

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

1 Les coûts anticipés pour 2017 (à compter de la demande du Transporteur) pour ces travaux
2 s'élèvent à 2,6 M\$.

3 **Demandes :**

4 1.1 En lien avec les travaux relatifs au remplacement de l'automatisme RPTC mentionnés
5 à la référence (i),

6 1.1.1. Veuillez préciser si certains de ces travaux ont été amorcés avant ou depuis le
7 dépôt de la présente demande du Transporteur. Veuillez justifier, le cas échéant.

8 **R1.1.1**

9 **Le Transporteur a amorcé certains travaux avant le dépôt de la présente**
10 **demande et poursuit actuellement les efforts, compte tenu de**
11 **l'importance et de l'ampleur du travail à accomplir.**

12 **Le Transporteur avait identifié le besoin d'assurer la pérennité de**
13 **l'automatisme de rejet de production et de télédélestage de charge (ou**
14 **l'« automatisme RPTC ») dans le cadre de sa Stratégie de gestion de la**
15 **pérennité des actifs (la « Stratégie ») pour laquelle il effectue des études**
16 **et planifie des projets en continu, afin que son réseau soit sécuritaire,**
17 **fiable et performant.**

18 **En effet, l'automatisme RPTC est en fin de vie utile. Depuis sa mise en**
19 **service entre 1995 et 2001, le Transporteur s'est assuré d'approvisionner**
20 **des pièces de réserve pour en assurer la maintenance. Toutefois, sa**
21 **désuétude et sa vétusté imposent de le remplacer compte tenu que les**
22 **équipements et les pièces qui le composent ne sont plus disponibles sur**
23 **le marché. De plus, les analyses récemment mises à jour par le**
24 **Transporteur confirment qu'il n'est plus possible de le faire évoluer pour**
25 **répondre aux besoins du réseau de transport.**

26 **C'est dans ce contexte d'application de la Stratégie que le Transporteur a**
27 **amorcé des travaux exploratoires à haut niveau par un minimum**
28 **d'effectifs. L'objectif de ces travaux était de parfaire sa connaissance de**
29 **la conception de l'automatisme RPTC afin de déterminer les produits de**
30 **remplacement adéquats.**

31 **Ces travaux exploratoires ont mené le Transporteur à trois constats.**

32 **Ils lui ont premièrement permis de relever que l'expertise particulière liée**
33 **à cet automatisme n'est plus disponible, car les besoins de sa**
34 **maintenance et de son évolution ont été minimaux depuis les**
35 **15 dernières années. L'automatisme RPTC est une fonction particulière**
36 **du réseau de transport. Il a été développé par une équipe considérable de**
37 **spécialistes à l'interne dans les années 90.**

38 **Deuxièmement, les technologies actuelles offrent des possibilités**
39 **différentes, par exemple l'intégration de plusieurs fonctions (protection,**
40 **commande, mesure, surveillance) ainsi que l'application de normes**
41 **internationales développées par l'industrie, comme la norme portant sur**
42 **les réseaux et systèmes de communication pour l'automatisation des**
43 **systèmes électriques (CEI 61850).**

1 Troisièmement, et modifiant considérablement la portée des analyses
2 préliminaires, la convergence des technologies opérationnelles, de
3 l'information et des télécommunications dans les systèmes
4 d'automatismes incite le Transporteur à modifier son approche
5 de remplacement.

6 ***Explication des constats***

7 1. Il faut rappeler que l'automatisme RPTC a été développé pour
8 répondre à un besoin de fiabilité du réseau de transport. En effet,
9 dans les années 80, ce dernier avait subi plusieurs pannes
10 majeures. En 1990, une revue de fiabilité avait recommandé la mise
11 en place du plan de défense du réseau afin d'offrir une meilleure
12 qualité de service et de se conformer aux critères du Northeast
13 Power Coordinating Council, Inc. L'automatisme RPTC, faisant
14 partie intégrante de ce plan de défense, permet de prévenir les
15 pannes importantes. Il assure la stabilité et l'intégrité du réseau de
16 transport notamment en cas d'événements majeurs comme la perte
17 de lignes, la perte d'un poste dont la charge est importante, la perte
18 totale d'une centrale. Il assure également la sécurité des
19 équipements dans un tel contexte permettant de pouvoir
20 réalimenter les clients dans des délais minimaux.

21 Une indisponibilité de cet automatisme impose de sévères limites
22 d'exploitation, jusqu'à plusieurs milliers de mégawatts de
23 contraintes dans certaines configurations du réseau. Il a un impact
24 important sur la fiabilité et la continuité de l'ensemble des services
25 de transport, soit le service de transport pour l'alimentation de la
26 charge locale et le service de transport de point à point. Il est un
27 automatisme de réseau de type I, le type le plus strict en terme
28 d'exigence fonctionnelle. Le défaut de fonctionnement d'un
29 automatisme de ce type peut avoir des effets nuisibles significatifs
30 sur les réseaux voisins. La conception d'un tel automatisme est
31 donc particulièrement complexe selon plusieurs axes : délais de
32 fonctionnement requis de l'ordre de la microseconde, déploiement
33 dans plusieurs postes de transport, postes de départ et postes
34 satellites. De plus l'expertise pour concevoir un tel automatisme est
35 à redévelopper.

36 2. Les technologies actuelles permettant de développer les fonctions
37 d'automatismes s'appuient depuis quelques années sur les
38 architectures normalisées selon la norme CEI 61850 principalement,
39 ainsi que sur les normes pour les télécommunications, la sécurité et
40 les technologies de l'information, requises pour de telles fonctions.
41 Ces nouveautés permettent d'avoir des systèmes intégrés,
42 interopérables, flexibles et évolutifs.

43 Le Transporteur doit élaborer, dès l'analyse préliminaire en cours,
44 différentes stratégies d'implantation afin de valider leur faisabilité
45 technique et d'identifier les enjeux et les moyens de mitigation pour
46 traiter ceux-ci.

1 3. **La convergence des technologies opérationnelles, de l’information**
2 **et des télécommunications doit être considérée notamment pour le**
3 **remplacement de l’automatisme RPTC. En effet, les nouveaux**
4 **automatismes sont composés d’un ensemble de fonctions**
5 **intégrées, regroupant des technologies traditionnellement**
6 **réservées à d’autres domaines d’activités. Ainsi, par exemple, les**
7 **mesures de tensions, courants et positionnements d’équipement,**
8 **actuellement transmises par des câbles de cuivre d’un point à**
9 **l’autre, peuvent plutôt être numérisées et transmises par des**
10 **réseaux de télécommunications. Ces mesures deviennent donc un**
11 **ensemble de données utilisables en fonction des besoins du**
12 **réseau. Cette convergence offre des possibilités intéressantes à**
13 **considérer par le Transporteur entre autres en termes du nombre**
14 **d’équipements à installer et du nombre de systèmes à maintenir.**

15 **Sur la base de ces trois constats, le Transporteur détermine au cours du**
16 **deuxième trimestre de 2017 que l’effort régulier en vue du remplacement**
17 **de l’automatisme RPTC sera nettement insuffisant et que ses travaux**
18 **doivent dès lors s’intensifier. Des travaux importants, entre autres pour**
19 **documenter les exigences fonctionnelles de cet automatisme et pour**
20 **élaborer les solutions de remplacement, doivent être réalisés en tenant**
21 **compte du contexte technologique décrit aux points 2 et 3 ci-dessus. Ces**
22 **travaux doivent notamment être planifiés et coordonnés de manière à**
23 **mettre en place les bases d’une transformation technologique du réseau**
24 **de transport.**

