

**Réponses d'Hydro-Québec  
à la demande de renseignements numéro 1  
de la Régie de l'énergie  
(la « Régie »)**



**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) RELATIVE À  
LA DEMANDE D'APPROBATION DES NORMES DE CONDUITE DE TRANSPORT**

**EXAMEN RÉALISÉ PAR GUIDEHOUSE**

**1. Référence :** Pièce [B-0014](#), p. 28 à 30, tableau 7-1.

**Préambule :**

Dans le tableau 7-1, les critères examinés par Guidehouse permettant d'appuyer ses principaux constats sont présentés sous la forme de questions et réponses.

La Régie constate que Guidehouse répond de façon affirmative aux questions qui permettent de juger de la conformité des Normes de conduite (NC) avec les dispositions de la FERC, de la représentativité de l'échantillon de comparaison et l'approche proposée par le Transporteur pour mettre en œuvre des Normes de conduite, à l'exception de la question suivante :

«

<p>Étant donné que la DPCMEER, entité affiliée à HQT, est le responsable de l'équilibrage (BA) et le coordonnateur de la fiabilité (RC) au Québec, comment les NC de la FERC s'appliquent-elles aux fonctions de RC de HQT ?</p>	<p>Guidehouse observe qu'il est courant dans l'industrie que les employés des fonctions de BA et de RC soient désignés comme des employés de la fonction de transport.</p>
--	--

».

**Demande :**

1.1 Les normes de conduite de la FERC s'appliquent-elles aux fonctions du coordonnateur de la fiabilité de HQT ? Dans l'affirmative, veuillez expliciter votre réponse. Dans la négative, veuillez préciser les motifs et suggérer des pistes d'amélioration aux Normes de conduite du Transporteur.

**Réponse :**

- 1 **Les Normes de conduite proposées par Hydro-Québec sont basées sur les**
- 2 **exigences de la Partie 358 du *Code of Federal Regulations* (« CFR ») issue de**
- 3 **l'Ordonnance n° 717 de la FERC (normes de conduite de la FERC) et s'appliquent**
- 4 **aux fonctions du coordonnateur de la fiabilité de HQT.**
  
- 5 **Par ailleurs, afin de s'adapter au modèle en vigueur au Québec, Hydro-Québec**
- 6 **a ajouté les dispositions prévues au chapitre 7 afin de détailler les exigences**
- 7 **spécifiques applicables au Coordonnateur de la fiabilité désigné. Notamment,**
- 8 **l'article 7.2 des Normes de conduite proposées indique : « L'ensemble des**

1 normes s'appliquent au Coordonnateur de la fiabilité désigné par la Régie. En  
2 cas de contradiction, les dispositions du présent chapitre ont préséance ». <sup>1</sup>

3 Ce nouvel article s'appuie notamment sur le rapport d'expert de Guidehouse,  
4 qui mentionne à sa section 6.1 <sup>2</sup>:

5 « Dans l'ensemble de l'Amérique du Nord, les responsabilités de coordonnateur  
6 de la fiabilité (RC) sont habituellement confiées à des entités régionales qui sont  
7 des organisations distinctes des transporteurs régionaux. Par exemple,  
8 l'exploitant de réseau indépendant de la Californie (CAISO) gère le réseau de  
9 transport pour la plus grande partie de la Californie, y compris à titre de RC,  
10 alors que les transporteurs régionaux sont des entités organisationnelles  
11 distinctes. Les exceptions à cette formule sont notamment la Colombie-  
12 Britannique, le Nouveau-Brunswick, la Saskatchewan et le Québec au Canada,  
13 ainsi que la Tennessee Valley Authority (TVA) et la Southern Company aux  
14 États-Unis (voir la figure 6-1). Dans ces cas, les rôles de fournisseur de services  
15 de transport et de coordonnateur de la fiabilité sont confiés à des organisations  
16 distinctes au sein d'une même entité.

17 Dans les situations où le fournisseur de services de transport assume les  
18 fonctions de coordonnateur de la fiabilité, Guidehouse observe que les  
19 employés qui assument des fonctions de RC sont soumis aux NC de la FERC et  
20 sont considérés comme des employés de la fonction de transport, le but étant  
21 de protéger leur indépendance dans l'exercice des rôles et responsabilités  
22 de RC.

23 En outre, dans les situations où une entité est à la fois fournisseur de services  
24 de transport et coordonnateur de la fiabilité, il est courant pour les employés qui  
25 assument des fonctions de RC d'être soumis aux NC de la FERC et d'être  
26 considérés comme des employés de la fonction de transport.

