

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2017-090

R-4006-2017

22 août 2017

PRÉSENTE :

Louise Pelletier
Régisseur

Hydro-Québec
Demanderesse

et

Personnes intéressées dont les noms apparaissent ci-après

Décision finale

Demande du Transporteur pour la création d'un compte de frais reportés relatif au remplacement d'un automatisme de sauvegarde et des systèmes de contrôle et d'acquisition de données du réseau de transport

Personnes intéressées :

**Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité (AQCIE);
Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (section Québec) (FCEI).**

1. INTRODUCTION

[1] Le 7 juin 2017, 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^o) et 32 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹ afin d'obtenir l'autorisation requise pour la création d'un compte de frais reportés (CFR), hors base de tarification et portant intérêts, relatif à la réalisation de travaux d'analyse préliminaire en vue du projet de remplacement d'un automatisme de sauvegarde du réseau de transport et du projet de remplacement des systèmes de contrôle et d'acquisition de données du réseau de transport, afin d'y comptabiliser les frais engagés à cette fin, à compter de la date de dépôt de la présente demande (la Demande). Les coûts anticipés des travaux d'analyse préliminaire à réaliser pour ces projets de remplacement s'élèvent respectivement à 5,5 M\$ et à 2,6 M\$ en 2017.

[2] Le 21 juin 2017, 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 2017 la date limite pour le dépôt des commentaires et permet au Transporteur d'y répondre au plus tard le 11 juillet 2017. La Régie demande au Transporteur de publier cet avis sur son site internet, ce qu'il fait le 22 juin 2017².

[3] Le 28 juin 2017, la Régie transmet au Transporteur une première demande de renseignements (DDR). Celui-ci dépose ses réponses le 5 juillet 2017.

[4] Le 6 juillet 2017, la Régie tient une séance de travail avec les représentants du Transporteur, à laquelle participe un représentant de l'AQCIE. Le Transporteur y explique les travaux d'analyse préliminaire envisagés et s'engage à fournir certaines informations complémentaires dans les meilleurs délais. Ce même jour, l'AQCIE demande de prolonger la date limite de dépôt fixée pour transmettre ses commentaires.

¹ [RLRQ, c. R-6.01](#).

² Pièce [B-0015](#), p. 2.

[5] Le 7 juillet 2017, la Régie accepte la demande d'extension de délai de l'AQCIE et reporte au 12 juillet 2017 la date limite de dépôt pour les commentaires des personnes intéressées. Elle reporte alors au 14 juillet 2017 la date limite du Transporteur pour répondre à ces commentaires.

[6] Le 10 juillet 2017, le Transporteur fournit ses réponses aux engagements souscrits lors de la séance de travail du 6 juillet 2017.

[7] Le 12 juillet 2017, l'AQCIE et la FCEI soumettent leurs commentaires et observations. Ce même jour, la Régie transmet au Transporteur une seconde DDR, à laquelle il répond le 14 juillet 2017.

[8] Le 14 juillet 2017, le Transporteur dépose également sa réplique aux commentaires reçus. La Régie entame dès lors son délibéré.

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

2. DEMANDE

2.1 **REMPACEMENT D'UN AUTOMATISME DE SAUVEGARDE DU RÉSEAU DE TRANSPORT**

[10] Le Transporteur dispose de plusieurs automatismes de réseau pour assurer la stabilité du réseau électrique. Cinq de ces automatismes font partie intégrante du plan de défense du réseau de transport, dont l'automatisme de rejet de production et de télédélestage de charge (automatisme RPTC) qui est rendu en fin de vie utile.

[11] Le Transporteur soutient que l'automatisme est extrêmement important et critique pour le réseau, puisqu'il permet de prévenir les pannes importantes et assure la stabilité et l'intégrité du réseau de transport en cas d'événements majeurs, comme la perte de lignes,

la perte d'un poste dont la charge est importante ou encore la perte totale d'une centrale. Il assure également la sécurité des équipements³.

[12] Le Transporteur précise que les mises en service initiales de l'automatisme RPTC ont été réalisées entre 1995 et 2001. Ainsi, ces actifs ont plus de 16 ans. La durée de vie utile de cette famille d'actifs est de 15 ans⁴.

[13] Le Transporteur précise que, selon la Stratégie de gestion de la pérennité de ses actifs (la Stratégie), la pérennité des éléments de l'automatisme RPTC est gérée à la pièce et les activités en découlant comprennent la maintenance ciblée, la gestion des pièces de réserve et le remplacement de pièces⁵. Il indique que depuis la mise en service de cet automatisme, il s'est ainsi assuré de l'approvisionnement des pièces de réserve pour en assurer la maintenance.

