

# **Demande d'approbation des Normes de conduite de Transport**



---

## Table des matières

<b>1</b>	<b>Introduction .....</b>	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>Contexte .....</b>	<b>7</b>
<b>3</b>	<b>Codes de conduite du Transporteur et du Coordonnateur.....</b>	<b>8</b>
<b>4</b>	<b>Normes de conduite proposées .....</b>	<b>9</b>
<b>4.1</b>	<b>Principes généraux.....</b>	<b>9</b>
4.1.1	Règle de non-discrimination .....	9
4.1.2	Règle du fonctionnement indépendant.....	9
4.1.3	Règle de non-divulgation .....	10
4.1.4	Règle de transparence.....	10
<b>4.2</b>	<b>Employés d’Hydro-Québec exerçant une FT ou une FMG et les employés visés par la non divulgation des informations non publiques de transport .....</b>	<b>10</b>
<b>5</b>	<b>Coordonnateur de la fiabilité .....</b>	<b>12</b>
<b>6</b>	<b>Informations financières.....</b>	<b>12</b>
<b>7</b>	<b>Chef de la conformité .....</b>	<b>13</b>
<b>8</b>	<b>Mise en œuvre, particularités et suivis .....</b>	<b>14</b>
<b>9</b>	<b>Conclusion .....</b>	<b>15</b>



LEXIQUE

BA	Balancing Authority (Responsable de l'équilibrage)
CCCF	Code de conduite du coordonnateur de la fiabilité
CCT	Code de conduite du Transporteur
CFR	Code of Federal Regulations
DCDD	Direction – Conformité et développement durable
DPCMEER	Direction principale – Contrôle des mouvements d'énergie et exploitation du réseau
FERC	Federal Energy Regulatory Commission
FT	Fonction de Transport
FMG	Fonction de Marchés de gros
GACJG	Groupe – Affaires corporatives, juridiques et gouvernance d'Hydro-Québec
GIPSSE	Groupe – Innovation, production, santé et sécurité et environnement
GTÉ	Groupe – TransÉnergie et équipement
GTIC	Groupe – Technologie de l'information et des communications
OASIS	Open Access Same-Time Information System (système d'information et de réservation des capacités de transport), le logiciel qui est utilisé pour demander, approuver et administrer un service de transport et pour diffuser de l'information sur le réseau de transport.
RC	Reliability Coordinator (Coordonnateur de la fiabilité)
TOP	Transmission Operator (Exploitant de réseau de transport)



## 1 Introduction

1 Hydro-Québec, dans ses activités de transport (le « Transporteur »), dans ses activités en  
2 fiabilité de transport d'électricité par l'entremise de sa direction principale – Contrôle des  
3 mouvements d'énergie et exploitation du réseau désignée par la Régie de l'énergie (la  
4 « Régie ») dans sa décision D-2021-064 comme Coordonnateur de la fiabilité au Québec  
5 conformément à l'article 85.5 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (le « Coordonnateur ») ainsi  
6 que la direction – Conformité et développement durable (la « DCDD »), du groupe – Affaires  
7 corporatives, juridiques et gouvernance d'Hydro-Québec (le « GACJG »), collectivement ci-  
8 après appelés « Hydro-Québec » ou « la Société », dépose pour approbation les Normes de  
9 conduite de Transport (les « Normes de conduite ») en remplacement du Code de conduite  
10 du Transporteur (CCT) et du Code de conduite du Coordonnateur de la fiabilité (CCCF).

11 L'objectif des Normes de conduite proposées est de consolider les encadrements actuels tout  
12 en respectant les règles auxquelles la Société est assujettie, et ce, de manière cohérente  
13 avec les pratiques de l'industrie nord-américaine. Ces nouvelles normes s'inscrivent dans une  
14 volonté d'Hydro-Québec de poursuivre l'amélioration de ses activités et de ses processus,  
15 dans le respect des normes de conduite de la Federal Energy Regulatory Commission (la  
16 « FERC ») et du contexte réglementaire québécois.

## 2 Contexte

17 Hydro-Québec a réalisé une réflexion concernant les encadrements applicables à la Société  
18 visant ses activités réglementées, dont le CCT et le CCCF. Le Transporteur a d'ailleurs  
19 informé la Régie<sup>1</sup> en mars 2020 que la DCDD, du GACJG, procédait à une réflexion globale  
20 afin de consolider et actualiser les divers codes de conduite qui gouvernent les activités de la  
21 Société<sup>2</sup>.

22 La réflexion d'Hydro-Québec s'inscrit dans un contexte où l'entreprise exerce des activités de  
23 ventes d'énergie électrique en gros aux États-Unis et se doit de respecter, entre autres, les  
24 exigences de la FERC quant à la réciprocité et à l'absence de discrimination induite envers  
25 ses clients de service de transport. Hydro-Québec souhaite actualiser ses encadrements  
26 relatifs au transport de l'électricité dans une perspective réglementaire nord-américaine, dans  
27 le respect du contexte réglementaire québécois en matière de service de transport et de  
28 fiabilité.

29 Hydro-Québec constate, en se basant sur un balisage réalisé par la firme Guidehouse Inc.  
30 (« Guidehouse »)<sup>3</sup>, que l'ensemble de l'industrie s'est dotée de normes de conduite  
31 applicables au transport d'électricité qui sont basées sur les exigences de la Partie 358 du

---

<sup>1</sup> R-4049-2018, lettre déposée en pièce B-0060, 6 mars 2020.

<sup>2</sup> Le vice-président exécutif du GACJG, en plus d'exercer le rôle de chef de la gouvernance, agit également à titre de Chef de la conformité de la Société.

<sup>3</sup> HQT-1, Document 2.

1 Code of Federal Regulations<sup>4</sup> (« CFR ») issue de l'Ordonnance n° 717 de la FERC<sup>5</sup> (normes  
2 de conduite de la FERC). Hydro-Québec est ainsi d'avis qu'il est nécessaire d'aligner la  
3 pratique réglementaire actuelle de ses activités de transport et de fiabilité sur celle de  
4 l'industrie nord-américaine, en adoptant formellement une approche basée sur la fonction  
5 exercée par les employés, tel que défini par la FERC dans l'Ordonnance n°717. Cette façon  
6 de faire permettra à la Société de poursuivre l'ensemble de ses activités en s'assurant que  
7 les fonctions visées par l'Ordonnance n°717 soient régies de façon cohérente avec des  
8 juridictions similaires et sans égard à des structures administratives qui peuvent évoluer au fil  
9 des ans.

