

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2003-65

R-3498-2002

1^{er} avril 2003

PRÉSENT :

M. Michel Hardy, B.Sc.A., MBA
Régisseur

Hydro-Québec
Demanderesse

et

**Liste des intéressés dont les noms apparaissent à la page
suivante**
Intéressés

*Décision concernant la demande du transporteur
d'électricité afin de faire approuver des normes relatives à
ses opérations et aux exigences techniques, dont les normes
de fiabilité de son réseau de transport*

LISTE DES INTÉRESSÉS AYANT PARTICIPÉ À LA SÉANCE D'INFORMATION :

- Alcan Énergie Électrique, division de Alcan inc. (Alcan);
- Groupe AXOR inc.;
- Brascan Énergie Marketing inc.;
- Stratégies Énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (S.É./AQLPA).

LISTE DES INTÉRESSÉS AYANT SOUMIS DES OBSERVATIONS.:

- Alcan Énergie Électrique, division de Alcan inc. (Alcan);
- Service Énergie Brascan inc. pour Fiducie Great Lakes Power (Great Lakes);
- Stratégies Énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (S.É./AQLPA).

TABLE DES MATIÈRES

1.	Introduction	4
2.	Cadre légal du dossier	6
2.1	Position des intéressés	6
2.2	Position du Transporteur.....	8
2.3	Opinion de la Régie	10
3.	Documents du NERC et du NPCC.....	13
3.1	Position du Transporteur.....	13
3.2	Position des intéressés	17
3.3	Opinion de la Régie	20
4.	Critères de conception du réseau de transport principal (HQT-2, document 1, annexe D)	22
4.1	Position du Transporteur.....	22
4.2	Position des intéressés	25
4.3	Opinion de la Régie	25
5.	Critères de planification du réseau de répartition (HQT-2, document 1, annexe E).....	26
5.1	Position du Transporteur.....	26
5.2	Position des intéressés	28
5.3	Opinion de la Régie	28
6.	Exigences techniques relatives à l'intégration des centrales au réseau de transport d'Hydro-Québec (HQT-2, document 1, annexe F).....	29
6.1	Position du Transporteur.....	29
6.2	Position des intéressés	30
6.3	Opinion de la Régie	31
7.	Normes d'opération - zone de réglage du québec (HQT-2. document 1, annexe G)	32
7.1	Position du Transporteur.....	32
7.2	Position des intéressés	33
7.3	Opinion de la Régie	33
8.	Le rôle de coordonnateur dans la zone de réglage du québec.....	34
8.1	Position du Transporteur.....	34
8.2	Position des intéressés	35
8.3	Opinion de la Régie	36
9.	Frais des intéressés	37

1. INTRODUCTION

Hydro-Québec, dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur ou TransÉnergie), introduit le 2 décembre 2002 à la Régie de l'énergie (la Régie) la présente demande en vertu de l'article 73.1 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹ (la Loi). La demande est amendée le 3 décembre 2002. Les conclusions recherchées par le Transporteur sont les suivantes :

« **ACCUEILLIR** la présente demande amendée;

APPROUVER comme normes relatives aux opérations et aux exigences techniques du Transporteur, dont les normes de fiabilité de son réseau de transport d'électricité, les documents suivants déposés au soutien de la présente demande amendée :

- Critères, guides et procédures du NPCC tels que déposés au soutien de la présente demande amendée comme pièce HQT-3, Document 1, avec leurs modifications successives

- Politiques d'exploitation du NERC telles que déposées au soutien de la présente demande amendée comme pièce HQT-4, Document 1, avec leurs modifications successives

- Standards de planification du NERC tels que déposés au soutien de la présente demande amendée comme pièce HQT-4, Document 2, avec leurs modifications successives

- Les critères de conception du réseau de transport principal tels que déposés au soutien de la présente demande amendée comme annexe D à la pièce HQT-2, Document 1

Le guide d'application des critères de planification du réseau de répartition tel que déposé au soutien de la présente demande amendée comme annexe E à la pièce HQT-2, Document 1

- Les exigences techniques relatives à l'intégration des centrales au réseau de transport d'Hydro-Québec telles que déposées au soutien de la présente demande amendée comme annexe F à la pièce HQT-2, Document 1

- Les normes d'opération – Zone de réglage du Québec telles que déposées au soutien de la présente demande amendée comme annexe G à la pièce HQT-2, Document 1 ;

RECONNAÎTRE au Transporteur son rôle de coordonnateur et responsable de la fiabilité à l'intérieur de la zone de réglage du Québec. » [sic]

La Régie émet sa décision procédurale le 11 décembre 2002².

