,8	Note 1	0,0	0,8	0,0
49 TOTAL		2 072,5		403,2		214,6	188,6	10,6
50								Note 2

Note 1 : Mises en service non réalisées au 31 décembre 2025

Note 2 : Les totaux sont calculés à partir de montants non arrondis

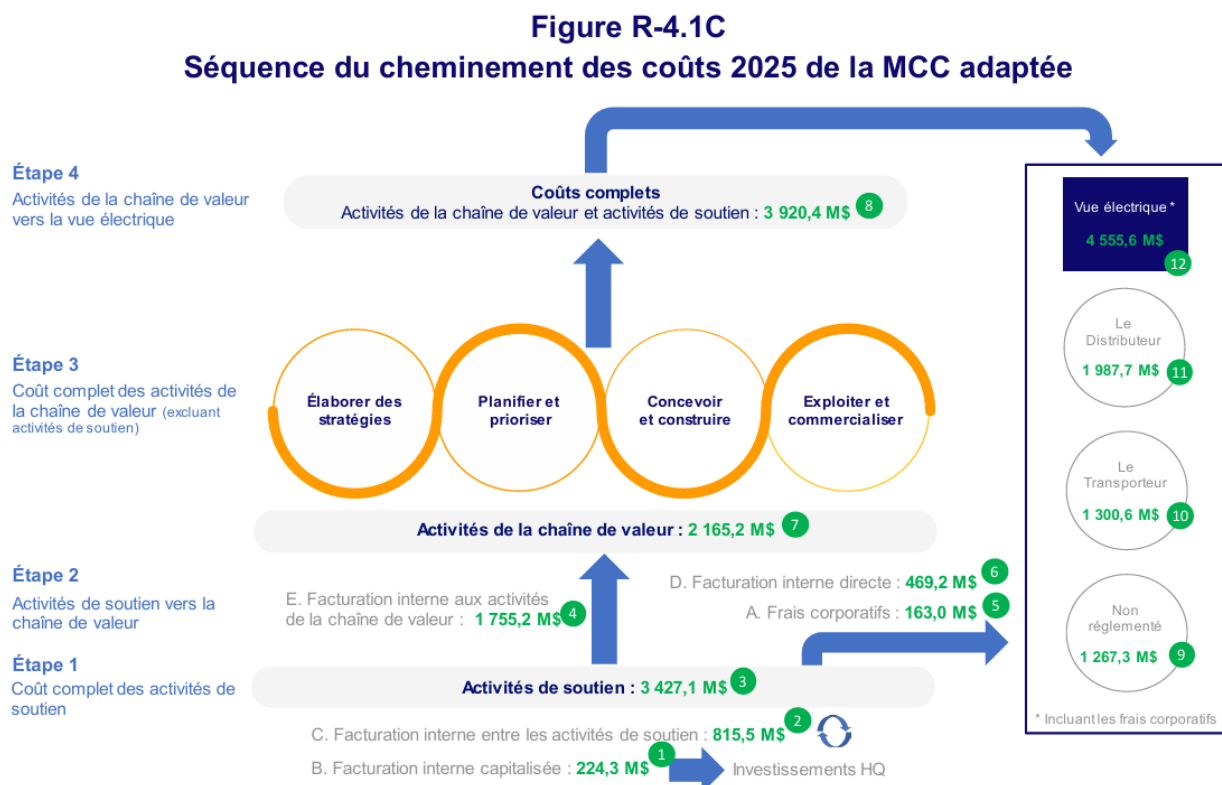
CHARGES D'EXPLOITATION

- 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.



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 HQTD-4, Document 1 (B-0044) :

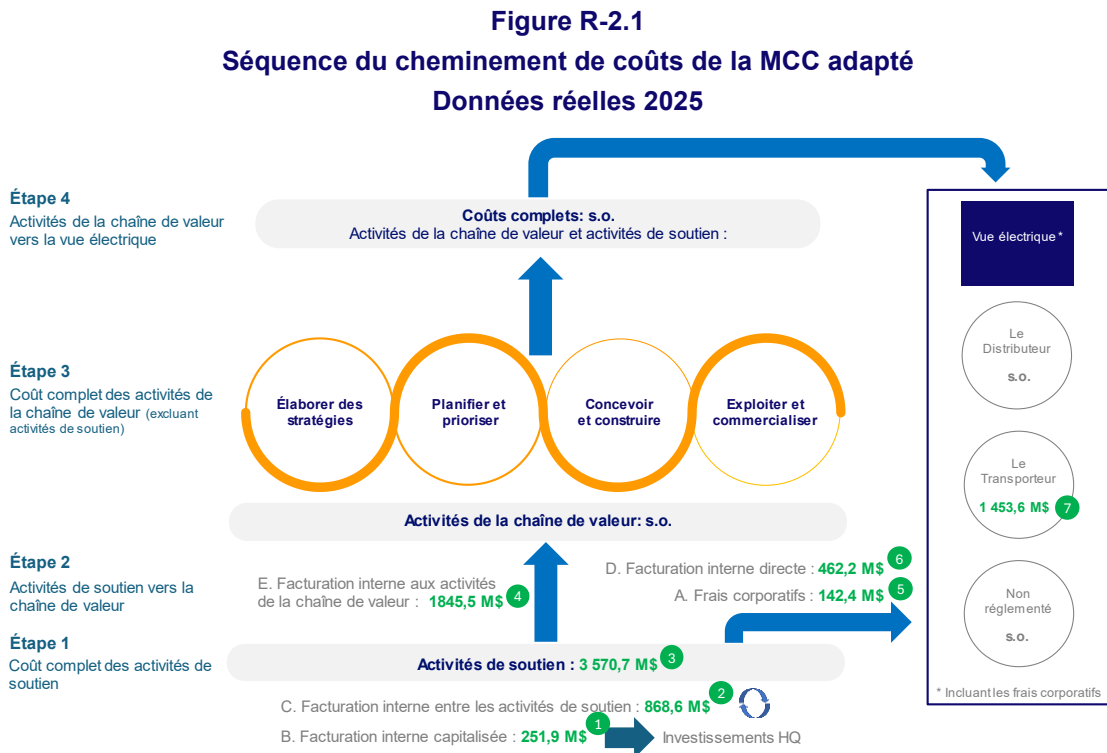
- **Activités de soutien (références 1 à 6) :** Les données proviennent des tableaux F-1, F-2 ou F-3 qui détaillent les activités de soutien selon le type de cheminement de coûts aux lignes 67.
- **Coûts complets des activités de la chaîne de valeur (références 7 et 8) :** Les données se trouvent dans 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.