25 **Dans ce contexte d’intensification des efforts visant entre autres le**
26 **remplacement de l’automatisme RPTC, le Transporteur s’est doté en**
27 **juin 2017 d’une direction principale – Évolution des automatismes et**
28 **systèmes de conduite du réseau, afin de favoriser une gestion intégrée**
29 **de ce projet d’envergure pour assurer la pérennité d’actifs essentiels au**
30 **maintien de la fiabilité du réseau de transport.**

31 **La désuétude et la vétusté de l’automatisme RPTC, l’ampleur du travail**
32 **pour le remplacer, l’implantation des technologies actuelles, ainsi que la**
33 **convergence des technologies opérationnelles, de l’information et des**
34 **télécommunications imposent donc au Transporteur de poursuivre le**
35 **plus rapidement possible l’ensemble de ses travaux afin d’assurer la**
36 **pérennité de cet automatisme et la cohérence dans les choix**
37 **technologiques envisagés.**

38 1.1.2. **Veillez indiquer les coûts déjà encourus pour ces travaux, le cas échéant.**

39 **R1.1.2**
40 **Les coûts réels encourus avant le 1^{er} janvier 2017 sont négligeables. Les**
41 **coûts réels engagés du 1^{er} janvier 2017 jusqu’à la date du dépôt de la**
42 **présente demande s’établissent à 0,7 M\$.**

1 1.1.3. Veuillez ventiler, par travaux, les coûts de 5,5 M\$ anticipés pour 2017 faisant
2 l'objet de la présente demande.

3 **R1.1.3**

**Tableau R1.1.3
Ventilation des coûts anticipés 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\$

4 1.1.4. Veuillez indiquer si le montant de 5,5 M\$ permettra de compléter l'ensemble de
5 ces travaux d'analyse préliminaire en 2017. Veuillez élaborer.

6 **R1.1.4**

7 **Le Transporteur prévoit poursuivre les travaux d'analyse préliminaire en**
8 **2018, compte tenu de l'envergure du projet. L'intensification de ses**
9 **efforts à compter de 2017 et les services d'experts-conseils lui**
10 **permettront de préciser d'ici quelques mois la planification des activités**
11 **qu'il entreprendra par la suite.**

12 **Les coûts nécessaires à la poursuite de ces travaux en 2018 sont visés**
13 **par la demande tarifaire 2018 du Transporteur.**

14 1.2 En lien avec les travaux relatifs au remplacement des systèmes SCADA mentionnés à
15 la référence (ii),

16 1.2.1. Veuillez préciser si certains de ces travaux ont été amorcés avant ou depuis le
17 dépôt de la présente demande du Transporteur. Veuillez justifier, le cas échéant.

18 **R1.2.1**

19 **Le Transporteur a amorcé certains travaux avant le dépôt de la présente**
20 **demande et poursuit actuellement ses efforts, compte tenu de**
21 **l'importance et de l'ampleur du travail à accomplir.**

22 **Les systèmes de contrôle et d'acquisition de données (*supervisory***
23 ***control and data acquisition, ou SCADA*) sont des systèmes**
24 **informatiques qui communiquent avec les équipements dans les**
25 **installations afin de récolter de l'information sur des points de mesure,**
26 **transmettre des alarmes selon certaines conditions et télécommander**
27 **des équipements. Il s'agit des principaux outils de travail pour la**

1 **conduite du réseau du Transporteur par ses répartiteurs et opérateurs. Le**
2 **Transporteur possède trois systèmes SCADA : Spectrum, Laser et Gen-4.**

3 **Les systèmes SCADA actuels datent des années 2000 et ont atteint leur**
4 **fin de vie utile de 10 ans. Le Transporteur a procédé au remplacement**
5 **d'infrastructures (serveurs) dans les dernières années, selon les limites**
6 **technologiques inhérentes à l'infrastructure existante.**

7 **Des travaux ont été amorcés avant le dépôt de la présente demande et**
8 **ont été réalisés dans le cadre des activités courantes de gestion de la**
9 **pérennité des systèmes informatiques du Transporteur. Ces travaux**
10 **visaient à identifier la meilleure approche pour procéder au**
11 **remplacement des systèmes SCADA. Les constats ci-dessous ont**
12 **été dégagés.**

13 **1. La stratégie d'intervention à la pièce actuellement en place a atteint**
14 **ses limites, les investissements requis devenant trop élevés et ne**
15 **permettant plus d'assurer l'évolution des systèmes.**

16 **2. Les technologies de systèmes SCADA actuellement sur le marché**
17 **combinent toutes les fonctions utilisées en exploitation. L'approche**
18 **de remplacement au moyen d'une solution intégrée est requise,**
19 **considérant aussi qu'une telle approche est appliquée par des**
20 **entreprises similaires au Transporteur.**

21 **3. La complexité des systèmes actuels qui ont été fortement**
22 **personnalisés par le passé, jumelée aux particularités du réseau du**
23 **Transporteur, nécessite des efforts plus soutenus pour réaliser le**
24 **projet de remplacement.**

25 **4. Les délais importants de mise en oeuvre du projet de remplacement**
26 **des systèmes SCADA du Transporteur imposent d'agir maintenant.**

27 **5. Le Transporteur accuse actuellement un retard par rapport à ses**
28 **pairs quant aux fonctionnalités qu'offrent ses systèmes SCADA.**

29 **Au cours de ces travaux, le Transporteur, à la suite de défaillances, a**
30 **été contraint :**

- 31 • **d'intervenir sur l'infrastructure de Laser, en remplaçant les**
32 **serveurs par des serveurs usagés ;**
- 33 • **de faire de même pour l'historien de Spectrum, fonction vitale**
34 **pour le bilan de puissance (projet actuellement en cours) ;**
- 35 • **d'évaluer des solutions pour sécuriser les serveurs d'acquisition**
36 **de Spectrum et de Gen-4 ; pour Spectrum, les évaluations**
37 **devront se poursuivre, tandis que pour Gen-4, une décision prise**
38 **en mai 2017 vise à intégrer en priorité le remplacement de ses**
39 **serveurs dans le projet ; en parallèle, un stock de pièces de**
40 **réserve est mis en place, car 400 000 points d'acquisition de**
41 **données¹ sont en jeu ;**

¹ Les « points d'acquisition de données » sont aussi désignés les « points de banques de données ».

- 1 • d'évaluer d'autres actions pour sécuriser l'infrastructure
2 actuelle.

3 Suivant un appel de propositions en octobre 2016, une firme
4 d'experts-conseils a été embauchée en janvier 2017. L'information
5 fournie par ces derniers et les analyses du Transporteur ont confirmé
6 qu'il est requis de tendre vers une solution intégrée au niveau des
7 fonctions d'exploitation.

8 Les autres démarches en collaboration avec la firme d'experts-conseils
9 sont venues confirmer le retard du Transporteur quant aux
10 fonctionnalités qu'offrent ses systèmes SCADA, l'ampleur des efforts
11 requis et la nécessité d'agir maintenant.

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

15 De plus, afin de valider l'approche, en mai 2017 également, le
16 Transporteur lance un appel de candidatures en vue de qualifier des
17 fournisseurs de solutions pour le projet de remplacement de ces
18 systèmes. Début juin 2017, quatre fournisseurs sont qualifiés, confirmant
19 que le marché peut offrir une solution intégrée pour le remplacement des
20 systèmes actuels.

