

# D É C I S I O N

p. 8-11, 14-18

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

---

D-2007-95

R-3625-2007

14 août 2007

---

**PRÉSENT :**

Jean-Paul Théorêt

Régisseur

---

**Hydro-Québec**

Demanderesse

et

**Intéressés dont les noms apparaissent à la page suivante**

---

**Décision finale et décision sur les frais**

*Demande afin d'obtenir la désignation de coordonnateur de la fiabilité au Québec pour la direction Contrôle des mouvements d'énergie du Transporteur*

**Intervenants :**

- Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et Conseil de l'industrie forestière du Québec (AQCIE/CIFQ);
- Énergie La Lièvre S.E.C. et Énergie Brookfield Marketing Inc. (ELL/EBMI);
- Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI);
- Union des municipalités du Québec (UMQ).

**Observateurs :**

- Association de l'industrie électrique du Québec (AIEQ);
- Association des redistributeurs d'électricité du Québec (AREQ).

## 1. INTRODUCTION

Le 28 février 2007, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (« le Transporteur ») dépose auprès de la Régie de l'énergie (« la Régie ») une demande en vertu des articles 31(5) et 85.5 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (« la Loi »)<sup>1</sup>, afin d'obtenir la désignation de coordonnateur de la fiabilité au Québec pour sa direction Contrôle des mouvements d'énergie (« CMÉ »).

Le 16 mars 2007, la Régie publie une lettre procédurale demandant à toute personne intéressée de transmettre leur demande d'intervention avant le 30 mars 2007. Le 23 mars suivant, à la demande de la Régie, le Transporteur transmet cette même lettre procédurale à toutes les entités susceptibles d'être visées par l'article 85.3 de la Loi.

Le 17 avril 2007, la Régie reconnaît, par sa décision D-2007-43, les intervenants AQCIE/CIFQ, AREQ, ELL/EBMI, FCEI, UMQ, mais rejette la demande d'intervention du GRAME. Quant à l'AIEQ qui ne demandait pas de statut d'intervenante, la Régie lui indique qu'elle pourra faire parvenir à la Régie ses observations. L'AIEQ dépose ses observations le 30 mai 2007. Le 8 mai 2007, l'AREQ informe la Régie qu'elle se retire du dossier à titre d'intervenant et opte plutôt pour le statut d'observateur.

La Régie entend la preuve et les plaidoiries des participants lors d'audiences orales tenues les 20 et 26 juin 2007.

Le dossier est pris en délibéré à compter du 4 juillet 2007, soit à la date de réception des observations finales de l'AQCIE/CIFQ.

## 2. MISE EN CONTEXTE DE LA DEMANDE

Dans sa preuve, le Transporteur mentionne que le 14 août 2003, une panne majeure survient dans le nord-est américain mettant ainsi en évidence l'importance d'assurer la fiabilité des réseaux de transport d'électricité. Cette panne a privé d'électricité environ 50 millions de personnes et a occasionné des pertes économiques très importantes, évaluées entre quatre et dix milliards de dollars américains aux États-Unis et plus de deux milliards de dollars canadiens au Canada. À la suite de cette panne, un groupe de travail Canada - États-Unis est mis sur pied afin de revoir le fonctionnement du régime encadrant la fiabilité et de raffermir

---

<sup>1</sup> L.R.Q., c. R-6.01.

les obligations des transporteurs en Amérique du Nord. Plusieurs recommandations sont alors émises par le groupe de travail, dont la mise en place de normes de fiabilité obligatoires pour le transport de l'électricité applicables à l'ensemble de l'Amérique du Nord. Autant au Québec, au Canada qu'aux États-Unis, il est envisagé que ce nouveau régime, caractérisé par sa nature obligatoire, remplace l'ancien régime volontaire en place, dont celui coordonné par le NERC depuis 1968 et auquel le Transporteur participait jusqu'alors.

Le gouvernement du Québec, dans sa nouvelle stratégie énergétique<sup>2</sup>, reconnaît l'importance des questions liées à la fiabilité du transport de l'électricité et confirme les intentions du gouvernement à l'égard de la mise en place de normes de fiabilité obligatoires pour le transport d'électricité. Il y est également indiqué que le gouvernement compte doter la Régie des pouvoirs nécessaires à l'application des normes obligatoires au Québec.

Le 13 décembre 2006, le gouvernement du Québec fait suite à sa stratégie énergétique et adopte le Projet de loi 52 (ci-après « Loi 46<sup>3</sup> ») qui confère notamment à la Régie de nouveaux pouvoirs de surveillance de l'application des normes obligatoires de fiabilité des réseaux de transport, dont celui de désigner le coordonnateur de la fiabilité au Québec.

La présente demande constitue donc la première étape de la mise en place du nouveau régime de normes de fiabilité obligatoires au Québec.