Réponse :

1 **Le schéma suivant correspond à la figure identifiée en référence (ii), indiquant**
 2 **les résultats réels de l'année 2025 présentés dans le rapport annuel du**
 3 **Transporteur.**



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).

Réponse :

Dans la figure précédente, les totaux en vert correspondent aux références suivantes du rapport annuel 2025 du Transporteur :

- 4 • **Activités de soutien (références 1 à 6) : Les données proviennent du**
 5 **tableau 3 de la pièce HQT-2, Document 2 qui détaille le cheminement**
 6 **des coûts complets des activités de soutien.**

- **Coûts complets des activités de la chaîne de valeur :** Les données ne sont pas référencées dans la figure, celles-ci ne sont pas comprises dans le présent dossier et ne sont pas requises pour l'analyse des charges d'exploitation du Transporteur.
- **Vue électrique, incluant les frais corporatifs (référence 7) :** Cette donnée correspond au total des charges d'exploitation à la ligne 2 du tableau 1 de la pièce HQT-2, Document 2, auquel on retranche les ajustements réglementaires présentés à la ligne 15 et auquel il faut ensuite ajouter les frais corporatifs qui se trouvent à la ligne 33.
- **Pour ce qui est des valeurs du Distributeur et des activités non réglementées, elles ne sont pas présentées** puisqu'elles ne sont pas pertinentes au rapport annuel du Transporteur.

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).

Réponse :

L'écart de 67 M\$ observé pour la rubrique Construction (référence (iii)) ne peut être concilié directement avec l'écart de la maintenance directe de l'activité Opérations et maintenance (référence (iv)).

D'une part, l'activité Construction soutient plusieurs activités de la chaîne de valeur ainsi que d'autres activités de soutien et non uniquement la maintenance directe du Transporteur. Par conséquent, l'écart de 67 M\$ est attribuable à l'ensemble de ces activités. La part associable à la maintenance directe du Transporteur représente environ 22 M\$ de cet écart.

D'autre part, l'activité Maintenance directe ne présente pas nécessairement d'écart lié à l'utilisation des services de l'activité de soutien Construction. Lors de la planification des travaux de l'année autorisée 2025, certains travaux avaient été prévus au budget en maintenance directe et devaient être effectués par des ressources externes à Hydro-Québec. Toutefois, en cours d'année 2025, ces travaux ont plutôt été réalisés par les employés de l'activité Construction. Les montants requis pour la réalisation de ces travaux ayant déjà été prévus en maintenance directe, cette modification du mode d'exécution n'a pas généré d'écart significatif dans cette activité. Elle a plutôt eu pour effet de déplacer les coûts entre rubriques, sans incidence équivalente sur l'écart global de la maintenance directe. Le Transporteur présente le détail des cheminements de coûts de l'activité Construction au tableau suivant :

Tableau R-3.1
Cheminements du coût complet de l'activité Construction (en M\$)

Types de cheminement de coûts	2025		Réal 2025 vs D-2025-032
	D-2025-032	Réal	
1 Frais corporatifs	-	-	-
2 Facturation interne capitalisée	24,4	31,5	7,2
3 Facturation interne entre les activités de soutien	0,9	23,2	22,3
4 Facturation interne directe Vue électrique	-	-	-
5 Facturation interne des services rendus aux activités de la chaîne de valeur	0,0	37,2	37,2
6 Total des revenus de FI de l'activité Construction	25,3	91,9	66,7

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 autorisé 2025 (référence (i)) et la volumétrie réelle présenté en référence (ii). Pour chacune des clés de répartition présentées, veuillez fournir les explications justifiant la variation des différentes clés de répartition.

Réponse :

- 1 **Le Transporteur a constaté une erreur dans le tableau cité en référence (ii),**
2 **laquelle était à l'origine des variances importantes observées. Cette erreur,**
3 **d'origine cléricale, n'a pas d'incidence sur l'allocation des coûts et une fois**
4 **ajustée, permet de constater qu'il n'y a pas d'écart important entre la volumétrie**
5 **des clés de répartition entre les données pour l'année autorisée et réelle de 2025.**
6 **La version corrigée est présentée au tableau suivant et intégrée dans la pièce**
7 **HQT-2, Document 2 révisée.**

Tableau R-4.1

Volumétrie des clés de répartition des activités de soutien vers les activités de la chaîne de valeur pour l'année réelle 2025 – corrigée