10 Les normes de conduite de la FERC comprennent également des exigences applicables aux  
11 coordonnateurs de la fiabilité afin d'assurer que la fiabilité demeure la priorité pour les  
12 employés en toute circonstance.

13 En appui à sa réflexion, Hydro-Québec a mandaté deux firmes, soit Guidehouse et Deloitte,  
14 afin de confirmer les meilleures pratiques de l'industrie en termes de normes de conduite et  
15 d'évaluation de la conformité à celles-ci.

16 Guidehouse confirme<sup>6</sup> que les exigences incluses dans les Normes de conduite proposées  
17 par Hydro-Québec correspondent à celles prévues aux normes de conduite de la FERC et  
18 sont alignées avec les pratiques courantes de l'industrie.

19 La firme Deloitte confirme<sup>7</sup> que l'encadrement et les activités d'audit de conformité au sein de  
20 la Société correspondent aux bonnes pratiques de l'industrie. Également, le rapport de la  
21 firme Deloitte confirme que le positionnement de la DCDD comme unité d'affaires responsable  
22 de la conformité aux Normes de conduite au sein du GACJG, ainsi que les activités de  
23 conformité réalisées par la DCDD, répondent aux meilleures pratiques de l'industrie en  
24 matière de gouvernance et d'audit interne.

25 Pour ces raisons, la Société demande à la Régie d'abroger le CCT et le CCCF actuels et de  
26 les remplacer par les Normes de conduite proposées à l'annexe 1.

### 3 Codes de conduite du Transporteur et du Coordonnateur

27 La Société est actuellement assujettie à deux encadrements relatifs au transport de  
28 l'électricité approuvés par la Régie, soient le CCT et le CCCF. Le CCT vise à prévenir toute  
29 forme de traitement préférentiel par le Transporteur en faveur de ses entités affiliées, en  
30 régissant les comportements et les échanges d'employés et d'informations. Il vise aussi à  
31 prévenir que les activités commerciales des entités affiliées du Transporteur soient financées,

---

<sup>4</sup> CFR-2011 – Titre 18 – Vol. 1 – Partie 358.

<sup>5</sup> L'Ordonnance no. 717 de la FERC et les ordonnances complémentaires 717-A à 717-D peuvent être consultée  
ici : <https://ferc.gov/enforcement-legal/legal/major-orders-regulations/standards-conduct-transmission-providers>.

<sup>6</sup> HQT-1, Document 2.

<sup>7</sup> HQT-1, Document 3.



1 en tout ou en partie, par les clients du service de transport, en encadrant les transactions du  
2 Transporteur avec ses entités affiliées. Le CCCF encadre quant à lui les activités du  
3 Personnel<sup>8</sup> sous l'autorité du Coordonnateur de la fiabilité, dans ses fonctions de  
4 coordonnateur de la fiabilité (RC), d'exploitant du réseau de transport (TOP) et de  
5 responsable de l'équilibrage (BA), mais également dans ses fonctions normatives. Il est à  
6 noter qu'en plus du CCCF, le Personnel du Coordonnateur de la fiabilité est également soumis  
7 au CCT.

#### 4 Normes de conduite proposées

8 Comme indiqué plus haut, dans un souci de consolider ses encadrements, Hydro-Québec  
9 propose de remplacer ces deux codes par un texte équivalent aux normes de conduite de la  
10 FERC, adapté au contexte du Québec. Les Normes de conduite proposées couvrent les  
11 activités de transport et intègrent les ajustements nécessaires pour y refléter les obligations  
12 du Coordonnateur, notamment, que la fiabilité doit être la priorité du Coordonnateur en tout  
13 temps, ainsi que la prévention de toute forme de traitement préférentiel envers les autres  
14 directions du Transporteur ayant des activités de commercialisation, des entités affiliées du  
15 Transporteur ou des autres utilisateurs du réseau.

16 Les exigences des Normes de conduite découlent notamment de l'Ordonnance n° 717 de la  
17 FERC et sont essentiellement basées sur une approche qui repose sur la fonction exercée  
18 par l'employé plutôt que sur la structure organisationnelle de la Société.

##### 4.1 Principes généraux

19 L'Ordonnance n° 717 énonce quatre principes essentiels reflétés dans les normes de  
20 conduite de la FERC et qui ont été repris par l'ensemble de l'industrie. Ces principes font  
21 également partie de la proposition d'Hydro-Québec pour les Normes de conduite proposées  
22 à l'annexe 1.

##### 4.1.1 Règle de non-discrimination

23 Le Transporteur doit traiter tous ses clients de transport, affiliés ou non, sans discrimination  
24 indue relativement à des services de transport. La discrimination visée concerne l'application  
25 des Tarifs et conditions des services de transport, y compris toute demande de service de  
26 transport, et le partage d'informations visant le réseau de transport pouvant procurer un  
27 avantage indu à un client du service de transport.

##### 4.1.2 Règle du fonctionnement indépendant

28 Les employés exerçant une fonction de Transport (« FT ») doivent travailler indépendamment  
29 des employés exerçant une fonction de Marchés de gros (« FMG »). Cette règle se traduit par  
30 l'exigence que les employés exerçant une FT ne puissent exercer une FMG et vice-versa. Il

---

<sup>8</sup> Tel que défini au chapitre 7 des Normes de conduite.

1 est également interdit à un employé de la FMG d'accéder au centre de conduite du réseau,  
2 ou à des installations semblables utilisées pour des opérations de transport, d'une manière  
3 avantageuse par rapport à l'accès offert aux autres clients de transport.

#### 4.1.3 Règle de non-divulgation

4 Il est interdit au Transporteur et à ses employés, sous-traitants, consultants et agents de  
5 divulguer ou d'utiliser quelque intermédiaire que ce soit pour divulguer une information non  
6 publique de la fonction transport aux employés exerçant une fonction de marchés de gros. La  
7 FERC utilise la terminologie « No Conduit » afin de décrire cette règle.