TransÉnergie affiche, le 12 décembre 2002 sur son site Internet, un avis concernant la présente demande et transmet une copie de cet avis et de sa demande aux intervenants visés par ces normes ainsi qu'aux soumissionnaires ayant participé à l'appel d'offres A/O 2002-01.

¹ L.R.Q., c. R-6.01.

² Décision D-2002-276, dossier R-3498-2002, 11 décembre 2002.

Le Transporteur tient une séance d'information au bureau de la Régie le 16 janvier 2003, au cours de laquelle il présente son dossier, explique la pertinence des normes et répond aux questions des personnes intéressées et de la Régie. Les intéressés qui ont participé à cette séance d'information sont énumérés à la page 2 de la présente décision.

Le 13 février 2003, les intéressés Alcan et Great Lakes déposent conjointement leurs observations à la Régie. Ils lui demandent de rejeter la demande du Transporteur telle que présentée, de déclarer inapplicable la volonté du Transporteur que leur soient imposées quelques normes que ce soient autrement que par des ententes volontaires, de rejeter la demande du Transporteur en vue de l'approbation des normes du NPCC et du NERC et, subsidiairement, si la Régie envisageait l'approbation de certaines normes propres au Transporteur, d'ordonner au Transporteur une évaluation préalable des coûts, des impacts et des échéanciers requis et de permettre aux intéressés de faire valoir leurs droits à ce sujet.

L'intéressé S.É./AQLPA dépose ses observations le 14 février 2003. Il recommande à la Régie d'adopter (sic) les normes telles que produites au présent dossier par le Transporteur et appuie la demande du Transporteur voulant que lui soit reconnu son rôle de coordonnateur et responsable de la fiabilité à l'intérieur de la zone de réglage du Québec. Il énonce également certaines recommandations à la Régie.

Le 28 février 2003, le Transporteur dépose ses commentaires en réponse aux observations des intéressés et réitère sa demande pour que la Régie approuve l'ensemble des documents identifiés comme normes dans les conclusions de sa demande et reconnaisse son rôle de coordonnateur et responsable de la fiabilité à l'intérieur de la zone de réglage du Québec. Le dossier est alors pris en délibéré par la Régie.

Alcan et Great Lakes présentent des « précisions » le 14 mars 2003, qui font suite aux commentaires du Transporteur du 28 février 2003. Ce dernier soumet le 21 mars 2003 que ces « précisions » n'ont pas été expressément autorisées par la Régie et qu'elle ne devrait pas en tenir compte. Le 26 mars 2003, le Transporteur dépose une lettre et un document du NERC à titre d'information. La Régie n'a pas autorisé la production en cours de délibéré de des précisions de Alcan et Great Lakes et des commentaires et documents produits par la suite par le Transporteur et n'en tient pas compte aux fins de sa décision.

Conformément à l'article 73.1 de la Loi, et dans le délai de 120 jours qui y est prévu, la Régie se prononce, par la présente décision, sur la demande du Transporteur visant à obtenir l'approbation des normes qu'il soumet.

2. CADRE LÉGAL DU DOSSIER

Le mandat de la Régie découle de l'article 73.1 de la Loi qui se lit comme suit :

« 73.1. Le transporteur d'électricité établit des normes relatives à ses opérations et aux exigences techniques, dont les normes de fiabilité de son réseau de transport d'électricité, qu'il soumet à l'approbation de la Régie. La Régie doit se prononcer dans les 120 jours suivant la réception des normes. »

2.1 POSITION DES INTÉRESSÉS

Les intéressés Alcan et Great Lakes ainsi que S.É./AQLPA présentent divers commentaires d'ordre juridique relativement à l'objet et à la portée de l'article 73.1 de la Loi. La Régie résume ci-après l'essentiel de leurs arguments relativement à sa juridiction et à ses pouvoirs en la matière ainsi que les commentaires du Transporteur à ce propos. Les commentaires de nature juridique plus spécifiques aux sujets traités dans les autres sections de la présente décision y sont énoncés, lorsque jugés nécessaires ou utiles.