21 Ce contexte de travaux majeurs est également à l'origine de la création
22 de la direction principale – Évolution des automatismes et systèmes de
23 conduite du réseau. Cette direction principale vient soutenir
24 l'accélération de la planification et l'intensification des efforts à venir en
25 vue de publier, en 2018, un appel de propositions à l'intention des quatre
26 fournisseurs qualifiés. Les systèmes SCADA et l'automatisme RPTC
27 utilisent les mêmes données provenant des installations. Ainsi, le
28 regroupement des deux projets au sein d'une même direction principale
29 facilitera certains arrimages stratégiques. De plus, la convergence et
30 l'intégration des technologies influent de manière similaire sur chacun
31 des deux projets de remplacement.

32 La désuétude des systèmes SCADA actuels et l'ampleur du travail pour le
33 remplacer imposent donc au Transporteur de poursuivre le plus
34 rapidement possible l'ensemble de ses travaux en vue de
35 ce remplacement.

36 1.2.2. Veuillez indiquer les coûts déjà encourus pour ces travaux, le cas échéant.

37 **R1.2.2**

38 Les coûts réels encourus avant le 1^{er} janvier 2017 sont négligeables. Les
39 coûts réels engagés du 1^{er} janvier 2017 jusqu'à la date du dépôt de la
40 présente demande s'établissent à 1 M\$.

1 1.2.3. Veuillez ventiler, par travaux, les coûts de 2,6 M\$ anticipés pour 2017 faisant
2 l'objet de la présente demande.

3 **R1.2.3**

4 **Tableau R1.2.3**
5 **Ventilation des coûts anticipés 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\$

6 1.2.4. Veuillez indiquer si le montant de 2,6 M\$ permettra de compléter l'ensemble de
7 ces travaux d'analyse préliminaire en 2017. Veuillez élaborer.

8 **R1.2.4**

9 **Le Transporteur prévoit poursuivre les travaux d'analyse préliminaire en**
10 **2018, compte tenu de l'envergure du projet. L'intensification de ses**
11 **efforts à compter de 2017 et les services d'experts-conseils lui**
12 **permettront de préciser d'ici quelques mois la planification des activités**
13 **qu'il entreprendra par la suite.**

14 **Les coûts nécessaires à 2018 sont visés par la demande tarifaire 2018**
15 **du Transporteur.**

- 16 **2. Références :** (i) Pièce [B-0002](#), p. 2, par. 8;
17 (ii) Pièce [B-0002](#), p. 2, par. 11;
18 (iii) Pièce [B-0002](#), p. 2, par. 12;
19 (iv) Pièce [B-0002](#), p. 4, par. 16;
20 (v) Pièce [B-0005](#), p. 21;
21 (vi) Pièce [B-0005](#), p. 22.

22 **Préambule :**

23 (i) « *L'automatisme RPTC, faisant partie intégrante des automatismes qui constituent le*
24 *plan de défense du réseau afin de contrer divers types d'événements auxquels celui-ci doit*
25 *faire face, est maintenant en fin de vie utile et le Transporteur doit en assurer la pérennité.* »
26 [nous soulignons]

27 (ii) « *Les systèmes de contrôle et d'acquisition de données du réseau de transport actuels*
28 *(Gen-4 pour la gestion des réseaux régionaux, Laser pour l'analyse des contingences et*
29 *Spectrum pour la conduite du réseau de transport principal) sont désuets et doivent être*
30 *remplacés pour répondre adéquatement aux exigences de fiabilité.* »
31 [nous soulignons]

1 (iii) « En date des présentes, le Transporteur n'est pas en mesure de déposer pour
2 autorisation auprès de la Régie des demandes d'autorisation individuelles qui répondent aux
3 prescriptions du Règlement et qui en couvrent tous les aspects. Toutefois, le Transporteur
4 doit engager des sommes dès 2017, d'où la présente demande. À terme, lorsque le
5 Transporteur aura pu réunir les renseignements nécessaires, il déposera les demandes
6 d'autorisation individuelles visant chacun des projets auprès de la Régie. »
7 [nous soulignons]

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

10 • Aucune charge relative aux travaux énumérés ci-dessus n'a été incluse au dossier
11 tarifaire 2017 du Transporteur ;

12 • Les travaux d'analyse préliminaire précités doivent être amorcés afin que le
13 Transporteur puisse, à terme, présenter à la Régie les solutions technologiques
14 retenues pour le remplacement de l'automatisme RPTC d'une part, et pour le
15 remplacement des systèmes de contrôle et d'acquisition de données du réseau de
16 transport d'autre part ;

17 • Lorsque les travaux d'analyse préliminaire seront réalisés, le Transporteur connaîtra
18 alors avec plus de précision les solutions retenues, les travaux, les activités
19 nécessaires et les coûts inhérents au remplacement de l'automatisme RPTC et des
20 systèmes de contrôle et d'acquisition de données du réseau de transport, et déposera
21 alors auprès de la Régie les demandes d'autorisation individuelles visant chacun des
22 projets selon les prescriptions du Règlement. »
23 [nous soulignons]

24 (v) Dans le cadre de la stratégie visant à améliorer la performance du Transporteur en
25 matière de contrôle et d'exploitation du réseau, il est mentionné :

26 « Les démarches de modernisation des outils d'exploitation ont démarré en 2016. Elles ont
27 pour but de remplacer par une nouvelle plateforme les différents systèmes de contrôle et
28 d'acquisition de données du réseau de transport utilisés par les divers centres de contrôle et
29 d'exploitation. Ce projet prévoit également l'actualisation de plusieurs applications afin
30 qu'elles soient plus performantes. Le projet s'étendra sur une période de huit ans environ et
31 nécessitera des investissements importants. » [nous soulignons]

32 (vi) Dans le cadre de l'objectif visant à assurer le maintien et l'évolution des grands
33 automatismes, le Transporteur indique :

34 « Vers 2021, le système de manœuvre automatique des inductances shunt (MAIS) sera
35 remplacé. Il en sera de même pour l'automatisme de rejet de production et télédélestage de
36 charge (RPTC), vers 2024, avec pour objectif d'augmenter la capacité de transit à moindre
37 coût. » [nous soulignons]

1 **Demandes :**

2 2.1 Selon les références (i) et (ii), l'automatisme RPTC est en fin de vie utile et les
3 systèmes SCADA actuels sont désuets.

4 2.1.1. Veuillez indiquer l'année de mise en service et la durée de vie utile de
5 l'automatisme RPTC;

6 **R2.1.1**

7 **Les mises en service initiales de l'automatisme RPTC ont été réalisées**
8 **entre 1995 et 2001. Ainsi ces actifs ont plus de 16 ans. La durée de vie**
9 **utile de cette famille d'actifs est de 15 ans.**

10 2.1.2. Veuillez indiquer l'année de mise en service et la durée de vie utile des
11 systèmes SCADA actuels.

12 **R2.1.2**

13 **Les mises en service initiales des systèmes Spectrum, Gen-4 et Laser ont**
14 **été réalisées entre 2001 et 2005. Ainsi ces actifs ont plus de 12 ans. La**
15 **durée de vie utile de cette famille d'actifs est de 10 ans.**

16 2.2 Selon les références (v) et (vi), les projets de remplacement de l'automatisme RPTC et
17 des systèmes SCADA actuels se termineront vers 2024.

18 2.2.1. Veuillez fournir un échéancier préliminaire conduisant vers une mise en service
19 en 2024 de ces projets y incluant, sans s'y restreindre, les phases d'analyse
20 préliminaire, d'avant-projet et de réalisation.