#### 4.1.4 Règle de transparence

8 Le Transporteur doit, hormis des exceptions limitées, offrir à tous ses clients de transport,  
9 affiliés ou non, un accès égal à toute l'information de transport non publique divulguée aux  
10 employés exerçant une fonction de marchés de gros, comme définie dans les Normes de  
11 conduite. En cas de divulgation d'information non publique de la fonction transport à un  
12 employé exerçant la FMG, la règle de transparence exige une publication immédiate de cette  
13 information sur OASIS, afin de placer tous les clients de transport sur un pied d'égalité. Cela  
14 permet de s'assurer que les employés exerçant la FMG n'ont pas un accès privilégié aux  
15 informations non publiques de la fonction transport.

#### 4.2 Employés d'Hydro-Québec exerçant une FT ou une FMG et les employés visés par la non-divulgation des informations non publiques de transport

16 Un employé exerçant une FT désigne tout employé, ou quelconque intermédiaire du  
17 Transporteur, qui travaille activement et personnellement, de façon quotidienne, à des  
18 fonctions de transport, lesquelles comprennent la planification, la direction, l'organisation ou  
19 l'exécution d'opérations de transport quotidiennes, y compris l'acceptation ou le refus de  
20 demandes de services de transport ainsi que les fonctions pertinentes du Coordonnateur de  
21 la fiabilité.

22 Les employés exerçant une FT sont, au moment du dépôt de la demande d'Hydro-Québec,  
23 rattachés aux unités d'affaires suivantes :

- 24 1. Relevant de la direction principale – Contrôle des mouvements d'énergie et évolution  
25 du réseau (« DPCMEER ») du groupe – TransÉnergie et équipement (« GTÉ ») :
  - 26 a. La direction – Contrôle des mouvements d'énergie et évolution du réseau, dont la  
27 mission est de contrôler les mouvements d'énergie sur le réseau de transport et  
28 assurer l'équilibre offre-demande en temps réel dans le respect des règles  
29 régissant l'industrie de l'électricité. Également, elle est responsable de fournir aux  
30 utilisateurs du réseau les données officielles de capacité de transport d'électricité,  
31 notamment au niveau des interconnexions.

- 1           b. La direction – Exploitation du réseau, dont la mission est de planifier, organiser,  
2           diriger et contrôler les activités d’exploitation du réseau et l’exécution des  
3           manœuvres pour les installations sous sa direction, y compris les installations de  
4           production de 50 MW et moins. Toutefois, les opérateurs mobiles exerçant des  
5           manœuvres ne sont pas considérés comme étant visés par la FT puisqu’ils ne  
6           peuvent influencer une demande de service de transport. D’autres obligations  
7           découlant des Normes de conduite s’adressent à ces employés notamment en  
8           matière de fiabilité.
- 9           c. L’unité – Affaires réglementaires du Coordonnateur de la fiabilité, analyses et  
10           encadrements de contrôle du réseau, laquelle est responsable notamment de  
11           déposer les normes de fiabilité de l’Interconnexion du Québec auprès de la Régie  
12           de l’énergie, à la suite des consultations auprès des entités visées.
- 13        2. Relevant de la direction principale – Planification, expertise et soutien opérationnel du  
14        GTÉ:
- 15           a. L’unité – Commercialisation des services de transport, laquelle est responsable de  
16           l’administration des Tarifs et conditions des services de transport d’Hydro-Québec  
17           et de la gestion des interactions avec les clients du réseau de transport dans les  
18           activités de commercialisation.
- 19           b. L’unité – Innovation technologique et évolution du réseau, laquelle réalise les  
20           études d’impact sur le réseau de transport découlant des demandes des clients  
21           de services de transport en vertu de Tarifs et conditions.
- 22           c. L’unité – Stratégies du réseau principal et interconnexions, dont la mission vise  
23           notamment l’évaluation et l’analyse du comportement du réseau de transport et  
24           des interconnexions et d’établir les critères d’exploitation, stratégies d’utilisation,  
25           les modes, les réglages, les exigences d’exploitation et les capacités de transit du  
26           réseau de transport, de ses équipements, des automatismes, des sources de  
27           production et des interconnexions.
- 28        3. Relevant du groupe – Technologie de l’information et des communications (« GTIC »),  
29           l’unité – Gestion des opérations. Cette unité est attitrée au soutien quotidien des  
30           opérations du centre de contrôle du réseau et des centres de téléconduite du réseau.
- 31        Un employé exerçant une FMG correspond à un employé, ou quelconque intermédiaire d’une  
32        entité affiliée du Transporteur, qui travaille activement et personnellement, de façon  
33        quotidienne, à la FMG. Cette fonction comprend la vente en vue de la revente, ou l’achat en  
34        vue de la revente, d’énergie électrique à l’exception des contrats d’approvisionnement mis en  
35        place par Hydro-Québec dans ses activités de distribution d’électricité pour satisfaire les  
36        besoins québécois.
- 37        Les employés exerçant actuellement une FMG sont rattachés aux directions suivantes :

- 1 1. Relevant du groupe – Innovation, production, santé et sécurité et  
2 environnement (« GIP SSE »), la direction – Parquet des transactions énergétiques,  
3 responsable de transiger sur les marchés de gros de l'électricité.
- 4 2. Relevant du groupe – Stratégies d'entreprise et développement des  
5 affaires (« GSEDA »), la direction – Relations commerciales et croissance des  
6 exportations, dont la mission est de développer les marchés d'exportation pour la  
7 Société.

8 En ce qui a trait aux employés relevant de toute unité d'affaires au sein de la Société qui  
9 n'exercent ni une FT ni une FMG activement, personnellement et de façon quotidienne, mais  
10 qui ont accès à de l'information non publique de la fonction transport, ils sont tenus en vertu  
11 des Normes de conduite de respecter la règle de non-divulgence (« no-conduit ») décrite à la  
12 section 4.1.3.