### **3. DISPOSITIONS LÉGISLATIVES PERTINENTES**

La Loi 46 modifie la *Loi sur la Régie de l'énergie* par l'ajout, entre autres, de la section I « Normes de fiabilité » du nouveau chapitre VI.1 « Transport d'électricité ». Il est utile de reprendre les dispositions pertinentes de la Loi afin de comprendre le contexte dans lequel s'inscrit la demande de désignation du coordonnateur de la fiabilité :

*85.2 La Régie s'assure que le transport d'électricité au Québec s'effectue conformément aux normes de fiabilité qu'elle adopte.*

*85.3 Sont visés par la présente section :*

---

<sup>2</sup> « L'ÉNERGIE pour construire le Québec de demain – La stratégie énergétique du Québec 2006-2015 », ministère des Ressources naturelles et de la Faune, mai 2006.

<sup>3</sup> Loi concernant la mise en œuvre de la stratégie énergétique du Québec et modifiant diverses dispositions législatives, (L.Q. 2006, chapitre 46).

*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*

*85.4 La Régie peut, avec l'autorisation du gouvernement, conclure une entente avec un organisme qui lui démontre son expertise dans les domaines de l'établissement ou de la surveillance de l'application des normes de fiabilité du transport d'électricité notamment pour :*

*1° le développement des normes de fiabilité du transport d'électricité applicables au Québec ;*

*2° effectuer des inspections ou des enquêtes prévues à la section II du chapitre III, dans le cadre de plans visant à surveiller l'application des normes de fiabilité ;*

*3° lui fournir des avis ou des recommandations.*

*L'entente doit indiquer la méthode d'établissement de la rémunération et les modalités de paiement pour la réalisation de ses objets.*

*85.5 La Régie désigne, aux conditions qu'elle détermine, le coordonnateur de la fiabilité au Québec.*

*85.6 Le coordonnateur de la fiabilité doit déposer à la Régie :*

*1° les normes de fiabilité proposées par un organisme ayant conclu l'entente visée à l'article 85.4 ainsi que toute variante ou autre norme que le coordonnateur de la fiabilité estime nécessaire;*

*2° une évaluation de la pertinence et des impacts des normes déposées ;*

*3° l'identification de tout propriétaire ou exploitant et de tout distributeur visés à l'article 85.3 qui sont susceptibles d'être soumis à l'application des normes de fiabilité.*

85.7 *La Régie peut demander au coordonnateur de la fiabilité de modifier une norme déposée ou d'en soumettre une nouvelle, aux conditions qu'elle indique. Elle adopte des normes de fiabilité et fixe la date de leur entrée en vigueur.*

*Les normes de fiabilité peuvent :*

- 1° prévoir, sous réserve de l'article 85.10, une grille de sanctions y compris des sanctions pécuniaires applicables en cas de contravention ;*
- 2° rendre applicables par renvoi des normes de fiabilité établies par un organisme de normalisation avec lequel une entente a été conclue.*

85.8 *Le coordonnateur de la fiabilité soumet à la Régie un guide faisant état de critères à prendre en considération dans la détermination d'une sanction, en cas de contravention à une norme de fiabilité.*

85.9 *Si un organisme mandaté par la Régie en vertu d'une entente visée à l'article 85.4 considère qu'une entité visée par une norme de fiabilité ne s'y conforme pas, il doit lui donner l'occasion de soumettre ses observations dans un délai d'au moins 20 jours. L'organisme fait ensuite rapport à la Régie de ses constatations et peut recommander l'imposition d'une sanction.*

85.10 *Après avoir donné à l'entité visée à l'article 85.9 l'occasion de se faire entendre, la Régie détermine s'il y a eu contravention à une norme de fiabilité et, le cas échéant, elle impose une sanction qui ne peut excéder 500 000 \$ par jour et en fixe le délai de paiement.*

*Une sanction visée au premier alinéa peut comprendre notamment la transmission d'une lettre de réprimande rendue publique par un moyen approprié ou l'imposition de conditions par la Régie à l'exercice de certaines activités.*

85.11 *Les montants de sanctions pécuniaires, perçus par la Régie, sont versés dans un compte distinct aux fins de s'assurer de la fiabilité du transport d'électricité.*

85.12 *La Régie peut, aux conditions qu'elle fixe, ordonner à une entité ayant contrevenu à une norme de fiabilité d'appliquer un plan de redressement dans les délais qu'elle peut déterminer.*

*85.13 Le coordonnateur de la fiabilité :*

*1° doit déposer à la Régie, pour approbation, un registre identifiant les propriétaires ou exploitants ou les distributeurs visés par les normes de fiabilité adoptées par la Régie ;*

*2° remplit les fonctions qui lui sont dévolues en vertu d'une norme de fiabilité adoptée par la Régie ;*

*3° peut, en vertu d'une norme adoptée par la Régie, donner des directives d'exploitation.*

## **4. DÉSIGNATION DU COORDONNATEUR DE LA FIABILITÉ**

### **4.1 PRÉMATURITÉ DE LA DEMANDE**

Certains intervenants ont plaidé que la demande de désignation de CMÉ comme coordonnateur de la fiabilité est prématurée puisque la Régie n'a pas encore signé une entente avec un organisme reconnu en matière de fiabilité, tel que le permet l'article 85.4 de la Loi.

