

# D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

---

D-2015-133

R-3929-2015

7 août 2015

---

**PRÉSENT :**

Marc Turgeon  
Régisseur

---

**Hydro-Québec**  
Demanderesse

---

**Décision finale**

*Demande du Transporteur relative à la création d'un compte de frais reportés pour l'implantation et l'application de la version 5 des normes de protection des infrastructures critiques de la North American Electric Reliability Corporation*



## 1. INTRODUCTION

[1] Le 10 juin 2015, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose auprès de la Régie de l'énergie (la Régie) une demande en vertu des articles 31 (5<sup>o</sup>) et 32 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*<sup>1</sup> (la Loi) afin d'obtenir l'autorisation de créer un compte de frais reportés (CFR), hors base et portant intérêt, pour y comptabiliser les charges liées, en 2015, à l'implantation et à l'application de la version 5 des normes de protection des infrastructures critiques (normes CIP v5) de la North American Electric Reliability Corporation (NERC) (la Demande). Le Transporteur demande également que les frais réels engagés pour 2015 soient considérés pour reconnaissance ultérieure dans les tarifs de transport d'électricité de 2016.

[2] Le 22 juin 2015, la Régie informe les personnes intéressées, par un avis diffusé sur son site internet, qu'elle compte procéder à l'étude de la Demande par voie de consultation. Elle fixe au 7 juillet 2015 la date limite pour le dépôt des commentaires et permet au Transporteur d'y répondre au plus tard le 10 juillet 2015. La Régie demande au Transporteur de publier cet avis sur son site internet. Le 23 juin 2015, le Transporteur confirme cette publication.

[3] Le 25 juin 2015, la Régie transmet au Transporteur une première demande de renseignements (DDR), à laquelle le Transporteur répond le 6 juillet 2015.

[4] Le 16 juillet 2015, la Régie transmet au Transporteur une seconde DDR, à laquelle il répond le 22 juillet 2015. À cette date, n'ayant reçu aucun commentaire de personnes intéressées, la Régie entame son délibéré.

[5] La présente décision porte sur la demande de création d'un CFR.

---

<sup>1</sup> RLRQ, c. R-6.01.

## 2. DEMANDE

[6] Le Transporteur demande à la Régie d'autoriser la création d'un CFR, hors base et portant intérêts, relatif à l'implantation et à l'application, aux installations du Transporteur, de normes CIP v5 de la NERC, afin d'y comptabiliser les frais réels engagés à cette fin pour 2015, en vue d'une reconnaissance ultérieure dans les tarifs de transport d'électricité. Les modalités de disposition du CFR doivent cependant être approuvées ultérieurement par la Régie, dans le cadre du dossier tarifaire 2016<sup>2</sup>.

[7] Le Transporteur précise, à cet égard, que la formation qui étudiera sa demande tarifaire 2016 pourra rendre toute décision relative à l'inclusion du solde de ce CFR aux tarifs de transport d'électricité pour 2016, ainsi qu'aux modalités de disposition de ce CFR. Celui-ci sera soldé en fonction des frais réels qui y auront été inscrits<sup>3</sup>.

[8] Le Transporteur motive ainsi sa demande :

- le Coordonnateur de la fiabilité déposera sous peu, auprès de la Régie, une demande d'adoption des normes CIP v5, faisant suite à un processus de consultation publique qui s'est terminé en avril 2015<sup>4</sup>;
- le Transporteur connaît maintenant avec plus de précision les activités nécessaires et les coûts inhérents à l'implantation des normes CIP v5, puisque la NERC et la Federal Energy Regulatory Commission précisent, depuis 2014, la manière dont les ressources humaines et technologiques et les processus doivent évoluer afin de permettre la conformité à cette version des normes;
- le Transporteur a réalisé au cours de 2014, et poursuivi en 2015, l'analyse des solutions technologiques à déployer pour se conformer aux exigences des normes CIP v5;
- le Transporteur doit réaliser un volume d'activités important, dont les coûts sont élevés, compte tenu de l'augmentation du nombre d'actifs visés par cette implantation;
- or, aucune charge relative aux activités non récurrentes d'implantation du CIP v5 n'a été incluse au dossier tarifaire 2015 du Transporteur<sup>5</sup>.

---

<sup>2</sup> Pièce B-0002, p. 3.

<sup>3</sup> Pièce B-0010, p. 4.

<sup>4</sup> Dossier R-3699-2009, décision D-2011-139, annexe.

<sup>5</sup> Pièce B-0002, p. 2.