[14] Toutefois, la désuétude de cet automatisme et sa vétusté imposent de le remplacer, compte tenu que les équipements et les pièces qui le composent ne sont plus disponibles sur le marché. Il indique également que les analyses récemment mises à jour confirment qu'il n'est plus possible de le faire évoluer pour répondre aux besoins du réseau de transport.

[15] Les travaux exploratoires réalisés ont mené le Transporteur à trois constats :

- l'expertise particulière liée à cet automatisme n'est plus disponible à l'interne;
- les technologies actuelles offrent des possibilités différentes;
- la convergence des technologies opérationnelles, de l'information et des télécommunications dans les systèmes d'automatismes incite le Transporteur à modifier son approche de remplacement.

[16] Sur la base de ces trois constats, le Transporteur détermine, au cours du deuxième trimestre de 2017, que l'effort régulier en vue du remplacement de l'automatisme RPTC sera nettement insuffisant et que ses travaux doivent dès lors s'intensifier.

³ Pièce [B-0010](#), p. 14.

⁴ Pièce [B-0007](#), p. 12, R2.1.1.

⁵ Pièce [B-0014](#), p. 4, R1.1.

[17] Dans ce contexte d'intensification des efforts visant, entre autres, le remplacement de l'automatisme RPTC, le Transporteur indique qu'il s'est doté, en juin 2017, d'une direction principale – Évolution des automatismes et systèmes de conduite du réseau, afin de favoriser une gestion intégrée de ce projet d'envergure.

[18] Il souligne que la désuétude et la vétusté de l'automatisme RPTC, l'ampleur du travail pour le remplacer, l'implantation des technologies actuelles ainsi que la convergence des technologies opérationnelles, de l'information et des télécommunications lui imposent de poursuivre le plus rapidement possible l'ensemble de ses travaux, afin d'assurer la pérennité de cet automatisme et la cohérence dans les choix technologiques envisagés⁶.

[19] Le tableau suivant présente la ventilation des coûts anticipés en 2017, au montant de 5,5 M\$, à compter de la date de la Demande, pour les travaux d'analyse préliminaire en vue du remplacement de l'automatisme RPTC.

TABLEAU 1
Remplacement de l'automatisme RPTC
Coûts anticipés des travaux d'analyse préliminaire pour 2017

Travaux	Montant
Documenter les exigences fonctionnelles de l'automatisme RPTC	0,9 M\$
Identifier les risques liés au remplacement de cet automatisme et élaborer un plan de mitigation	0,8 M\$
Effectuer des travaux de validation de concept en laboratoire	0,6 M\$
Planifier et analyser les modifications aux outils des technologies de l'information liés à l'automatisme RPTC	1,5 M\$
Recourir à des services d'experts-conseils afin de soutenir le Transporteur	1,7 M\$
Total	5,5 M\$

Source : Pièce [B-0007](#), p. 7.

⁶ Pièce [B-0007](#), p. 4 à 6, R1.1.1.

[20] Le Transporteur vise le dépôt, à la Régie, d'une demande d'autorisation individuelle de remplacement de l'automatisme RPTC en 2019⁷.

2.2 REMPLACEMENT DES SYSTÈMES DE CONTRÔLE ET D'ACQUISITION DE DONNÉES DU RÉSEAU DE TRANSPORT

[21] Le Transporteur mentionne que les systèmes de contrôle et d'acquisition de données SCADA⁸ sont des systèmes informatiques qui communiquent avec les équipements dans les installations, afin de récolter de l'information sur des points de mesure, transmettre des alarmes selon certaines conditions et télécommander des équipements. Il s'agit des principaux outils de travail pour la conduite du réseau du Transporteur par ses répartiteurs et opérateurs⁹.

[22] Le Transporteur possède trois systèmes SCADA : Gen-4 pour la gestion des réseaux régionaux, Laser pour l'analyse des contingences et Spectrum pour la conduite du réseau de transport principal. Les mises en service initiales de ces systèmes ont été réalisées entre 2001 et 2005. Ainsi, ces actifs ont plus de 12 ans. La durée de vie utile de cette famille d'actifs est de 10 ans¹⁰. Ces systèmes sont désuets et doivent donc être remplacés pour répondre adéquatement aux exigences de fiabilité.

