

**Réponses du Transporteur  
à la demande de renseignements numéro 1  
de la Régie de l'énergie  
(« Régie »)**



---

1           **DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) RELATIVE**  
2           **À LA CRÉATION D'UN COMPTE DE FRAIS REPORTÉ POUR L'IMPLANTATION DES NORMES**  
3           **CIP v5 DE LA NERC**

---

4   **1. Référence :**     Pièce B-0002, p.2.

5   **Préambule :**

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

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

15   [...];

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

18   **Demandes :**

19   1.1 Veuillez préciser quelle est la valeur comptable des 12 000 actifs électroniques.

20   **R1.1**

21       **Le nombre d'environ 12 000 actifs électroniques fait actuellement l'objet d'une**  
22       **validation en installation à l'issue de laquelle le Transporteur sera en mesure de**  
23       **préciser la valeur comptable associée aux actifs électroniques visés par la**  
24       **version 5 des normes de protection des infrastructures critiques (« normes**  
25       **CIP v5 »). Le Transporteur précise que cette validation fait partie intégrante des**  
26       **activités non récurrentes d'implantation liées à l'identification et la**  
27       **catégorisation initiales des systèmes électroniques BES exigées par la norme**  
28       **CIP-002-5.1.**

29   1.2 Veuillez commenter sur le caractère utile des coûts engagés que le Transporteur souhaite  
30   inscrire dans un compte de frais reportés (CFR), dont les modalités de disposition seront  
31   définies ultérieurement dans le cadre de la tarification 2016.

32   **R1.2**

33       **Le Transporteur engage des coûts qui sont requis par l'implantation et**  
34       **l'application des normes CIP v5 au 1<sup>er</sup> avril 2016, tel qu'il est mentionné dans sa**  
35       **demande. Ces coûts ou dépenses sont nécessaires à une exploitation fiable du**  
36       **réseau de transport et font donc partie du montant global des dépenses requises**  
37       **à l'exploitation du réseau de transport, selon le cadre réglementaire.**

38       **Puisque ces coûts ou dépenses sont importants et étaient inconnus au moment**  
39       **de préparer le dossier tarifaire 2015, ils n'ont donc pas été présentés dans le**

1 cadre de celui-ci. Conséquemment, le Transporteur demande à la Régie  
2 l'autorisation de créer un compte de frais reportés, hors base, portant intérêts,  
3 afin d'y comptabiliser ces coûts ou dépenses réels engagés pour 2015.

4 Lors de l'audience du dossier tarifaire 2016, selon les modalités de disposition  
5 qui seront alors proposées pour approbation par la Régie, le Transporteur fera  
6 état des coûts et dépenses qui auront été comptabilisés au compte de frais  
7 reportés, pour examen de la Régie.

8 **2. Référence : Pièce B-0002, p.2.**

9 **Préambule :**

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

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

- 14 • Identification et catégorisation initiales des systèmes électroniques BES ;
- 15 • Rehaussement des périmètres de sécurité électroniques pour se conformer aux exigences  
16 des normes CIP v5 concernant les points d'accès, la gestion des accès et le contrôle des  
17 flux de données ;
- 18 • Rehaussement des contrôles des accès électroniques et physiques aux systèmes  
19 électroniques BES ;
- 20 • Mise en place de mesures compensatoires, notamment pour la gestion des changements  
21 de configuration et la gestion des accès avant le déploiement de solutions  
22 technologiques;
- 23 • Normalisation et déploiement de l'architecture des technologies de l'information et de  
24 ses composants pour permettre une gestion des changements de configuration efficace et  
25 efficiente. »

26 **Demandes :**

27 2.1 Veuillez préciser si les activités d'implantation énumérées ont déjà été réalisées ou en voie  
28 de réalisation. Veuillez préciser ce qui reste à réaliser par rapport à ce qui l'a déjà été.

29 **R2.1**

30 **Le Transporteur a entrepris des études de faisabilité qui se poursuivent à l'égard**  
31 **de chacune des principales activités énumérées en préambule, afin de préciser**  
32 **les modalités qui lui permettront de les réaliser.**

1 2.2 Veuillez confirmer que les coûts que le Transporteur souhaite porter au compte CFR pour  
2 lequel il demande la création sont des coûts projetés et non des coûts engagés pour des  
3 activités déjà entreprises.

