R-3625-2007

HYDRO-QUÉBEC

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS NO 1 DE L'UMQ

Préparé par : Mounir Gouja

27 avril 2007

UNION DES MUNICIPALITÉS DU QUÉBEC

1. Référence : HQT1, Document 1, page 15 de 34

Préambule :

« *Le North American Electric Reliability Council devient la North American Electric Reliability Corporation.*
Le 20 juillet 2006, la FERC certifie la North American Electric Reliability Corporation (la «NERC-ERO»), une filiale du NERC, dans le rôle de l'ERO. »

Demande :

1. Veuillez décrire plus amplement les circonstances et la procédure de création de la NERC-ERO ainsi que les transformations juridiques qui auraient touché le NERC. Plus particulièrement, veuillez élaborer sur :

- le rapport entre le NERC et le NERC-ERO
- qu'advient-il du NERC et de son rôle en tant que Council après la création du NERC-ERO en juillet 2006 (ses pouvoirs, ses compétences…)
- le statut juridique de la NERC-ERO
- par qui sont nommés les dirigeants de la NERC-ERO, qui sont ses actionnaires?

2. Veuillez indiquer s'il existe une des instances gouvernementales canadiennes qui a pris l'initiative de certifier la NERC-ERO dans son rôle.

2. Référence : HQT1, Document 1, page 16 de 34

Préambule :

« *La mission de la NERC-ERO est ainsi décrite:*

> *« NERC's mission is to improve the reliability and security of the bulk power system in North America. To achieve that, NERC develops and enforces reliability standards; monitors the bulk power system; assesses future adequacy; audits owners, operators, and users for preparedness; and educates and trains industry personnel. NERC is a self-regulatory organization that relies on the diverse and collective expertise of industry participants. As the Electric Reliability Organization, NERC is subject to audit by the U.S. Federal Energy Regulatory Commission and governmental authorities in Canada. (nos soulignés)*

Le 20 octobre 2006, la NERC-ERO, en sa qualité d'ERO, dépose à la FERC un projet de règlements afin de faire approuver les normes de fiabilité. Cette approbation est attendue pour le printemps 2007. »

Demande :

Veuillez expliquer si la NERC-ERO avait aussi déposé auprès d'une quelconque instance gouvernementale canadienne le même projet de règlements pour l'approbation des normes de fiabilité.

3. Référence : HQT1, Document 1, page 16 de 34

Préambule :

« *Dans le but de départager les responsabilités particulières qui lui sont propres, le NPCC a changé sa structure organisationnelle en créant deux sociétés distinctes avec des mandats particuliers, soit le Northeast Power Coordinating Council Inc. Council Inc. (le «NPCC Inc.») et le NPCC Cross Border Regional Entity (le «NPCC CBRE»).* »

Demande :

Veuillez préciser la date des changements qui ont eu lieu au NPCC et décrire plus amplement les circonstances et la procédure de création du NPCC Inc. et du NPCC CBRE ainsi que les transformations qui auraient touché le NPCC dans son statut juridique et sa vocation. Plus particulièrement, veuillez élaborer sur :

- le rapport entre le NPCC et ses deux sociétés
- qu'advient-il du NPCC et de son rôle en tant que Council après la création des deux sociétés (ses pouvoirs, ses compétences…)
- le statut juridique du NPCC Inc. et du NPCC CBRE
- par qui sont nommés les dirigeants des deux sociétés, qui sont leurs actionnaires?

4. Référence : HQT1, Document 1, page 17 de 34

Préambule :

« *Quant au NPCC CBRE, il est dorénavant responsable de développer les normes nord-américaines de fiabilité, conformément aux termes d'une entente par laquelle le NERC-ERO (à titre d'ERO) lui délègue cette responsabilité*. »

Demande :

Veuillez confirmer la précision à l'effet que le NPCC CBRE est plutôt responsable de développer les normes de fiabilité dans la région du Nord-Est américain.

5. Référence : HQT1, Document 1, page 18 de 34

Préambule :

« *Le NPCC CBRE agira donc en vertu des ententes ou mandats que les provinces canadiennes concernées pourraient lui confier afin d'assurer l'adoption, la surveillance et l'applicabilité des normes de fiabilité sur leurs territoires respectifs*. »

Demande :

Veuillez nommer les États américains et les provinces canadiennes qui disposent aujourd'hui d'une entente ou d'un mandat avec le NPCC CBRE. Indiquer l'objet de ces ententes ou mandats.

6. Référence : HQT1, Document 1, page 18-19 de 34

Préambule :

« *Pour se faire reconnaître comme ERO au Canada, la NERC-ERO a donc consulté les représentants de chacune des provinces canadiennes, dont ceux du Québec. …. Ces consultations ont mené à l'adoption du nouveau modèle de fiabilité obligatoire au Québec*. »

Demande :

1. Veuillez soumettre à la Régie les rapports issus des consultations du NERC-ERO avec les provinces canadiennes.

2. Veuillez indiquer si le NPCC CBRE avait lui aussi de son coté entamé des consultations auprès des provinces canadiennes.