Les intéressés **Alcan** et **Great Lakes**, se référant aux articles 1, 2, 5, 31 et 48 de la Loi, rappellent que la Régie a compétence en matière de transport d'électricité, mais seulement eu égard au Transporteur d'électricité tel que défini à la Loi et en fonction des objectifs poursuivis par l'article 5 de la Loi³. Ils soumettent que l'article 73.1 de la Loi a une portée plutôt restreinte, parce que, d'une part, limitée par la nature des normes visées (soit celles relatives aux opérations et aux exigences techniques) et, d'autre part, par le fait que ces normes doivent être spécifiques aux opérations du Transporteur ou aux normes de fiabilité de son réseau de transport⁴. Ils soumettent également que le pouvoir d'approbation visé à l'article 73.1 a pour objet de permettre l'usage, par décision administrative, de certaines normes du Transporteur d'électricité et que l'approbation dépend de la nécessité et de la pertinence de faire approuver celles-ci⁵.

Enfin, ils allèguent que la Régie a juridiction pour régir les opérations et la fiabilité du réseau de transport d'électricité du Transporteur, et non celles de réseaux privés tels que ceux d'Alcan et Great Lakes, et qu'en conséquence, l'approbation de normes ne peut avoir pour effet d'assujettir de tels réseaux à la compétence de la Régie ou à l'autorité du Transporteur⁶.

³ Observations d'Alcan et Great Lakes, pages 7 à 9 et 11.

⁴ Observations d'Alcan et Great Lakes, page 10.

⁵ Observations d'Alcan et Great Lakes, pages 10 à 12.

⁶ Observations d'Alcan et Great Lakes, pages 11 et 12.

L'intéressé **S.É./AQLPA** souligne que « l'article 73.1 de la Loi limite la Régie de l'énergie à adopter (sic) les normes relatives aux opérations du Transporteur et aux exigences techniques, dont les normes de fiabilité de son réseau de transport d'électricité. » Il ajoute que la Régie ne peut donc « en soi adopter » (sic) selon cet article des normes qui seraient décrites comme étant celles d'autres parties que le Transporteur⁷.

De plus, l'intéressé soumet que la Régie ne peut modifier le texte des normes du NERC et du NPCC que le Transporteur lui soumet pour adoption (sic), mais qu'elle peut adopter des normes complémentaires en ajout à celles-ci ou qui en modifient certaines exigences, telles les normes d'Hydro-Québec elle-même que le Transporteur soumet pour adoption (sic). Il ajoute que la Régie a le droit de refuser d'adopter certaines normes d'Hydro-Québec tant que celle-ci n'y aura pas apporté les modifications qu'elle jugerait souhaitables, et qu'elle pourrait également recommander au Transporteur d'y apporter des modifications ou des ajouts lors d'un prochain dossier selon l'article 73.1 de la Loi⁸.

Par ailleurs, l'intéressé souligne que le présent dossier n'est pas de nature tarifaire et que la décision de la Régie ne pourra pas être interprétée comme modifiant les droits et obligations déjà inscrits aux « *Tarifs et conditions du service de transport d'HQ* » (Tarifs et conditions) dont le texte a été approuvé en vertu des décisions D-2003-12 et D-2003-18⁹. Il allègue également que les normes d'opérations et les exigences techniques du NERC, du NPCC et du Transporteur sont déjà codifiées aux Tarifs et conditions et sont déjà rendues applicables par ce texte et des contrats qui en résultent, et ce, même sans décision de la Régie en vertu de l'article 73.1 de la Loi¹⁰.

À cet égard, S.É./AQLPA cite plusieurs articles et appendices des Tarifs et conditions, où il est fait référence, notamment, aux concepts de « *zone de réglage* » et de « *pratiques usuelles des services publics* », aux critères et lignes directrices du NPCC et aux critères et directives du Transporteur en matière d'opérations et d'exigences techniques. Il allègue également que le texte des Tarifs et conditions adopte (sic) par référence les normes futures du NERC, du NPCC et d'Hydro-Québec. Il conclut enfin que le texte des Tarifs et conditions impose des normes d'exploitation du réseau de transport et des normes techniques, non seulement au Transporteur, mais également, par voie contractuelle, à ses clients, et qu'une procédure de plaintes auprès du Transporteur puis d'appel (sic) à la Régie est disponible en cas de problème d'interprétation ou d'application desdites normes par le Transporteur¹¹.

⁷ Observations de S.É./AQLPA, page 13.

⁸ Observations de S.É./AQLPA, page 16.

⁹ Observations de S.É./AQLPA, page 11.

¹⁰ Observations de S.É./AQLPA, pages 10 et 11.