		Élaborer des stratégies	Concevoir et construire				Exploiter et commercialiser					Autres activités de la chaîne de valeur	Réel 2025
		Ventes à l'exportation et développement de marchés	Gestion des actifs et planification du portefeuille d'investissements	Conception et évolution du système énergétique et infrastructures	Expertise et soutien technique aux opérations		Contrôle des mouvements d'énergie et exploitation des réseaux		Opération et maintenance				
					Expertise	Soutien technique en maintenance	Conduite du réseau	Conformité et fiabilité	Maintenance directe	Support opération et maintenance	Maîtrise de la végétation		
1	Technologies numériques												
2	Postes de travail												
3	Nombre d'ETC	196	156	484	1 354	650	1 251	57	-	5 816	190	2 852	13 005
4	Télécommunications de réseau d'énergie												
5	Capacité de bande passante en Mbps	4 000	-	-	-	-	23 288	1 062	-	7 600	248	-	36 198
6	Produits d'exploitation												
7	Proportion du nombre de services de technologies numériques utilisés	1 053	-	287	1 736	1 013	18 969	865	-	26 504	866	32 801	84 095
8	Services de développement												
9	Coûts par projet (attribution directe)												
10	Services partagés												
11	Immobilier												
12	Nombre de mètres carrés	11 029	2	1 174	6 471	2 259	2 251	103	-	170 562	5 573	15 720	215 145
13	Nombre d'effectifs desservis	166	163	494	1 348	641	898	41	-	3 030	99	2 817	9 696
14	Attribution directe												
15	Transport												
16	Nombre de passagers par miles parcourus	58 382	50 428	166 284	1 649 379	885 565	1 673 979	14 406	29 827	15 886 017	173 734	553 712	21 141 712
17	Véhicules	4	-	1	531	230	626	29	-	26 019	850	1 726	30 016
18	Attribution directe												
19	Alimentation et hébergement												
20	Nombre de nuitées			335	8 221	4 396	13 258	605	-	140 325	4 585	-	171 725
21	Attribution directe												
22	Gestion du matériel												
23	Nombre de transactions-magasin	5 852	7 969	-	10 507	5 020	6 938	316	-	598 586	19 559	43 105	697 852
24	Attribution directe												
25	Service industriel												
26	Attribution directe												
27	Soutien administratif												
28	Pourcentage d'effort par personne		2,26%	3,92%	1,19%	0,51%	5,93%	0,27%	-	54,11%	1,77%	18,48%	88,43%
29	Attribution directe												
30	Environnement												
31	Coûts estimés (attribution directe)												
32	Santé et sécurité au travail												
33	Nombre d'ETC	196	156	484	1 354	650	1 251	57	-	5 815	190	2 852	13 005
34	Attribution directe												
35	Services corporatifs												
36	Finances												
37	Pourcentage d'effort par personne en fonction des activités	0,63%	0,34%	1,44%	17,90%	10,10%	2,93%	0,13%	-	19,99%	0,65%	8,61%	62,72%
38	Attribution directe												
39	Sécurité corporative												
40	Nombre d'ETC et niveau de sécurité	0,61%	0,48%	1,49%	4,17%	2,00%	6,16%	0,28%	-	34,69%	0,59%	8,79%	59,25%
41	Attribution directe												
42	Talents et culture												
43	Nombre d'ETC	196	156	484	1 354	650	1 251	57	-	5 816	190	2 852	13 005
44	Attribution directe												
45	Approvisionnement stratégique												
46	Dollars d'engagement (M\$)	8,0	15,3	40,8	28,3	9,4	-	0,2	-	568,6	18,6	234,5	923,7
47	Affaires juridiques et réglementaires												
48	Attribution directe												
49	Planification stratégique												
50	Nombre d'ETC	196	156	484	1 354	650	1 251	57	-	5 816	190	2 852	13 005
51	Gestion intégrée des risques de l'entreprise et Valorisation des stratégies d'affaires												
52	Pourcentage d'effort par personne	15,54%	9,54%	18,80%			5,21%	0,24%		6,33%	0,21%	11,44%	67,31%
53	Développement durable, relations avec les communautés et communications												
54	Attribution directe												
55	Innovation												
56	Nombre d'heures (attribution directe)												
57	Construction												
58	Attribution directe												

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.

Réponse :

- 1 **Le Transporteur précise que la note (a) de la référence (iii) devrait se lire comme**
 2 **suit : « Mises en service non réalisées pour des projets sans autorisation**
 3 **spécifique de la Régie ». Il dépose la pièce HQT-2, Document 2 révisée.**

- 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).

Réponse :

Bien que les mises en service associées aux projets ayant fait l'objet d'une autorisation spécifique de la Régie soient inférieures de 1 561,8 M\$ aux prévisions au 31 décembre 2025, cet écart n'a pas eu d'incidence significative sur la charge d'amortissement de l'exercice 2025. En effet, les principaux projets à l'origine de cet écart devaient initialement être mis en service en décembre 2025. Tel que présenté au tableau R-1.2, les projets « *Ligne 320 kV et équipements au poste des Appalaches* » et « *Remplacement systèmes de conduite du réseau de transport d'électricité* » représentent à eux seuls plus de 1 G\$ de l'écart observé. Par ailleurs, il convient de souligner que l'écart relatif à l'amortissement des immobilisations corporelles en exploitation découle à la fois de projets ayant fait l'objet d'une autorisation spécifique de la Régie et de projets ne nécessitant pas une telle autorisation.

L'écart résiduel de 6,4 M\$ s'explique principalement par l'effet temporel associé au décalage des mises en service de projets dont la réalisation était prévue avant décembre 2025. À titre d'exemple, le projet « *Postes Lemoyne, Albanel et Nemiscau – Remplacement des protections de lignes et appareillages* » présente un report d'environ quatre mois par rapport à l'échéancier prévu, ce qui se traduit par une diminution de la charge d'amortissement d'environ 0,3 M\$ pour l'exercice 2025.

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).

Réponse :

1 Le Transporteur précise que la décision [D-2025-124](#) n'établissait pas une
2 méthode de détermination des ETC. Elle demandait plutôt à HQT-D d'évaluer les
3 ETC du Transporteur et du Distributeur selon le calcul mathématique cité au
4 paragraphe 269 de la décision. Cette évaluation avait pour objectif de permettre
5 à la Régie d'examiner les résultats et les enjeux qui découleraient de l'utilisation
6 d'une telle évaluation mathématique purement théorique. À la suite de cet
7 examen, la Régie donnera ses instructions concernant l'évaluation des ETC du
8 Transporteur.