27 Afin de déterminer quelles sont les pratiques courantes et acceptées de  
28 l'industrie, Guidehouse a étudié la procédure de conformité à la norme NERC  
29 IRO-001 ainsi que les rôles et responsabilités des employés de la fonction de  
30 transport de BC Hydro, d'Énergie Nouveau Brunswick, de Saskatchewan Power  
31 Corporation (SaskPower), de la Southern Company et de la TVA, qui décrivent  
32 comment les employés exerçant des responsabilités de RC dans ces  
33 entreprises sont classés comme étant des employés de la fonction de  
34 transport. »

35 Ainsi, les Normes de conduite telles que déposées au présent dossier sont  
36 conformes aux normes de conduite de la FERC, ainsi qu'aux décisions

---

<sup>1</sup> Pièce [B-0004](#), HQT-1, Document 1, article 7.2, page 26.

<sup>2</sup> Pièce [B-0014](#), HQT-1, Document 2.1 En liasse, pages 23 à 25.

- 1 antérieures de la Régie pertinentes émises en vertu de l'article 85.5 de la *Loi sur*  
2 *la Régie de l'énergie.*

## DEMANDE D'APPROBATION DES NORMES DE CONDUITE DE TRANSPORT

2. **Références :**
- (i) Pièce [B-0017](#), p. 3;
  - (ii) Pièce [B-0004](#), p. 10 à 12;
  - (iii) Pièce [B-0004](#), p. 21 et 22, chapitre 1;
  - (iv) Pièce [B-0004](#), p. 24;
  - (v) Pièce [B-0004](#), p. 25 et 26.

### Préambule :

- (i) Organigramme du Groupe – TransÉnergie et Équipement.

(ii) « *Un employé exerçant une FT désigne tout employé, ou quelconque intermédiaire du Transporteur, qui travaille activement et personnellement, de façon quotidienne, à des fonctions de transport, lesquelles comprennent 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 ainsi que les fonctions pertinentes du Coordonnateur de la fiabilité* ».

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

- (iii) Le chapitre 1 présente notamment les définitions suivantes :

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

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

(iv) « *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* ». [nous soulignons]

- (v) Les dispositions des articles 6.13 et 6.14 sont :

« 6.13 Nonobstant les exigences des articles 4.1 [règle générale d'indépendance] et 5.1 [règle de non divulgation], 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 ».

#### **Demandes :**

2.1 Selon l'organigramme présenté en référence (i), les employés rattachés à la direction principale – Projets de transport et construction sont considérés comme n'exerçant pas une fonction de transport. Veuillez élaborer.

#### **Réponse :**

1 **Pour qu'un employé soit considéré comme exerçant une fonction de transport**  
2 **(FT), l'activité exercée doit correspondre à « la planification, la direction,**  
3 **l'organisation ou l'exécution d'opérations de transport quotidiennes, y compris**  
4 **l'acceptation ou le refus de demandes de services de transport <sup>3</sup>».**

5 **Cette fonction doit par ailleurs être exercée « activement et personnellement.<sup>4</sup>».**

6 **Aucun employé de la direction principale – Projets de transport et construction**  
7 **n'exerce une fonction de transport selon les critères énoncés précédemment.**

2.2 Les définitions présentées en référence (iii) semblent référer au même concept. Veuillez expliquer les différences.

---

<sup>3</sup> Définition de la Fonction de transport, pièce [B-0004](#), HQT-1, Document 1, page 21.

<sup>4</sup> Définition d'Employé exerçant une fonction de transport : « tout employé ou quelconque intermédiaire d'une entité affiliée du Transporteur qui travaille activement et personnellement, de façon quotidienne, à des fonctions de transport ». [B-0004](#), HQT-1, Document 1, page 21.

**Réponse :**

1           **Hydro-Québec confirme que les définitions présentées en référence (iii), issues**  
2           **des normes de la FERC, réfèrent au même concept. Hydro-Québec s'en remet à**  
3           **la Régie quant à la décision de conserver les deux définitions ou pas.**

2.3 Veuillez définir le concept d'infrastructure énergétique critique dont il est question à la référence (iv). Veuillez également commenter la possibilité que cette définition soit ajoutée au chapitre 1, présenté en référence (iii).