7. Référence : HQT1, Document 1, page 22 de 34

Préambule :

« *Enfin, en vertu du nouvel article 85.13 de la LRÉ, le coordonnateur de la fiabilité désigné par la Régie a la responsabilité de :*

1. *déposer à la Régie un registre identifiant les entités visées par les normes de fiabilité adoptées par elle;*
2. *remplir les fonctions qui lui sont dévolues par les normes de fiabilité adoptées par la Régie;*
3. *donner des directives d'exploitation.* »

Demande :

Veuillez indiquer quelles sont les garanties mises en place par le transporteur pour éviter tout conflit d'intérêt dans ses fonctions d'opérateur de réseau et de coordonnateur de fiabilité autorisé par la Loi de donner des directives d'exploitation.

8. Référence : HQT1, Document 1, page 23 de 34

Préambule :

« *Le schéma 2 suivant présente le nouveau modèle de fiabilité préconisé au Québec. On y illustre les interactions entre les organismes de fiabilité nord américains, la Régie, le coordonnateur de la fiabilité au Québec et les autres entités visées du Québec. Ce schéma permet aussi de constater que la LRÉ donne à la Régie des pouvoirs comparables aux pouvoirs de la FERC en matière de fiabilité et souligne l'importance relative attribuée au coordonnateur de la fiabilité du Québec dans ses relations avec les entités impliquées.* »

Demande :

1. Veuillez confirmer que le schéma 2 présenté par le transporteur reflète seulement la perception d'Hydro-Québec du nouveau modèle de fiabilité préconisé par la Loi 46.

2. Veuillez expliquer l'exclusion du processus de consultation pour le développement de normes spécifiques au Québec d'autres entités concernées par l'article 85.3 dans le schéma 2 (absence du reste des entités concernées de la liste des participants dans la composante ovale du schéma).

9. Référence : HQT1, Document 1, page 24-25 de 34

Préambule :

« *La superposition des cases NPCC CBRE et NERC (ERO) illustre les rôles et responsabilités que ces organismes pourraient jouer dans la zone de fiabilité*

du Québec conformément au mandat que la Régie voudra bien leur confier respectivement. »

Demande :

Veuillez indiquer si ces deux organismes avaient déjà exprimé l'intention ou déposé leur demande auprès de la Régie dans le but de jouer les rôles et de prendre les responsabilités que leur procurent leurs statuts pour la zone du Québec.

10. Référence : HQT1, Document 1, page 25 de 34

Préambule :

« *Compte tenu du fait que la plupart des normes nord américaines que la NERC-ERO a soumises à la FERC devraient s'appliquer au Québec, celles-ci devront être déposées à la Régie pour approbation par le coordonnateur de la fiabilité, conformément à l'article 85.6 de la LRÉ.* »

Demande :

1. À titre informatif, veuillez déposer à la Régie les normes soumises par la NERC-ERO au FERC.

2. Ces normes sont-elles obligatoires aujourd'hui au Québec, sinon le seront-elles systématiquement après qu'elles soient approuvées par le FERC?

3. Veuillez expliquer les conséquences mutuelles au Québec et au États-Unis d'une désapprobation, même hypothétique, par le FERC ou par la Régie d'une quelconque norme de fiabilité.

11. Référence : HQT1, Document 1, page 25 de 34

Préambule :

« *Comme la désignation du coordonnateur de la fiabilité constitue le point de départ du processus de mise en place du régime de fiabilité obligatoire préconisé au Québec, le Transporteur soumet respectueusement qu'il est souhaitable que la Régie désigne rapidement le coordonnateur de la fiabilité*. »

Demande :

Veuillez classer par ordre de priorité les actions suivantes que la Régie devrait entreprendre dans le processus de mise en place du nouveau modèle de fiabilité

au Québec : Désignation par la Régie d'un coordonnateur de la fiabilité au Québec; recherche, reconnaissance et certification par la Régie d'un organisme dans son rôle d'ERO; adoption par la Régie des normes de fiabilité nord américaines, régionales et provinciales; concrétisation d'une entente entre la Régie et un organisme de fiabilité.

12. Référence : HQT1, Document 1, page 26-27 de 34

Préambule :

Dans son énumération des conditions de désignation du coordonnateur de la fiabilité, le Transporteur indique à la page 27 le point suivant :

> « • *Mise en place des moyens pour assurer l'indépendance entre les fonctions du coordonnateur de la fiabilité et les opérations marchandes pour assurer la fiabilité et le traitement équitable des participants au marché ;* »

Demande :

1. Que propose le Transporteur à mettre en place comme moyens pour assurer l'indépendance entre les fonctions du coordonnateur de la fiabilité et ses opérations marchandes.

2. Veuillez indiquer si le Transporteur avait fait au conseil d'administration d'Hydro-Québec des propositions de restructuration interne permettant à sa Direction CME de pouvoir exercer pleinement et de façon juste et indépendante son rôle recherché de coordinateur de la fiabilité dans le nouveau contexte et modèle de fiabilité en Amérique du nord.