Sur cette question, le Transporteur soumet que la Loi ne prévoit aucun délai quant au dépôt d'une demande pour obtenir le statut de coordonnateur de la fiabilité et qu'il n'existe aucun empêchement pour la Régie de désigner, dès à présent, le coordonnateur de la fiabilité. Par ailleurs, la désignation du coordonnateur de la fiabilité ne dépend pas de l'entente à être conclue avec l'organisme visé à l'article 85.4 puisqu'il appartient à la Régie de désigner le coordonnateur de la fiabilité et non à l'organisme que la Régie aurait mandaté à cet égard.

ELL/EBMI et l'UMQ ne prétendent pas que la Régie n'a pas le pouvoir de désigner le coordonnateur de la fiabilité à ce stade-ci. Par contre, selon ces deux intervenants, il serait préférable d'attendre d'avoir déterminé le cadre d'une entente avec un organisme au sens de l'article 85.4 avant d'établir les conditions d'encadrement du coordonnateur de la fiabilité. Par ailleurs, ELL/EBMI précise également que si la Régie nomme le coordonnateur de la fiabilité avant de conclure l'entente avec un organisme, elle devrait prévoir un encadrement de manière à assurer l'indépendance, la transparence et le traitement équitable envers tous les participants du marché.

La Régie constate que la Loi ne prévoit pas que l'entente avec un organisme visé à l'article 85.4 de la Loi doit nécessairement être conclue préalablement à la désignation du coordonnateur de la fiabilité. Si le législateur avait voulu que la désignation du

coordonnateur de la fiabilité se fasse postérieurement à la conclusion de l'entente visée à l'article 85.4 de la Loi, il l'aurait clairement exprimé, alors qu'il se limite à mentionner que la Régie peut conclure une telle entente. D'ailleurs, le pouvoir de la Régie de désigner, dès à présent, le coordonnateur de la fiabilité n'est pas remis en cause par les intervenants. Certains d'entre eux croient plutôt qu'il serait préférable de connaître le contenu de l'entente que la Régie pourrait conclure avec un organisme reconnu avant de désigner le coordonnateur de la fiabilité.

À cet égard, la Régie rappelle que l'article 85.5 de la Loi indique que la Régie désigne, aux conditions qu'elle détermine, le coordonnateur de la fiabilité. La Régie peut donc imposer des conditions que le coordonnateur doit respecter lorsque celui-ci est désigné. Toutefois, ces conditions ne sont pas statiques. Par exemple, dans la mesure où il s'avérerait nécessaire de modifier ou d'ajouter des conditions à la suite de l'entente conclue sous l'article 85.4 de la Loi, la Régie considère que la Loi lui permet de procéder à ces modifications ou ajouts aux conditions afin de tenir compte de ladite entente, lorsqu'elle le jugera approprié.

**La Régie juge que la demande visant à désigner le coordonnateur de la fiabilité au Québec n'est pas prématurée.**

## **4.2 ÉVALUATION DE LA COMPÉTENCE DE CMÉ**

Dans sa preuve, le Transporteur recommande à la Régie de prendre en compte les critères suivants dans l'évaluation des conditions qui devraient la guider aux fins de désigner le coordonnateur de la fiabilité :

- expérience dans le rôle de coordonnateur de la fiabilité;
- certification par la NERC-ERO, du personnel responsable d'effectuer les opérations de coordination de la fiabilité et existence de programmes de formation continue pour maintenir l'expertise de la certification du personnel visé;
- propriété et maîtrise des équipements, outils, systèmes et moyens technologiques nécessaires à l'exercice efficace de la fonction de coordonnateur de la fiabilité;
- connaissances des normes de fiabilité à appliquer et des processus d'adoption des normes de la NERC-ERO et du NPCC Inc.;