9 Le Transporteur présente au tableau suivant les informations demandées et
10 correspondantes au format de la référence ii :

Tableau R-6.1 Évaluation des ETC – Année réelle 2025

Étape 1			Étape 2				Étape 3				
Année réelle 2025											
Activités de la chaîne de valeur à attribution directe	Clés de répartition	Unités de mesure	ETC	Clés de répartition des activités				ETC évalués de la Vue électrique			
				Vue électrique				Vue électrique			
				Transport	Distribution	Non réglementé	Total	Transport	Distribution	Non réglementé	Total
Élaborer des stratégies											
Ventes à l'exportation et développement de marchés	Attribution directe	s.o.	196					0	1	195	196
Planifier et prioriser											
Gestion des approvisionnements en électricité	Attribution directe	s.o.	24						24		24
Concevoir et construire											
Conception et évolution du système énergétique et infrastructures	Attribution directe	s.o.	380					153	137	90	380
Exploiter et commercialiser											
Expérience client et commercialisation			1 516						1 497	19	1 516
Commercialisation	Attribution directe	s.o.	546						546		546
Expérience client	Attribution directe	s.o.	922						922		922
Efficacité énergétique et gestion de la demande de puissance	Attribution directe	s.o.	-								
Mobilité	Attribution directe	s.o.	47						28	19	47
Contrôle des mouvements d'énergie et exploitation des réseaux			162					71	65	25	162
Conduite du réseau	Attribution directe	s.o.	162					71	65	25	162
Service technique et intégration réseau	Attribution directe	s.o.	610						610		610
Opération et maintenance			93						93		93
Maintenance directe	Attribution directe	s.o.	-								
Support opérations et maintenance	Attribution directe	s.o.	93						93		93
Maîtrise de la végétation	Attribution directe	s.o.	-								
Mesurage	Attribution directe	s.o.	451						451		451
Exploitation des réseaux autonomes	Attribution directe	s.o.	249						249		249
Autres activités non réglementées	Attribution directe	s.o.	27							27	27
TOTAL des ETC en attribution directe			3 707					225	3 126	356	3 707

Étape 1			Étape 2				Étape 3				
Activités de la chaîne de valeur avec clés de répartition	Clés de répartition	Unités de mesure	ETC	Clés de répartition des activités				ETC évalués de la Vue électrique			
				Vue électrique				Vue électrique			
				Transport	Distribution	Non réglementé	Total	Transport	Distribution	Non réglementé	Total
Concevoir et construire											
Gestion des actifs et planification du portefeuille d'investissements	Valeur nette des immobilisations corporelles en exploitation	G\$	156	24,9	12,4	30,1	67,3	58	29	70	156
Conception et évolution du système énergétique et infrastructures	Heures projet	Hrs	104	56 868	23 077		79 945	74	30		104
Expertise et soutien technique aux opérations			2 004					744	411	849	2 004
Expertise	Valeur nette des immobilisations corporelles en exploitation	G\$	1 354	24,9	12,4	30,1	67,3	500	249	605	1 354
Soutien technique en maintenance	Valeur des coûts de maintenance aux charges	M\$	650	451,8	299,9	450,8	1202,6	244	162	244	650
Exploiter et commercialiser											
Contrôle des mouvements d'énergie et exploitation des réseaux			1 146					650	106	390	1 146
Conformité et fiabilité	Nombre de normes et exigences	Nbre	57	450	42	174	666	38	4	15	57
Conduite du réseau	Points BDD pondérés	%	624	52%	16%	32%	100%	322	102	200	624
Conduite du réseau	ents BDD pondérés exc. Distribu	%	465		62%	38%	100%	1 878	2 460	1 574	5 913
Opération et maintenance			5 913								
Support opérations et maintenance	Heures de réalisation des travaux	Hrs	5 723	1 834 980	2 320 077	1 571 357	5 726 414	1 834	2 319	1 570	5 723
Maîtrise de la végétation	Dollars de contrats végétation	M\$	190	54,2	172,7	4,4	231,4	45	142	4	190
TOTAL des ETC évalués par clés de répartition			9 322					3 404	3 036	2 882	9 322
Total des ETC de la chaîne de valeur			13 029					3 630	6 161	3 239	13 029

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);

Réponse :

1 **Pour le poste Mont-Royal 120-25-12 kV, entre la prévision par poste émise en**
2 **septembre 2023 et la prévision par poste émise en septembre 2025, les MW**
3 **additionnels ont été revus à la baisse principalement en raison de l'abandon de**
4 **certains projets.**

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

Réponse :

5 **La mise en service du projet d'ajout de transformateur au poste Plessisville a été**
6 **reportée. Les MW ainsi que les coûts associés à ce projet ont donc été retirés de**
7 **l'agrégation charges-ressources de l'année 2025.**

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\$) ;

Réponse :

8 **Certaines interventions prévues en raison de la complexité du milieu urbain,**
9 **notamment des mesures d'atténuation ou d'indemnisation, telles que des**
10 **travaux de remise en état, n'ont finalement pas été requis. Les coûts estimés à**
11 **25,6 M\$ associés à ces travaux ne se sont donc pas matérialisés en 2025 et ont**
12 **donc été retirés de l'agrégation charges-ressources de l'année.**

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

Réponse :

13 **Les travaux prévus en 2025 au poste Némiscau dans le cadre de l'augmentation**
14 **de la capacité du réseau 69 kV ont été reportés. Les coûts de 18,3 M\$ associés à**
15 **ces travaux ont donc été retirés de l'agrégation charges-ressources de l'année**
16 **2025.**

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.

Réponse :

1 **En 2025, l'« Indicateurs de gravité G1 et G2 » a augmenté de 40,7 % par rapport à**
2 **2024, soit une augmentation de 46 incidents. L'augmentation de 2025 se décline**
3 **par les incidents de gravité G1, qui représentent 83 % de la hausse, contre 17 %**
4 **pour les incidents G2. Cette hausse s'explique principalement par le**
5 **renforcement des pratiques internes de déclaration des incidents d'exploitation**
6 **mis en œuvre en 2024 et pleinement appliqué en 2025. Ainsi, des événements qui**
7 **pouvaient auparavant ne pas être déclarés, ou faire l'objet d'une qualification**
8 **différente, sont désormais recensés de façon plus systématique.**
9 **Conséquemment, la variation des résultats en 2025 reflète une amélioration de**
10 **la captation et de la déclaration des incidents conformément aux critères établis.**

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.

Réponse :

1 Le Transporteur précise que les données de la colonne « *Besoins de*
2 *transport (MW)* » de la section « *Point à point quotidien ferme* » présentées au
3 tableau de la référence (i) doivent être ajustées. Il en est de même des données
4 de « *Réservations* », de « *Pertes de transport* » ainsi que des « *Besoins de*
5 *transport* » de la section « *Quotidien ferme* » au tableau de la référence (ii).