## 5 Coordonnateur de la fiabilité

13 Les nouvelles Normes de conduite visent également les employés effectuant des fonctions  
14 du Coordonnateur, ainsi que les employés effectuant des tâches liées au rôle du  
15 coordonnateur de la fiabilité. Par ailleurs, les Normes de conduite proposées respectent les  
16 principes déjà établis par la Régie pour ces employés, soit le principe que la fiabilité du réseau  
17 de transport est en tout temps la priorité, le principe du traitement équitable et non préférentiel  
18 ou discriminatoire, et le principe à l'effet que les employés doivent agir en toute transparence  
19 et indépendance. De plus, le principe régissant les relations avec les affiliés du  
20 Coordonnateur, et celles entre les différentes directions d'un même groupe, est également  
21 maintenu dans les Normes de conduite.

22 Ainsi, la désignation du Coordonnateur effectuée par la Régie en vertu de l'article 85.5 de la  
23 Loi n'est donc en aucun cas impactée par ces modifications. En effet, les quatre principes,  
24 prévus au CCCF actuel, tel qu'appert au paragraphe 25 de la décision D-2021-064, sont  
25 repris dans les Normes de conduite. Au surplus, il n'y a aucune modification quant aux  
26 employés assujettis, qui sont définis comme étant tout membre du personnel sous l'autorité  
27 du Coordonnateur, et donc sous la DPCMEER, ainsi que tout employé des autres directions  
28 du Transporteur effectuant des tâches liées au rôle du coordonnateur de la fiabilité, tel qu'il  
29 appert de la désignation actuelle en vertu de la décision D-2021-064.

30 Ces exigences se retrouvent au chapitre 7 des Normes de conduite, « Coordonnateur de la  
31 fiabilité désigné par la Régie ».

## 6 Informations financières

32 Les Normes de conduite intègrent l'ensemble des règles codifiées du CCT qui visent à  
33 prévenir que les activités commerciales des entités affiliées du Transporteur soient financées,  
34 en tout ou en partie, par les clients du service de transport, et ce, en encadrant les transactions  
35 du Transporteur avec ses entités affiliées. Il s'agit des règles suivantes :

- 1 • Données comptables (art. 4.11 à 4.15 du CCT).
- 2 • Transactions avec des entités affiliées du Transporteur (art. 4.19 à 4.20 du CCT).
- 3 • Politique de prix de cession (art. 5.1 à 5.3 du CCT).

4 Ces articles sont reproduits et se retrouvent au chapitre 8 des Normes de conduite proposées  
5 à l'annexe 1.

## 7 Chef de la conformité

6 Les Normes de conduite prévoient que la Société doit désigner un Chef de la conformité (art.  
7 9.6). Pour les fins de cet article, Hydro-Québec désignera le vice-président exécutif du groupe  
8 – Affaires corporatives, juridiques et gouvernance (VPE-GACJG) pour remplir ce rôle. Le  
9 VPE-GACJG, à titre responsable de la gouvernance d'Hydro-Québec et de Chef de la  
10 conformité, possède la vue d'ensemble des activités de l'entreprise ainsi que l'expertise en  
11 matière de conformité requises pour exercer son rôle auprès des différentes unités d'affaires  
12 d'Hydro-Québec, que ce soit celles sous l'autorité du Transporteur et du Coordonnateur,  
13 celles des sociétés affiliées à celui-ci et qui retiennent des services d'employés exerçant une  
14 FMG et toute autre unité d'affaires.

15 Le VPE-GACJG exerce son rôle de Chef de la conformité par l'entremise de la DCDD. Cette  
16 dernière répond aux critères généralement requis dans l'industrie, détient le savoir-faire, les  
17 compétences recherchées et l'autorité nécessaire afin d'assurer la conformité en fonction des  
18 Normes de conduite.

19 Le rapport de la firme Deloitte, déposé à la pièce HQT-1, Document 3, confirme d'ailleurs que  
20 la DCDD du GACJG répond aux critères généralement requis dans l'industrie pour exercer  
21 les fonctions du Chef de la conformité prévues aux Normes de conduite.

22 En ce qui concerne la demande de la Régie au paragraphe 50 de la décision D-2021-064,  
23 Hydro-Québec a évalué la possibilité de mettre en place un audit annuel indépendant pour  
24 l'application du CCCF.

25 À cet effet, Hydro-Québec souligne que les audits menés par la DCDD depuis 2019 sont  
26 effectués par des spécialistes en matière de conformité de la Société dans divers domaines  
27 et s'appuient sur un modèle reconnu dans le domaine des audits internes. Cette façon de  
28 faire est conforme avec les pratiques actuelles des chefs de la conformité dans l'industrie, tel  
29 que confirmé par le rapport Deloitte.

30 La Société estime donc que l'instauration d'un audit annuel indépendant en parallèle de l'audit  
31 effectué par la DCDD n'est ni requise, ni économiquement justifiée, puisque les audits menés  
32 par la DCDD sont conformes aux façons de faire de l'industrie et que celle-ci possède  
33 l'indépendance requise.

## 8 Mise en œuvre, particularités et suivis

1 Dès l'approbation des Normes de conduite par la Régie, et tel que prévu par les Normes de  
2 conduite, Hydro-Québec affichera sur son site Web un avis annonçant la désignation du Chef  
3 de la conformité, soit le VPE-GACJG, lequel exerce son rôle à ce titre par l'entremise de la  
4 DCDD dans ses fonctions actuelles. Celle-ci maintiendra les activités actuelles et déploiera  
5 graduellement un programme de conformité global applicable aux employés exerçant une FT,  
6 une FMG, un rôle à titre de personnel du Coordonnateur de la fiabilité, ainsi qu'aux employés  
7 visés par la règle visant la non-divulgence par des tiers.

