

## **Réplique du Transporteur**



CANADA

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

---

PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICT DE MONTRÉAL

**NO : R-4006-2017**

**HYDRO-QUÉBEC**, personne morale de droit public légalement constituée en vertu de la *Loi sur Hydro-Québec* (L.R.Q., c. H-5), ayant son siège social au 75, boul. René-Lévesque Ouest, dans les cité et district de Montréal, province de Québec, H2Z 1A4,

Demanderesse

---

**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**

---

---

**RÉPLIQUE DU TRANSPORTEUR**

---

**INTRODUCTION**

Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») a reçu le 12 juillet 2017, les commentaires des intéressées :

- Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité (« AQCIE »)<sup>1</sup> ;
- Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (« FCEI »)<sup>2</sup> ;

En conformité avec la lettre procédurale du 7 juillet 2017, le Transporteur offre à la Régie de l'énergie (la « Régie ») sa réplique aux commentaires de l'AQCIE et de la FCEI.

---

<sup>1</sup> *Observations de l'AQCIE* préparées par Me Jocelyn B. Allard, le 12 juillet 2017.

<sup>2</sup> Lettre de Me André Turmel, le 12 juillet 2017. L'intéressée commente la procédure d'examen de la demande mise en place par la Régie dans le présent dossier. Le Transporteur s'en remet à l'appréciation de la Régie à cet égard. L'intéressée, « sur le fond du dossier », partage la position de l'AQCIE. De là, la présente réplique du Transporteur est également applicable à FCEI.

## RÉPLIQUE DU TRANSPORTEUR

### 1. Introduction et contexte

Le 7 juin 2017, le Transporteur dépose sa demande par laquelle il souhaite obtenir l'approbation de la Régie pour la création d'un compte de frais reportés (« 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 télédelestage de charge (« RPTC ») et du remplacement des systèmes de contrôle et d'acquisition de données du réseau de transport (« SCADA »), afin d'y comptabiliser les frais réels engagés à cette fin à compter de cette date.

Le coût total anticipé pour 2017 s'élève à 8,1 M\$, dont 2,6 M\$ concerne les travaux d'analyse préliminaire pour le SCADA et 5,5 M\$ pour le RPTC.

Le 21 juin 2017, la Régie diffuse l'avis aux personnes intéressées. La Régie demande à ce que le Transporteur publie l'avis sur son site internet et de procéder au dépôt du *Plan directeur 2020 de TransÉnergie* dans le présent dossier.

Le 22 juin 2017, le Transporteur donne suite aux demandes précitées et le confirme auprès de la Régie.

Le 5 juillet 2017, le Transporteur dépose ses réponses à la demande de renseignements numéro 1 de la Régie.

Le 6 juillet 2017, les représentants du Transporteur participent à une séance de travail avec le personnel de la Régie et en présence du représentant de l'AQCIE<sup>3</sup>. Lors de cette séance, d'une durée d'une demi-journée, les représentants du Transporteur ont présenté la demande et répondu à de nombreuses questions du personnel technique de la Régie.

Le 10 juillet 2017, le Transporteur a déposé ses réponses aux engagements pris lors de l'audience en écho aux questions du personnel technique de la Régie.

Le 14 juillet 2017, le Transporteur a déposé ses réponses à la demande de renseignements numéro 2 de la Régie.

Le Transporteur réitère et souligne que bien qu'il ne dispose pas de toutes les informations requises selon le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*<sup>4</sup>, il se doit d'amorcer des travaux d'analyse préliminaire afin d'être en mesure de présenter ultimement pour autorisation le projet de remplacement RPTC et le projet de remplacement SCADA.

Le Transporteur précise que les travaux d'analyse préliminaire visés par la demande, par leur nature, correspondent à des charges d'exploitation selon les normes comptables en vigueur. Tel qu'explicité lors de la séance de travail du 6 juillet dernier, les futurs projets RPTC et SCADA ne sont pas des projets classiques tels que le Transporteur et la Régie ont l'habitude respectivement de présenter et d'analyser. L'ampleur et la complexité de ces

---

<sup>3</sup> Le représentant de l'AQCIE a posé des questions aux représentants du Transporteur à cette occasion.

<sup>4</sup> RLRQ, c. R-6.01, r. 2.

futurs projets entraînent des travaux d'analyse préliminaire d'envergure, dont les coûts ne sont pas capitalisables.