6 La pièce HQT-3, Document 1 révisée, présente les tableaux visés aux
7 références précitées avec les valeurs ajustées du service de point à point
8 « *Quotidien ferme* ».

9.2. Veuillez concilier les données « *Point à point quotidien ferme* » (référence (i)) et
« *Quotidien ferme* » (référence (ii)) de la colonne « *Besoins de transport* ».

Réponse :

9 Voir la réponse à la question 9.1.

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.

Réponse :

Le Transporteur précise qu'aucun montant additionnel directement attribuable aux mesures liées à la COVID-19 n'est associé à l'année 2025 pour les trois projets. Les impacts de la pandémie intégrés antérieurement aux coûts du projet continuent toutefois de se refléter dans les écarts majeurs cumulés présentés. Les perturbations engendrées par la COVID-19 ont notamment entraîné la replanification de certaines activités et le prolongement de la réalisation des projets. Les effets financiers découlant de ces reports, notamment les frais financiers associés à l'allongement des échéanciers et l'évolution des coûts de réalisation observée depuis cette période demeurent ainsi intégrés dans les coûts cumulés des projets.

Bien que certains coûts directement attribuables à la pandémie aient pu être identifiés au moment où ils sont survenus, une part importante des impacts s'est matérialisée indirectement au fil des années, notamment par la replanification des activités et l'évolution des conditions de réalisation des projets.

1 Le Transporteur rappelle qu'il assure le suivi de l'évolution des projets
2 conformément aux décisions d'autorisation de la Régie. À cet égard, l'évolution
3 des coûts est présentée selon les rubriques déposées en preuve et retenues
4 dans le cadre de ces décisions, telles qu'approuvées par la Régie. Lorsque
5 pertinent, le Transporteur fournit également des précisions additionnelles afin
6 de favoriser une meilleure compréhension de l'évolution des projets en cours.

7 Par ailleurs, lors de la mise en service des projets autorisés et de leur intégration
8 à la base de tarification, le Transporteur fournit, dans le cadre des audiences
9 publiques, les renseignements requis pour expliquer les écarts constatés et
10 l'évolution des coûts des projets.

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.

Réponse :

11 Voir la réponse à la question 10.1.

- 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.

Réponse :

1 **Relativement à ces mises en service finales, le Transporteur a informé la Régie**
2 **des éléments suivants :**

- 3 • **Projet d'investissement « Construction d'une ligne à 735 kV entre les**
4 **postes Micoua et du Saguenay » : un suivi pour règlement final a été**
5 **déposé le 5 mai 2026, dans le cadre du dossier R-4275-2024, Demande**
6 **relative au traitement confidentiel des coûts du projet. De plus, le**
7 **Transporteur a déposé un avis de mise en service finale le 28 août 2026 ;**
- 8 • **Projet « *Construction du nouveau poste des Irlandais et de ses lignes***
9 ***d'alimentation* » : en l'absence d'un règlement final avec l'entrepreneur, le**
10 **traitement confidentiel des coûts du projet demeure requis ;**
- 11 • **Projets « *Remplacement des compensateurs statiques au poste La***
12 ***Vérendrye* » et « *Ajout d'une section à 735-161 kV au poste de la***
13 ***Chamouchouane et d'une ligne d'alimentation à 161 kV* » : des avis de**
14 **mise en service finale de ces projets ont été déposés à la Régie le 22 mai**
15 **2025.**

REMPLACEMENT DES SYSTÈMES DE CONDUITE DU RÉSEAU DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ

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) « *Veillez 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)).

Réponse :

1 **Le report des mises en service finales du Projet découle de l'analyse effectuée à**
2 **la fin de novembre 2025, laquelle a permis au Transporteur d'obtenir une**
3 **appréciation plus complète des travaux requis pour mener le Projet à terme.**
4 **Cette analyse a démontré que certaines activités résiduelles liées notamment à**
5 **l'intégration des systèmes, à la qualité des données et à la validation des**
6 **fonctionnalités nécessaires à l'exploitation ne pouvaient être réalisées en**
7 **parachèvement, puisqu'elles devaient être complétées avant les mises en**
8 **service finales afin d'assurer le niveau attendu de fiabilité, de robustesse et de**
9 **performance du système de conduite.**

10 **L'échéancier a donc été actualisé afin de tenir compte des travaux additionnels**
11 **requis ainsi que des contraintes d'intégration et de synchronisation avec**
12 **certaines systèmes externes au système de conduite. Cet arrimage est nécessaire**
13 **afin d'assurer la cohérence des activités de conduite qui s'appuient sur ces**
14 **différents systèmes.**

15 **La mise en service réalisée en 2025 a principalement porté sur les fonctionnalités**
16 **SCADA et a permis la mise en opération d'une portion importante du système de**
17 **conduite. Le Projet continue de progresser et, à mesure que les travaux restants**
18 **diminuent, les risques de réalisation se réduisent également. À ce stade, les**
19 **principaux travaux restant à réaliser sont concentrés autour des mises en**
20 **service significatives prévues à la fin de l'année 2026, lesquelles comprendront**
21 **notamment des ajouts au SCADA, l'intégration avec des systèmes externes, des**
22 **fonctions avancées liées à la fiabilité du réseau de transport (EMS) ainsi que des**
23 **fonctionnalités associées au contrôle de la production (GMS). Les travaux**
24 **subséquents porteront principalement sur des compléments au SCADA, des**
25 **interfaces additionnelles ainsi que certaines fonctionnalités additionnelles liées**
26 **à la fiabilité du réseau de transport (EMS).**

27 **Le Transporteur précise que cette révision de l'échéancier ne découle ni d'une**
28 **modification de la nature du Projet ni d'un changement à la solution autorisée**
29 **par la Régie. Les objectifs poursuivis demeurent inchangés, soit la mise en place**
30 **d'un système de conduite permettant d'assurer l'exploitation fiable, sécuritaire**
31 **et performante du réseau de transport d'électricité.**

32 **L'échéancier actualisé constitue, à ce stade, la meilleure estimation disponible,**
33 **compte tenu de l'avancement du Projet et de la concentration des principaux**
34 **travaux restants autour des prochaines mises en service prévues. Le**
35 **Transporteur poursuivra un suivi rigoureux de l'avancement du Projet et**

- 1 informera la Régie de toute évolution significative conformément aux modalités
2 applicables.

