

Montréal, le 12 juillet 2017

Monsieur Pierre Méthé, Secrétaire par intérim  
Régie de l'énergie  
800, rue du Square-Victoria, bureau 2.55  
Montréal (Québec) H4Z 1A2

Par courriel à [greffe@regie-energie.qc.ca](mailto:greffe@regie-energie.qc.ca) et par dépôt électronique

**Objet : 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**  
Dossier R-4006-2017  
Observations de l'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité (AQCIE)

---

Monsieur le Secrétaire par intérim,

L'AQCIE a pris connaissance de la demande non attendue du Transporteur de créer un (ou deux) compte(s) de frais reportés pour lui permettre de comptabiliser distinctement les montants qu'il dit requis pour procéder à deux projets de remplacement de systèmes informatiques.

L'aspect inattendu de cette demande présentée en cours d'année tarifaire (au mois de juin 2017), l'est évidemment pour la Régie et pour les consommateurs qui en assumeront en bout de piste les coûts additionnels, dont les membres de l'AQCIE.

La nécessité de réaliser ces projets n'était évidemment pas inattendue pour le Transporteur. À la page 5 de la pièce HQT-3, Document 1, soit la présentation faite par le Transporteur lors de la réunion de travail du 6 juillet dernier, il est écrit que pour réaliser le projet de remplacement des systèmes SCADA, une « firme d'experts-conseils » a été embauchée en janvier 2017. Les représentants du Transporteur ont précisé que cette embauche avait fait suite à un appel de propositions auprès d'experts externes ayant été émis au mois d'octobre 2016.



Il en découle nécessairement que la prise de conscience interne chez le Transporteur de la nécessité d'agir quant à ces systèmes informatiques l'a été bien avant que ses responsables soient en mesure de finaliser les documents d'appels de propositions en octobre 2016.

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.

Le Transporteur allègue aujourd'hui l'urgence d'agir pour remplacer des systèmes qui seraient rendus, selon le Transporteur lui-même, à la fin de leur vie utile et ce, après quelques décennies d'utilisation. Avec respect, 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, surtout dans le monde des technologies de l'information !

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.

Dans ses demandes de renseignements, la Régie demandait au Transporteur de commenter la possibilité que les coûts de ces projets pour 2017 soit absorbés à même l'enveloppe (déjà additionnelle) de 45 M\$ autorisée (exceptionnellement pour 2017) à des fins de maintenance additionnelle.

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) :

« ...Une réallocation des CNE serait difficile pour ce dernier puisque'il compose déjà avec une autorisation ayant réduit les CNE et nécessitant de revoir la priorisation de ses activités. »



(Notre soulignement)

(Réponse # 2.5.1 à la pièce HQT-2, Document 1, page 14 de 25)

On constate que ce dont se plaint le Transporteur est de ne pas avoir obtenu les montants qu'il avait demandés lors de la fixation des tarifs 2017. D'où cette tentative d'alléguer l'urgence de lui accorder ces montants additionnels qui lui ont été refusés.

Dans la décision D-2017-021, la Régie avait en effet, après un débat sur le sujet entre les parties au dossier, conclu ainsi :

« [56] La Régie constate que, dans le cadre de son contexte opérationnel actuel, le Transporteur insiste sur les limites de plus en plus importantes de son cadre budgétaire. La Régie en retient que l'enveloppe dont dispose le Transporteur pour faire de la maintenance est très sollicitée.

...

[67] En conséquence, la Régie autorise, exclusivement pour l'année 2017, un montant de 45 M\$ à des fins de maintenance additionnelle.

[68] Elle requiert du Transporteur qu'il dépose, dans le cadre de son prochain dossier tarifaire, une preuve comportant les éléments de suivi proposés par le Transporteur en audience, ...

...

[227] La Régie rappelle au Transporteur que le fardeau lui appartient de faire la preuve de ses besoins. Dans les circonstances du dossier, la Régie est d'avis que le Transporteur n'a relevé que partiellement ce fardeau. Le Transporteur n'a pas convaincu la Régie de la justesse des montants projetés pour l'année témoin 2017.

...

[247] Tel que mentionné au début de cette section, le Transporteur demande à la Régie d'autoriser le montant de 761,7 M\$ pour ses CNE...

...

[250] La Régie a déjà signifié son approbation, exclusivement pour l'année témoin 2017, d'un montant de 45 M\$ à des fins de maintenance additionnelle.



[251] De plus, la Régie a fait part de ses réserves quant aux justifications fournies par le Transporteur en ce qui a trait aux sommes demandées pour les différentes composantes des CNE.

[252] En conséquence, la Régie juge raisonnable pour les CNE, d'autoriser un montant global de 750,0 M\$. »

(Nos soulignements)

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.

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'efficience par le Transporteur.

En effet, dans le dernier dossier tarifaire du Distributeur, la Régie a eu le loisir de se pencher sur une demande du celui-ci de créer l'équivalent d'un compte de frais reportés alors que la décision sur l'établissement d'un mécanisme de réglementation incitative pour le Distributeur avait été plaidé et en attente d'une décision :

« [126] La Régie partage l'avis des intervenants à l'effet que la création de ce compte d'écart a un impact sur le niveau du risque d'affaires du Distributeur...