- implication des représentants du coordonnateur de la fiabilité dans les activités de la NERC-ERO et du NPCC Inc.;
- détention ou capacité d'obtention, dans un délai raisonnable, d'une reconnaissance de la fonction de coordonnateur de la fiabilité par les organismes de fiabilité reconnus (NERC-ERO, NPCC Inc.) et d'une reconnaissance nationale [Ontario-Independent Electric System Operator (« IESO »), New Brunswick - New Brunswick System Operator (« NBSO »)] et internationale [New York - New York Independent System Operator (« NYISO »), New England - Independent System Operator - New England (« ISO-NE »)] dans le rôle de coordonnateur de la fiabilité;
- satisfaction des exigences des organismes de fiabilité à la suite de vérifications de conformité et des audits;
- possession des moyens de communication et d'échanges de données adéquats avec les divers centres opérationnels de la zone de fiabilité du Québec et avec les coordonnateurs de la fiabilité des zones de fiabilité voisines (ISO-NE, NYISO, IESO, NBSO);
- mise en place des moyens pour assurer l'indépendance entre les fonctions de coordonnateur de la fiabilité et les opérations marchandes pour assurer la fiabilité et le traitement équitable des participants au marché;
- habileté ou capacité d'assumer rapidement la fonction;
- solvabilité de l'entité;
- efficacité du coordonnateur dans l'exercice de son rôle.

Le Transporteur mentionne que l'exercice de la fonction de coordonnateur de la fiabilité exige, entre autres, une organisation possédant des compétences très particulières, des équipements spécialisés et un personnel qualifié.

Le Transporteur soumet qu'il exerce déjà *de facto* le rôle de coordonnateur de la fiabilité dans la zone de réglage du Québec et est déjà reconnu par la Régie, le NERC, le NPCC et les coordonnateurs de la fiabilité des zones voisines.

Le Transporteur réfère plus particulièrement à l'audit du NERC de juin 2002 qui confirme qu'il exerce correctement son rôle de coordonnateur de la fiabilité au Québec :

*« TransÉnergie (TE), a division of Hydro-Québec performs the Reliability Authority role. The RA authority and responsibilities are documented in operating procedures, job descriptions, and Mission statements. The shift staff interviewed reported that they understood their authority and expect that the TransÉnergie management staff will support their decisions. The System Operator-Transmission (RA) has authority to take action in the interest of reliability, up to and including load shedding.*

*In Quebec, there is only one RA. Its authority over other operating personnel within the Quebec area is well established »<sup>4</sup>.*

En octobre 2005 et janvier 2006, un second exercice d'audit périodique du NERC est tenu et démontre que le Transporteur maîtrise son rôle de coordonnateur de la fiabilité au Québec :

*« The audit team found no significant operational problems and concluded that the HQ-T as reliability coordinator, balancing authority, and transmission operator has excellent tools and facilities, well-defined processes, thorough documentation, and competent personnel to perform its reliability functions. HQ-T has committed significant resources to support its operations »<sup>5</sup>.*

Quant aux intervenants, aucun n'a soulevé de problème quant à la capacité de la direction CMÉ du Transporteur d'assumer le rôle de coordonnateur, bien au contraire.

ELL/EBMI indique dans sa présentation qu'il ne questionne aucunement la capacité des membres de l'unité CMÉ d'assurer et d'exécuter sur le plan technique et opérationnel les fonctions généralement associées au coordonnateur de la fiabilité ou celles liées à l'habileté de son personnel d'assumer rapidement ce rôle.

La FCEI mentionne dans sa preuve qu'elle prend pour acquis que le candidat en question possède l'expérience nécessaire et un personnel compétent, qu'il maîtrise l'ensemble des moyens technologiques et ceux de communication, qu'il connaît les normes existantes, qu'il est impliqué auprès du NERC et du NPCC et qu'il détient une compétence technique ou qu'il est apte à la faire reconnaître par différents organismes de fiabilité.

<sup>4</sup> Pièce B-1, HQT-1, document 7, Rapport d'audit du NERC (2002), page 4.

<sup>5</sup> Pièce B-1, HQT-1, document 8, Rapport d'audit du NERC (2005-2006), page 3.

De son côté, l'UMQ mentionne dans sa preuve que le Transporteur, par l'intermédiaire de sa direction CMÉ, satisfait plus que tout autre organisme québécois aux conditions d'expertise nécessaires pour accomplir la mission de coordonnateur de la fiabilité. L'intervenante indique également en plaidoirie qu'elle ne remet pas en question le travail de la direction CMÉ.

Pour sa part, l'AQCIE/CIFQ soumet dans son mémoire que le Transporteur est le seul organisme possédant les connaissances et la maîtrise technologique requises pour réaliser le mandat d'être le coordonnateur de la fiabilité au Québec.

Dans ses observations écrites, l'AIEQ conclut que l'unité CMÉ du Transporteur est la seule instance au Québec ayant la compétence technique et l'expérience pour assumer le rôle de coordonnateur de la fiabilité du réseau de Transport.