3. Sinon, veuillez indiquer si le Transporteur compte adapter son code de conduite ou adopter un nouveau code propre à la Direction CME lui garantissant toute l'indépendance requise pour accomplir son mandat de coordonnateur de la fiabilité et lui imposant une implantation non discriminatoire des normes de fiabilité aux entités visées par l'article 85.3?

13. Référence :
(i) HQT1, Document 9, page 4 de 16 : Réponse à la question 1.1 de la Régie de l'énergie
(ii) HQT1, Document 9, page 9 de 16 : Réponse à la question 1.7 de la Régie de l'énergie

Préambule :

(i) « *Aux fins de la planification et de la conception du réseau de transport, le Transporteur précise que le réseau «BULK», en tant que sous-ensemble du réseau principal, est défini conformément à la définition adoptée par le NPCC. Ainsi, le réseau «BULK» se définit comme suit* :

> « *Le NPCC définit le réseau électrique principal (réseau BULK) du réseau interconnecté du nord-est de l'Amérique du Nord comme celui composé des équipements de production et de transport sur lesquels des défauts ou perturbations peuvent avoir un effet nuisible significatif à l'extérieur d'une région locale. Dans ce contexte, les régions locales sont déterminées par les membres du NPCC.* »

(ii) « *De plus, le Transporteur rappelle que le réseau «BULK«, en tant que sous-ensemble du réseau principal, est défini conformément à la définition adoptée par le NPCC.*»

Demande :

Veuillez clarifier la compréhension du Transport du réseau principal et celle du réseau BULK. Ce dernier est-il finalement un sous-ensemble du réseau principal ou c'est le même, tel qu'il est possible de le comprendre à travers la citation (mise entre parenthèse)?

14. Référence : HQT1, Document 9, page 8 de 16

Préambule :

Réponse à la question 1.6 de la Régie de l'énergie
« *D'autre part, la FERC utilise une définition du réseau «BULK» qui est plus large que celle de la NERC. Elle indique aussi qu'elle compte revoir cette question dans des dossiers subséquents.* »

Demande :

Veuillez déposer un extrait de l'ordonnance de la FERC expliquant les raisons et le contexte à l'origine de cette intention de revoir la définition du réseau BULK dans les prochains dossiers.

15. Référence :
(i) HQT1, Document 9, page 9 de 16 : Réponse à la question 1.7 de la Régie de l'énergie
(ii) Loi sur la Régie de l'énergie, Article 85.3
(iii) HQT1, Document 9, page 4 de 16 : Réponse à la question 1.1 de la Régie de l'énergie

Préambule :

(i) « *R1.7 Le Transporteur est d'avis que la définition actuelle du réseau principal du Transporteur, tel que défini aux pages 3 et 4 de la réponse à la question 1.1 précédente est complète et ne requiert pas de modification. De plus, le Transporteur rappelle que le réseau «BULK«, en tant que sous-ensemble du réseau principal, est défini conformément à la définition adoptée par le NPCC.* »

(ii) « *85.3. Sont visés par la présente section:*

1. *un propriétaire ou exploitant d'une installation d'une tension de 44 kV et plus raccordée à un réseau de transport d'électricité;*
2. *un propriétaire ou exploitant d'un réseau de transport d'électricité;*
3. *un propriétaire ou exploitant d'une installation de production d'une puissance d'au moins 50 mégavolts ampères (MVA), raccordée à un réseau de transport d'électricité;*
4. *un distributeur dont la puissance de pointe dépasse 25 mégawatts (MW) et dont les installations sont raccordées à un réseau de transport d'électricité*.»

(iii) « *Suivant cette définition, la méthode appliquée par le Transporteur pour identifier <u>son réseau de transport</u> «BULK» consiste à identifier les éléments du réseau pour lesquels un défaut triphasé appliqué sans être éliminé par le système de protection local génère un effet nuisible significatif*.» Nos soulignés.

Demande :

Veuillez concilier les réponses ci-dessus du Transporteur avec les exigences de l'article 85.3. Plus particulièrement, veuillez indiquer comment les personnes visées par l'article 85.3 pourraient faire partie du réseau BULK du Transporteur.

16. Référence : HQT1, Document 9, page 11 de 16 : Réponse à la question 2.2 de la Régie de l'énergie

Préambule :

« *R2.2 Le Transporteur est d'avis que les mécanisme de surveillance du réseau actuels sont adéquats et permettent à la Régie de s'assurer que le transport d'électricité au Québec s'effectue selon les normes de fiabilité en vigueur.* »

Demande :

Doit-on comprendre de la réponse du Transporteur à la question 2.2 de la Régie que cette dernière aurait seulement à se fier aux audits périodiques du NERC et

à s’appuyer sur les rapports soumis par HQT au NPCC et au NERC pour s’assurer de la fiabilité du réseau de transport au Québec?