¹¹ Observations de S.É./AQLPA, pages 5 à 10, 12 et 13.

S.É./AQLPA recommande à la Régie d'adopter les normes et exigences techniques produites par le Transporteur vu qu'elle a déjà approuvé les Tarifs et conditions. Il recommande également que des normes soient édictées par Hydro-Québec et approuvées par la Régie lors d'une prochaine cause afin de guider la flexibilité dont le Transporteur ferait preuve auprès de tiers pour gérer les diverses situations de mise en conformité, principalement en ce qui concerne les équipements existants¹².

2.2 POSITION DU TRANSPORTEUR

En réponse aux observations des intéressés Alcan et Great Lakes, qui demandent à la Régie de rejeter, telle que présentée, la demande du Transporteur, celui-ci dit ne pas saisir « *le fondement légal ou factuel qui permettrait à la Régie de faire fi de l'article 73.1 de la Loi et de ne pas approuver les normes relatives à ses opérations et aux exigences techniques, dont les normes de fiabilité de son réseau de transport d'électricité que le Transporteur a établi, au motif qu'il les applique déjà, de toute façon, sans cette approbation.* » Le Transporteur ajoute que l'article 73.1 « *vise l'approbation des normes établies par le Transporteur et non l'autorisation au préalable de ces normes* ». Enfin, il « *réitère qu'il est nécessaire et pertinent que la Régie approuve des normes relatives aux opérations et aux exigences techniques, dont les normes de fiabilité du réseau de transport d'électricité; c'est prévu à la Loi* »¹³.

Le Transporteur précise que sa demande n'aurait pas pour conséquence de lui octroyer un pouvoir de contrôle et de décision à l'égard d'exploitants de réseaux privés. Il indique que les normes qui seront approuvées par la Régie ne s'appliqueront qu'au Transporteur et qu'il ne peut contester la position des intéressés à l'effet que les réseaux privés comme ceux d'Alcan et de Great Lakes sont non réglementés et ne sont donc pas soumis à la juridiction de la Régie. Comme les intéressés, il dit être d'avis que l'approbation de la Régie, en vertu de l'article 73.1 de la Loi, ne doit porter que sur des normes qui sont spécifiques au Transporteur. Il allègue que les normes approuvées par la Régie ne seront pas applicables comme telles au réseau de transport d'électricité des intéressés et qu'il est exagéré, sinon trompeur, de conclure que leur approbation par la Régie aurait pour effet d'assujettir ces intéressés à la compétence de la Régie ou à l'autorité du Transporteur.¹⁴

¹² Observations de S.É./AQLPA, page 21.

¹³ Commentaires du Transporteur, page 7.

¹⁴ Commentaires du Transporteur, page 8.

Le Transporteur ajoute cependant que les connexions entre les réseaux des intéressés et celui du Transporteur constituent un état de fait pouvant avoir des incidences sur la continuité et la fiabilité du service de transport d'électricité. Il mentionne que certaines normes du Transporteur s'appliquent effectivement à cet état de fait afin de préserver l'intégrité du réseau du Transporteur comme certaines autres visent les conditions d'intégration de centrales de production au réseau de transport. Dans ce contexte, selon le Transporteur, il est faux de prétendre que, par exemple, par l'approbation d'exigences relatives à l'intégration des centrales au réseau de transport, ces centrales se trouveraient expropriées par TransÉnergie¹⁵.

Selon le Transporteur, les normes doivent traiter des exigences relatives au raccordement des installations des tiers au réseau de transport, y compris le raccordement des réseaux voisins, ainsi que des modes d'opération du réseau, pour avoir l'effet escompté sur la continuité et la fiabilité du service de transport d'électricité ainsi que sur l'intégrité du réseau¹⁶.

Il ajoute que des considérations d'affaires ne sont pas pertinentes à l'approbation des normes en vertu de l'article 73.1 de la Loi. Les considérations pertinentes sont la continuité et la fiabilité du service de transport d'électricité ainsi que l'intégrité du réseau du Transporteur¹⁷.

Pour assurer la continuité et la fiabilité du service de transport d'électricité et l'intégrité du réseau, le Transporteur a l'intention, en temps opportun et après que la Régie aura approuvé les normes qu'il propose, de présenter une demande à la Régie en vue de faire modifier les Tarifs et conditions approuvés par la décision D-2003-12 du 16 janvier 2003, de manière à ce qu'ils reflètent à l'avenir les dispositions (article 6.2) que le Transporteur avait proposées dans le dossier tarifaire R-3401-98 concernant l'obligation des réseaux voisins situés au Québec de se conformer aux normes de fiabilité du Transporteur¹⁸.

