



Yves Fréchette
Avocat

Hydro-Québec - Affaires juridiques
11^e étage
1001, boul. Robert-Bourrassa
Montréal (Québec) H3B 0B6

C. élec. : frechette.yves@hydroquebec.com

Par courriel seulement

Le 20 mai 2026

M^e Carolina Rinfret, secrétaire
Régie de l'énergie
500, boulevard René-Lévesque Ouest
5e étage, bureau 5.100
Case postale 43
Montréal (Québec) H2Z 1W7

OBJET : Suivi administratif révisé – Décision D-2020-109 relative au remplacement des systèmes de conduite du réseau de transport d'électricité
Votre dossier : R-4047-2018 phase 2
Notre dossier : R055428 YF

Chère consœur,

Comme suite à la décision D-2020-109 rendue le 13 août 2020, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») déposait le 12 avril 2024, auprès de la Régie de l'énergie (la « Régie »), une lettre de suivi administratif¹ relative à la situation particulière du projet visant le remplacement des systèmes de conduite du réseau de transport d'électricité (le « Projet »). Cette situation entraînait une réévaluation de son coût et de son échéancier.

Par la présente, le Transporteur donne suite à la décision D-2017-021², selon laquelle ce dernier doit informer la Régie lorsqu'il constate, dans le cadre de la préparation de son rapport annuel, que le nouveau coût prévu d'un projet ayant déjà fait l'objet d'un suivi administratif est supérieur au coût indiqué dans celui-ci.

Ainsi, le Transporteur informe la Régie que la nouvelle prévision présentée aux pièces HQT-6, Document 1 et 1.1 du rapport annuel 2025 du Projet, est maintenant de 460,3 M\$, soit de 54,9 M\$ supérieure au coût révisé de 405,4 M\$ indiqué dans le suivi administratif du 12 avril 2024. Les écarts cumulatifs par rapport au montant initial de 288,6 M\$ autorisé par la Régie totalisent 171,7 M\$.

¹ [Lettre de suivi administratif](#) déposée le 12 avril 2024.

² Paragraphe 366.

Réévaluation du coût du Projet du Transporteur et de son échéancier

Le Transporteur informe la Régie de mises en service du système (principalement au niveau du module SCADA) en fin d'année 2025. D'autres mises en service sont prévues en 2026, ainsi qu'en 2027.

Explication des écarts

Le Transporteur rappelle que, dans sa décision D-2026-008, aux paragraphes 310 et 311, la Régie reconnaît que la preuve versée au dossier démontre le caractère prudent, pour la prestation efficace du service de transport, des dépassements de coûts associés au Projet, lesquels sont inclus dans le coût révisé de 405,4 M\$, tel qu'indiqué dans le suivi administratif du 12 avril 2024.

En complément de ces éléments, le Transporteur précise que l'écart supplémentaire de 54,9 M\$ résulte de la révision, à la fin de 2025, de l'échéancier des travaux encore à réaliser et la décision de prolongation des activités visant à assurer la mise en place d'un système de conduite fiable, robuste et performant. Des efforts supplémentaires sont nécessaires pour finaliser l'intégration des interfaces avec des systèmes externes, garantir la qualité des données issues de la consolidation des systèmes patrimoniaux, corriger les anomalies restantes et achever les configurations associées.

Ainsi, globalement, les principaux écarts donnant lieu au 171,7 M\$ proviennent des éléments suivants³ :

- Le report des mises en service à la suite des enjeux associés à la pandémie de COVID-19 tels que :
 - La prolongation des délais de développement ou de livraison de certains volets du Projet réalisés par des fournisseurs externes, nécessitant la mobilisation des équipes du Transporteur pendant de plus longues périodes;
 - Le recours plus marqué à l'expertise de fournisseurs externes, dans un contexte de pénurie de la main-d'œuvre;
- Les efforts additionnels significatifs découlant de la complexité de certains volets du Projet tels que l'intégration d'interfaces entre les systèmes externes et le futur système de conduite du Transporteur; l'acquisition des données des installations, compte tenu de l'absence de solution disponible sur le marché;

³ Comme indiqué en réponse à l'engagement no.9 (pièces [B-0079](#) et [B-0080](#)) du dossier R-4306-2025, aucun effort additionnel n'a été requis dans le cadre du Projet pour le développement d'interfaces avec le système de conduite du réseau de distribution d'électricité, cet élément a donc été retiré de la liste.

- Les efforts additionnels visant à assurer la qualité des données provenant de la consolidation des systèmes patrimoniaux, à corriger les anomalies résiduelles détectées et à compléter les configurations associées;
- La hausse des frais financiers, compte tenu du report des mises en service et des éléments décrits précédemment.

Le tableau 1 présente le coût des travaux selon l'autorisation initiale, le coût révisé ainsi que les écarts totalisant 171,7 M\$.

Tableau 1
Coûts des travaux avant-projet et projet
Remplacement des systèmes de conduite du réseau de transport d'électricité
(en millions de dollars)

	Autorisation initiale D-2020-109	Coût révisé (1)	Prévision RA 2025 (2)	Écarts
Coûts de l'avant-projet	17,2	16,5	16,5	- 0,7
Sous-total	17,2	16,5	16,5	- 0,7
Coûts du projet				
Conception, réalisation, essais et implantation	212,7	315,8	324,4	111,7
Autres coûts	35,6	38,1	62,2	26,6
Frais financiers	23,1	35,0	57,2	34,1
Sous-total	271,4	388,9	443,8	172,4
TOTAL	288,6	405,4	460,3	171,7

Les totaux et les écarts sont calculés à partir de données non arrondies.

Le Transporteur est disponible pour fournir les informations supplémentaires que la Régie jugerait utile de lui demander à l'égard de la présente.

Veuillez recevoir, chère consœur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

(s) *Yves Fréchette*

Yves Fréchette