21 **R2.2.1**

22 **Le Transporteur souligne que les échéanciers ci-après sont présentés**
23 **sous toutes réserves puisque les travaux d'analyse préliminaire ne sont**
24 **pas complétés.**

25 **Quant aux systèmes SCADA, le Transporteur prévoit l'achèvement des**
26 **travaux d'analyse préliminaire en 2018. L'avant-projet sera entrepris par**
27 **la suite, menant à la réalisation du projet de remplacement jusqu'en 2024.**
28 **Le Transporteur précisera cet échéancier lors du dépôt de la demande**
29 **d'autorisation individuelle, selon l'information recueillie au cours de**
30 **l'analyse préliminaire.**

31 **En ce qui a trait au remplacement de l'automatisme RPTC, le**
32 **Transporteur prévoit également l'achèvement des travaux d'analyse**
33 **préliminaire en 2018, suivis de l'avant-projet (développement de**
34 **l'architecture et conception) et, à compter de 2021, de la réalisation du**
35 **projet de remplacement. Le Transporteur précisera cet échéancier lors du**
36 **dépôt de la demande d'autorisation individuelle, selon l'information**
37 **recueillie au cours de l'analyse préliminaire.**

1 2.2.2. Veuillez indiquer l'année de dépôt à la Régie des demandes d'autorisation
2 individuelles de chacun de ces projets.

3 **R2.2.2**

4 **Le Transporteur vise le dépôt d'une demande d'autorisation individuelle**
5 **pour le remplacement des systèmes SCADA en 2018.**

6 **Il vise 2019 pour la demande d'autorisation individuelle de remplacement**
7 **de l'automatisme RPTC.**

8 2.3 Dans la mesure où les remplacements de l'automatisme RPTC, en fin de vie utile, et
9 des systèmes SCADA actuels, devenus désuets, étaient prévisibles :

10 2.3.1. Veuillez justifier, pour chacun de ces projets, que le Transporteur n'ait pas
11 inclus une prévision de charges dans son dossier tarifaire 2017, afin de couvrir
12 les coûts relatifs aux travaux d'analyse préliminaire faisant l'objet de la
13 présente demande.

14 **R2.3.1**

15 **Au moment du dépôt de son dossier tarifaire 2017, le Transporteur ne**
16 **pouvait entrevoir l'impact des constats de 2017 menant à l'intensification**
17 **des travaux reliés à la pérennité des systèmes SCADA et de**
18 **l'automatisme RPTC.**

19 **Il s'agit pour le Transporteur de projets de nature exceptionnelle**
20 **nécessitant des travaux d'analyse préliminaire d'envergure et par**
21 **conséquent des coûts aux CNE d'une ampleur inhabituelle.**

22 2.3.2. Veuillez expliquer pourquoi le Transporteur n'a pas jugé nécessaire de
23 demander la création d'un compte de frais reportés dans le cadre de son dossier
24 tarifaire 2017.

25 **R2.3.2**

26 **Voir la réponse à la question 2.3.1.**

27 2.3.3. Veuillez justifier le caractère urgent de réaliser, en 2017, des travaux d'analyse
28 préliminaire pour chacun de ces projets et de procéder à la création d'un compte
29 de frais reportés à cette fin.

30 **R2.3.3**

31 **En ce qui a trait au remplacement de l'automatisme RPTC, voir la réponse**
32 **à la question 1.1.1.**

33 **Quant aux systèmes SCADA, voir la réponse à la question 1.2.1.**

34 2.4 Veuillez élaborer sur les conséquences que le compte de frais reportés ne soit pas
35 autorisé par la Régie.

1 **R2.4**

2 **Le Transporteur maintient que sa demande est bien fondée et vise à assurer la**
3 **disponibilité, la fiabilité et le maintien d'actifs essentiels pour le réseau de**
4 **transport, ainsi que la cohérence et l'intégration des solutions envisagées, au**
5 **bénéfice de l'ensemble de sa clientèle.**

6 **Dans le cas où la création d'un compte de frais reportés ne serait pas autorisée**
7 **par la Régie, le Transporteur devra poursuivre les travaux d'analyse préliminaire**
8 **énoncés aux paragraphes 14 et 15 de sa demande, afin de ne pas mettre en péril**
9 **la fiabilité du réseau. Cette décision aura des conséquences défavorables sur**
10 **les charges nettes d'exploitation du Transporteur.**

11 2.5 Veuillez commenter la possibilité que les coûts de 8,1 M\$ relatifs aux travaux
12 d'analyse préliminaire faisant l'objet de la présente demande puissent provenir d'un
13 transfert :

14 2.5.1. de l'enveloppe de 45 M\$ autorisée au Transporteur pour l'année 2017 à des fins
15 de maintenance additionnelle²;

16 **R2.5.1**

17 **Le Transporteur soutient que l'ensemble des charges nettes**
18 **d'exploitation (« CNE ») autorisées, incluant l'enveloppe de 45 M\$ aux**
19 **finis de maintenance additionnelle, est toujours requis pour réaliser sa**
20 **mission quant à la maintenance et à l'exploitation du réseau. Une**
21 **réallocation des CNE serait difficile pour ce dernier puisqu'il compose**
22 **déjà avec une autorisation ayant réduit les CNE et nécessitant de revoir la**
23 **priorisation de ses activités.**

24 2.5.2. de toute autre enveloppe budgétaire ou budget d'études, par une nouvelle
25 priorisation des projets y inclus.

26 **R2.5.2**

27 **Voir la réponse à la question 2.5.1.**

28 **TRAITEMENT COMPTABLE**

29 **3. Références :** (i) Pièce [B-0002](#), p. 2, par. 5;
30 (ii) Pièce [B-0002](#), p. 3 et 4, par. 14 et 15.

31 **Préambule :**

32 (i) *« Or, en date de la présente, bien que le Transporteur ne dispose pas de toutes les*
33 *informations requises selon le Règlement, il se doit d'amorcer des travaux d'analyse*
34 *préliminaire afin d'être en mesure de présenter ultimement pour autorisation le projet de*

² Dossier R-3981-2016 (Demande tarifaire 2017 du Transporteur), décision [D-2017-021](#), p. 27.

1 *remplacement d'un automatisme de sauvegarde du réseau de transport et le projet de*
2 *remplacement des systèmes de contrôle et d'acquisition de données du réseau de transport,*
3 *qui sont ci-après sommairement décrits. Le Transporteur précise que ces travaux, par leur*
4 *nature, correspondent à des charges d'exploitation selon les normes comptables en*
5 *vigueur.* » [nous soulignons]

6 (iii) Le Transporteur présente le détail des travaux d'analyse préliminaire relatifs :

- 7 • au remplacement de l'automatisme du réseau de transport RPTC (par. 14);
- 8 • au remplacement des systèmes de contrôle et d'acquisition de données du réseau
- 9 de transport (par. 15).

10 **Demandes :**

11 3.1 Veuillez déposer le texte des paragraphes de la norme des PCGR des États-Unis qui

12 confirme que les travaux d'analyse préliminaire décrits aux paragraphes 14 et 15

13 correspondent à des charges d'exploitation.