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

Réponse :

- 3 Voir la réponse à la question 12.1.

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.

Réponse :

4 Relativement aux explications des écarts majeurs fournies à la référence (ii), le
5 Transporteur indique les montants suivants attribuables à chacun des facteurs
6 associés au report des mises en service finales de 2025 à 2027. À cet égard,
7 l'écart additionnel de 54,9 M\$ indiqué dans la lettre de suivi administratif du 20
8 mai 2026 est réparti selon les principaux facteurs d'influence :

- 9 • [REDACTED] liés aux efforts additionnels significatifs découlant de la
10 complexité de certains volets du Projet tels que l'intégration d'interfaces
11 entre les systèmes externes et le futur système de conduite du
12 Transporteur; l'acquisition des données des installations, compte tenu de
13 l'absence de solution disponible sur le marché;
- 14 • [REDACTED] liés aux efforts additionnels visant à assurer la qualité des
15 données provenant de la consolidation des systèmes patrimoniaux, à
16 corriger les anomalies résiduelles détectées et à compléter les
17 configurations associées;
- 18 • [REDACTED] liés à la hausse des frais financiers, compte tenu du report des
19 mises en service et des éléments décrits précédemment.

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

Réponse :

1 **Le Transporteur précise que le report des mises en service finales n'a pas**
2 **d'impact sur la fiabilité du système de conduite ni sur l'exploitation du réseau.**
3 **Bien que les systèmes actuels soient désuets et n'offrent plus de possibilité de**
4 **mise à niveau fonctionnelle, ils permettent toujours d'assurer la fiabilité et la**
5 **qualité de la prestation du service de transport.**

6 **De plus, les travaux réalisés au fil du Projet ont nécessité certains ajustements**
7 **sur les systèmes patrimoniaux, lesquels ont contribué à réduire les risques de**
8 **défaillance de ces systèmes. Le Transporteur maintient les mesures requises**
9 **afin d'assurer l'exploitation fiable du réseau jusqu'aux mises en service finales**
10 **du nouveau système de conduite.**

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

Réponse :

11 **Voir la réponse à la question 12.1.**

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.

Réponse :

12 **Voir la réponse à la question 12.1.**

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)).

Réponse :

13 **Le Transporteur a informé la Régie, par sa lettre du 20 mai 2026, de la révision**
14 **de l'échéancier découlant de l'analyse réalisée en fin d'année 2025, comme**
15 **indiqué en réponse à la question 12.1. Cette communication répond à l'exigence**
16 **de suivi de l'échéancier prévue à la décision [D-2020-109](#) et est conforme au**
17 **paragraphe 366 de la décision [D-2017-021](#), lequel prévoit que les écarts**
18 **significatifs constatés lors de la préparation d'un rapport annuel soient**
19 **communiqués à la Régie dans les meilleurs délais par voie de suivi administratif.**

- 1 **La révision de l'échéancier ayant été constatée en novembre 2025, le**
2 **Transporteur a satisfait à cette exigence par son dépôt du 20 mai 2026, dans le**
3 **cadre de la préparation du rapport annuel 2025.**

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.

Réponse :

- 4 **Le Transporteur soumet que le Rapport annuel 2025 a été préparé conformément**
5 **aux exigences de suivi établies par les paragraphes 103, 104 et 107 de la décision**
6 **[D-2023-057](#) autorisant le projet. Les montants relatifs au remboursement du**
7 **poste de départ ne figuraient pas parmi les éléments devant faire l'objet d'un**
8 **suivi en vertu de cette décision. En conséquence, bien que le Transporteur ait**
9 **indiqué à la référence (ii) un montant prévisionnel de 80 200 k\$ au titre du**
10 **remboursement du poste de départ, il n'a pas repris cet élément dans son**
11 **Rapport annuel 2025.**

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.

Réponse :

Le Transporteur présente ci-après les explications relatives à l'évolution du coût du projet de construction du nouveau poste de Saint-Michel :

- **+22,8 M\$: Ingénierie, approvisionnement et construction – les coûts se sont avérés supérieurs, principalement en raison des facteurs suivants :**
 - **Précision accrue des besoins relatifs aux infrastructures souterraines, notamment en ce qui concerne les puits d'accès et les canalisations ;**
 - **Ajustements relatifs à la conception détaillée et à l'intégration des batteries de condensateurs, des inductances séries et des baies d'inductances ;**

- 1 ○ Conditions de marché défavorables au moment de l'adjudication
- 2 des contrats, dans un contexte de forte demande ;
- 3 ○ Hausse des coûts de chantier, principalement attribuable à des
- 4 besoins accrus en ressources de surveillance et de coordination
- 5 des travaux ;
- 6 ○ Libération de la provision selon l'avancement du projet.
- 7 • **+2,2 M\$: Frais financiers – Ajustement en lien avec l'augmentation des**
- 8 **coûts du projet et à la suite de la révision de l'échéancier des travaux.**

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)).

Réponse :

Le Transporteur soumet que l'hyperlien et les extraits cités en préambule à l'égard de la référence (i) renvoient au suivi administratif de la décision [D-2021-106](#), relative à la construction du nouveau poste de Saint-Michel, et non à celui de la décision [D-2021-112](#) rendue dans le dossier R-4160-2021 relatif au projet de remplacement des transformateurs de puissance au poste des Montagnais.

Il reprend ci-dessous les extraits de la lettre déposée le 19 décembre 2025, en [suivi administratif](#) à la décision [D-2021-112](#), p. 2 :

« 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.

La haute direction d'Hydro-Québec ayant autorisé une augmentation de 85,6 M\$ des crédits globaux, le coût du Projet est porté au montant de 214,6 M\$.

Le Projet² impliquait trois mises en service, initialement prévues en octobre 2023, 2024 et 2025. Celles-ci sont désormais reportées en 2026 et 2027. » [note de bas de page omise].