8 Notamment, la DCDD assurera les activités suivantes :

- 9 • Former et informer adéquatement les employés assujettis sur les Normes de conduite  
10 de façon à tester leurs connaissances et à les sensibiliser au respect intégral de ces  
11 règles ;
- 12 • Remettre des avis quant à l'interprétation des règles d'application des Normes de  
13 conduite aux gestionnaires qui en font la demande ;
- 14 • S'assurer que les employés exerçant une FT travaillent de façon indépendante des  
15 employés exerçant une FMG ;
- 16 • Veiller au respect de la règle de non-divulgence des informations non publiques de la  
17 fonction transport et des renseignements commerciaux obtenus des clients des  
18 services de transport auprès des employés assujettis ainsi qu'à la règle interdisant de  
19 se servir d'un intermédiaire pour la communication prohibée de telles informations ;
- 20 • Veiller au respect des exigences spécifiques au Coordonnateur de la fiabilité ;
- 21 • Obtenir de tous les responsables de structures où se trouve les employés assujettis,  
22 une reddition de comptes annuelle, y compris un engagement écrit à respecter les  
23 Normes de conduite de la part des gestionnaires concernés ;
- 24 • Maintenir à jour, sur le site Web de la Société, la désignation d'emploi et la description  
25 de poste de ses employés exerçant une FT et toute mutation d'un employé exerçant  
26 une FT à une FMG, ou toute mutation d'un employé exerçant une FMG à une FT ; et
- 27 • Émettre un rapport concernant l'application des Normes de conduite, lequel sera  
28 déposé annuellement à la Régie par le Transporteur et le Coordonnateur.

29 Soulignons que le directeur – Commercialisation et affaires réglementaires du Transporteur  
30 et le directeur de la direction du Transporteur désignée par la Régie à titre de Coordonnateur  
31 de la fiabilité demeurent respectivement responsables pour recevoir toute plainte et toute  
32 dénonciation d'une dérogation en vertu des processus approuvés par la Régie.

## **9 Conclusion**

- 1 Les Normes de conduite proposées par Hydro-Québec permettent de consolider le CCT et le
- 2 CCCF tout en respectant les règles auxquelles la Société est assujettie, et ce, de manière
- 3 cohérente avec les plus récentes pratiques de l'industrie nord-américaine, tel que confirmé
- 4 par Guidehouse et Deloitte. Hydro-Québec demande à la Régie d'approuver les Normes de
- 5 conduite proposées.





# **Annexe 1**

## **Normes de conduite de Transport**



## **Normes de conduite de Transport**

### **Tables des matières**

**Chapitre 1 – Définitions**

**Chapitre 2 – Principes généraux**

**Chapitre 3 – Exigences de non-discrimination**

**Chapitre 4 – Règle d'indépendance**

**Chapitre 5 – Règle de la non-divulgateion**

**Chapitre 6 – Règle de transparence**

**Chapitre 7 – Coordonnateur de la fiabilité désigné par la Régie**

**Chapitre 8 – Informations financières**

**Chapitre 9 – Mise en œuvre et particularités**



## Chapitre 1 – Définitions

Dans les présentes Normes de conduite de Transport, on entend par :

« Client de transport » : tout client admissible (ou son agent désigné) qui peut signer ou qui signe une convention de service de transport ou qui peut recevoir un service de transport ou en reçoit un, y compris quiconque ayant des demandes en attente concernant un service de transport ou une information de transport.

« Coordonnateur de la fiabilité » : la direction du Transporteur désignée par la Régie de l'énergie, aux conditions qu'elle détermine, à titre de Coordonnateur de la fiabilité au Québec.

« Employé exerçant une fonction de marchés de gros » : un employé ou quelconque intermédiaire d'une entité affiliée du Transporteur qui travaille activement et personnellement, de façon quotidienne, à la fonction de marchés de gros.

« Employé exerçant une fonction de transport » : tout employé ou quelconque intermédiaire du Transporteur qui travaille activement et personnellement, de façon quotidienne, à des fonctions de transport.

« Entités affiliées du Transporteur » : Les autres Groupes d'Hydro-Québec, les unités administratives réalisant les activités corporatives de la Société, les personnes qui œuvrent au sein du Transporteur et dont les activités ne sont pas réglementées en vertu de la Loi, les filiales de premier rang de la Société, les filiales de rangs subséquents, les sociétés en commandite et coentreprises sous le contrôle effectif de la Société.

« Filiale » : une filiale telle que définie dans la *Loi sur les compagnies* (RLRQ., c. C-38).

« Fonction de marchés de gros » : la vente en vue de la revente ou l'achat en vue de la revente d'énergie électrique à l'exception des contrats d'approvisionnement mis en place par Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité pour satisfaire les besoins québécois.

« Fonction de transport » : la planification, la direction, l'organisation ou l'exécution d'opérations de transport quotidiennes, y compris l'acceptation ou le refus de demandes de services de transport.

« Information de la fonction de transport » : une information relative aux fonctions de transport.

« Loi » : la *Loi sur la Régie de l'énergie* (RLRQ, c. R-6.01.).

« Régie » : la Régie de l'énergie.

« Service de transport » : tout service de transport selon les Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec.

« Site Web » : un emplacement dans Internet où la Société affiche électroniquement l'information exigée en vertu des présentes normes et incluant notamment le site d'OASIS.

« Société » : Hydro-Québec.

« Système d'information et de réservation des capacités de transport (OASIS) » : Open Access Same-Time Information System (système d'information et de réservation des capacités de transport), le logiciel qui est utilisé pour demander, approuver et administrer un service de transport et pour diffuser de l'information sur le réseau de transport.

« Tarifs et conditions » : le texte en vigueur des « Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec ».

« Transport » : les services de transport d'électricité selon les Tarifs et conditions.

« Transporteur » : Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité au sens de la Loi.

## **Chapitre 2 – Principes généraux**

2.1 Les présentes normes s'appliquent à la Société qui possède, exploite ou contrôle des installations servant au transport d'électricité dans le commerce avec d'autres provinces ou les États-Unis et qui effectue des transactions de transport avec une entité affiliée engagée dans une fonction de marché de gros.

2.2 Le Transporteur doit traiter tous ses clients de transport, affiliés ou non, sans discrimination induue, ne doit accorder à quiconque une préférence ou un avantage indu relativement à des services de transport.

2.3 Les employés exerçant une fonction de transport doivent travailler indépendamment des employés exerçant une fonction de marchés de gros, sous réserve des dispositions des présentes normes ou d'une autorisation découlant d'une décision de la Régie de l'énergie.

2.4 Il est interdit au Transporteur ainsi qu'à ses employés, entrepreneur, expert-conseil ou agent de divulguer, directement ou par un intermédiaire, une information non publique de la fonction de transport aux employés exerçant une fonction de marchés de gros.