[9] Les principales activités non récurrentes d'implantation sont les suivantes :

- identification et catégorisation initiales des systèmes électroniques BES<sup>6</sup>;
- 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<sup>7</sup>.

[10] En réponse à la première DDR de la Régie, le Transporteur spécifie qu'il a déjà entrepris des études de faisabilité qui se poursuivent, en lien avec chacune de ces activités, afin de préciser les modalités qui lui permettront de les réaliser<sup>8</sup>.

[11] Les charges associées à ces activités entreprises s'élèvent à environ 7 M\$ pour 2015<sup>9</sup>. Selon le Transporteur, ce montant est composé d'activités liées aux normes CIP-005-5, CIP-007-5 et CIP-010-1. La ventilation préliminaire par composante de coûts est la suivante : services externes (4,8 M\$), salaires (1,0 M\$) et activités de rehaussement des télécommunications (1,2 M\$). Ce montant ne comporte aucune dépense en immobilisations et le Transporteur prévoit que certaines activités se poursuivront en 2016<sup>10</sup>.

[12] Le Transporteur souligne que les études de faisabilité et évaluations entreprises avant le dépôt de sa demande étaient requises pour définir les activités d'implantation, ainsi que pour être en mesure d'élaborer la présente Demande à la Régie. Les coûts réels engagés avant le dépôt de la Demande s'établissent à 492 k\$ pour les services externes, à

---

<sup>6</sup> Actifs électroniques BES (*Bulk Electric System*) : définition selon le *Glossaire des termes en usage dans les normes de fiabilité de la NERC*, mais appliquée au réseau de transport principal (RTP).

<sup>7</sup> Pièce B-0002, p. 3.

<sup>8</sup> Pièce B-0006, p. 4.

<sup>9</sup> Pièce B-0002, p. 2.

<sup>10</sup> Pièce B-0006, p. 5.

378 k\$ pour les salaires et à 149 k\$ en facturation interne en provenance du groupe Technologie<sup>11</sup>.

[13] Le Transporteur explique n'avoir 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<sup>12</sup> par le fait que celles-ci préconisent une nouvelle méthodologie pour inventorier et catégoriser les systèmes électroniques BES et leurs actifs électroniques connexes. Pour appliquer cette nouvelle méthodologie, exigée par la norme CIP-002-5.1, ainsi que les critères de degré d'impact (élevé, moyen ou faible) qui y sont définis, le Transporteur a dû tenir compte des précisions transmises par la NERC au cours de l'année 2014 et au début de 2015.

[14] Il a également dû réaliser des modélisations successives de ses installations pour lui permettre de circonscrire la portée des activités d'implantation à réaliser sur ces dernières, ces activités se traduisant par de nouveaux coûts et ressources requis pour leur réalisation. Il ne disposait donc pas des renseignements suffisants pour inclure une prévision de charges au moment opportun pour sa demande tarifaire 2015<sup>13</sup>.

[15] En réponse à une demande de la Régie, le Transporteur indique qu'il « *pouvait entrevoir que des dépenses liées à l'implantation des normes CIP v5 seraient nécessaires, sans toutefois disposer de renseignements suffisamment précis pour les inclure dans ce dossier* »<sup>14</sup>. En effet, le Transporteur ne pouvait, pour le dépôt du dossier tarifaire 2015, réunir les renseignements nécessaires pour valablement soutenir une demande d'autorisation de créer le CFR. Par conséquent, une demande de création de CFR plus hâtive aurait reposé, de l'avis du Transporteur, sur des renseignements insuffisants pour permettre à la Régie de l'autoriser<sup>15</sup>.

[16] Le Transporteur précise que les coûts découlant de la mise en place de normes de fiabilité font partie du montant global des dépenses nécessaires pour assurer le service de transport attendu par les clients, selon la Loi. Selon lui, sa demande respecte tous les critères applicables et est également justifiée par l'intérêt public découlant de

---

<sup>11</sup> Pièce B-0010, p. 8.

<sup>12</sup> Dossier R-3903-2014.

<sup>13</sup> Pièce B-0006, p. 6.

<sup>14</sup> Pièce B-0010, p. 5.

<sup>15</sup> Pièce B-0010, p. 5.

l'application obligatoire des normes de fiabilité CIP v5, ainsi que par le traitement équitable du Transporteur qui doit s'y conformer<sup>16</sup>.

[17] Enfin, le Transporteur entend présenter, dans le cadre de son rapport annuel 2015, un suivi des coûts réels aux charges nettes d'exploitation afférents aux activités d'implantation des normes CIP v5 visés par la présente demande<sup>17</sup>.