**Réponse :**

4           **L'article 6.2 des Normes de conduite proposées cité à la référence (iv) provient**  
5           **des exigences de la Partie 358 du *Code of Federal Regulations* issue de**  
6           **l'Ordonnance n° 717 de la FERC (voir 358.7 Transparency rule, section (a)). Le**  
7           **terme « information sur une infrastructure énergétique critique » est la**  
8           **traduction du terme « Critical Energy Infrastructure Information (CEII) ». La**  
9           **FERC n'a pas défini ce terme dans ses normes de conduite. En conséquence,**  
10          **Hydro-Québec ne juge pas pertinent non plus de définir ce terme dans ses**  
11          **Normes de conduite proposées.**

12          **À titre informatif, à la suite des actes terroristes du 11 septembre 2001 aux**  
13          **États-Unis, la FERC a établi dans ses ordonnances 630 et 630-A certaines règles**  
14          **quant aux restrictions concernant l'accès aux informations critiques en matière**  
15          **d'infrastructures énergétiques. Les objectifs visés par ces ordonnances sont**  
16          **notamment de restreindre la publication d'informations sensibles et de diminuer**  
17          **la probabilité que ces informations soient utilisées à des fins terroristes.**

18          **Une information sur une infrastructure énergétique critique est toute**  
19          **information relative à l'ingénierie, aux vulnérabilités ou aux détails de**  
20          **conception d'une infrastructure critique existante ou projetée, qui présente des**  
21          **détails relatifs à la production, au transport ou à la distribution d'énergie ; qui**  
22          **pourrait s'avérer utile à quiconque planifie une attaque ciblant des**  
23          **infrastructures critiques et qui donne plus qu'une idée générale de**  
24          **l'emplacement de l'infrastructure essentielle.**

25          **La Régie a reconnu à de très nombreuses reprises la confidentialité des**  
26          **schémas unifilaires et de liaison sur la foi des ordonnances de la FERC**  
27          **précitées<sup>5</sup>.**

---

<sup>5</sup> Voir à titre d'exemple l'affirmation solennelle de Patrick Bujold à la pièce [B-0002](#) dans le dossier R-4160-2021

- 2.4 Relativement à l'article 6.14 de la référence (v), veuillez présenter des exemples de situations qui pourraient requérir des échanges d'informations de la fonction de transport non publiques avec des employés exerçant une fonction de marchés de gros.

**Réponse :**

1 Depuis l'adoption de la *Loi sur la Régie de l'énergie*, le réseau du Transporteur  
2 n'a pas subi d'événements de la nature de ceux décrits à l'article 6.14 des  
3 Normes de conduite proposées.

4 L'article 6.14 précité provient des exigences de la Partie 358 du *Code of Federal*  
5 *Regulations* issue de l'Ordonnance n° 717 de la FERC (voir 358.7 *Transparency*  
6 *rule*, section (h)).

7 Il se retrouve sous la rubrique *Exclusion de certains échanges d'information et*  
8 *tenue de dossier* des Normes de conduite proposées. Il a pour objet de  
9 permettre l'échange d'information pour l'atteinte d'un objectif primordial, soit  
10 « pour maintenir ou rétablir le fonctionnement du réseau de transport » et ce,  
11 sans contravention aux Normes de conduite.

12 Le paragraphe (ii) de l'article 6.14 fait référence plus particulièrement à des  
13 situations extrêmes où l'équilibre offre-demande au Québec est affectée en  
14 raison d'un événement sur le réseau mettant ainsi potentiellement à risque la  
15 sécurité d'approvisionnement de la clientèle québécoise. Ces événements  
16 pourraient être causés par des feux de forêts, des inondations, des orages  
17 géomagnétiques inusités, des sabotages qui affectent l'équilibre offre-demande  
18 et posent un risque sérieux pour le réseau de transport où une information doit  
19 être échangée notamment avec des employés qui exercent une fonction de  
20 marché de gros afin de maintenir ou rétablir le réseau.

- 2.5 Veuillez expliquer pourquoi les échanges d'information décrits à l'article 6.14 de la référence (v) impliquent des employés exerçant une fonction de marchés de gros et non pas des employés de l'exploitant des équipements de production (GOP).

**Réponse :**

21 L'article 6.13 couvre les employés exerçant une fonction de transport et les  
22 employés exerçant une fonction de marchés de gros qui peuvent, dans certaines  
23 circonstances très rares, échanger certaines informations de la fonction  
24 transport non publiques, conformément à l'article 6.14. Hydro-Québec  
25 comprend donc que les termes « employés de l'exploitant des équipements de  
26 production » de la question réfèrent aux employés du Producteur et non aux  
27 employés du Transporteur agissant dans le cadre de la délégation de la fonction  
28 GOP. Ces employés du Producteur ne sont pas visés par les Normes de



1           **conduite, notamment l'article 6.14. En effet, comme expliqué dans le dossier**  
2           **R-4049-2018, Phase 1<sup>6</sup>, les équipements de production font partie du réseau**  
3           **interne d'Hydro-Québec et n'affectent donc pas la disponibilité ou l'utilisation**  
4           **des interconnexions avec les réseaux voisins par les clients des services de**  
5           **transport d'Hydro-Québec. Ces employés ne sont pas considérés comme**  
6           **exerçant une fonction de marché de gros.**

---

<sup>6</sup> [B-0087](#), HQT-6, Document 1, section 3.1.2, page 9, lignes 19-25 :