Pour les intervenants dans la zone de réglage du Québec qui ne sont ou ne seront pas nécessairement des clients du service de transport d'électricité en vertu des Tarifs et conditions, le Transporteur entend privilégier la voie d'ententes spécifiques négociables concernant le respect de la conformité aux normes de fiabilité¹⁹.

¹⁵ Commentaires du Transporteur, pages 8 et 9.

¹⁶ Commentaires du Transporteur, page 9.

¹⁷ Commentaires du Transporteur, page 9.

¹⁸ Commentaires du Transporteur, pages 9 et 10.

¹⁹ Commentaires du Transporteur, page 10.

2.3 OPINION DE LA REGIE

L'article 73.1 de la Loi prévoit que la Régie doit se prononcer sur la demande présentée par le Transporteur en vue de l'approbation des normes qu'il soumet. Tel que le mentionnait la Régie dans sa décision D-2002-276, son mandat au terme de cet article est nouveau et, *prima facie*, elle ne le conçoit pas comme lui permettant d'établir de telles normes ou d'en modifier la teneur. C'est en effet le Transporteur qui a la responsabilité de les établir, et la Régie est appelée à se prononcer en rendant une décision, soit d'approbation, soit de refus, des normes soumises.

La Régie constate que, sur cette question, seul S.É./AQLPA formule quelques commentaires. Il indique que les normes d'Hydro-Québec sont le véhicule permettant à la Régie d'intervenir sur le contenu normatif lui-même si elle le souhaite. L'intéressé ajoute que la Régie a le droit de refuser d'adopter (sic) certaines normes d'Hydro-Québec tant que celle-ci n'y aura pas apporté les modifications que la Régie jugerait souhaitables, ou de recommander au Transporteur de telles modifications ou ajouts en vue d'un prochain dossier.

Après examen de sa loi constitutive et en l'absence d'arguments probants à l'effet contraire, la Régie ne voit aucun motif de modifier la conception de son mandat qu'elle avait énoncée à sa décision D-2002-276 quant à la façon dont elle peut se prononcer sur la demande en vertu de l'article 73.1 de la Loi. Elle considère qu'elle ne peut, dans le cadre de cet article, établir elle-même les normes qui y sont visées ou en modifier la teneur. Elle peut, soit approuver, soit refuser, les normes qui sont soumises à sa considération par le Transporteur. Ainsi, à titre comparatif, l'exercice auquel la Régie doit procéder dans le cadre de l'article 73.1 se distingue de celui auquel elle procède à l'occasion d'une demande tarifaire. En effet, tel que le prévoit l'article 48 de la Loi, c'est la Régie qui fixe ou modifie les Tarifs et conditions du service de transport d'électricité.

Ceci étant dit, la Régie constate qu'un certain nombre des exigences prévues aux normes soumises par le Transporteur dans le présent dossier sont visées par diverses références faites dans les Tarifs et conditions présentement en vigueur. La Régie note également qu'une fois que les normes auront été approuvées, le Transporteur a l'intention de produire éventuellement une demande à la Régie en vue d'incorporer aux Tarifs et conditions le texte de l'article 6.2 proposé dans le cadre du dossier R-3401-98 et refusé par la Régie par sa décision D-2002-95²⁰.

²⁰ Décision D-2002-95, dossier R-3401-98, page 338.

Dans ce contexte, la Régie juge utile d'apporter un certain nombre de précisions quant à l'objet et à la portée de la décision qui doit être rendue en vertu de l'article 73.1.

D'abord, le texte de l'article 73.1 énonce clairement qu'il s'agit pour le Transporteur d'établir des normes relatives à ses opérations et aux exigences techniques, dont les normes de fiabilité de son réseau de transport d'électricité. En conséquence, l'approbation que donnerait la Régie en vertu de cet article ne porterait que sur des normes spécifiques au Transporteur et ne s'appliquant qu'à lui, ce que le Transporteur admet.

L'analyse du dossier permet toutefois de constater, à la lumière notamment des observations des intéressés, que les normes qui seraient approuvées par la Régie sont susceptibles d'avoir des effets éventuellement pour des tierces parties, à titre de clients du service de transport ou à d'autres titres. Dans ce contexte, l'examen auquel procède la Régie aux fins de la présente décision doit être effectué avec prudence, notamment en raison des considérations suivantes.