### 3. OPINION DE LA RÉGIE

[18] Le Transporteur demande à la Régie de créer un CFR, hors base et portant intérêt, afin d'y comptabiliser les charges liées à l'implantation et à l'application des normes CIP v5. Le Transporteur précise que sa demande ne porte que sur la création du CFR et non sur l'autorisation des coûts ou frais qu'il propose d'y inscrire.

[19] La Régie comprend également que le CFR sera créé provisoirement, uniquement aux fins des dépenses encourues au cours de l'année 2015. Dans le cas où des dépenses additionnelles seraient requises au cours de l'année 2016, elles seront incluses dans le dossier tarifaire 2016.

[20] La Régie a cherché à savoir, par le biais de ses DDR, pourquoi le Transporteur n'avait pas déposé une telle demande dans le cadre du dossier tarifaire 2015. Ce dernier a expliqué que, bien qu'il pouvait entrevoir que des dépenses liées à l'implantation des normes CIP v5 seraient nécessaires en 2015, il ne pouvait réunir les renseignements nécessaires pour valablement soutenir une demande d'autorisation de créer le CFR. Selon lui, une demande de création d'un CFR plus hâtive aurait reposé sur des renseignements insuffisants pour permettre à la Régie de l'autoriser.

[21] La Régie rappelle qu'un CFR est un outil permettant de prémunir l'assujetti, autant que ses clients, contre des fluctuations de tarifs dues à des événements hors du contrôle de l'assujetti (par exemple, la température), ou d'écart de coûts, également hors du contrôle de l'assujetti (par exemple, les coûts de retraite). C'est précisément lorsque des coûts

---

<sup>16</sup> Pièce B-0010, p. 6 et 7.

<sup>17</sup> Pièce B-0006, p. 7.

anticipés ne peuvent être précisés, qu'un assujetti doit proposer la création d'un CFR. La Régie renvoie, à cet égard, à la décision D-2011-028 :

*« [146] Considérant que le coût de retraite est plutôt volatil et difficile à prévoir et que les montants impliqués sont significatifs, la Régie opte pour la création d'un compte d'écart qui captera les écarts de prévision des coûts de retraite pour protéger le Distributeur et les consommateurs à l'égard de la variabilité de ces coûts »<sup>18</sup>. [nous soulignons]*

[22] Malgré les justifications apportées par le Transporteur, la Régie considère que ce dernier aurait dû demander **en temps opportun** la création d'un CFR relatif à l'implantation et l'application des normes CIP v5. En effet, la Régie note que le Transporteur est au fait de l'application des normes CIP v5 depuis plusieurs années, puisqu'il a, entre autres, analysé en 2014 et en 2015 les solutions technologiques à déployer pour se conformer aux exigences de ces normes.

[23] Cependant, la Régie conçoit l'obligation dans laquelle se trouve le Transporteur d'initier, dès 2015, les activités nécessaires à l'implantation des normes de fiabilité CIP v5, qui devrait sous peu faire l'objet d'une demande d'adoption auprès de la Régie. Dans ce contexte, et de façon tout à fait exceptionnelle, **la Régie autorise le Transporteur à créer provisoirement, à compter de la date de dépôt de la Demande, soit le 5 juin 2015, un CFR relatif à l'implantation et l'application des normes CIP v5 afin d'y comptabiliser les frais réels engagés à cette fin.**

[24] **La Régie renvoie à la formation qui étudiera le dossier tarifaire 2016 du Transporteur toute décision relative à l'inclusion du solde de ce CFR au revenu requis du Transporteur et, le cas échéant, aux modalités de disposition de ce compte.**

[25] **Pour ces motifs,**

**La Régie de l'énergie :**

**ACCUEILLE** la demande du Transporteur;

---

<sup>18</sup> Dossier R-3740-2010, p. 41.



**AUTORISE** le Transporteur à créer provisoirement, à compter du 5 juin 2015, un compte de frais reportés, hors base et portant intérêt, pour y comptabiliser les charges liées à l'implantation et à l'application de la version 5 des normes de protection des infrastructures critiques de la North American Electric Reliability Corporation, et encourues à cette fin en 2015;

**RENVOIE** à la formation qui étudiera le dossier tarifaire 2016 du Transporteur toute décision relative à l'inclusion du solde de ce CFR au revenu requis du Transporteur et, le cas échéant, aux modalités de disposition de ce compte.

Marc Turgeon

Régisseur

**Hydro-Québec représentée par M<sup>e</sup> Yves Fréchette.**