2.5 Le Transporteur doit offrir à tous ses clients de transport, affiliés ou non, un accès égal à toute l'information non publique de la fonction de transport divulguée aux employés exerçant une fonction de marchés de gros, sauf dans les cas autorisés dans les présentes normes et sous réserve d'autres autorisations accordées par la Régie de l'énergie.

2.6 Les présentes normes visent aussi à prévenir que les activités commerciales des entités affiliées du Transporteur soient financées, en tout ou en partie, par les clients du service de transport, en encadrant les transactions du Transporteur avec ses entités affiliées.

2.7 Le Transporteur peut présenter une demande de dispense à la Régie, pour un motif valable, afin d'être exempté d'un ou plusieurs articles des présentes normes.

### **Chapitre 3 – Exigences de non-discrimination**

3.1 Le Transporteur doit respecter intégralement toutes les dispositions tarifaires relatives à la vente ou à l'achat de services de transport.

3.2 Le Transporteur doit appliquer toutes les dispositions tarifaires relatives à la vente ou à l'achat de services de transport d'une manière juste et impartiale, en ne traitant aucun de ses clients de transport d'une manière indûment discriminatoire.

3.3 Le Transporteur ne doit pas, par sa tarification ou autrement, accorder une préférence indue à quiconque en matière de vente ou d'achat de services de transport (y compris, notamment, les questions de prix, de réduction, de programmation, de priorité, et de services complémentaires incluant l'équilibrage).

3.4 Le Transporteur doit traiter toutes les demandes de service de transport semblables de la même manière et dans des délais équivalents.

### **Chapitre 4 – Règle d'indépendance**

#### **Règle générale**

4.1 Sous réserve des autres dispositions des présentes normes de conduite ou d'une autorisation de la Régie, les employés exerçant une fonction de transport doivent travailler indépendamment des employés exerçant une fonction de marchés de gros.

#### **Séparation des fonctions**

4.2 Il est interdit au Transporteur d'autoriser les employés exerçant une fonction de marchés de gros:

- i) à exécuter des fonctions de transport ; ou
- ii) à accéder au centre de contrôle du réseau, ou à des installations semblables utilisées pour des opérations de transport, d'une manière qui diffère de l'accès offert aux autres clients de transport.

4.3 Il est interdit au Transporteur d'autoriser ses employés exerçant une fonction de transport à exécuter une fonction de marchés de gros.

### **Chapitre 5 – Règle de la non-divulgaration**

5.1 Il est interdit au Transporteur d'utiliser quelque intermédiaire que ce soit pour divulguer une information non publique de la fonction de transport aux employés exerçant une fonction de marchés de gros.

5.2 Un employé, entrepreneur, expert-conseil ou agent du Transporteur, ou d'une entité affiliée du Transporteur qui exerce une fonction de marchés de gros n'a pas le droit de divulguer une information non publique de la fonction de transport à des employés qui exercent une fonction de marchés de gros.

## **Chapitre 6 – Règle de transparence**

### **Divulgateion simultanée**

6.1 Si le Transporteur divulgue une information non publique de la fonction de transport, à l'exception du cas spécifié à l'article 6.3, d'une manière qui contrevient au chapitre 5, le Transporteur doit immédiatement afficher sur le site Web l'information ainsi divulguée.

6.2 Si le Transporteur divulgue, d'une manière qui contrevient au chapitre 5, une information non publique sur un client de transport, une information sur une infrastructure énergétique critique ou toute autre information que la Régie a décrétée comme devant faire l'objet d'une diffusion limitée, le Transporteur doit immédiatement afficher sur le site Web un avis signalant cette divulgation.

### **Exclusion de l'information spécifique à une transaction**

6.3 Un employé exerçant une fonction de transport peut discuter avec un employé exerçant une fonction de marchés de gros d'une demande particulière de service de transport soumise par l'employé exerçant une fonction de marchés de gros. Le Transporteur n'est pas tenu de divulguer simultanément une information visée par ailleurs par la section au chapitre 5 si cette information concerne uniquement une demande particulière de service de transport faite par un employé exerçant une fonction de marchés de gros.

### **Consentement volontaire**

6.4 Un client de transport peut consentir volontairement, par écrit, à permettre au Transporteur de divulguer l'information non publique du client de transport aux employés exerçant une fonction de marchés de gros. Si le client de transport autorise cette divulgation, le Transporteur doit afficher un avis à cet effet sur le site Web, accompagné d'une déclaration selon laquelle le Transporteur n'a pas accordé de préférence, opérationnelle ou tarifaire, en échange du consentement volontaire en question.

### **Affichage de procédures écrites sur le Web**

6.5 La Société doit afficher sur le site Web les procédures écrites en vigueur pour la mise en œuvre des normes de conduite.

### **Affichage sur le Web de l'information sur les sociétés affiliées**

6.6 La Société doit afficher sur le site Web le nom et l'adresse de toutes ses sociétés affiliées qui retiennent les services d'employés exerçant la fonction de marchés de gros.



6.7 La Société doit afficher sur le site Web une liste complète des installations où travaillent à la fois des employés des fonctions de transport et des employés exerçant la fonction de marchés de gros. Cette liste doit préciser le type et l'adresse des installations ainsi partagées.

#### **Affichage sur le site Web de l'information sur les employés**

6.8 La Société doit afficher sur le site Web la désignation d'emploi et la description de poste de ses employés exerçant une fonction de transport.

6.9 La Société doit afficher sur le site Web un avis signalant toute mutation d'un employé exerçant une fonction de transport à une fonction de marchés de gros, ou toute mutation d'un employé exerçant une fonction de marchés de gros à une fonction de transport. L'information ainsi affichée doit demeurer sur le site Web pendant 90 jours. Aucune mutation ne doit servir à contourner les dispositions des présentes normes de conduite. L'information à afficher doit comprendre :

- i) le nom de l'employé muté,
- ii) le titre de chacun des postes de l'employé (comme employé exerçant une fonction de transport et comme employé exerçant une fonction de marchés de gros), et
- iii) la date d'entrée en vigueur de la mutation.

#### **Délais et exigences générales d'affichage sur le site Web**

6.10 La Société doit mettre à jour sur le site Web l'information exigée par les présentes normes dans les sept jours ouvrables suivant tout changement, et afficher la date de la mise à jour.