14 **R3.1**

15 **Les PCGR des États-Unis ne définissent pas directement ce que constituent**

16 **des charges d'exploitation. À l'inverse, ils définissent ce qu'est un actif.**

17 **On retrouve la définition et les caractéristiques d'un actif dans le document**

18 **« *Statement of Financial Accounting Concepts No. 6* » publié par le *FASB***

19 **(*Financial Accounting Standards Board*) aux paragraphes 25 et 26 :**

20 **Assets**

21 ***25. Assets are probable future economic benefits obtained or controlled by a***

22 ***particular entity as a result of past transactions or events.***

23 **Characteristics of Assets**

24 ***26. An asset has three essential characteristics: (a) it embodies a probable future***

25 ***benefit that involves a capacity, singly or in combination with other assets, to***

26 ***contribute directly or indirectly to future net cash inflows, (b) a particular entity***

27 ***can obtain the benefit and control others' access to it, and (c) the transaction or***

28 ***other event giving rise to the entity's right to or control of the benefit has already***

29 ***occurred ...***

30 **Les PCGR des États-Unis donnent également certaines précisions relativement**

31 **aux travaux d'analyse préliminaire. Dans la norme ASC 350 – *Intangibles –***

32 ***Goodwill and other*, à la section 350-40 – *Internal – Use Software*, il est indiqué**

33 **ce qui suit au paragraphe 350-40-25-1 *Preliminary Project stage* : « *Internal and***

34 ***external costs incurred during the preliminary project stage shall be expensed***

35 ***as they are incurred.* »**

36 **Les travaux d'analyse préliminaire sont définis à la section 350-40-20**

37 ***Glossary* :**

38

- 1 **Preliminary Project Stage**
- 2 **When a computer software project is in the preliminary project stage, entities will**
- 3 **likely do the following:**
- 4 **a. Make strategic decisions to allocate resources between alternative projects at a**
- 5 **given point in time. For example, should programmers develop a new payroll**
- 6 **system or direct their efforts toward correcting existing problems in an operating**
- 7 **payroll system?**
- 8 **b. Determine the performance requirements (that is, what it is that they need the**
- 9 **software to do) and systems requirements for the computer software project it has**
- 10 **proposed to undertake.**
- 11 **c. Invite vendors to perform demonstrations of how their software will fulfill an**
- 12 **entity's needs.**
- 13 **d. Explore alternative means of achieving specified performance requirements.**
- 14 **For example, should an entity make or buy the software? Should the software run**
- 15 **on a mainframe or a client server system?**
- 16 **e. Determine that the technology needed to achieve performance requirements**
- 17 **exists.**
- 18 **f. Select a vendor if an entity chooses to obtain software.**
- 19 **g. Select a consultant to assist in the development or installation of the software.**

20 **Les travaux d'analyse préliminaire ne répondent pas à la définition et aux**

21 **caractéristiques d'un actif et doivent être comptabilisés aux charges**

22 **d'exploitation de l'exercice au cours duquel ils sont engagés.**

23 3.2 Veuillez déposer le texte des paragraphes de la norme des PCGR des États-Unis qui

24 indique le traitement comptable des travaux d'avant projet. Veuillez confirmer que les

25 coûts d'avant projet sont capitalisables. Sinon, veuillez expliquer.

26 **R3.2**

27 **La norme ASC 360 – Property, Plant, and Equipment des PCGR des États-Unis**

28 **indique ce qui suit à la section 360-10-30 Initial Measurement aux paragraphes**

29 **360-10-30-1 et 360-10-30-2 :**

30 **Historical Cost Including Interest**

31 **360-10-30-1 Paragraph 835-20-05-1 states that the historical cost of acquiring an**

32 **asset includes the costs necessarily incurred to bring it to the condition and**

33 **location necessary for its intended use. As indicated in that paragraph, if an asset**

34 **requires a period of time in which to carry out the activities necessary to bring it**

35 **to that condition and location, the interest cost incurred during that period as a**

36 **result of expenditures for the asset is a part of the historical cost of acquiring the**

37 **asset.**

38 **360-10-30-2 See the glossary for a definition of activities necessary to bring an**

39 **asset to the condition and location necessary for its intended use.**

40

1 **La section 360-10-20 Glossary de l'ASC 360 définit le terme « activities » qui**
2 **comprend l'étape de préconstruction, étape qui équivaut à l'avant-projet :**

3 **Activities**

4 ***The term activities is to be construed broadly. It encompasses physical***
5 ***construction of the asset. In addition, it includes all the steps required to prepare***
6 ***the asset for its intended use. For example, it includes administrative and***
7 ***technical activities during the preconstruction stage, such as the development of***
8 ***plans or the process of obtaining permits from governmental authorities. It also***
9 ***includes activities undertaken after construction has begun in order to overcome***
10 ***unforeseen obstacles, such as technical problems, labor disputes, or litigation.***

11 **Les travaux d'avant-projet sont donc capitalisables.**

12 3.3 Veuillez expliquer la différence entre les travaux d'analyse préliminaire décrits aux
13 paragraphe 14 et 15 et les travaux d'avant projet. Veuillez élaborer.

14 **R3.3**

15 **Les travaux d'analyse préliminaire sont des travaux qui consistent en**
16 **l'évaluation de la préfaisabilité technique, économique et sociale des différentes**
17 **options en vue d'arrêter un choix sur un projet. Ces évaluations sont**
18 **essentiellement exploratoires et les coûts se rattachant à celles-ci ne répondent**
19 **pas à la définition d'un actif, tel que décrit à la réponse 3.1. Ils doivent donc être**
20 **comptabilisés aux charges d'exploitation de l'exercice au cours duquel ils ont**
21 **été engagés.**

22 **Le projet passera à l'étape avant-projet lorsque celui-ci sera susceptible de**
23 **satisfaire à certaines conditions. Ces conditions sont définies dans la**
24 **convention comptable sur les immobilisations corporelles à la note1 du *Rapport***
25 ***annuel 2016 d'Hydro-Québec (page 52) :***

26 ***« ... Est également comptabilisé dans les immobilisations corporelles le coût des***
27 ***avant-projets qui répondent aux critères suivants : la faisabilité technique du***
28 ***projet a été démontrée, sa rentabilité a été évaluée et la Direction juge probable***
29 ***qu'elle disposera des ressources nécessaires pour le réaliser. »***

30 **Les travaux d'avant-projet sont capitalisables, tel que décrit à la réponse 3.2.**

31 **4. Référence :** Pièce [B-0002](#), p. 4, par. 17.

32 **Préambule :**

33 ***« Le Transporteur demande à la Régie l'autorisation de créer un compte de frais reportés,***
34 ***hors base de tarification, portant intérêts, et dont les modalités de disposition seront***
35 ***approuvées ultérieurement par la Régie dans le cadre d'une demande tarifaire future. »***

36

1 **Demande :**

2 4.1 Veuillez déposer le texte des paragraphes de la norme ASC 980 *Regulated Operations*,
3 qui permet de traiter, dans un actif réglementaire, le compte de frais reportés relatif :

- 4 • aux travaux d'analyse préliminaire en vue du remplacement de l'automatisme
5 assurant le rejet de production et le télédélestage de charge,
6 et
- 7 • du remplacement des systèmes de contrôle et d'acquisition de données du
8 réseau de transport.

9 **R4.1**

10 **Suivant l'autorisation de la Régie pour la création du compte de frais reportés**
11 **relatif au remplacement d'un automatisme de sauvegarde et des systèmes de**
12 **contrôle et d'acquisition de données du réseau de transport, un actif**
13 **réglementaire pourra être comptabilisé car :**

- 14 • une décision de la Régie permettra la récupération de ces coûts à la
15 suite du report de ceux-ci dans un compte de frais reportés (CFR) qui
16 est amorti sur la période qui sera mentionnée dans la future décision ;
- 17 • l'amortissement annuel de ce CFR est inclus dans les revenus requis
18 aux fins de l'établissement des tarifs ; et
- 19 • les revenus découlant des tarifs permettent le recouvrement des
20 revenus requis, donc des montants comptabilisés dans le CFR.