La Régie note que tous les intervenants reconnaissent la compétence de CMÉ à exercer le rôle de coordonnateur de la fiabilité. Les préoccupations des intervenants touchent davantage la question de l'indépendance de la direction CMÉ qui sera traitée à la section suivante.

La preuve au dossier démontre que la direction CMÉ agit comme coordonnateur de la fiabilité depuis plusieurs années et tout indique que cette direction a toujours bien rempli son rôle, comme en font foi les deux rapports d'audit de NERC déposés au dossier.

**La Régie conclut que la direction CMÉ du Transporteur possède la compétence et l'expertise requises pour assumer le rôle de coordonnateur de la fiabilité au Québec.**

### **4.3 INDÉPENDANCE DU COORDONNATEUR DE LA FIABILITÉ**

Aucun intervenant n'a soulevé de problème relié à l'indépendance de la direction CMÉ dans l'ancien régime volontaire de normes fiabilité. ELL/EBMI indique qu'il ne doute pas de la probité et de l'intégrité de la direction CMÉ dans l'exercice de ses fonctions actuelles. Cependant, les intervenants font part de leurs préoccupations concernant l'indépendance de CMÉ comme coordonnateur de la fiabilité dans le cadre du nouveau régime de normes de fiabilité obligatoires. Dans les moyens suggérés afin de permettre une plus grande indépendance de la direction comme coordonnateur de la fiabilité, les intervenants proposent certains changements à la structure organisationnelle du Transporteur.

Les intervenants ont différents points de vue sur la décision que la Régie devrait prendre quant à la structure organisationnelle actuelle. La Régie dresse ici les grandes lignes de la position de chacun des participants.

ELL/EBMI soumet que la structure doit permettre au coordonnateur de la fiabilité de fournir un service de façon totalement indépendante, à l'abri de toute influence indue. Il reste à la Régie de déterminer quelle est la meilleure approche à adopter dans le contexte particulier du Québec.

Le témoin expert de l'intervenant a fait valoir que la séparation corporative demeure la meilleure solution pour assurer le plus haut niveau d'indépendance du coordonnateur de la fiabilité. Toutefois, selon ELL/EBMI, la Régie pourrait exiger une séparation fonctionnelle de la direction CMÉ à l'intérieur de la structure d'Hydro-Québec.

Par ailleurs, si la Régie conclut qu'elle n'a pas le pouvoir de modifier la structure actuelle d'Hydro-Québec, ELL/EBMI soumet qu'il est nécessaire d'imposer un code de conduite extrêmement strict qui couvrirait toutes les caractéristiques et les besoins exprimés par les intervenants concernant l'indépendance requise dans l'exercice du rôle du coordonnateur de la fiabilité.

La FCEI est d'avis que l'indépendance requise dans la fonction de coordonnateur de la fiabilité serait mieux assurée si la fonction était détachée d'Hydro-Québec. L'intervenante propose de scinder la direction CMÉ afin d'en rattacher la portion décisionnelle et analytique à la Régie, ou d'envisager toute autre solution propre à assurer que la gestion de la fiabilité soit détachée dans les meilleures conditions de transparence. La FCEI est consciente qu'une modification à la structure organisationnelle occasionnerait des pertes de synergie et des coûts supplémentaires, mais en contrepartie, on éviterait l'apparence de conflit d'intérêts.

L'UMQ est préoccupée par le fait que le Transporteur jouera en même temps le rôle d'exploitant du réseau, de planificateur et d'autorité de fiabilité. L'intervenante se demande comment il pourrait exercer son autorité contre lui-même dans le cas où il aurait manqué aux exigences des normes de fiabilité. En conséquence, l'intervenante demande à la Régie d'ordonner au Transporteur de procéder à une réorganisation fonctionnelle qui assurera à la direction CMÉ toute l'indépendance requise pour l'exercice du nouveau rôle de coordonnateur de la fiabilité.

Pour sa part, le Transporteur soutient que la structure corporative actuelle et les responsabilités assumées depuis plusieurs années par la direction CMÉ en matière de fiabilité, sont conformes aux principes d'indépendance et d'équité. En effet, le Transporteur fait valoir qu'il a mis en place des moyens pour assurer l'indépendance entre les fonctions de coordonnateur et les opérations marchandes et assurer la fiabilité et le traitement équitable des participants au marché.

De plus, le Transporteur précise que, basée sur le respect des normes de conduite du NERC, l'une des principales exigences à respecter est d'agir dans l'intérêt de la fiabilité en priorité. Il mentionne également qu'aucune plainte fondée n'a été déposée contre lui à ce jour.

Le Transporteur souligne également que le processus de consultation qui pourrait être mis en place garantit que le développement et la mise en place de nouvelles normes se feront en toute transparence. D'ailleurs, il rappelle que toutes les normes doivent être approuvées par la Régie et que les intervenants pourront alors faire valoir leurs préoccupations auprès d'elle.