[23] Le Transporteur précise que la Stratégie ne s'applique pas aux équipements informatiques¹¹, mais indique avoir procédé au remplacement d'infrastructures (serveurs) dans les dernières années, selon les limites technologiques inhérentes à l'infrastructure existante.

[24] Des travaux ont été amorcés avant le dépôt de la Demande et ont été réalisés dans le cadre des activités courantes de gestion de la pérennité des systèmes informatiques du Transporteur. Ces travaux visaient à identifier la meilleure approche

⁷ Pièce [B-0007](#), p. 13, R2.2.2.

⁸ Pour *supervisory control and data acquisition*.

⁹ Pièce [B-0007](#), p. 7 et 8, R1.2.1.

¹⁰ Pièce [B-0007](#), p. 12, R2.1.2.

¹¹ Pièce [B-0014](#), p. 4, R1.1.

pour procéder au remplacement des systèmes SCADA. Plusieurs constats ont été dégagés :

- la stratégie d'intervention à la pièce actuellement en place a atteint ses limites;
- les technologies de systèmes SCADA actuellement sur le marché combinent toutes les fonctions utilisées en exploitation;
- la complexité des systèmes actuels nécessite des efforts plus soutenus pour réaliser le projet de remplacement;
- les délais importants de mise en œuvre du projet de remplacement des systèmes SCADA imposent d'agir maintenant;
- le Transporteur constate un retard par rapport à ses pairs quant aux fonctionnalités de ses systèmes SCADA.

[25] Suivant un appel de propositions en octobre 2016, une firme d'experts-conseils a été embauchée en janvier 2017. L'information fournie par cette dernière et les analyses du Transporteur ont confirmé qu'il est requis de tendre vers une solution intégrée au niveau des fonctions d'exploitation. Les autres démarches en collaboration avec la firme d'experts-conseils sont venues confirmer le retard du Transporteur quant aux fonctionnalités qu'offrent ses systèmes SCADA, l'ampleur des efforts requis et la nécessité d'agir maintenant.

[26] Sur la base de ces constats, le Transporteur détermine, en mai 2017, qu'il est requis d'intensifier le remplacement de ses systèmes SCADA, afin de structurer sa démarche et de traiter les enjeux de pérennité.

[27] Le Transporteur indique que ce contexte de travaux majeurs est également à l'origine de la création de la direction principale – Évolution des automatismes et systèmes de conduite du réseau. Les systèmes SCADA et l'automatisme RPTC utilisent les mêmes données provenant des installations. Ainsi, le regroupement des deux projets de remplacement au sein d'une même direction principale facilitera certains arrimages stratégiques. De plus, la convergence et l'intégration des technologies influent de manière similaire sur chacun des deux projets.

[28] Le Transporteur souligne que la désuétude des systèmes SCADA actuels et l'ampleur du travail à accomplir lui imposent de poursuivre le plus rapidement possible l'ensemble de ses travaux en vue de leur remplacement¹².

[29] Le Transporteur prévoit réaliser les travaux préliminaires afin d'ultimement remplacer les systèmes de contrôle et d'acquisition de données du réseau de transport (Gen-4, Laser et Spectrum) par une nouvelle plateforme SCADA.

[30] Le tableau suivant présente la ventilation des coûts anticipés en 2017, au montant de 2,6 M\$, à compter de la date de la Demande, pour les travaux d'analyse préliminaire en vue du remplacement des systèmes SCADA.

TABLEAU 2
Remplacement des systèmes SCADA
Coûts anticipés des travaux d'analyse préliminaire pour 2017

Travaux	Montant
Élaborer l'appel de propositions	2,2 M\$
Recourir à des services d'experts-conseils afin de soutenir le Transporteur	0,4 M\$
Total	2,6 M\$

Source : Pièce [B-0007](#), p. 10.

[31] Le Transporteur vise le dépôt, à la Régie, d'une demande d'autorisation individuelle pour le remplacement des systèmes SCADA en 2018¹³.

2.3 DEMANDE POUR LA CRÉATION D'UN COMPTE DE FRAIS REPORTÉS

[32] Le Transporteur indique qu'en date de la Demande, il se doit d'amorcer des travaux d'analyse préliminaire, afin d'être en mesure de présenter ultimement pour autorisation les projets de remplacement de l'automatisme RPTC et des systèmes SCADA. À terme, lorsque le Transporteur aura réuni les renseignements nécessaires, il

¹² Pièce [B-0007](#), p. 7 à 9, R1.2.1.