Le Transporteur réitère les motifs à l'appui de sa demande pour l'approbation de la création d'un compte de frais reportés, notamment :

- Aucune charge relative aux travaux en cause n'a été incluse au dossier tarifaire 2017 du Transporteur ;
- L'ampleur et la complexité des futurs projets est indiscutable. Les travaux d'analyse préliminaire doivent être amorcés afin que le Transporteur puisse, à terme, présenter à la Régie les solutions technologiques retenues dans le cadre de demandes d'autorisations de projets d'investissements ;
- Lorsque les travaux d'analyse préliminaire seront réalisés, le Transporteur connaîtra alors avec précision les solutions retenues, les travaux à réaliser, les activités nécessaires et les coûts inhérents pour chacun des projets. Le Transporteur sera alors en mesure de présenter à la Régie des demandes qui sont en adéquation avec *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*.

Le Transporteur soutient que la preuve orale et documentaire déposée en appui à sa demande est probante. Le Transporteur a exposé à la Régie toute l'information pertinente et disponible à ce stade à l'égard de sa demande. La Régie dispose des informations requises afin de donner son aval à la réalisation des travaux d'analyse préliminaire de futurs projets phares du Transporteur qui sont et seront réalisés pour assurer et maintenir la qualité et la fiabilité du service attendu par la clientèle québécoise.

## **2. Réplique à AQCIE**

À la page 1 de ses commentaires, l'intéressée mentionne :

*« La nécessité de réaliser ces projets n'était évidemment pas inattendue pour le Transporteur [...] »*

Le Transporteur a fourni des justifications et explications complètes à l'appui de sa demande et du déploiement dans le temps des futurs projets en cause.

Lors de la séance de travail et dans ses réponses aux demandes de renseignements, 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.

Ainsi, le Transporteur a expliqué qu'il a constaté 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 [...] » (HQT-2, Document 1, R1.1.1, notamment p. 6, lignes 15-19) ;
- « [...] qu'il est requis d'intensifier le remplacement de ses systèmes SCADA [...] » (HQT-2, Document 1, R1.2.1, notamment p. 9, lignes 12-13).

Il 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 tenant compte des technologies actuellement offertes sur le marché.

Avec égards, l'intéressée ignore les démonstrations précitées du Transporteur et ses commentaires devraient être rejetés.

À la page 2 de ses commentaires, l'intéressée mentionne :

*« La nécessité alléguée de procéder à ces projets était donc connue lors de la préparation du dossier tarifaire 2017 du Transporteur au printemps et à l'été 2016 et forcément, lors des audiences dudit dossier (R-3981-2016) tenues au mois de novembre 2016. »*

*« Il n'y a donc rien d'inattendu quant au besoin de procéder à ces remplacements de systèmes qui justifierait la demande exceptionnelle de créer en cours d'année un compte de frais reportés, 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 ».*

*« [...] on ne peut que s'étonner que le Transporteur n'ait pas anticipé la fin de durée de vie utile de systèmes vieux de quelques décennies [...] ».*

Tel que son *Plan directeur 2020* l'indique, le Transporteur a anticipé et prévu la fin de durée de vie utile de systèmes en cause<sup>5</sup>. La preuve démontre que l'automatisme RPTC a été mis en service entre 1995 et 2001 et que les systèmes SCADA ont été mis en service entre 2001 et 2005<sup>6</sup>. 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.

Les représentants du Transporteur ont mentionné en séance de travail, et la preuve documentaire déposée en fait état, 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 constatée des travaux préliminaires associés à ces projets de remplacement, incluant les aspects technologiques sous-jacents, ne permettent pas au Transporteur 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 soit compromise, le Transporteur a acquis la certitude, au second trimestre 2017, qu'il devait déployer d'importants travaux préliminaires.

Les constats et les travaux préliminaires importants n'étaient pas connus du Transporteur 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 tarifaire à l'automne 2016.

Tel que la preuve non contredite le démontre, le Transporteur n'a pu entrevoir qu'au cours du deuxième trimestre de 2017, qu'il était requis d'intensifier ses efforts en vue de présenter à la Régie ces projets de remplacement dans un délai qui ne compromette pas leur mise en service anticipée.

<sup>5</sup> HQT-1, Document 1, p. 20 et 22.

<sup>6</sup> HQT-3, Document 1, page 3 de la présentation.

La preuve du Transporteur révèle qu'il a déposé sa demande en l'instance « dès qu'il a été en mesure de présenter avec un degré de certitude suffisant pour la tenue valable d'un processus réglementaire la description des principales activités non récurrentes [...] »<sup>7</sup>.

