

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS NO 2 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) RELATIVE  
AU BUDGET DES INVESTISSEMENTS 2016 POUR LES PROJETS DU TRANSPORTEUR DONT  
LE COUT INDIVIDUEL EST INFÉRIEUR A 25 MILLIONS DE DOLLARS**

---

**Respect des exigences**

- 1. Références :**
- (i) Pièce B-0010, p. 8 et 9;
  - (ii) Pièce B-0010, p. 9 et 10;
  - (iii) Dossier R-3903-2014, pièce B-0060, p. 24;
  - (iv) Dossier R-3947-2015, pièce B-0004, p. 12 et 14;
  - (v) Décision D-2005-142, p. 5.

**Préambule :**

(i) « R3.3

*En 2016, le Transporteur prévoit 20 M\$ d'investissements requis pour les Exigences de la NERC. De ce montant de 20 M\$, 13,5 M\$ serviront à la réalisation d'interventions de sécurisation physique des installations visées du Transporteur, en particulier les bâtiments des postes de transport en 2016. Ces interventions font suite aux travaux réalisés en 2014 de 1,0 M\$ et à ceux en cours de réalisation en 2015 de 6,7 M\$, constituant ainsi des interventions sur les bâtiments physiques dont le coût total est de 21,2 M\$. Le Transporteur souligne que ce montant de 21,2 M\$ résulte d'une réévaluation en 2014 d'un projet relatif à la sécurisation des installations, prévu initialement dans un projet de 25 M\$ et plus. » [nous soulignons]*

(ii) « [...] Ainsi, le Transporteur a amorcé plusieurs interventions dont les objectifs sont différents. Il a d'une part amorcé en 2014 des travaux totalisant 21,2 M\$ liés à la sécurisation physique des installations visées du Transporteur, en particulier les bâtiments des postes de transport, qui représentent de nouveaux actifs visés par la version 5 des normes CIP.

*D'autre part, le Transporteur démarre en 2015 plusieurs interventions totalisant 7,7 M\$ pour l'implantation de solutions technologiques automatisées dans les centres d'exploitation du réseau (CCR, RCCR et CT) afin de se conformer à la version 5 des normes CIP, par exemple le développement de systèmes de détection de programmes malveillants ou l'ajout des systèmes intermédiaires requis pour un accès indirect aux périmètres de sécurité électronique. Ces interventions sont en continuité avec les investissements, depuis 2007, de près de 39,3 M\$ pour l'implantation des normes CIP dans les centres d'exploitation (CCR, RCCR et CT) suivant les montants autorisés par la Régie dans ses décisions concernant les demandes d'autorisation du budget des investissements pour les projets de moins de 25 M\$.*

*Ainsi, les interventions visant notamment les postes doivent être considérées comme des projets distincts et indépendants de celles visant les centres d'exploitation. » [nous soulignons]*

(iii) Le Transporteur évalue le projet « Sécurisation des installations (NERC normes CIP version 5) » à 33,2 M\$.

(iv) « *Le Coordonnateur est d'avis que les normes proposées sont pertinentes et nécessaires, et contribueront au maintien de la fiabilité de l'Interconnexion Québec et, par le fait même, des réseaux interconnectés en assurant une protection adéquate des systèmes critiques à l'exploitation fiable du réseau de transport principal. En effet, tel que mentionné précédemment, ces normes présentent une amélioration importante des versions antérieures en imposant des critères précis pour l'identification des systèmes électroniques qui ont un impact potentiel sur l'exploitation du réseau de transport principal au Québec. De plus, l'adoption de ces normes favorisera l'harmonisation des pratiques entre le Québec, les provinces voisines et les États-Unis qui rendront également ces normes de fiabilité obligatoires.* »

[...]

« *Le Coordonnateur soumet à la Régie que les normes de fiabilité de la NERC et leurs annexes respectives déposées au présent dossier sont essentielles et pertinentes à l'atteinte de ses objectifs de fiabilité. En effet, les normes CIP v5 améliorent la fiabilité du réseau de transport en permettant une meilleure protection des infrastructures essentielles à l'exploitation.* » [nous soulignons]

(v) Dans sa décision D-2005-142, la Régie se prononçait ainsi sur la notion de projet :

« *Par ailleurs, la Régie est d'avis qu'un projet peut être déterminé en regard d'un objectif précis, l'intégration d'une centrale ou d'un parc éolien, par exemple. De façon non limitative, elle considère comme faisant partie d'un même projet les investissements séparés et/ou échelonnés dans le temps s'ils répondent à un même objectif et que leur pertinence s'apprécie mieux globalement en regard de cet objectif ou si les premiers investissements deviennent inutiles si les autres ne sont pas réalisés.*

*Par exemple, les investissements nécessaires à l'intégration d'un parc éolien prévue pour une année donnée incluant une ligne et un poste de départ constituent un projet répondant à l'objectif d'intégration de ce parc. Les investissements requis à l'intégration de la centrale Toulmoustouc ont d'ailleurs été présentés à la Régie par le Transporteur sous ce format.* » [nous soulignons]

## **Demandes :**

1.1 Veuillez préciser si le montant de 33,2 M\$, cité à la référence (iii), est composé :

- Uniquement d'investissements en lien avec la sécurisation physique des installations visées du Transporteur;
- D'investissements en lien avec la sécurisation physique des installations visées ainsi que d'investissements visant l'implantation de solutions technologiques automatisées dans les centres d'exploitation du réseau (CCR, RCCR et CT) et/ou autres types d'intervention.

- 1.2 Dans le cas où le montant de 33,2 M\$ soit composé uniquement d'investissements en lien avec la sécurisation physique des installations visées du Transporteur, veuillez élaborer sur les raisons expliquant la baisse de l'estimation.
- 1.3 Dans le cas où le montant de 33,2 M\$ ne soit pas composé uniquement d'investissements visant la sécurisation physique des installations visées du Transporteur, veuillez expliquer que le Transporteur traite désormais distinctement les investissements en lien avec ce type d'intervention dans le cadre du présent dossier.
- 1.4 En lien avec la référence (iv), veuillez préciser si le Transporteur rencontre l'objectif cité à la référence (iv), soit de permettre une meilleure protection des infrastructures essentielles à l'exploitation, tel que prévu par la version 5 des normes CIP, dans le cas où l'un ou l'autre des types d'intervention n'est pas réalisé (soit les interventions de sécurisation physique des installations visées du Transporteur ou les interventions d'implantation de solutions technologiques automatisées dans les centres d'exploitation du réseau).