D'une part, bien que le Transporteur confirme que « *les normes approuvées par la Régie ne seront pas applicables, comme telles, aux réseaux de transport d'électricité des intéressés* » (Alcan et Great Lakes) et n'auront pas pour effet de les assujettir à la compétence de la Régie ou à l'autorité du Transporteur, celui-ci n'en précise pas moins que les « *connexions entre les réseaux des intéressés et celui du Transporteur constituent un état de fait qui peut avoir des incidences sur la continuité et la fiabilité du service de transport d'électricité* » et que « *certaines normes du Transporteur s'appliquent effectivement à cet état de fait afin de préserver l'intégrité du réseau du Transporteur comme certains autres visent les conditions d'intégration de centrales de production au réseau de transport [...]* ». ²¹

À cet égard, la Régie précise qu'une décision d'approbation, le cas échéant, de normes en vertu de l'article 73.1 ne peut avoir pour effet, et ne doit pas être interprétée, comme imposant quelque obligation que ce soit aux réseaux ne relevant pas de sa juridiction. Dans le contexte actuel de la Loi, ce n'est que par entente avec le Transporteur qu'une tierce partie, non cliente du réseau de transport, peut décider de s'engager à respecter de telles normes, et la Régie n'a aucun pouvoir d'examen d'une plainte pouvant résulter d'une telle entente. Cela résulte spécifiquement du fait que la compétence de la Régie est limitée au réseau de transport du Transporteur et aux plaintes portant sur l'application d'un tarif ou d'une condition de transport d'électricité par le Transporteur, tel qu'il ressort notamment des articles 2, 31 et 86 et suivants de la Loi.

²¹ Commentaires du Transporteur, page 8.

D'autre part, en ce qui concerne les relations commerciales du Transporteur avec les clients du service de transport, la Régie est consciente du fait que les normes qui seraient approuvées en vertu de l'article 73.1 pour application au Transporteur sont susceptibles d'avoir une incidence et une pertinence dans le cadre de l'étude d'un dossier tarifaire éventuel du Transporteur. Tel que mentionné précédemment, le Transporteur a indiqué son intention de faire une demande de modification aux Tarifs et conditions pour y incorporer éventuellement une disposition semblable à l'article 6.2. Par ailleurs, le texte actuel des Tarifs et conditions comporte diverses références à des concepts, critères, lignes directrices et directives que peuvent viser, à plusieurs égards, les normes présentement soumises à l'approbation de la Régie (par exemple : zone de réglage, critères et lignes directrices du NPCC, etc.).

À cet égard, la Régie tient à préciser qu'une approbation donnée à des normes en vertu de l'article 73.1 ne saurait être interprétée comme ayant pour conséquence l'intégration automatique de ces normes, sur demande du Transporteur, au texte des Tarifs et conditions, et ce, pour diverses raisons. D'abord, une telle incorporation aux Tarifs et conditions en ferait une condition de service opposable aux clients du service de transport. Or, une décision de la Régie à cet effet ne peut intervenir, tel que le prévoient les articles 16, 25 et 48 de la Loi, qu'à la suite d'une audience publique présidée par une formation de trois régisseurs et au cours de laquelle les intéressés (dont, au premier chef, les clients du Transporteur) doivent avoir l'opportunité de faire valoir leur point de vue.

Par ailleurs, les commentaires suivants s'imposent également eu égard au fait que diverses références à des concepts, critères, lignes directrices et directives pouvant être visées par les normes faisant l'objet du présent dossier font partie des Tarifs et conditions présentement en vigueur. Il est important de noter que la portée et l'effet de ces références dans le texte des Tarifs et conditions n'ont, jusqu'à maintenant, fait l'objet d'aucune interprétation par la Régie. De telles références, déjà incluses au *Règlement numéro 659 d'Hydro-Québec sur les conditions et les tarifs du service de transport pour l'accessibilité à son réseau*²², ont été reproduites dans le texte des Tarifs et conditions présentement en vigueur (qui, en application de l'article 164 de la Loi, a remplacé ledit Règlement 659), mais l'objet et la portée de ces références n'ont pas fait l'objet d'un débat spécifique aux fins de la décision D-2002-95.