4 **R2.2**

5 **Voir la réponse à la question 2.1.**

6 **Par ailleurs, le Transporteur souligne à la Régie que sa demande porte sur la**  
7 **création d'un compte de frais reportés, tel qu'il appert de la conclusion de cette**  
8 **dernière, et non sur l'autorisation des coûts ou frais qu'il propose d'y inscrire. Il**  
9 **reviendra à la formation saisie du dossier tarifaire 2016 du Transporteur de**  
10 **disposer de ces coûts ou frais.**

11 2.3 Veuillez fournir la ventilation du montant de 7 M\$ par composante de coûts.

12 **R2.3**

13 **Le montant de 7 M\$ est composé d'activités en lien avec les normes CIP-005-5,**  
14 **CIP-007-5 et CIP-010-1. La ventilation préliminaire par composante de coûts est**  
15 **répartie comme suit : services externes (4,8 M\$), salaires (1,0 M\$), et activités de**  
16 **rehaussement des télécommunications (1,2 M\$).**

17 2.4 Veuillez confirmer que le montant de 7 M\$ ne comporte aucune dépenses en  
18 immobilisations. Dans l'affirmative, veuillez confirmer que ces « charges » n'excéderont  
19 pas le montant demandé de 7 M\$.

20 **R2.4**

21 **Le montant de 7 M\$ ne comporte aucune dépense en immobilisations.**

22 **Le Transporteur réitère, comme il l'indique à la réponse 2.2, que sa demande**  
23 **porte strictement sur la création d'un compte de frais reportés. La formation**  
24 **saisie du dossier tarifaire 2016 du Transporteur pourra traiter, le cas échéant, de**  
25 **tout écart entre les coûts ou frais qui y seront inscrits et le montant prévu**  
26 **de 7 M\$.**

27 2.5 Veuillez préciser si le Transporteur entend réaliser l'ensemble de ces activités dans leur  
28 entièreté d'ici la fin de l'année 2015, soit pour implantation des normes CIP v5 au 1<sup>er</sup> avril  
29 2016.

30 **R2.5**

31 **À l'heure actuelle, le Transporteur prévoit que certaines activités se poursuivront**  
32 **en 2016 et examine par conséquent les charges liées à l'implantation des normes**  
33 **CIP v5 qu'il compte inclure dans sa demande tarifaire 2016.**

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

35 **Préambule :**

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

1 6. Le Transporteur, comme la plupart des juridictions voisines, se prépare à l'implantation et  
2 l'application des normes CIP v5 au 1<sup>er</sup> avril 2016.

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

5 [...]

6 • Le Coordonnateur de la fiabilité déposera sous peu auprès de la Régie une demande  
7 d'adoption des normes CIP v5, à la suite du processus de consultation publique tel que  
8 décrit à l'annexe de la décision D-2011-139, qui s'est terminé en avril 2015 ;

9 • Le Transporteur connaît maintenant avec plus de précision les activités nécessaires et les  
10 coûts inhérents à l'implantation des normes CIP v5 ;

11 ○ Dans le contexte de l'implantation des normes CIP v5, la NERC et la Federal  
12 Energy Regulatory Commission ont précisé au cours de 2014 et précisent encore  
13 la manière dont les ressources humaines et technologiques et les processus  
14 doivent évoluer de manière à permettre la conformité à cette version des normes ;

15 ○ Le Transporteur a réalisé au cours de 2014 et a poursuivi en 2015 l'analyse des  
16 solutions technologiques à déployer pour se conformer aux exigences des normes  
17 CIP v5 ; ».

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

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

#### 24 **Demandes :**

25 3.1 Veuillez expliquer les raisons pour lesquelles le Transporteur n'a pas été en mesure  
26 d'inclure une prévision de charges pour couvrir les coûts d'implantation des normes CIP v5  
27 dans le cadre de son dossier tarifaire 2015, soit lors de l'année pour laquelle elles se  
28 rapportent.