Il complète le tableau suivant :

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
Remplacement des transformateurs de puissance au poste des Montagnais	Mai 2025 (La réévaluation des coûts et de l'échéancier et l'obtention des autorisations internes requises étaient en cours.)	Accumulation de plusieurs éléments survenus tel qu'indiqué dans le suivi administratif du 19 décembre 2025.	24 septembre 2025	PDG	19 décembre 2025

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.

Réponse :

1 **Le Transporteur comprend que les références (ii) et (iii) comportent une coquille**
2 **quant à l'identification de la décision visée. Dans les faits, la décision rendue**
3 **dans le dossier R-4160-2021 relatif au projet de remplacement des**
4 **transformateurs de puissance au poste des Montagnais est la décision**
5 **[D-2021-112](#).**

6 **Tel qu'indiqué en réponse à la question 15.1, les mises en service, initialement**
7 **prévues en octobre 2023, 2024 et 2025, sont désormais reportées en 2026 et 2027.**

8 **Par ailleurs, une mise en service de 0,3 M\$ a été réalisée en 2025, comme**
9 **indiquée dans la pièce [B-0017](#) du rapport annuel.**

10 **Enfin, le Transporteur a informé la Régie de la réévaluation du coût et de**
11 **l'échéancier du projet moins de trois mois après l'autorisation de celle-ci par la**
12 **haute direction.**

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.

Réponse :

13 **Le Transporteur confirme que l'estimation utilisée lors de la demande**
14 **d'autorisation est de classe 3, et réfère la Régie à la page 9 de la pièce [B-0454](#),**
15 **HQT-11, Document 2.1 du dossier R-4270-2024, pour le niveau de maturité de**
16 **conception correspondant.**

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.).

Réponse :

17 **Le Transporteur confirme que tous les livrables d'ingénierie normalement requis**
18 **au terme de l'avant-projet étaient disponibles au moment de la demande**
19 **d'autorisation.**

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.

Réponse :

1 **Le Transporteur soutient, avec égards, que préciser la classe d'estimation ne**
2 **fournirait pas d'éclairage additionnel à l'examen des demandes d'autorisation de**
3 **projets d'investissement, à savoir que :**

- 4 • **Dans chacun de ses dossiers de projet d'investissement, le**
5 **Transporteur précise qu'il assurera un suivi étroit des coûts du projet**
6 **et qu'en suivant la pratique établie depuis la réglementation des**
7 **activités du Transporteur, il fera état de leur évolution lors du dépôt de**
8 **son rapport annuel à la Régie, si celle-ci le requiert ;**
- 9 • **Dans chacun de ses dossiers de projet d'investissement, le**
10 **Transporteur se conforme aux exigences formulées aux paragraphes**
11 **508 à 511 de la décision [D-2014-035](#), incluant notamment le fait de**
12 **« dénoncer, dans le cadre des suivis administratifs des projets**
13 **[au-delà du seuil établi par le règlement], tout dépassement de plus de**
14 **15 % des coûts d'un projet qu'elle a initialement autorisé et d'en**
15 **fournir les justifications », et que tout dépassement du coût total de**
16 **plus de 15 % d'un de ses projets déposé à la Régie pour autorisation**
17 **est assujetti à l'obligation pour le Transporteur d'obtenir une nouvelle**
18 **autorisation de la haute-direction d'Hydro-Québec.**

19 **De façon subsidiaire, si une formation le jugeait pertinent à son examen, le**
20 **Transporteur soumet respectueusement qu'il pourrait être suffisant de préciser**
21 **dans la preuve de ses projets d'investissement lorsque les coûts présentés**
22 **relèvent d'une estimation paramétrique d'une classe différente de 3.**

REMPLACEMENT D'UN AUTOMATISME DE RÉSEAU

- 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.

Réponse :

1 **Le Transporteur présente au tableau suivant les renseignements requis.**

Tableau R-16.1
Incidences du retrait de deux localisations sur le projet et ses coûts

Coût du projets :	Montagnais	Outardes	Total
Ingénierie, approvisionnement et construction	4 848	530	5 378
Client	1 987	346	2 333
Frais financiers	313	35	348
Total	7 148	911	8 059

2 **Le Projet a pour objectif de remplacer les composantes de l'automatisme RPTC**
 3 **dues en pérennité dans vingt postes, afin de maintenir la fiabilité de**
 4 **fonctionnement de l'automatisme. Deux postes du Projet sont contraints par la**
 5 **nécessité de réalisation de plusieurs projets ou interventions prioritaires pour la**
 6 **fiabilité du réseau. Ainsi, les enjeux de mobilisation des ressources, de**
 7 **coordination des interventions et de la gestion de retraits d'équipements dans**
 8 **ces postes contraint le Transporteur à reporter la mise en service finale du Projet.**

1 C'est la raison pour laquelle il est requis de retirer les travaux sur ces deux
2 postes du Projet et de les replanifier ultérieurement.

3 Le Projet atteindra son objectif dans les postes dont la MES sera réalisée.

4 Par ailleurs, des moyens de mitigations seront mis en place afin d'assurer la
5 fiabilité du réseau dans l'attente de la réalisation des travaux en automatismes
6 (pour le remplacement des composantes de RPTC) aux deux postes ayant été
7 retirés du Projet.

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.

Réponse :

8 L'automatisme RPTC est conçu avec une redondance matérielle et fonctionnelle
9 par poste et inter postes. C'est à dire, la composition de la plupart des
10 événements peut être réalisée par les systèmes redondants de deux postes
11 adjacents de manière indépendante.

12 Étant donné que les systèmes de RPTC de plusieurs postes sont appelés à
13 échanger des informations, et que la MES des composantes des postes est
14 graduelle, selon un échancier étendu sur plusieurs mois, cet automatisme est
15 conçu pour fonctionner en intégrant des composantes désuètes avec des
16 composantes nouvelles.

17 Pour le poste Aux Outardes, une modification de la détection de ligne ouverte
18 (DLO) d'une ligne d'attache était prévue dans le Projet, en considérant les
19 appareils de sectionnement de barre pour augmenter la fiabilité de détection.
20 L'impact de la non-réalisation sera géré en exploitation en attendant le nouveau
21 projet. Nous mentionnons que l'état de la ligne est aussi détecté par l'autre
22 extrémité de la ligne et envoyé au poste aux Outardes.