21 **Voici le texte des paragraphes de la norme ASC 980 *Regulated Operations* :**

22 ***980-340-25-1 Rate actions of a regulator can provide reasonable assurance of the***
23 ***existence of an asset. An entity shall capitalize all or part of an incurred cost that***
24 ***would otherwise be charged to expense if both of the following criteria are met:***

25 ***a. It is probable (as defined in Topic 450) that future revenue in an amount at***
26 ***least equal to the capitalized cost will result from inclusion of that cost in***
27 ***allowable costs for rate-making purposes.***

28 ***b. Based on available evidence, the future revenue will be provided to permit***
29 ***recovery of the previously incurred cost rather than to provide for expected***
30 ***levels of similar future costs. If the revenue will be provided through an***
31 ***automatic rate-adjustment clause, this criterion requires that the regulator's***
32 ***intent clearly be to permit recovery of the previously incurred cost.***

33 ***A cost that does not meet these asset recognition criteria at the date the cost is***
34 ***incurred shall be recognized as a regulatory asset when it does meet those criteria***
35 ***at a later date.***

1 **5. Référence :** Pièce [B-0002](#), p. 2, par. 12.

2 **Préambule :**

3 « En date des présentes, le Transporteur n'est pas en mesure de déposer pour autorisation
4 auprès de la Régie des demandes d'autorisation individuelles qui répondent aux
5 prescriptions du Règlement et qui en couvrent tous les aspects. Toutefois, le Transporteur
6 doit engager des sommes dès 2017, d'où la présente demande. À terme, lorsque le
7 Transporteur aura pu réunir les renseignements nécessaires, il déposera les demandes
8 d'autorisation individuelles visant chacun des projets auprès de la Régie. » [nous
9 soulignons]

10 **Demande :**

11 5.1 Veuillez élaborer sur la possibilité de créer deux comptes de frais reportés distincts.

12 **R5.1**

13 **Le Transporteur considère qu'il est possible de créer deux comptes de frais**
14 **reportés (« CFR ») distincts. Toutefois, un seul compte de frais reportés reflète**
15 **l'approche d'analyse préliminaire qui vise à développer des projets dont les**
16 **solutions sont cohérentes et intégrées.**

17 **IMPORTANCE DES MONTANTS VISÉS**

18 **6. Références :** (i) Pièce [B-0002](#), p. 3 et 4, par. 14 et 15;
19 (ii) Décision [D-2015-150](#), p. 18, par. 65 à 68;
20 (iii) Décision [D-2017-043](#), p. 76, par. 315 à 317.

21 **Préambule :**

22 (i) Le Transporteur évalue les coûts en 2017 des travaux d'analyse préliminaire relatifs :
23 • au remplacement de l'automatisme du réseau de transport RPTC (5,5 M\$);
24 • au remplacement des systèmes de contrôle et d'acquisition de données du
25 réseau de transport (2,6 M\$).

26 (ii) et (iii) Dans ses décisions D-2015-150 et D-2017-043, la Régie fixait à 15 M\$ le
27 seuil de matérialité des coûts pouvant être inclus dans un compte d'écarts hors base de
28 tarification.

29 Extrait de la décision D-2015-150 :

30 « [65] Dans le dossier R-3842-2013, la Régie a effectué une comparaison entre les activités
31 du Distributeur et celles d'entreprises dont le risque était plus important à cause de leurs
32 activités de production. Ainsi, le risque d'affaires du Distributeur étant plus faible vu que ses

1 *activités de production sont très limitées et par ailleurs, l'environnement d'affaires étant plus*
2 *favorable au Canada, la Régie a réduit le TRCP [taux de rendement sur les capitaux propres]*
3 *du Distributeur d'un minimum de 40 points de base. Cette réduction représente une somme*
4 *d'environ 15 M\$.*

5 [...]

6 *[67] Enfin, la Régie note également que l'AUC [Alberta Utilities Commission] a établi le*
7 *seuil d'éligibilité au traitement d'un évènement en facteur Z à 40 points de base du TRCP.*

8 *[68] Pour ces motifs, la Régie juge approprié de fixer le seuil minimum pour les coûts à être*
9 *inclus dans le compte d'écarts hors base de tarification à 15 M\$ par évènement. »*

10 Extrait de la décision D-2017-043 :

11 *« [315] Dans les dossiers précédents du Distributeur, la Régie a reconnu deux types de*
12 *seuils. Le premier est un seuil général de 5 M\$ pour les CÉR et, plus récemment, la Régie*
13 *jugeait approprié de fixer le seuil minimum pour les coûts à être inclus dans le compte*
14 *d'écarts hors base de tarification à 15 M\$ par évènement.*

15 *[316] La Régie retient de cette dernière décision que toute variation d'éléments de coûts*
16 *dont la valeur est inférieure à 15 M\$ fait partie du risque d'affaires normal de l'entreprise.*

17 *[317] Elle juge également que l'établissement d'un seuil de matérialité plus élevé participe à*
18 *l'allègement réglementaire recherché. À ce stade, la Régie propose que le seuil de 15 M\$*
19 *soit retenu aux fins de fixer le seuil de matérialité pour les éléments de coûts à traiter en*
20 *Facteur Y. La Régie réserve sa décision quant à l'établissement de ce seuil de matérialité*
21 *lors de la phase 3. »*

22 **Demandes :**

23 6.1 Veuillez confirmer que 40 points de base du TRCP représente une somme d'environ
24 22 M\$ pour le Transporteur. Sinon, veuillez expliquer.

25 **R6.1**

26 **Le Transporteur n'infirme pas l'estimation de la Régie, mais ne peut soutenir**
27 **une telle approche pour le seuil de matérialité des coûts pouvant être inclus**
28 **dans le CFR au présent dossier.**

29 **En effet, pour les extraits de décisions en préambule, le Transporteur présente**
30 **les commentaires suivants.**

31 **La décision D-2015-150 vise une demande du Distributeur de mise en place d'un**
32 **mécanisme de récupération des coûts liés à des évènements imprévisibles en**
33 **réseaux autonomes. Cette décision contient également le paragraphe suivant :**

34 *« [66] Au terme de cette analyse de la décision D-2014-034, la Régie*
35 *conclut qu'un évènement imprévisible lié à l'utilisation de combustibles*
36 *en réseaux autonomes qui occasionne des coûts importants n'est pas*
37 *couvert par le risque global d'affaires du Distributeur. En conséquence,*
38 *la Régie juge que la Demande du Distributeur est pertinente. » (Nous*
39 *soulignons.)*

1 À ce titre, le Transporteur comprend que le seuil de matérialité n'est pas lié à
2 des points de base du TRCP.

3 De plus, dans la même décision, la Régie note que l'Alberta Utilities
4 Commission (« AUC ») a établi le seuil d'éligibilité au traitement d'un événement
5 en facteur Z à 40 points de base du TRCP. Le Transporteur comprend qu'il s'agit
6 d'un facteur Z dans le cadre de « Performance Based Regulation » en Alberta.
7 Cependant, un mécanisme de réglementation incitative (« MRI ») n'est pas
8 applicable en ce moment pour le Transporteur et la Régie n'a pas statué sur des
9 facteurs Z ni sur leur seuil de matérialité. À cet égard, la situation en Alberta
10 n'est donc pas comparable à celle du Transporteur. Par conséquent, le
11 Transporteur juge inopportun de considérer la référence des 40 points de base
12 du TRCP pour définir un seuil de matérialité du CFR dans le présent dossier.