#### 29 **R3.1**

30 **Comme indiqué au paragraphe 5 de la demande du Transporteur, la version 5**  
31 **des normes CIP préconise une nouvelle méthodologie pour inventorier et**  
32 **catégoriser les systèmes électroniques BES et leurs actifs électroniques**  
33 **connexes.**

34 **Pour appliquer cette nouvelle méthodologie, exigée par la norme CIP-002-5.1,**  
35 **ainsi que les critères de degré d'impact (élevé, moyen ou faible) qui y sont**  
36 **définis, le Transporteur a dû tenir compte des précisions transmises par la NERC**  
37 **au cours de l'année 2014 et en début 2015. Il a également dû réaliser des**  
38 **modélisations successives de ses installations pour lui permettre de circonscrire**  
39 **la portée des activités d'implantation à réaliser sur ces dernières, ces activités se**  
40 **traduisant par de nouveaux coûts et ressources requis pour leur réalisation. Il ne**  
41 **disposait donc pas des renseignements suffisants pour inclure une prévision de**  
42 **charges au moment opportun pour sa demande tarifaire 2015.**

43

1 3.2 Veuillez expliquer comment l'inclusion des charges additionnelles relatives à l'année 2015  
2 s'inscrit dans le cadre réglementaire pour la détermination des tarifs de l'année 2016.

3 **R3.2**

4 **Comme le Transporteur l'indique entre autres à la réponse 3.1, les activités**  
5 **d'implantation visées par la présente demande se traduisent par de nouveaux**  
6 **coûts à l'égard desquels il ne disposait pas des renseignements suffisants lui**  
7 **permettant de les inclure à sa demande tarifaire 2015. Il propose, aux**  
8 **paragraphes 11 et 12 de cette demande, que les modalités de disposition du**  
9 **compte de frais reportés et les frais qui y seront inscrits soient examinés dans le**  
10 **cadre de la demande tarifaire 2016, ce qu'il considère conforme au cadre**  
11 **réglementaire applicable, comme le Transporteur l'explique à la réponse 4.1**  
12 **ci-après.**

13 3.3 Veuillez confirmer que la date d'implantation et d'application des onze normes CIP v5  
14 coïncide avec la date d'entrée en vigueur de ces mêmes normes.

15 **R3.3**

16 **Le Transporteur précise que les normes CIP v5 comptent dix normes**  
17 **(CIP-002-5.1 à CIP-011-1 inclusivement). Il confirme que la date d'implantation et**  
18 **d'application de ces normes pour le Transporteur correspond à leur date**  
19 **d'entrée en vigueur aux États-Unis, soit le 1<sup>er</sup> avril 2016.**

20 3.4 Veuillez préciser si le Transporteur entend présenter un état d'avancement des travaux et  
21 des coûts afférents à l'implantation des normes CIP v5 dans le cadre de son rapport annuel  
22 2015.

23 **R3.4**

24 **Le Transporteur entend présenter, dans le cadre de son rapport annuel 2015**  
25 **(dans la pièce présentant la comparaison des résultats des activités**  
26 **réglementées avec les revenus autorisés), un suivi des coûts réels aux charges**  
27 **nettes d'exploitation afférents aux activités d'implantation de la version 5 des**  
28 **normes CIP de la NERC visées par la présente demande.**

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

30 **Préambule :**

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

33 *[TRADUCTION] Une loi rétroactive est une loi qui s'applique à une époque antérieure à*  
34 *son adoption. Une loi rétrospective ne dispose qu'à l'égard de l'avenir. Elle vise l'avenir,*  
35 *mais elle impose de nouvelles conséquences à l'égard d'événements passés. Une loi*  
36 *rétroactive agit à l'égard du passé. Une loi rétrospective agit pour l'avenir, mais elle jette*  
37 *aussi un regard vers le passé en ce sens qu'elle attache de nouvelles conséquences à*  
38 *l'avenir à l'égard d'un événement qui a eu lieu avant l'adoption de la loi. Une loi*  
39 *rétroactive modifie la loi par rapport à ce qu'elle était; une loi rétroactive rend la loi*  
40 *différente de ce qu'elle serait autrement à l'égard d'un événement antérieur. [...]*

1 (E. A. Driedger, « *Statutes : Retroactive Retrospective Reflections* » (1978), 56 R. du B. can.  
2 264, p. 268-269) ». [nous soulignons]

3 [358] La Régie retient également que « [...] *selon la jurisprudence, lorsque la loi ne modifie que*  
4 *les effets futurs d'un fait passé, elle n'est pas vue comme étant rétroactive; son effet est décrit*  
5 *comme simplement prospectif puisque le droit ne change que pour l'avenir* » [référence omise].

