

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) RELATIVE À LA
CRÉATION D'UN COMPTE DE FRAIS REPORTÉ POUR L'IMPLANTATION DES NORMES CIP V5 DE LA
NERC**

1. Référence : Pièce B-0002, p.2.

Préambule :

« 5. La version 5 des normes CIP préconise une nouvelle méthodologie pour inventorier et catégoriser les systèmes électroniques BES et leurs actifs électroniques connexes en fonction de leur impact élevé, moyen ou faible sur la fiabilité du réseau de transport principal. Le Transporteur prévoit une augmentation du nombre de ses actifs électroniques d'environ 12 000, pour les centres d'exploitation du réseau et les postes de transport, par rapport à la version 3 des normes CIP qui est actuellement appliquée par le Transporteur et en vigueur aux États-Unis. »

« 8. Le Transporteur demande l'approbation de la Régie pour la création d'un compte de frais reportés, notamment pour les motifs suivants :

[...];

- *Ce dernier doit réaliser un volume d'activités important dont les coûts sont élevés, compte tenu de l'augmentation du nombre d'actifs visés du Transporteur. »*

Demandes :

- 1.1 Veuillez préciser quelle est la valeur comptable des 12 000 actifs électroniques.
- 1.2 Veuillez commenter sur le caractère utile des coûts engagés que le Transporteur souhaite inscrire dans un compte de frais reportés (CFR), dont les modalités de disposition seront définies ultérieurement dans le cadre de la tarifaire 2016.

2. Référence : Pièce B-0002, p.2.

Préambule :

« 9. Les charges pour les activités entreprises par le Transporteur en 2015, liées aux systèmes électroniques BES catégorisés comme ayant un impact élevé ou moyen sur la fiabilité du réseau de transport principal, s'élèvent à environ 7 M\$.

« 10. Les principales activités non récurrentes d'implantation sont les suivantes :

- *Identification et catégorisation initiales des systèmes électroniques BES ;*

- *Rehaussement des périmètres de sécurité électroniques pour se conformer aux exigences des normes CIP v5 concernant les points d'accès, la gestion des accès et le contrôle des flux de données ;*
- *Rehaussement des contrôles des accès électroniques et physiques aux systèmes électroniques BES ;*
- *Mise en place de mesures compensatoires, notamment pour la gestion des changements de configuration et la gestion des accès avant le déploiement de solutions technologiques;*
- *Normalisation et déploiement de l'architecture des technologies de l'information et de ses composants pour permettre une gestion des changements de configuration efficace et efficiente. »*

Demandes :

- 2.1 Veuillez préciser si les activités d'implantation énumérées ont déjà été réalisées ou en voie de réalisation. Veuillez préciser ce qui reste à réaliser par rapport à ce qui l'a déjà été.
- 2.2 Veuillez confirmer que les coûts que le Transporteur souhaite porter au compte CFR pour lequel il demande la création sont des coûts projetés et non des coûts engagés pour des activités déjà entreprises.
- 2.3 Veuillez fournir la ventilation du montant de 7 M\$ par composante de coûts.
- 2.4 Veuillez confirmer que le montant de 7 M\$ ne comporte aucune dépenses en immobilisations. Dans l'affirmative, veuillez confirmer que ces « charges » n'excéderont pas le montant demandé de 7 M\$.
- 2.5 Veuillez préciser si le Transporteur entend réaliser l'ensemble de ces activités dans leur entièreté d'ici la fin de l'année 2015, soit pour implantation des normes CIP v5 au 1^{er} avril 2016.

3. Référence : Pièce B-0006, p. 1 et 2.

Préambule :

« 3. Le Transporteur entreprend des démarches et travaux relatifs à l'implantation et l'application de la version 5 des normes de protection des infrastructures critiques (« normes CIP v5 ») de la North American Electric Reliability Corporation (la « NERC »).

6. Le Transporteur, comme la plupart des juridictions voisines, se prépare à l'implantation et l'application des normes CIP v5 au 1^{er} avril 2016.

8. Le Transporteur demande l'approbation de la Régie pour la création d'un compte de frais reportés, notamment pour les motifs suivants :

[...]