Par ailleurs, le Transporteur anticipe que toute modification de la structure organisationnelle actuelle pourrait occasionner une perte de synergie entre la direction CMÉ et les autres directions du Transporteur, ce qui aurait des impacts négatifs sur la fiabilité du réseau. De plus, le Transporteur mentionne qu'aucun intervenant n'a quantifié les coûts supplémentaires qui résulteraient d'une modification structurelle. Par contre, il précise que si la structure actuelle demeure en place, cela n'entraînerait pas de coût supplémentaire puisqu'il assume déjà le rôle et les responsabilités du coordonnateur de la fiabilité.

À l'instar du Transporteur, l'AQCIE/CIFQ et l'AIEQ sont d'avis que la structure actuelle du Transporteur est adéquate pour remplir la fonction de coordonnateur de la fiabilité au Québec. Selon l'AQCIE/CIFQ, dans le contexte de l'ouverture des marchés de plusieurs autres juridictions, la mise en place d'un opérateur indépendant s'est avérée nécessaire pour assurer, entre autres, la fiabilité et l'équité en raison de la multiplicité de participants au marché. L'intervenant précise que la situation du Québec se distingue de celle de ces autres juridictions. L'AIEQ précise dans ses observations écrites que l'expérience passée et l'absence de plainte démontrent que le Transporteur a rempli correctement la fonction de coordonnateur de la fiabilité. De plus, le fait que la Régie assure l'encadrement nécessaire, à titre de responsable de la fiabilité, constitue une garantie supplémentaire selon ces deux participants. Toutefois, l'AQCIE/CIFQ demande qu'un code de conduite propre aux activités des employés de la direction CMÉ soit déposé à la Régie pour approbation.

Comme l'ont souligné le Transporteur et certains intervenants, la Régie constate que dans plusieurs autres juridictions, le coordonnateur de la fiabilité est séparé, au niveau corporatif ou autrement, de toute entité exerçant des activités de production, de transport ou de distribution de l'électricité. Cependant, dans ces juridictions, le coordonnateur de la fiabilité doit gérer plusieurs transporteurs d'importance dans un marché ouvert de la vente au détail de l'électricité. Au Québec, la situation est différente, dans la mesure où il n'existe qu'un seul transporteur d'importance et que le nombre de participants dans le marché est fort limité et qu'il n'existe pas de marché ouvert à la vente au détail de l'électricité.

La Régie note également que la FERC et le NERC n'imposent pas au coordonnateur de la fiabilité qu'il se dote d'une structure corporative indépendante de tout transporteur, producteur ou distributeur d'électricité, ce qui a d'ailleurs été confirmé par l'expert de ELL/EBMI, lors de son témoignage à l'audience.

Par ailleurs, la Régie ne peut ignorer qu'une séparation corporative ou fonctionnelle de la direction CMÉ aurait inévitablement certains impacts négatifs, notamment au niveau des pertes de synergie et d'efficacité, qui pourraient même compromettre la fiabilité du réseau de transport, selon le Transporteur. De plus, une telle modification de la structure d'Hydro-Québec engendrerait inévitablement des coûts supplémentaires pour le Transporteur et par le fait même, pour les consommateurs d'électricité au Québec.

**Considérant les motifs précédents, la Régie juge qu'une séparation corporative ou fonctionnelle du coordonnateur de la fiabilité n'est pas requise. En conséquence, la Régie désigne la direction Contrôle des mouvements d'énergie du Transporteur comme coordonnateur de la fiabilité au Québec dans la structure organisationnelle actuelle.**

Cependant, elle est d'avis que le nouveau contexte de l'application de normes obligatoires et de sanctions, prévues en cas de non-conformité à ces normes dans le nouveau modèle de fiabilité du Québec, requiert un encadrement plus spécifique des membres de la direction CMÉ dans leur rôle de coordonnateur de la fiabilité au sein de l'organisation du Transporteur afin d'assurer l'indépendance, la transparence et le traitement équitable envers tous les participants.

#### 4.4 CONDITIONS DE DÉSIGNATION DU COORDONNATEUR DE LA FIABILITÉ

##### CODE DE CONDUITE

Le Transporteur soumet que les moyens actuellement mis en place sont suffisants pour assurer l'indépendance de la direction CMÉ à titre de coordonnateur de la fiabilité. Les moyens en place sont les suivants : le Code de conduite des employés d'Hydro-Québec, le Code de conduite du Transporteur<sup>6</sup>, le code de conduite entre le NERC et le Transporteur, l'application des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*, la Procédure d'examen des plaintes des clients du Transporteur devant la Régie, ainsi que la séparation fonctionnelle. Par ailleurs, le Transporteur précise que si la Régie jugeait nécessaire d'ajuster certains de ces outils, il ne s'y opposera pas.