6.11 Si une situation d'urgence comme un séisme, une inondation, un incendie ou un autre événement météorologique majeur perturbe gravement les activités commerciales normales du Transporteur, les exigences d'affichage de la présente partie peuvent être suspendues par le Transporteur. Si la perturbation dure plus d'un mois, le Transporteur doit en aviser la Régie et pourra demander une prolongation de l'exemption des exigences d'affichage.

6.12 Tous les affichages sur le site Web exigés par les présentes normes doivent être suffisamment en évidence et faciles d'accès.

#### **Exclusion de certains échanges d'information et tenue de dossier**

6.13 Nonobstant les exigences des articles 4.1 et 5.1, les employés exerçant une fonction de transport et les employés exerçant une fonction de marchés de gros peuvent échanger certaines informations de la fonction transport non publiques, conformément à l'article 6.14, auquel cas le Transporteur doit constituer au fur et à mesure et conserver un dossier de tous ces échanges, sauf en cas d'urgence, auquel cas le dossier doit être mis à jour dès que possible après le fait. Le Transporteur doit mettre ce dossier à la disposition de la Régie sur demande. Ce dossier peut comporter des notes manuscrites ou dactylographiées, des pièces

électroniques comme des courriels et des messages texte, des enregistrements téléphoniques et autres, et doit être conservé pendant cinq ans.

6.14 L'information non publique visée par l'exclusion de l'article 6.13 est la suivante :

- i) Toute information concernant la conformité aux normes de fiabilité approuvées par la Régie; et
- ii) Toute information nécessaire pour maintenir ou rétablir le fonctionnement du réseau de transport ou de groupes de production, ou susceptible d'avoir un effet sur l'affectation des groupes de production.

## **Chapitre 7 – Coordonnateur de la fiabilité désigné par la Régie**

### **Règles générales**

7.1 La présente section encadre les activités de tout membre du personnel sous l'autorité du Coordonnateur de la fiabilité désigné par la Régie, ainsi que tout employé des autres directions du Transporteur effectuant des tâches reliées au rôle du coordonnateur de la fiabilité (le « Personnel ») relativement au réseau de transport d'électricité sous la responsabilité du Coordonnateur de la fiabilité.

7.2 L'ensemble des normes s'appliquent au Coordonnateur de la fiabilité désigné par la Régie. En cas de contradiction, les dispositions du présent chapitre ont préséance.

### **Définitions**

7.3 Dans le présent chapitre, on entend par :

« Personnel » : le personnel sous l'autorité du Coordonnateur de la fiabilité ou d'une autre direction du Transporteur effectuant des tâches reliées au rôle du Coordonnateur de la fiabilité. Est également inclus, le personnel remplissant les fonctions de Responsable de l'équilibrage et d'Exploitant du réseau de transport. Cette définition inclut tant les cadres que les employés ainsi que le personnel employé à contrat par le Coordonnateur de la fiabilité ou par une autre direction du Transporteur pour effectuer des tâches reliées au rôle du Coordonnateur de la fiabilité;

« Traitement préférentiel » : traitement accordant un avantage à un Utilisateur du réseau de transport au détriment d'un autre en violation de la présente section des normes de conduites;

« Utilisateur du réseau » : tout utilisateur du réseau de transport d'électricité sous la responsabilité du Coordonnateur de la fiabilité, nommément un producteur, un transporteur, un distributeur, un client raccordé directement au réseau de transport d'électricité ou une personne qui utilise un réseau de transport d'électricité en vertu d'une convention de service de transport d'électricité intervenue avec le Transporteur ou avec tout autre transporteur au Québec.

### **Priorisation de la fiabilité du réseau de transport d'électricité**

7.4 En toute circonstance, la fiabilité du réseau de transport d'électricité demeure la priorité du Personnel.

7.5 Le Personnel est autorisé à prendre toute mesure qu'il juge nécessaire au maintien de la fiabilité du réseau de transport d'électricité dans une situation d'urgence qui pourrait vraisemblablement mettre en péril la fiabilité de l'exploitation du réseau de transport.

7.6 Le Personnel doit toujours agir dans l'intérêt fondamental du rôle et des fonctions du Coordonnateur de la fiabilité et doit éviter toute situation qui compromet son obligation principale de loyauté au rôle et aux fonctions du Coordonnateur de la fiabilité.

### **Exigences de non-discrimination**

7.7 Le Personnel doit traiter tous les Utilisateurs du réseau de manière équitable et non discriminatoire.

7.8 Le Personnel ne doit pas divulguer à un employé d'un Utilisateur du réseau, à un employé d'une autre direction du Transporteur ou à un employé d'une entité affiliée du Transporteur des renseignements accordant un Traitement préférentiel.

7.9 Si le Personnel révèle à un employé d'un Utilisateur du réseau, à un employé d'une autre direction du Transporteur ou à un employé d'une entité affiliée du Transporteur, des renseignements accordant un Traitement préférentiel qui ne sont pas affichés sur le site Web du Coordonnateur de la fiabilité, le Coordonnateur de la fiabilité doit immédiatement afficher ces renseignements sur son site Web.

### **Règle d'indépendance**

7.10 Toutes décisions ou actions du Personnel ne doivent pas favoriser des intérêts commerciaux au détriment de la fiabilité du réseau de transport d'électricité. Ces décisions ou actions ne doivent pas favoriser un Utilisateur du réseau au détriment d'un autre; il en est ainsi pour toute communication du Personnel, avec les autres directions du Transporteur et les entités affiliées du Transporteur, requise dans l'exercice de sa mission.

7.11 Le Personnel ne doit en aucun cas permettre qu'un employé d'une entité affiliée du Transporteur ou qu'un employé d'une autre direction du Transporteur qui participe à des activités de commercialisation du service de transport ou qu'un employé d'un autre utilisateur du réseau : participe directement aux opérations du Coordonnateur de la fiabilité ou remplisse des fonctions de Coordonnateur de la fiabilité du réseau de transport; ou ait un accès au centre de conduite du réseau de transport ou à un centre de relève servant aux opérations de transport ou aux fonctions de fiabilité du réseau de transport, qui diffère, de quelque façon que ce soit, de l'accès offert aux autres Utilisateurs du réseau.