13 En ce qui a trait à la décision D-2017-043, celle-ci vise la phase 1 du dossier MRI
14 du Distributeur. Dans l'extrait en préambule, la Régie fait référence à un
15 facteur Y et réserve sa décision sur le seuil de matérialité dans la phase 3 du
16 dossier correspondant. Par ailleurs, la Régie n'a pas rendu jusqu'à présent de
17 décision pour la phase 1 du MRI du Transporteur et n'a pas statué sur des
18 facteurs Y ni sur leur seuil de matérialité. À ce stade, cette décision ne pourrait
19 pas être prise en compte pour le CFR au présent dossier.

20 Le Transporteur est d'avis que le cadre réglementaire actuel et les décisions
21 rendues par la Régie pour des comptes de frais reportés du Transporteur
22 devraient être considérés.

23 6.2 Veuillez élaborer sur la possibilité d'un seuil minimum de 15 M\$ ou de 22 M\$ pour les
24 coûts à être inclus dans le compte de frais reportés demandé par le Transporteur.

25 R6.2

26 **La demande de création d'un compte de frais reportés, afin d'y comptabiliser**
27 **les frais réels engagés pour les travaux énumérés aux paragraphes 14 et 15 de**
28 **la présente demande, concerne des charges nettes d'exploitation.**

29 Le seuil de référence existant reconnu par la Régie applicable au Transporteur
30 concerne celui lié au budget spécifique aux charges nettes d'exploitation.
31 Dans le cadre de la demande tarifaire 2012³, le Transporteur proposait à la
32 Régie un seuil de 2,5 M\$ comme critère de qualification à titre de budget
33 spécifique. Ce seuil était fondé sur celui autorisé par la Régie pour le
34 Distributeur dans la décision D-2011-028⁴, ajusté en proportion des charges
35 nettes d'exploitation du Transporteur. Aux paragraphes 214 et 230 de la
36 décision D-2012-059⁵, la Régie acceptait le seuil de 2,5 M\$ pour
37 le Transporteur.

38 Dans la présente demande, le Transporteur évalue à 8,1 M\$ les coûts en 2017
39 des travaux d'analyse préliminaire relatifs au remplacement de l'automatisme
40 RPTC et au remplacement des systèmes de contrôle et d'acquisition de

³ Dossier R-3777-2011 (Demande tarifaire 2012 du Transporteur).

⁴ Dossier R-3740-2010 (Demande relative à l'établissement des tarifs d'électricité pour l'année tarifaire 2011-2012).

⁵ Dossier R-3777-2011 (Demande tarifaire 2012 du Transporteur).

1 données du réseau de transport. Ainsi, le Transporteur respecte le seul seuil
2 de 2,5 M\$ reconnu par la Régie pour ses activités.

3 Également, au paragraphe 317 de la décision D-2017-043⁶ portant sur un
4 mécanisme de réglementation incitative (« MRI ») du Distributeur, et non du
5 Transporteur, la Régie mentionne :

6 « [...] la Régie propose que le seuil de 15 M\$ soit retenu aux fins de
7 fixer le seuil de matérialité pour les éléments de coûts à traiter en
8 Facteur Y. La Régie réserve sa décision quant à l'établissement de ce
9 seuil de matérialité lors de la phase 3. » (Nous soulignons.)

10 Ainsi, il s'agit d'une proposition de la Régie au sujet de laquelle elle réserve sa
11 décision. L'argumentation au niveau du seuil de matérialité sera abordée dans
12 le cadre de la phase 3 de ce dossier pour le MRI du Distributeur, afin de rendre
13 une décision à cet égard.

14 Contrairement au Distributeur et comme mentionné en argumentation dans le
15 cadre de la phase 1 du dossier MRI, la structure de coûts du Transporteur est
16 dominée par les coûts associés aux investissements. L'application d'un seuil
17 de 15 M\$ au niveau des coûts, sans distinction entre les structures de coûts,
18 ne peut être faite arbitrairement sans analyse de fond. À titre d'exemple,
19 l'application d'un seuil différent de la pratique actuelle (seuil de 2,5 M\$
20 concernant le budget spécifique) pourrait occasionner un impact sur le risque
21 d'affaires du Transporteur. Également, le Transporteur est en attente de la
22 décision de la Régie à son égard portant sur la phase 1 du dossier MRI.

23 Le Transporteur soutient qu'il n'est pas approprié de considérer des éléments
24 du futur régime de réglementation incitative dans le présent régime
25 réglementaire, d'autant plus que le seuil de matérialité concerne le Distributeur
26 et non le Transporteur, et qu'il n'est que proposé par la Régie et non défini.

27 CARACTÈRE PROSPECTIF DES TARIFS

- 28 7. **Références :** (i) Pièce [B-0002](#), p. 4, par. 18;
29 (ii) Décision [D-2015-133](#), p. 8, par. 23;
30 (iii) Décision [D-215-189](#), p. 49 et 50, par. 221 et 222;
31 (iv) Décision [D-2017-037](#), p. 12, par. 56.

32 **Préambule :**

33 (i) « *Le Transporteur demande l'autorisation d'inscrire, dans ce compte de frais*
34 *reportés, les frais réels engagés énumérés aux paragraphes 14 et 15 de la présente, à*
35 *compter de la date de la présente demande, et ce pour reconnaissance ultérieure dans les*
36 *tarifs de transport d'électricité selon les modalités de disposition qui seront déterminées dans*
37 *le cadre d'un dossier tarifaire futur.* » [nous soulignons]

⁶ Dossier R-3897-2014 – Phase 1 (Établissement d'un mécanisme de réglementation incitative assurant la réalisation de gains d'efficacité par le distributeur d'électricité et le transporteur d'électricité).

1 (ii) à (iv) La Régie présente la jurisprudence suivante :

2 Extrait de la décision D-2015-133 :

3 « [23] Cependant, la Régie conçoit l'obligation dans laquelle se trouve le Transporteur
4 d'initier, dès 2015, les activités nécessaires à l'implantation des normes de fiabilité CIP v5,
5 qui devrait sous peu faire l'objet d'une demande d'adoption auprès de la Régie. Dans ce
6 contexte, et de façon tout à fait exceptionnelle, la Régie autorise le Transporteur à créer
7 provisoirement, à compter de la date de dépôt de la Demande, soit le 5 juin 2015, un CFR
8 relatif à l'implantation et l'application des normes CIP v5 afin d'y comptabiliser les frais
9 réels engagés à cette fin. » [nous soulignons]

10 Extrait de la décision D-2015-189 :

11 « [221] En conséquence, la Régie refuse la demande du Transporteur et du Distributeur
12 d'appliquer, à compter du 1er janvier 2015, le changement de référentiel comptable aux US
13 GAAP et les modifications de méthodes comptables qui en découlent, ainsi que la révision
14 des durées de vie utile des immobilisations corporelles.