La Régie est d'avis que le Transporteur doit élaborer un nouveau Code de conduite s'appliquant spécifiquement aux employés de CMÉ. En effet, la Régie juge que le Code de conduite des employés d'Hydro-Québec, bien qu'il contienne certains éléments pertinents, n'est pas adapté à la réalité de CMÉ dans le contexte du nouveau cadre réglementaire. En ce qui concerne le Code de conduite du Transporteur, celui-ci indique que les principes qui s'y retrouvent sont appliqués à l'égard de la direction CMÉ. Malgré cette interprétation du Transporteur quant à la portée d'application du Code de conduite, la Régie ne peut que constater, à sa face même, que ce code régit les relations avec les affiliés du Transporteur et non celles entre les différentes directions d'une même division.

Considérant que les codes de conduite actuellement en vigueur chez le Transporteur n'ont pas été élaborés dans le contexte du nouveau régime de normes de fiabilité obligatoires au Québec et qu'il est important de bien encadrer la direction CMÉ dans ses fonctions de coordonnateur de la fiabilité, **la Régie ordonne au Transporteur de déposer pour approbation par la même formation, d'ici le 28 septembre 2007, un Code de conduite complet s'appliquant spécifiquement aux employés de CMÉ ainsi qu'aux employés des autres directions du Transporteur effectuant des tâches reliées au rôle du coordonnateur de la fiabilité.**

<sup>6</sup> Code de conduite du Transporteur, tel qu'approuvé par la Régie dans la décision D-2004-122, dossier R-3401-1998, 17 juin 2004.

Ce nouveau Code de conduite devra comprendre, notamment, les éléments suivants :

- le principe selon lequel la fiabilité doit être la priorité du coordonnateur de la fiabilité en tout temps;
- les responsabilités du chef de la direction CMÉ (respect du code de conduite, émission de rapports de non-conformité à la Régie, etc.);
- les mesures visant à protéger les employés dénonçant toute situation affectant la fiabilité.

Les intervenants auront dix (10) jours à compter du dépôt de la proposition du Code de conduite de la direction CMÉ pour faire parvenir leurs commentaires écrits à la Régie et au Transporteur. Le Transporteur aura sept (7) jours pour répondre à ces commentaires, le cas échéant.

#### **PROCESSUS DE CONSULTATION AVEC LES ENTITÉS VISÉES POUR L'ADOPTION DE NOUVELLES NORMES**

ELL/EBMI a exprimé certaines inquiétudes du fait que le coordonnateur de la fiabilité aura pour rôle de présenter, pour approbation, des normes de fiabilité à la Régie. L'implication du coordonnateur de la fiabilité dans l'élaboration des normes ne se voit pas ailleurs et ELL/EBMI se questionne sur l'encadrement du rôle du coordonnateur dans l'exercice de cette fonction.

Questionné au sujet des normes élaborées par un organisme reconnu en matière de fiabilité, le Transporteur tient à préciser que les processus en place actuellement au NERC et au NPCC sont ouverts à tous et tiennent obligatoirement compte de tous les commentaires reçus par les participants. Ces processus permettent à tout intervenant situé en Amérique du Nord de faire valoir ses préoccupations auprès des experts en fiabilité. Il n'est donc pas requis de mettre en place un processus consultatif au Québec pour ces normes.

La Régie reconnaît la validité de l'argument avancé par le Transporteur pour les normes élaborées par le NERC ou le NPCC. Toutefois, la Régie partage la préoccupation de ELL/EBMI en ce qui a trait aux normes de fiabilité spécifiques au Québec. Elle estime donc qu'un processus de consultation doit être mis sur pied, afin que toutes les entités susceptibles d'être touchées par les normes de fiabilité obligatoires spécifiques au Québec soient réellement consultées avant le dépôt de ces normes devant la Régie.



À cet égard, la Régie rappelle qu'à sa demande, le Transporteur a déposé les modalités et mécanismes du processus consultatif qu'il suggère de mettre en place pour les normes spécifiques au Québec. Le Transporteur suggère la procédure suivante :

- le coordonnateur de la fiabilité coordonne le processus de consultation;
- le coordonnateur de la fiabilité reçoit les propositions portant sur une norme de fiabilité spécifique au Québec. Ces propositions de normes spécifiques au Québec peuvent provenir du Transporteur ou de tiers;
- la proposition de norme est transmise par le coordonnateur de la fiabilité aux entités qui seraient visées par son application et à la Régie;
- le coordonnateur de la fiabilité organise une présentation de la proposition. Un avis annonçant cette présentation est affiché sur le site Internet de la Régie et sur celui du coordonnateur de la fiabilité;
- le coordonnateur de la fiabilité transmet une copie de la proposition pour une nouvelle norme spécifique au Québec au NERC et au NPCC;
- les participants doivent fournir au coordonnateur de la fiabilité des commentaires écrits;
- le coordonnateur de la fiabilité répond aux commentaires des participants. Il tient des réunions de travail si requis et modifie au besoin la proposition; et
- le cas échéant, le coordonnateur de la fiabilité dépose à la Régie la norme pour approbation accompagnée des commentaires reçus, des réponses fournies, des comptes rendus des réunions et de la conclusion du coordonnateur de la fiabilité.