¹³ Pièce [B-0007](#), p. 13, R2.2.2.

déposera les demandes d'autorisation individuelles visant chacun de ces projets auprès de la Régie.

[33] En séance de travail, le Transporteur explique que les études relatives à la pérennité et à la convergence technologique réalisées depuis le début de l'année 2017, à hauteur de 1,7 M\$, le mènent aux constats suivants :

- Les projets à réaliser ont un caractère exceptionnel par leur nature et leur contexte technologiques.
- Il y a urgence d'agir et les travaux à réaliser sont d'une telle ampleur que le rythme de réalisation doit être intensifié.
- Les activités à réaliser en 2017 totalisent 9,8 M\$¹⁴. Elles sont associées aux travaux d'analyse préliminaire et représentent des charges d'exploitation, selon les normes comptables en vigueur.

[34] Il souligne également que l'envergure des travaux à réaliser, dans le cadre des analyses préliminaires, est inhabituelle pour lui. Par conséquent, ni les coûts ni une demande de CFR n'ont pu être inclus dans la demande tarifaire 2017. Ainsi, le Transporteur demande de récupérer des coûts évalués à 8,1 M\$, pour la période du 7 juin au 31 décembre 2017, dans les revenus requis d'une année tarifaire subséquente¹⁵.

[35] Le Transporteur demande donc à la Régie d'autoriser la création d'un CFR, hors base de tarification et portant intérêts, relatif aux travaux d'analyse préliminaire en vue du remplacement de l'automatisme RPTC et des systèmes SCADA.

[36] Le Transporteur demande également l'autorisation d'inscrire les frais réels engagés, à compter de la date de la Demande, soit le 7 juin 2017. Les modalités de disposition du CFR doivent cependant être approuvées ultérieurement par la Régie, dans le cadre d'une demande tarifaire.

¹⁴ Soit 1,7 M\$ du 1^{er} janvier au 6 juin 2017 et 8,1 M\$ du 7 juin au 31 décembre 2017.

¹⁵ Pièce [B-0010](#), p. 6.

[37] En réponse à une DDR, le Transporteur considère qu'il est possible de créer deux CFR distincts. Toutefois, un seul CFR reflète l'approche d'analyse préliminaire qui vise à développer des projets dont les solutions sont cohérentes et intégrées¹⁶.

[38] Dans le cas où la création d'un CFR ne serait pas autorisée par la Régie, le Transporteur mentionne qu'il devra poursuivre les travaux d'analyse préliminaire, afin de ne pas mettre en péril la fiabilité du réseau. Il est d'avis qu'une telle décision aurait des conséquences défavorables sur ses charges nettes d'exploitation (CNE)¹⁷.

[39] Le Transporteur soutient que l'ensemble des CNE autorisées, incluant l'enveloppe de 45 M\$ aux fins de maintenance additionnelle, est toujours requis pour réaliser sa mission quant à la maintenance et à l'exploitation du réseau. Une réallocation des CNE serait difficile pour lui, puisqu'il compose déjà avec une autorisation ayant réduit les CNE et nécessitant de revoir la priorisation de ses activités¹⁸.

3. COMMENTAIRES DES PERSONNES INTÉRESSÉES

[40] L'AQCIE soumet que la Demande devrait, à ce stade-ci, être rejetée. La FCEI partage la position de l'AQCIE.

[41] L'AQCIE allègue, en autres, qu'il n'y a rien d'inattendu quant au besoin de procéder au remplacement de l'automatisme RPTC et des systèmes SCADA qui justifierait la demande exceptionnelle de créer en cours d'année un CFR, lequel vise à ajouter des montants d'argent en sus de ce que la Régie a autorisé lors de la fixation des tarifs 2017 du Transporteur. Elle s'étonne que le Transporteur n'ait pas anticipé la fin de durée de vie utile, surtout dans le domaine des technologies de l'information¹⁹.

¹⁶ Pièce [B-0007](#), p. 19, R5.1.

¹⁷ Pièce [B-0007](#), p. 14, R2.4.

¹⁸ Pièce [B-0007](#), p. 14, R2.5.1.

¹⁹ Pièce [D-0002](#), p. 2.

[42] Dans sa réplique²⁰, le Transporteur mentionne qu'il importe de distinguer le « *caractère inattendu* » de la nécessité de réaliser des travaux d'analyse préliminaire d'une telle ampleur.