15 [222] Compte tenu de l'ordonnance provisoire qu'elle a rendue dans sa décision D-2015-
16 109, la Régie autorise le Transporteur et le Distributeur à appliquer l'ensemble des
17 modifications approuvées par la présente décision à compter du 10 juillet 2015. » [nous
18 soulignons]

19 Extrait de la décision D-2017-037 :

20 « [56] Dans ce contexte, la Régie juge opportun d'autoriser la création du CÉR, à partir de
21 la date de la présente décision, hors base de tarification et portant intérêts, pour y inscrire
22 les coûts du Programme encourus en 2017 lesquels auront été occasionnés à compter de la
23 date de la création du CÉR. » [nous soulignons]

24 **Demande :**

25 7.1 Advenant le cas où la Régie accepte de créer le compte de frais reportés, veuillez
26 commenter sur les conséquences pour le Transporteur que la Régie permette une prise
27 d'effet à la date de sa décision plutôt qu'à la date de la présente demande, soit le 7 juin
28 2017.

29 **R7.1**

30 **Afin de valablement saisir la Régie, le Transporteur doit déposer une demande**
31 **conforme à la Loi sur la Régie de l'énergie et au Règlement sur la procédure de**
32 **la Régie de l'énergie.**

33 **La date de dépôt constitue le point de départ de l'étude par la Régie de la**
34 **demande du Transporteur. Dit autrement, la Régie est saisie de la demande du**
35 **Transporteur dès son dépôt au greffe de la Régie.**

36 **En droit civil général, le dépôt d'une demande au greffe d'un tribunal, ainsi que**
37 **l'assignation qui s'ensuivra, est acte d'importance (articles 107, 141 Code de**

1 **procédure civile). À titre d'exemple, le dépôt et la notification de la demande**
2 **marquent le point de départ de la computation des délais de la procédure que les**
3 **parties soumises à l'assignation devront respecter. Cette date sera généralement**
4 **utilisée dans le calcul des intérêts légaux et de l'indemnité additionnelle sur la**
5 **somme réclamée par le demandeur. Autre aspect, le dépôt d'une demande forme**
6 **une interruption civile de la prescription laquelle se continue jusqu'au jugement**
7 **final. Cette interruption a son effet à l'égard de toutes les parties pour tout droit**
8 **découlant de la même source⁷.**

9 **Il ne saurait être envisagé qu'un demandeur, qui était disposé à être entendu dès**
10 **le moment où sa demande fut valablement déposée et le tribunal valablement**
11 **saisi, perde le bénéfice sur la période des intérêts légaux et de l'indemnité**
12 **additionnelle sur la somme réclamée et ce, en raison des délais inhérents à la**
13 **procédure judiciaire ou de l'indisponibilité des parties défenderesses ou du**
14 **tribunal à l'entendre en temps opportun.**

15 **Avec égards, ces principes issus du droit civil sont applicables, avec les**
16 **adaptations nécessaires, à l'égard de la présente demande.**

17 **En 1999, la Régie a énoncé les principes généraux pour la fixation des tarifs dont**
18 **« l'utilisation de l'année témoin projetée » (D-1999-120, p. 31). Cette décision**
19 **confirmait le caractère prospectif de la détermination des tarifs de transport et de**
20 **distribution de l'électricité.**

21 **Au fil des ans, des comptes de frais reportés ont été créés par la Régie pour faire**
22 **face à toutes sortes de situations⁸ et ce, dans l'entier respect du caractère**
23 **prospectif de la détermination des tarifs. La mise en place d'un compte de frais**
24 **reportés, comme décrit dans la demande, n'a aucun effet sur les tarifs des**
25 **services de transport de l'année 2017. D'ailleurs, si la Régie accueille la demande**
26 **pour la réalisation des activités qui y sont décrites, la disposition des sommes**
27 **qui auront été portées au compte de frais reportés afférent, se fera dans le cadre**
28 **d'un dossier tarifaire postérieur à l'année en cours. Tel que le mentionnent les**
29 **auteurs Gordon Kaiser et Bob Heggie⁹ :**

30 ***« The principle against retroactivity follows the presumption against retroactive***
31 ***application of statutes as outlined by the Supreme Court of Canada in Brosseau v.***
32 ***Alberta (Securities Comm.) [...]***

33 ***There are, however, qualifications to retroactive principle [...] Another related***
34 ***exception is outlined by the Supreme Court of Canada in the Edmonton (City) case and***
35 ***the Ontario Court of Appeal decision in Dow Chemical, which provides that an energy***
36 ***board can establish deferral accounts. This does not violate the principle that future***
37 ***rates shall rely on future costs, only that it may not be possible at the time when the***
38 ***rate-setting exercise is underway to estimate those costs accurately. The deferral***
39 ***account allows the correct amount to be captured when it is crystallized. [...]*** **(Nous**
40 **soulignons.)**

41 **Avec égards, l'on ne peut confondre la mise en place d'un compte de frais**
42 **reportés, ou tout autre mécanisme réglementaire, avec l'essence de ce qui est**
43 **demandé par le Transporteur par sa demande en cette instance. Dit autrement,**
44 **l'objet de la demande et les activités que le Transporteur souhaite réaliser ne**

⁷ Voir les articles 2892 et 2896 du Code civil du Québec.

⁸ Voir la décision D-2004-47, D-2004-170, D-2009-057 ou D-2010-078.

⁹ Energy Law and Policy, Developments in Public Utility Law, 2011, Ed. Carswell, p. 176 (références omises).

1 peuvent être confondus avec les moyens pour en recouvrer les coûts que
2 constitue le compte de frais reportés.

3 La mise en place de comptes de frais reportés par la Régie est toujours justifiée
4 par la valeur probante de la demande, l'intérêt public, le traitement équitable des
5 parties prenantes (dont les clients, actuels et futurs, qui bénéficieront des
6 travaux qui seront effectués par le Transporteur et qui sont décrits à sa
7 demande) et l'impossibilité de prévoir le montant à inclure au tarif de façon
8 raisonnablement précise au cycle tarifaire antérieur à la demande en cause.

9 Le Transporteur déploie des activités et initiatives toujours dans le but de
10 desservir au meilleur coût sa clientèle avec le niveau de fiabilité attendu de cette
11 dernière. Selon les *Tarifs et conditions des services de transport*
12 *d'Hydro-Québec*, le Transporteur fournit aux clients un service de transport qui
13 par essence se veut fiable. Le Transporteur « planifie, construit, exploite et
14 entretient son réseau de transport¹⁰ » afin de satisfaire les besoins des clients.

15 La demande est arrimée avec la mission de base du Transporteur.

16 Avec égards, il ne peut être envisagé que les activités d'une entité aussi
17 diversifiée qu'Hydro-Québec TransÉnergie évoluent de façon linéaire entre deux
18 cycles tarifaires. C'est pour faire face à ces situations inévitables, entre autres,
19 que la Régie a permis la mise en place de divers mécanismes dont des comptes
20 de frais reportés, des comptes d'écarts et autres « récipients de coûts » pour
21 disposition dans une année tarifaire postérieure.

22 Cette impossibilité d'arrimage est complètement distincte d'une application
23 rétroactive d'un tarif à un service déjà rendu ou à l'égard d'un cadre constitué.
24 Dit autrement, la présente demande n'aura aucun impact sur le tarif appliqué
25 actuellement par le Transporteur.

26 Le Transporteur, dès qu'il a été en mesure de présenter avec un degré de
27 certitude suffisant pour la tenue valable d'un processus réglementaire la
28 description des principales activités non récurrentes, a déposé sa demande
29 auprès de la Régie. Le Transporteur soutient que la prise en compte de la date de
30 la demande est cohérente avec les faits et les principes réglementaires
31 applicables. De là, le Transporteur demande que le compte de frais reportés soit
32 établi à compter de la date de dépôt de sa demande.

¹⁰ Article 36.2, *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*.