Le processus de consultation proposé par le Transporteur est adéquat, en ce sens qu'il permettra aux entités de participer activement à l'élaboration des normes de fiabilité qui leur seront applicables et ce, avant même leur dépôt à la Régie. Par la suite, le coordonnateur de la fiabilité devra déposer ces normes à la Régie, pour approbation, ce qui donnera l'opportunité aux entités visées par ces normes de fiabilité de faire valoir, s'il y a lieu, leur point de vue sur celles-ci devant la Régie. La Régie juge qu'un tel processus assurera que l'adoption des normes de fiabilité applicables au Québec se fasse en toute transparence et équité.

**La Régie ordonne donc au Transporteur de mettre en place un tel processus de consultation auprès de toutes les entités susceptibles d'être visées par l'adoption éventuelle de normes de fiabilité spécifiques au Québec.**

#### **TRANSMISSION DES DONNÉES À LA RÉGIE**

Afin que la Régie puisse adéquatement remplir le mandat confié par le législateur, la Régie doit obtenir du coordonnateur de la fiabilité, en temps opportun, toutes les données qu'elle jugera utiles à cette fin. Ainsi, le coordonnateur de la fiabilité devra transmettre toutes les données que la Régie jugera nécessaires à l'exercice de ses nouveaux pouvoirs relatifs à la fiabilité.

#### **5. FRAIS DES INTERVENANTS**

L'AQCIE/CIFQ, la FCEI et l'UMQ ont transmis une demande de remboursement de leurs frais de participation au dossier, aux montants respectifs de 14 100,28 \$, 19 624,01 \$ et 10 366,95 \$. Dans sa décision procédurale D-2007-43 du 17 avril 2007, la Régie a fixé un budget maximal de 10 000 \$ pour couvrir les frais de participation au dossier de la FCEI et de l'UMQ, les deux intervenants ayant fait une demande de remboursement de leurs frais. Dans sa lettre du 8 juin 2007, l'AQCIE/CIFQ demande à la Régie que le remboursement des frais des intervenants soit accordé selon les règles habituelles. En réponse à cette lettre, la Régie rappelle le 13 juin 2007 à l'AQCIE/CIFQ qu'elle a fixé à un montant global maximal de 10 000 \$ pour couvrir les frais de participation de chaque intervenant ayant fait une demande de remboursement de leurs frais.

Compte tenu des enjeux traités et des preuves déposées au dossier par ces trois intervenants, la Régie juge que l'enveloppe globale maximale qu'elle a fixée à 10 000 \$ est raisonnable pour leur participation au dossier.

**La Régie accorde donc à l'AQCIE/CIFQ, la FCEI et l'UMQ un remboursement de 10 000 \$ chacun, plus les taxes applicables.**

**Pour ces motifs,**

**La Régie de l'énergie :**

**DÉSIGNE** la direction Contrôle des mouvements d'énergie du Transporteur comme coordonnateur de la fiabilité au Québec;

**ORDONNE** au Transporteur, dans son rôle de coordonnateur de la fiabilité, de se conformer aux conditions déterminées dans la présente décision;

**ORDONNE** au Transporteur de payer les frais de participation octroyés dans la présente décision dans les trente (30) jours.

Jean-Paul Théorêt  
Régisseur

**Représentants :**

- Association de l'industrie électrique du Québec (AIEQ) représentée par M. Jean-François Samray;
- Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et Conseil de l'industrie forestière du Québec (AQCIE/CIFQ) représenté par M<sup>e</sup> Pierre Pelletier;
- Association des redistributeurs d'électricité du Québec (AREQ) représentée par M<sup>e</sup> Serge Cormier;
- Énergie La Lièvre S.E.C. et Énergie Brookfield Marketing Inc. (ELL/EBMI) représenté par M<sup>e</sup> Paule Hamelin et M<sup>e</sup> Pierre Legault;
- Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI) représentée par M<sup>e</sup> André Turmel;
- Hydro-Québec représentée par M<sup>e</sup> Carolina Rinfret et M<sup>e</sup> F. Jean Morel;
- Union des municipalités du Québec (UMQ) représentée par M<sup>e</sup> Steve Cadrin.