²² Décret 276-97, 5 mars 1997, (1997), 129 G.O. II, 1248, par lequel le gouvernement du Québec a approuvé le *Règlement 659*, antérieurement à l'entrée en vigueur des dispositions de la Loi ayant conféré juridiction exclusive à la Régie en la matière.

Ainsi, tel que le précisait la Régie dans celle-ci :

« la Régie traite [...] par la présente décision, le maximum d'enjeux sur la base des informations mises en preuve. Toutefois, [...] il ne faut pas s'attendre à ce que tous les éléments soient réglés durant cette première cause tarifaire qui marque le début d'un processus continu de la réglementation »²³.

C'est donc dans le contexte, soit d'un dossier tarifaire du Transporteur, soit d'un dossier de plainte eu égard à l'interprétation et à l'application des Tarifs et conditions, que la Régie pourrait être appelée à se prononcer sur la portée et l'effet de ces diverses références à des normes techniques et de fiabilité.²⁴ C'est d'ailleurs dans cette optique que la Régie, dans sa décision D-2002-276, précisait que l'utilisation de normes a nécessairement des incidences sur les opérations du Transporteur, ses investissements, ses coûts d'opération et, par conséquent, sur les tarifs du Transporteur, et qu'il ne saurait être question, dans le cadre du présent dossier, de trancher complètement et définitivement les questions reliées aux incidences économiques et tarifaires de l'utilisation de telles normes.

Ces précisions étant apportées, la Régie procède, dans les sections ci-après, à l'examen des normes soumises par le Transporteur, afin de décider de la nécessité et de la pertinence de leur approbation aux fins opérationnelles, techniques et de fiabilité du réseau de transport du Transporteur.

3. DOCUMENTS DU NERC ET DU NPCC

3.1 POSITION DU TRANSPORTEUR

Le NERC a pour mission de promouvoir la fiabilité du service électrique fourni par les principaux réseaux de transport du continent, lesquels alimentent environ 375 millions de personnes. Son rôle consiste à établir des normes et encadrements de base en matière de planification, d'exploitation et de maintenance des réseaux de transport. Il regroupe 10 conseils régionaux aux États-Unis et au Canada, dont le NPCC. Le NPCC a été formé en 1966, à la suite de l'importante panne d'électricité qui a touché New York en 1965. Il regroupe cinq zones de réglage, soit le Québec, l'Ontario, les Maritimes, l'État de New York et les États de la Nouvelle-Angleterre.

²³ Décision D-2002-95, dossier R-3401-98, 30 avril 2002, page 18.

²⁴ La Régie ne se prononce donc pas, dans le cadre de la présente décision, sur l'interprétation que propose à cet égard l'intéressé S.É./AQLPA, notamment quant à l'expression « *pratiques usuelles des services publics* » en ce qui a trait aux modifications successives à des normes du NERC ou du NPCC.

Les encadrements du NERC comprennent quatre familles de normes et neuf politiques. Ces normes touchent à l'équilibre offre/demande, à la sécurité du réseau, à la protection et au contrôle du réseau, à la remise en charge du réseau et définissent les données à fournir pour les études de planification. Le NERC a implanté un programme de vérification de conformité qui est appliqué par le NPCC²⁵.

Le NERC a aussi adopté une nouvelle orientation à l'automne 2001 et vise une nouvelle formulation des normes et encadrements pour mieux refléter la nouvelle structure de l'industrie électrique²⁶.

Le Transporteur précise que le NERC a demandé l'accréditation de son processus de développement des normes auprès de l'« American National Standards Institute » (ANSI). Cet organisme est l'équivalent de l'« Association Canadienne de Normalisation » (ACNOR), et établit des normes techniques qui servent de référence à l'industrie en général.

De plus, le NERC a développé un protocole d'accord avec le North American Energy Standards Board (NAESB) afin de coordonner le développement de normes sur la fiabilité²⁷. Ces modalités de fonctionnement tendent à évoluer vers celles d'une North American Electric Reliability Organization (NAERO). Ce passage du respect volontaire au respect obligatoire des règles s'appuiera sur des modalités qui restent à convenir avec les entités législatives concernées, soit le FERC aux États-Unis et les gouvernements et régies provinciales pour le Canada²⁸.

Le rôle du NPCC, quant à lui, est de promouvoir la fiabilité et l'efficacité du service électrique du « bulk power system » (réseau de transit du marché de gros). Ses critères doivent être utilisés pour la conception et l'opération de ce système et sont applicables à toutes les entités qui font partie ou qui utilisent le « bulk power system » du nord-est américain.