La preuve du Transporteur démontre que le caractère « inattendu » allégué n'est pas lié au besoin de remplacement des systèmes en cause, mais plutôt :

- à l'impact des constats de 2017 menant à l'intensification des travaux préliminaires pour les futurs projets de remplacement de l'automatisme RPTC et des systèmes SCADA ;
- à la nature exceptionnelle de ces futurs projets nécessitant des travaux d'analyse préliminaire d'envergure et par conséquent des coûts aux charges nettes d'exploitation d'une ampleur inhabituelle et imprévue<sup>8</sup>.

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 compte de frais reportés, comme décrit dans la demande, n'a aucun effet sur les tarifs de transport de l'année 2017. »<sup>9</sup>

À cet égard, le Transporteur souligne, si la Régie l'autorise en cette instance, que seuls les coûts réels seront intégrés au CFR. De plus, la Régie aura le loisir d'examiner lors de l'audience 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<sup>10</sup>.

En outre, il rappelle que la Régie a permis la mise en place de divers mécanismes, dont des comptes de frais reportés<sup>11</sup>, pour faire face à des situations exceptionnelles, soit le cas de la présente demande. Or, la création du compte de frais reportés en cours d'année pour pallier une telle situation est un outil réglementaire au soutien de l'équité envers les entités réglementées et de leur clientèle.

Avec égards, l'intéressée ignore la preuve précitée du Transporteur et ses commentaires devraient être rejetés.

Aux pages 2 et 4 de ses commentaires, l'intéressée mentionne :

*« Or, le Transporteur répond (candidement) que ce montant additionnel de 45 M\$ ainsi que tout le reste de l'enveloppe des charges nettes d'exploitation (rappelons-le, un montant global de 750 M\$) demeure requis pour 2017 mais qu'il a besoin tout simplement de plus d'argent pour ces deux projets de remplacement de systèmes (remplacements pourtant prévisibles) ».*

---

<sup>7</sup> HQT-2, Document 1, R7.1, p. 25, lignes 26-29.

<sup>8</sup> HQT-2, Document 1, R2.3.1.

<sup>9</sup> Voir la Demande, paragraphes 17-18 et HQT-2, Document 1, R7.1, p. 25, lignes 24-25.

<sup>10</sup> La Régie pourrait à ce moment déterminer la méthode comptable et financière qui serait applicable aux sommes contenues au CFR.

<sup>11</sup> HQT-2, Document 1, R7.1, p. 25, lignes 16-21.

*« En bref, la présente demande de créer ces comptes de frais reportés est plutôt une tentative déguisée de réviser la décision tarifaire D-2017-021 à l'encontre des règles établies dans la législation. »*

*« On voit donc que le Transporteur connaissait la nécessité d'intervention quant aux systèmes SCADA et d'automatisme de sauvegarde avant la présentation du dossier tarifaire 2017. Le Transporteur a failli à convaincre la Régie de lui autoriser environ 12 M\$ de plus pour les charges nettes d'exploitation pour 2017. Il revient donc de manière différente en cours d'année pour aller rechercher la majeure partie de ce montant non alloué au titre de charges nettes d'exploitation. »*

L'affirmation de l'intéressée, qui tente de lier une tranche de 11,7 M\$ de charges nettes d'exploitation non autorisée par la Régie dans la décision D-2017-021<sup>12</sup> à la présente demande qui vise des coûts prévus de 8,1 M\$ pour 2017<sup>13</sup> qui par ailleurs n'ont pas été présentés lors de l'audience tarifaire 2017, est farfelue.

Le Transporteur a amplement démontré que les coûts prévus pour 2017 et décrits à sa demande sont requis pour des travaux d'analyse préliminaire d'envergure liés à ces futurs projets de nature exceptionnelle<sup>14</sup>.

La preuve du Transporteur révèle qu'il a été déterminé requis d'intensifier les travaux reliés à la pérennité des systèmes SCADA et de l'automatisme RPTC au cours du deuxième trimestre de 2017<sup>15</sup>.

Les affirmations de l'intéressée ne trouvent aucun appui dans la preuve du présent dossier, ni dans la décision D-2017-021, rendue le 1<sup>er</sup> mars 2017 soit avant même que le Transporteur ne détermine qu'il était requis d'intensifier ses travaux préliminaires précités.

Avec égards, l'intéressée ignore la preuve du Transporteur et ses commentaires devraient être rejetés.

Aux pages 4 et 5 de ses commentaires, l'intéressée mentionne :

*« Cette demande de création d'un compte de frais reportés est d'autant plus mal-fondée qu'elle tente aussi de court-circuiter la décision à venir de la Régie dans le dossier de l'établissement d'un mécanisme de réglementation incitative assurant la réalisation de gains d'efficacité par le Transporteur. »*

*« Nous soumettons que la Régie devrait, de la même façon, refuser la demande de création d'un nouveau compte de frais reportés alors que la décision sur l'établissement du mécanisme de réglementation incitative pour le Transporteur est en délibéré. Cette création serait tout aussi mal avisée et prématurée qu'elle l'était dans le cas du Distributeur à l'hiver dernier ».*

---

<sup>12</sup> Le Transporteur souligne que la réduction des CNE ordonnée par la Régie n'est pas attribuée par rubrique selon cette décision.