6 [359] La Régie a d'ailleurs déjà reconnu que l'effet rétrospectif d'une décision n'est pas  
7 incompatible avec le pouvoir tarifaire prospectif qui lui est dévolu. Elle affirmait dans sa décision  
8 D-2012-021 que :

9 « [120] *Le changement de référentiel comptable oblige la Régie à revoir, pour l'avenir,*  
10 *l'ensemble des normes IFRS et de s'assurer de leur cohérence réciproque. Ce faisant, la*  
11 *Régie ne rend pas une décision rétroactive affectant la situation antérieure de la*  
12 *Demanderesse.*

13 [121] *La décision de la Régie ne viendra pas changer les effets passés des décisions qui*  
14 *accordaient un rendement raisonnable sur cet actif du Distributeur et du Transporteur*  
15 *jusqu'au 31 décembre 2011* » [référence omise] ».

#### 16 **Demande :**

17 4.1 Selon le Transporteur, la création d'un CFR pour des dépenses déjà engagées respecte-t-elle  
18 le principe de l'effet rétrospectif compatible avec le pouvoir tarifaire prospectif de la  
19 Régie ? Veuillez élaborer.

#### 20 **R4.1**

21 **Avec égards, cette question, notamment par sa référence à « des dépenses déjà**  
22 **engagées », omet de prendre en considération l'absence d'interaction directe**  
23 **entre le cycle tarifaire et le développement des normes de fiabilité obligatoires et**  
24 **le déroulement des dossiers du Coordonnateur de la fiabilité à la Régie.**

25 **Le cycle tarifaire du Transporteur, l'évolution des normes de la NERC ainsi que le**  
26 **déroulement des dossiers du Coordonnateur de la fiabilité auprès de la Régie**  
27 **évoluent tous selon des rythmes différents qui leur sont propres.**

28 **Selon le cadre réglementaire applicable, les tarifs de l'année en cours sont fixés**  
29 **sur la base de la prévision de l'année témoin projetée qui s'appuie notamment**  
30 **sur les données de l'année de base (4 mois réels et 8 mois prévisionnels) et**  
31 **d'une année historique constituée de données réelles. Le tout est historiquement**  
32 **présenté au Conseil d'administration d'Hydro-Québec en juin de chaque année**  
33 **pour constituer le dossier tarifaire de l'année suivante qui est déposé à la Régie**  
34 **en août.**

35 **L'évolution des normes de la NERC et le déroulement des dossiers du**  
36 **Coordonnateur de la fiabilité auprès de la Régie ne sont pas arrimés au cycle**  
37 **tarifaire ci-dessus décrit. Les consultations quant aux nouvelles normes, les**  
38 **audiences, les décisions d'adopter ou non de telles normes par les autorités**  
39 **réglementaires impliquées et les modalités d'implantation à être développées par**  
40 **les entités visées, dont le Transporteur, interviennent à divers moments**  
41 **indépendamment du cycle tarifaire précité.**



1 Il n'est donc pas possible d'arrimer parfaitement, entre autres, le développement  
2 des normes de fiabilité obligatoires ainsi que les prévisions des coûts et des  
3 dépenses pour les travaux liés à leur implantation dans le cycle tarifaire qui  
4 repose sur l'année témoin projetée.

5 Cette impossibilité d'arrimage est complètement distincte d'une application  
6 rétroactive d'un tarif à un service déjà rendu ou à l'égard d'un cadre constitué.  
7 Dit autrement, la présente demande n'aura aucun impact sur le tarif appliqué  
8 actuellement par le Transporteur<sup>1</sup>.

9 Dans le présent cas, le Transporteur a fait sa demande dès qu'il a été en mesure  
10 de présenter, avec un degré de certitude suffisant pour la tenue du processus de  
11 la Régie, la description des principales activités non récurrentes d'implantation  
12 des normes CIP v5 et une prévision des coûts et des dépenses afférentes. Le fait  
13 que le Transporteur doit se conformer aux normes de fiabilités de la NERC, ce  
14 qui entraîne des coûts, ne constitue pas une nouveauté pour aucun client du  
15 Transporteur.

16 La présente demande est en continuité avec l'évolution des normes de la NERC  
17 ainsi que le déroulement des dossiers du Coordonnateur de la fiabilité auprès de  
18 la Régie. Elle respecte le processus tarifaire de nature prospective puisque  
19 déposée au moment où le Transporteur doit encourir des coûts et des dépenses  
20 afférentes à des activités non récurrentes d'implantation des normes CIP v5  
21 de la NERC.

---

<sup>1</sup> À titre de référence, voir le dossier R-3697-2009 et la décision D-2009-057.