---

## Chapitre 8 – Informations financières

### Données comptables

8.1 Le Transporteur doit tenir des registres comptables distincts de ceux des entités affiliées du Transporteur, à l'exception des services au sein même du Transporteur réalisant des activités non réglementées en vertu de la Loi.

8.2 Le système d'information comptable utilisé par le Transporteur doit lui permettre d'identifier de façon spécifique les données comptables relatives aux transactions que le Transporteur réalise avec ses entités affiliées, autant à titre de client qu'à celui de fournisseur.

8.3 Lorsque requis pour l'évaluation de certaines transactions où il agit comme client, le Transporteur s'engage à prendre les mesures nécessaires pour obtenir de l'entité affiliée du Transporteur qui agit comme fournisseur la justification des coûts qu'elle utilise lors de ces transactions.

8.4 Lorsque nécessaire, le Transporteur doit fournir à l'entité affiliée du Transporteur le taux du coût du capital à utiliser pour l'établissement du coût complet.

8.5 Pour toute transaction ou ensemble de transactions liées au cours d'une même année entre le Transporteur et une de ses entités affiliées pour un montant de 1 000 000 \$ ou plus, le Transporteur doit constituer, conserver et, sur demande, mettre à la disposition de la Régie des registres distincts établissant l'identité de l'entité affiliée du Transporteur avec laquelle il a transigé, la description des biens ou des services faisant l'objet de la transaction ou de l'ensemble des transactions liées et la méthode d'établissement du coût.

### Transactions avec des entités affiliées du Transporteur

8.6 Les actifs, les biens et les services, liés ou non à l'électricité, cédés ou fournis par le Transporteur à ses entités affiliées, doivent l'être conformément à la politique de prix de cession reconnue par la Régie et décrite aux présentes Normes de conduite. Lorsque des employés du Transporteur sont détachés auprès d'entités affiliées du Transporteur pendant certaines périodes, le coût de leurs services doit lui être remboursé conformément à la politique de prix de cession reconnue par la Régie et décrite aux présentes Normes de conduite.

8.7 Les actifs, les biens et les services, liés ou non à l'électricité, qui sont acquis par le Transporteur auprès d'entités affiliées du Transporteur doivent l'être conformément à la politique de prix de cession reconnue par la Régie et décrite aux présentes Normes de conduite. Lorsque des employés des entités affiliées du Transporteur sont détachés auprès de celui-ci pendant certaines périodes, le coût de leurs services pour le Transporteur doit être conforme à la politique de prix de cession reconnue par la Régie et décrite aux présentes Normes de conduite.

### **Politique de prix de cession**

8.8 Les prix de cession utilisés lors de transactions impliquant le Transporteur et ses entités affiliées doivent correspondre au coût complet des biens ou services offerts, y compris un rendement sur les actifs utilisés pour fournir ces biens ou ces services en utilisant le taux du coût du capital alors en vigueur pour établir le rendement de la base de tarification du Transporteur. S'il n'est pas possible de connaître avec précision le coût complet d'un bien ou d'un service fourni par une entité affiliée, le Transporteur doit préparer une estimation de ce coût complet, y compris une justification des hypothèses qu'il aura alors retenues.

8.9 Quant aux cessions d'actifs entre le Transporteur et ses entités affiliées et, dans le cas d'une filiale, s'il s'agit d'une filiale à 100 %, le prix de cession doit correspondre au coût comptable de ces actifs. Quand il y a présence de tiers, la cession s'effectue à un prix négocié.

8.10 Le Transporteur doit soumettre à la Régie, pour autorisation préalable, toute exception aux exigences des articles 8.8 et 8.9 de la présente section et préciser en quoi elle est nécessaire et justifiée.

### **Chapitre 9 – Mise en œuvre et particularités**

9.1 Aucune disposition des présentes Normes de conduite ne doit être interprétée comme modifiant les dispositions des Tarifs et conditions.

#### **Mesures d'urgence**

9.2 Malgré toute mention contraire dans les présentes normes de conduite, en cas d'urgence affectant la fiabilité du réseau de transport, le Transporteur peut prendre toutes les mesures nécessaires pour que le réseau continue de fonctionner. Le Transporteur doit afficher sur OASIS tout cas d'urgence qui a entraîné une dérogation aux présentes normes de conduite dans les 24 heures de cette dérogation.

#### **Mesures de conformité et procédures écrites**

9.3 La Société doit mettre en œuvre des mesures pour faire en sorte que les exigences contenues aux chapitres 4 et 5 soient respectées par les employés du Transporteur qui exercent une fonction de transport et par ceux de ses sociétés affiliées qui exercent une fonction de marchés de gros. Elle doit également mettre en œuvre des mesures pour faire en sorte que les exigences contenues au chapitre 7 soient respectées par le Personnel du Coordonnateur de la fiabilité.

9.4 La Société doit distribuer les procédures écrites stipulées à l'article 6.5 à tous les employés exerçant une fonction de transport, une fonction de marchés de gros, agents, directeurs, superviseurs et autres employés susceptibles d'être mis au courant d'une information de transport ainsi qu'au Personnel du Coordonnateur de la fiabilité.

### **Responsable de la formation et de la conformité**

9.5 La Société doit fournir une formation annuelle sur les normes de conduite à tous les employés visés par l'article 9.4. La Société doit fournir une formation sur les normes de conduite aux nouveaux employés visés par l'article 9.4, dans les 30 premiers jours suivant leur embauche. La Société doit exiger de chaque employé ayant reçu la formation d'attester, électroniquement ou par écrit, avoir reçu cette formation.

9.6 La Société doit désigner un Chef de la conformité qui veillera au respect des normes de conduite. La Société doit afficher le nom du Chef de la conformité et ses coordonnées sur son site Web.

### **Rapports de conformité**

9.7 Annuellement le Coordonnateur de la fiabilité et le Transporteur doivent déposer à la Régie un rapport du Chef de la conformité concernant l'application des normes de conduite.

### **Registres et dossiers**

9.8 Le Transporteur doit tenir ses registres et dossiers séparément de ceux de ses sociétés affiliées qui retiennent les services d'employés exerçant la fonction de marchés de gros, et doit les tenir à la disposition de la Régie pour fins d'inspection.