<sup>13</sup> HQT-3, Document 1, page 17.

<sup>14</sup> HQT-2, Document 1, R2.3.1.

<sup>15</sup> HQT-2, Document 1, R1.1.1, notamment p. 6, lignes 15-19 et R1.2.1, notamment p. 9, lignes 12-13 ainsi que HQT-2, Document 1, R2.3.1.



Le Transporteur soutient que le lien que tente d'établir l'intéressée dans ses commentaires précités est, au mieux, diffus avec le présent dossier. Tel que la Régie l'a mentionné dans le passé, le cadre réglementaire applicable à une demande est celui en vigueur et non celui anticipé. Le Transporteur considère que sa demande de création d'un CFR doit être examinée et décidée en fonction du cadre réglementaire actuel<sup>16</sup>.

Le Transporteur souligne que le CFR demandé en l'instance, si la Régie l'accepte, aura une existence très brève puisque les coûts nécessaires pour les travaux liés aux projets en cause pour 2018 seront visés par la demande tarifaire 2018<sup>17</sup> et donc que le compte sera soldé dès l'année tarifaire 2018. Cela distingue très nettement le CFR demandé en l'instance des propos de la Régie dans sa décision concernant le MRI du Distributeur qui visaient les comptes d'écart autres que ceux déjà identifiés pour être traités en Facteur Y<sup>18</sup>.

Avec égards, les commentaires de l'intéressée devraient être rejetés.

Aux pages 5 et 6 de ses commentaires, l'intéressée mentionne que les sommes demandées pour intégration au CFR ne devraient pas être considérées par la Régie en ce qu'elles sont « [...] sous la barre du seuil de matérialité qui devrait s'appliquer pour le Transporteur [...] ».

La référence de l'intéressée à un seuil de matérialité de 15 M\$ est non pertinente en l'instance. Le Transporteur réitère qu'il n'est pas approprié de considérer des éléments du futur régime de réglementation incitative dans le présent régime réglementaire, d'autant plus que le seuil de matérialité concerne le Distributeur et non le Transporteur, et qu'il n'est que proposé par la Régie et non défini.

Le Transporteur réitère sa réponse 6.2 à la pièce HQT-2, Document 1<sup>19</sup>, notamment que le seuil de référence existant reconnu par la Régie et applicable au Transporteur concerne celui lié au budget spécifique aux charges nettes d'exploitation, soit 2,5 M\$ pour le Transporteur.

Avec égards, les commentaires de l'intéressée devraient être rejetés.

À la page 7 de ses commentaires, l'intéressée mentionne :

*« Enfin, il nous faut souligner notre désaccord avec le refus de répondre du Transporteur à la demande expresse de la Régie de fournir les détails des montants qui ont été encourus entre le début de ces projets et la date du dépôt de la demande le 7 juin 2017 (engagement numéro 1 à la pièce HQT-3, Document 2, page 4 de 5). »*

Le Transporteur a répondu à toutes les questions de la Régie et a fourni les renseignements requis par la Régie au tableau R1, de la pièce HQT-3, Document 2, à la page 3.

Avec égards, les commentaires de l'intéressée devraient être rejetés.

---

<sup>16</sup> HQT-2, Document 1, R6.1, p. 21, lignes 20-22.

<sup>17</sup> HQT-2, Document 1, R1.1.4, R1.2.4.

<sup>18</sup> Décision D-2017-043, paragraphes 402 à 404.

<sup>19</sup> Voir également HQT-2, Document 1, R6.1, p. 21, lignes 13-22.

Le Transporteur demande à la Régie de rejeter les conclusions proposées par l'intéressée notamment en ce qu'elles ne sont aucunement supportées par les faits et le cadre réglementaire applicable.

## **CONCLUSION**

*La 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 et la preuve à son soutien :*

- sont conformes au cadre réglementaire et probantes ;
- démontrent que les travaux et les coûts afférents en 2017 sont requis afin que le Transporteur puisse s'acquitter de sa mission et assurer, à terme, la fiabilité du réseau de transport d'électricité.

Le Transporteur prie donc la Régie d'accueillir sa demande selon ses conclusions et de rejeter les arguments des intéressées.

Le tout respectueusement soumis.