23 Concernant le poste Des Montagnais, les états des lignes du poste sont aussi
24 détectés dans les postes adjacents et sont envoyés au poste Des Montagnais
25 afin de composer les événements associés au poste. La composante la plus
26 critique demeure l'unité de composition d'événements (UCE) du poste.
27 Cependant, la récupération des pièces des postes MES dans le cadre du Projet
28 de remplacement de l'automatisme RPTC permettra un maintien adéquat, en

1 attendant le nouveau projet qui inclura le remplacement des composantes de
2 RPTC au poste Des Montagnais.

3 Par conséquent, l'automatisme RPTC assurera ses fonctions dans le respect des
4 critères de conception du Transporteur, en faisant appel aux moyens de
5 mitigation prédéterminés, si nécessaire.

16.1.1.1. Veuillez préciser l'incidence de cette configuration sur la redondance des
 systèmes A et B (référence (iii)).

Réponse :

6 Une supervision et une maintenance adéquate des systèmes en place
7 permettront de maintenir le bon fonctionnement de l'automatisme RPTC
8 jusqu'à la réalisation des travaux de remplacement des composantes de
9 l'automatisme des postes retirés du Projet.

10 Pour le poste aux Outardes, il n'y a pas de composantes à risque.

11 Pour le poste des Montagnais, les composantes les plus critiques demeurent
12 les automates de deux systèmes réalisant la fonction UCE. La disponibilité des
13 pièces récupérées dans le cadre de l'actuel Projet permettra le maintien
14 acceptable des composantes RPTC jusqu'à la réalisation d'un nouveau projet
15 incluant RPTC au poste Des Montagnais.

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)).

Réponse :

16 Le Transporteur prévoit conserver en réserve les composantes retirées des
17 postes dont les travaux ont été réalisés. Ainsi, ces composantes pourront être
18 réutilisées en cas de bris des composantes des postes retirés du Projet.

19 Afin de répondre aux problématiques de défaillance dans les postes retirés du
20 Projet, la redondance sera assurée aussi par les systèmes de RPTC des postes
21 adjacents, qui permettront un maintien adéquat de la fiabilité du réseau.

22 En outre, des moyens de mitigation, tel qu'une supervision accrue, des
23 restrictions d'exploitation ou des modulations des actions des postes
24 adjacents pour en assurer la couverture seront prédéterminés pour assurer une
25 exploitation adéquate de l'automatisme en cas de défaillance partielle ou

- 1 **complète des systèmes, d'ici la complétion des travaux requis aux postes**
 2 **retirés du Projet.**

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.

Réponse :

3 **Poste aux Outardes : Un nouveau projet exigera une modification de la barre du**
 4 **poste. Ce projet réalisera la modification de détection de la ligne d'attache afin**
 5 **de tenir compte des appareils de sectionnement de barre actuels et nouveaux,**
 6 **ajoutés par le nouveau projet.**

7 **Poste des Montagnais : Un projet de remplacement des systèmes**
 8 **d'automatismes entre Churchill Falls et le poste des Montagnais inclura les**
 9 **travaux de l'actuel Projet.**

10 **Ces projets prévoient des mises en service avant octobre 2031.**

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.

Réponse :

11 **Le Transporteur présente au tableau suivant les renseignements requis.**

Tableau R-16.2.1

Portion du budget autorisé initialement associée aux localisations retirées

Coût du projets :	Montagnais	Outardes	Total
Ingénierie, approvisionnement et construction	6 969	721	7 690
Client	1 937	200	2 137
Frais financiers	951	98	1 049
Total	9 857	1 019	10 876

**CONSTRUCTION DU NOUVEAU POSTE DE COTEAU-DU-LAC À 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)).

Réponse :

- 1 **Le type de fondations requis s'est précisé durant l'ingénierie détaillée, ce qui a**
2 **entraîné un impact sur l'approvisionnement de l'ordre de [REDACTED]**

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.

Réponse :

1 **Selon la prévision du projet indiquée en référence (ii), le montant de 80,4 M\$ est**
2 **associé uniquement aux catégories MA, MAQ et RE. Les travaux inclus dans ces**
3 **catégories demeurent nécessaires. Par ailleurs, comme indiqué à la référence**
4 **(iii), les travaux qui avaient pour objectif de répondre à la croissance de la**
5 **demande d'électricité de la charge alimentée par le poste Hertel ont été retirés**
6 **du projet.**

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

Réponse :

7 **Le coût total du Projet s'élève maintenant à 80,4 M\$. Le Transporteur indique que**
8 **les coûts du Projet sont associés aux différentes catégories d'investissement**
9 **comme suit :**

10 • « **Maintien des actifs** » : 60,3 M\$;

11 • « **Maintien et amélioration de la qualité de service** » : 8,1 M\$;

12 • « **Respect des exigences** » : 12 M\$.

13 **Le retrait du volet croissance a nécessité une révision de la répartition des frais**
14 **communs entre les finalités demeurant au portefeuille. Cette redistribution a eu**
15 **pour effet d'augmenter la part des coûts communs imputée au volet Maintien des**
16 **actifs (MA).**

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.

Réponse :

1 **Lorsque le Transporteur indique qu'il n'y a rien à signaler, c'est que l'écart entre**
2 **le coût autorisé et le coût final (ou projeté) du projet ou le déplacement de mise**
3 **en service ne s'explique pas par une cause particulière. L'écart résulte de**
4 **l'évolution des conditions rencontrées en cours de réalisation et du raffinement**
5 **des estimations à mesure que le projet progresse, et ce, sans qu'une cause**
6 **particulière ne puisse y être associée. De plus, lorsque le projet est à un stade**
7 **précoce de réalisation, il est souvent trop tôt pour conclure que l'écart observé**
8 **se maintiendra jusqu'à son achèvement.**

9 **Le Transporteur souligne que cet écart ne remet pas en cause la portée ni les**
10 **objectifs du projet.**