...

[128] ... D'autre part, elle constate que l'introduction d'un nouveau compte d'écart est prématurée, dans le contexte où les modalités d'un MRI sont en cours de définition. »

(Décision D-2017-022)



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.

La Régie devrait refuser la demande de création de ce compte de frais reportés et subsidiairement, inviter le Transporteur à présenter ses projets et cette demande dans le cadre du dossier tarifaire 2018.

D'autant plus que les montants à être assumés en 2017 (et même en 2018) sont clairement sous la barre du seuil de matérialité qui devrait s'appliquer pour le Transporteur.

La pièce HQT-3, Document 2, page 3 de 5, indique que le montant à être assumé en 2017 pour le projet SCADA serait de 2,6 M\$. Il serait de 3,7 M\$ pour 2018.

Pour le projet automatisme RPTC, ces montants seraient de 5,5 M\$ pour 2017 et 10,7 M\$ pour 2018.

Il importe de bien distinguer les sommes de chaque projet pour évaluer cette matérialité, malgré la tentative du Transporteur de fondre ces différents montants en un seul qui apparaîtrait plus élevé. Or, même calculé comme un seul montant pour les deux projets, pour 2017, ce montant serait quand même moins que la moitié de ce que devrait être le seuil de matérialité pour le Transporteur (8,1 M\$ par rapport à un seuil de bien plus de 15 M\$).

Quant aux sommes requises pour 2018, leur bien-fondé devrait être débattu dans le cadre du dossier tarifaire 2018. Ces sommes devraient être incluses dans les charges nettes d'exploitation qui seront alors demandées par le Transporteur.

Quant aux montants pour 2017, ce sont des montants qui sont de par leur nature **déjà inclus dans les charges nettes d'exploitation de 750 M\$** octroyées pour 2017 (voir nos extraits de la décision D-2017-021 ci-dessus). Et si ces montants devaient ne pas être considérés comme étant déjà inclus, ils sont nettement sous le seuil de matérialité déjà fixé par la Régie :

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



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

(Décision D-2017-043 du 7 avril 2017)

Si un montant inférieur à 15 M\$ n'est pas matériel pour le Distributeur, il ne l'est certainement pas pour le Transporteur.

En l'instance, ce sont deux projets qui sont respectivement sous la barre de matérialité et que le Transporteur doit assumer dans ses budgets accordés pour 2017. C'est la raison qu'il est rémunéré pour son risque d'affaires et pour laquelle ses dirigeants sont payés : gérer les priorités à partir des sommes reconnues par la Régie lors de la fixation des tarifs. Décider autrement sous prétexte qu'il ne s'agit que de la création d'un accessoire (le compte de frais reportés) serait une erreur portant à conséquence. Elle déresponsabiliserait le Transporteur dans sa gestion et viendrait contrecarrer deux décisions de la Régie : celle fixant les tarifs de 2017 et ayant tranché en sens contraire sur ces budgets d'une part, et celle à venir sur le mécanisme incitatif d'autre part.

À quoi servirait d'ailleurs de débattre de la durée d'application du mécanisme incitatif à venir si on peut le contrer en cours de route par la création de compte de frais reportés :

« [94] La Régie considère que fixer la durée du MRI à une période de trois ans, dont la première année en coût de service, restreint le potentiel de gains d'efficacité lié à la formule d'indexation qui ne s'appliquerait, dans les faits, que sur une période de deux ans.

[95] La Régie considère que l'implantation du MRI doit reposer sur une période suffisamment longue pour permettre l'émergence de gains d'efficacité durables. De plus, une période trop courte augmente les risques que des projets d'investissement soient reportés au terme du MRI de première génération. »

(Décision D-2017-043)

Permettre la création de compte de frais reportés en cours de route équivaut à réduire à moins d'un an la durée même de la fixation du délai sur lequel s'appliquera le mécanisme



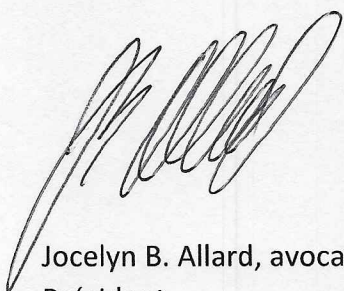
incitatif à venir. La Régie trouvait trois ans trop courts dans sa décision D-2017-043. Trois mois et demi (délai de mars 2017, décision D-2017-021 à juin 2017, demande en l'instance) est certainement trop court.

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 peut bien argumenter que ce qui importe c'est la date du dépôt mais, l'information demeure totalement pertinente. Cette prétention du Transporteur peut être débattue en droit. Nous soumettons que c'est à la Régie d'en décider et non au Transporteur. Pour ce faire, l'information demandée par la Régie devrait être fournie.

En conclusion, nous soumettons respectueusement que la présente demande du Transporteur de créer un compte de frais reportés devrait, dès ce stade, être rejetée.

Veuillez agréer, Monsieur le Secrétaire par intérim, l'expression de nos salutations distinguées.



Jocelyn B. Allard, avocat  
Président  
Association québécoise des  
consommateurs industriels d'électricité  
[jballard@aqcie.org](mailto:jballard@aqcie.org)  
514-350-5496