[43] Le Transporteur réitère qu'à l'égard de l'automatisme RPTC et de ses systèmes SCADA actuels, les limites des interventions à la pièce sont atteintes et qu'il doit poursuivre l'ensemble de ses travaux en tenant compte des technologies actuellement offertes sur le marché.

[44] Le Transporteur indique qu'il a anticipé et prévu la fin de durée de vie utile des systèmes en cause dans son Plan directeur 2020. L'automatisme RPTC a été mis en service entre 1995 et 2001 et les systèmes SCADA ont été mis en service entre 2001 et 2005. Tel que mentionné lors de la séance de travail, le Transporteur, par des remplacements préventifs, a été en mesure de maximiser l'utilisation de ces systèmes au-delà de la fin de leur durée de vie utile.

[45] Le Transporteur a mentionné en séance de travail que l'approche de simples travaux en pérennité a maintenant atteint sa limite et qu'il est temps de débiter la phase de remplacement. Or, l'ampleur et la complexité constatées des travaux préliminaires associés à ces projets de remplacement, incluant les aspects technologiques sous-jacents, ne lui permettent pas de présenter des projets d'investissements selon l'échéancier classique. Afin de présenter en temps utile ses projets de remplacement et de pouvoir les déployer sans que la fiabilité et la qualité du service de transport ne soient compromises, le Transporteur a acquis la certitude, au second trimestre 2017, qu'il devait déployer d'importants travaux préliminaires.

[46] Le Transporteur souligne que les constats et les travaux préliminaires importants lui étaient inconnus en juin 2016, lorsqu'il s'est présenté à son conseil d'administration, en prélude à la demande tarifaire 2017, ni lors du déroulement de l'audience du dossier tarifaire à l'automne 2016.

²⁰ Pièce [B-0015](#), p. 3 à 5.

[47] Quant à l'allégation relative à l'ajout de « *montants d'argent en sus de ce que la Régie a autorisé lors de la fixation des tarifs 2017 du Transporteur* », le Transporteur réitère que la création du CFR, comme décrit dans la Demande, n'a aucun effet sur les tarifs de transport de l'année 2017. À cet égard, il souligne que, si la Régie l'autorise en cette instance, seuls les coûts réels seront intégrés au CFR. De plus, la Régie aura le loisir d'examiner, lors de l'audience du dossier tarifaire 2018, les analyses préliminaires réalisées dont les coûts auront été portés au CFR. Enfin, la Régie, lors de la disposition du solde du CFR, pourra déterminer le traitement réglementaire associé à ces coûts.

4. OPINION DE LA RÉGIE

[48] La Régie prend acte de l'ampleur du travail à réaliser ainsi que du rythme de réalisation à intensifier pour le remplacement de l'automatisme RPTC et des systèmes SCADA, deux projets d'envergure et de grande importance pour le réseau de transport. Elle retient de la preuve du Transporteur que les travaux d'analyses préliminaires doivent être amorcés dès 2017, afin de pouvoir élaborer et présenter, à terme, les solutions optimales de remplacement, dans un contexte de transformation de l'industrie et de convergence technologique.

[49] Cependant, la Régie n'est pas convaincue de la nécessité de créer un CFR, afin d'y comptabiliser les frais réels engagés en 2017, de l'ordre de 8,1 M\$, et ce, pour une reconnaissance ultérieure dans les tarifs de transport, dans le cadre du dossier tarifaire 2018²¹.

[50] Dans sa décision, la Régie prend en considération la récurrence des excédents de rendement réalisés par le Transporteur depuis plusieurs années, tels qu'illustrés au tableau suivant.

²¹ Pièce [B-0015](#), p. 5.

TABLEAU 3
Évolution des trop-perçus (manques à gagner) du Transporteur
sur la période de 2005 à 2016

(en M\$)	Rendement autorisé	Rendement réel	Écart
2016	475,0	537,0	62,0
2015	457,3	519,6	62,3
2014	437,4	487,7	50,3
2013	330,6	396,7	66,1
2012	331,5	483,4	151,9
2011	367,3	434,2	66,9
2010	375,8	463,7	87,9
2009	368,9	452,5	83,6
2008	377,1	408,8	31,7
2007	343,1	279,7	-63,4
2006	377,5	354,1	-23,4
2005	377,5	451,1	73,6
Total			649,5

Source : Pièce [B-0014](#), p. 7.