- *Le Coordonnateur de la fiabilité déposera sous peu auprès de la Régie une demande d'adoption des normes CIP v5, à la suite du processus de consultation publique tel que décrit à l'annexe de la décision D-2011-139, qui s'est terminé en avril 2015 ;*
- *Le Transporteur connaît maintenant avec plus de précision les activités nécessaires et les coûts inhérents à l'implantation des normes CIP v5 ;*
 - *Dans le contexte de l'implantation des normes CIP v5, la NERC et la Federal Energy Regulatory Commission ont précisé au cours de 2014 et précisent encore la manière dont les ressources humaines et technologiques et les processus doivent évoluer de manière à permettre la conformité à cette version des normes ;*
 - *Le Transporteur a réalisé au cours de 2014 et a poursuivi en 2015 l'analyse des solutions technologiques à déployer pour se conformer aux exigences des normes CIP v5 ; ».*

La Régie constate que le Transporteur est au courant de l'application des normes CIP v5 depuis plusieurs années puisqu'il a, en outre, participé au processus de consultation mis en place à la suite de la décision D-2011-139.

La Régie constate, par ailleurs, que le dépôt de la présente demande du Transporteur intervient alors que les charges relatives aux normes CIP v5 semblent être déjà engagées et que l'implantation de celles-ci doit être réalisée au 1^{er} avril 2016.

Demandes :

- 3.1 Veuillez expliquer les raisons pour lesquelles le Transporteur n'a pas été en mesure d'inclure une prévision de charges pour couvrir les coûts d'implantation des normes CIP v5 dans le cadre de son dossier tarifaire 2015, soit lors de l'année pour laquelle elles se rapportent.
- 3.2 Veuillez expliquer comment l'inclusion des charges additionnelles relatives à l'année 2015 s'inscrit dans le cadre réglementaire pour la détermination des tarifs de l'année 2016.
- 3.3 Veuillez confirmer que la date d'implantation et d'application des onze normes CIP v5 coïncide avec la date d'entrée en vigueur de ces mêmes normes.
- 3.4 Veuillez préciser si le Transporteur entend présenter un état d'avancement des travaux et des coûts afférents à l'implantation des normes CIP v5 dans le cadre de son rapport annuel 2015.

4. Référence : Dossier R-3905-2014, décision D-2015-018, section 4.3.9, p. 88 à 92.

Préambule :

« [...] *Le professeur Driedger a bien mis en évidence cette distinction entre les effets rétroactif et rétrospectif :*

[TRADUCTION] Une loi rétroactive est une loi qui s'applique à une époque antérieure à son adoption. Une loi rétrospective ne dispose qu'à l'égard de l'avenir. Elle vise l'avenir, mais elle impose de nouvelles conséquences à l'égard d'événements passés. Une loi rétroactive agit à l'égard du passé. Une loi rétrospective agit pour l'avenir, mais elle jette aussi un regard vers le passé en ce sens qu'elle attache de nouvelles conséquences à l'avenir à l'égard d'un événement qui a eu lieu avant l'adoption de la loi. Une loi rétroactive modifie la loi par rapport à ce qu'elle était; une loi rétroactive rend la loi différente de ce qu'elle serait autrement à l'égard d'un événement antérieur. [...]
(E. A. Driedger, « Statutes : Retroactive Retrospective Reflections » (1978), 56 R. du B. can. 264, p. 268-269) ». [nous soulignons]

[358] La Régie retient également que « [...] *selon la jurisprudence, lorsque la loi ne modifie que les effets futurs d'un fait passé, elle n'est pas vue comme étant rétroactive; son effet est décrit comme simplement prospectif puisque le droit ne change que pour l'avenir* » [référence omise].

[359] La Régie a d'ailleurs déjà reconnu que l'effet rétrospectif d'une décision n'est pas incompatible avec le pouvoir tarifaire prospectif qui lui est dévolu. Elle affirmait dans sa décision D-2012-021 que :

« [120] *Le changement de référentiel comptable oblige la Régie à revoir, pour l'avenir, l'ensemble des normes IFRS et de s'assurer de leur cohérence réciproque. Ce faisant, la Régie ne rend pas une décision rétroactive affectant la situation antérieure de la Demanderesse.*

[121] *La décision de la Régie ne viendra pas changer les effets passés des décisions qui accordaient un rendement raisonnable sur cet actif du Distributeur et du Transporteur jusqu'au 31 décembre 2011* » [référence omise] ».

Demande :

4.1 Selon le Transporteur, la création d'un CFR pour des dépenses déjà engagées respecte-t-elle le principe de l'effet rétrospectif compatible avec le pouvoir tarifaire prospectif de la Régie ? Veuillez élaborer.