[51] Questionné à ce sujet²², le Transporteur estime important d'analyser sa performance, rubrique par rubrique, à la lumière du contexte propre à chacune des années. Il explique les constats suivants :

- Une part importante des écarts favorables provient des écarts de taux sur les frais financiers, sur lesquels le Transporteur n'a pas le contrôle. Toutefois, depuis l'année 2014, il ajuste au mois de décembre le taux du coût de la dette à chacun de ses dossiers tarifaires.
- Depuis l'année 2014, ses CNE ont été défavorables. Ainsi, en excluant le coût de retraite, des écarts défavorables assumés par le Transporteur de 12 M\$ en 2014, 13 M\$ en 2015 et 26 M\$ en 2016 ont été constatés.
- Les écarts favorables résiduels s'expliquent essentiellement par la charge d'amortissement et par des écarts liés au volume de la base de tarification résultant du décalage de mises en service de projets réalisées majoritairement au dernier

²² Pièce [B-0014](#), p. 8, R2.2.

trimestre. Ainsi, afin de pallier cette problématique, le Transporteur a, entre autres, instauré de nouvelles mesures en 2017 qui contribuent à poursuivre l'amélioration de la prévision et la réalisation des mises en service. Il a aussi intégré, dans son année témoin projetée 2017, un facteur de glissement relatif aux mises en service, d'une valeur de 800 M\$, qui contribue à raffermir sa prévision de l'amortissement et de la base de tarification.

[52] Afin d'améliorer la prévision de l'amortissement et de la base de tarification, la Régie note que, dans le dossier tarifaire 2017, le Transporteur a appliqué un facteur de glissement de -29 % relatif aux mises en service pour l'année témoin projetée 2017, d'une valeur de 800 M\$. En excluant l'impact du remplacement des disjoncteurs de modèle PK, une réduction du facteur de glissement de -29 % à -19 % est constatée. Elle note également que, dans le dossier tarifaire 2016, le Transporteur avait introduit dans sa prévision un facteur de glissement de -26 % relatif aux mises en service pour l'année témoin projetée 2016, d'une valeur de 420 M\$²³.

[53] Bien que les CNE aient été défavorables depuis l'année 2014, la Régie constate que le Transporteur a tout de même réalisé des excédents de rendement de plus de 50 M\$ annuellement.

[54] Dans le rapport annuel 2016 du Transporteur, la Régie observe un excédent de rendement de 62,0 M\$ qui provient essentiellement des écarts liés à la charge d'amortissement et au volume de la base de tarification entre le montant réel et celui autorisé en 2016. Les écarts de coûts ont été favorables, même si le Transporteur avait amélioré sa prévision relative aux mises en service, en intégrant un facteur de glissement de -26 %, d'une valeur de 420 M\$²⁴ et même si la Régie avait réduit la prévision de la charge d'amortissement de 15 M\$²⁵.

[55] D'après les résultats de l'année 2016 et la récurrence des excédents de rendement depuis plusieurs années, la Régie est d'avis que le coût de service autorisé en 2017 devrait être suffisant pour permettre des déboursés additionnels relatifs aux travaux d'analyse préliminaire, pour un montant anticipé totalisant 8,1 M\$ ou de 9,8 M\$.

²³ Dossier R-3981-2016 Phase 1, pièce [B-0019](#), p. 20, tableau 20.

²⁴ Dossier R-3934-2015, décision [D-2016-029](#), p. 59, par. 216 et 218.

²⁵ Dossier R-3934-2015, décision [D-2016-029](#), p. 48, par. 156.

[56] **Par conséquent, la Régie rejette la demande de création d'un CFR, hors base de tarification et portant intérêts, relatif aux travaux d'analyse préliminaire en vue du remplacement de l'automatisme RPTC et des systèmes SCADA, afin d'y comptabiliser les frais réels engagés à cette fin en 2017, à compter de la date de dépôt de la Demande.**

[57] **Pour ces motifs,**

La Régie de l'énergie :

REJETTE la demande du Transporteur de créer un CFR, hors base de tarification et portant intérêts, relatif aux travaux d'analyse préliminaire en vue du remplacement de l'automatisme assurant le rejet de production et le télédélestage de charge et du remplacement des systèmes de contrôle et d'acquisition de données du réseau de transport, afin d'y comptabiliser les frais réels engagés à cette fin en 2017, à compter de la date de dépôt de la Demande.

Louise Pelletier
Régisseur

Représentants :

**Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité (AQCIE)
représentée par M^e Jocelyn B. Allard;**

**Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (section Québec) (FCEI)
représentée par M^e André Turmel;**

Hydro-Québec représentée par M^e Yves Fréchette.