Ce « bulk power system » est défini comme suit :

*« The interconnected electrical systems within North Eastern North America comprising generation and transmission facilities on which faults or disturbances can have a significant adverse impact outside of the local area. In this context, local areas are determined by the Council Members. »*²⁹

²⁵ Pièce HQT-7, document 1, en liasse, pages 21 et 23.

²⁶ Pièce HQT-2, document 1, page 17.

²⁷ Pièce HQT-7, document 1, en liasse, page 20.

²⁸ Pièce HQT-2, document 1, annexe I.

²⁹ Pièce HQT-3 document 1, NPCC document A-7, page 5.

En outre, le NPCC établit que :

« The host utility (the member system to which a non-member connects to the bulk power system) shall use its best efforts to assure that, whenever it enters into arrangements with non-members which could have a significant adverse impact on service reliability on the interconnected bulk power system in North Eastern North America, the arrangements are consistent with criteria established by the Council [...]. »³⁰

TransÉnergie est membre à part entière du NPCC depuis mai 1998. Depuis cette date, elle est considérée comme une partie intégrante de l'« Eastern Interconnection ». En effet, le système d'Hydro-Québec comporte une importante capacité de production, et se trouve lié à ses voisins par des interconnexions majeures. Le Transporteur produit une lettre du NPCC confirmant qu'il répond pleinement aux normes et exigences des politiques du NERC et aux critères du NPCC. Enfin, TransÉnergie participe aux opérations du NPCC en ce qui concerne la coordination des interconnexions dans la région du nord-est américain³¹.

Le fait d'être membre du NPCC impose au Transporteur des obligations qui sont contenues dans une convention d'affiliation et qui se résument comme suit :

« [...] »

- *Planifier, concevoir et exploiter son réseau de transport dans le respect des normes et encadrements du NPCC et du NERC;*
- *Au moment d'une transaction avec un non membre, le membre doit s'assurer du respect des normes et encadrements du NPCC et du NERC;*
- *Informers le NPCC de tout changement ou ajout à son réseau de transport;*
- *Fournir les données et rapports requis par le programme de conformité aux normes et encadrements de fiabilité du NPCC et du NERC; et*
- *Accepter l'évaluation de la conformité du NERC et du NPCC, ainsi que les sanctions imposées. »³²*

Le dernier niveau des sanctions mentionnées ci-dessus constitue l'envoi d'une lettre par le NPCC à l'entité qui réglemente localement le Transporteur qui aurait été en défaut ou qui ne se serait pas conformé à ses obligations. La Régie serait donc informée si ce niveau de sanction était atteint.

³⁰ Pièce HQT-3 document 1, NPCC document A-2, page 1.

³¹ Pièce HQT-5, document 6, en liasse.

³² Pièce HQT-2, document 1, page 11.

Le Transporteur indique qu'il s'est donné de nouveaux critères de planification et de conception pour refléter les exigences du NPCC et du NERC en encadrant le développement futur de son réseau. Le Transporteur précise que ses choix en matière de normes et exigences techniques ont été guidés par les normes des organismes externes, notamment celles du NPCC et du NERC³³.

Les encadrements du NPCC déposés à la pièce HQT-3, document 1, regroupent les critères ou les documents dits de type A suivants :

- A1 : Approbation des documents;
- A2 : Planification et exploitation des réseaux interconnectés;
- A3 : Exploitation en cas d'urgence;
- A4 : Maintenance de la protection;
- A5 : Conception des systèmes de protection;
- A6 : Réserve d'exploitation;
- A7 : Lexique des termes utilisés par le NPCC et le NERC;
- A8 : Programme du NPCC pour vérifier la conformité et la mise en application de ses critères;
- A11 : Automatismes de réseau (SPS)³⁴.

Ces documents doivent recevoir l'approbation des réseaux membres (« Member Systems »).

Les encadrements du NPCC comprennent aussi des guides ou documents qui décrivent les processus devant être suivis pour respecter les critères du NPCC. Ce sont les encadrements de type B qui ne requièrent que l'approbation du « Reliability Coordinating Committee ». Ils comprennent enfin les procédures ou documents qui décrivent les méthodes permettant l'implantation, l'interprétation et la mesure de conformité aux critères du NPCC. Ces encadrements sont de type C; ils sont préparés par les groupes de travail et ne requièrent pas d'approbation formelle, ni des « Member Systems », ni du « Reliability Coordinating Committee »³⁵.

En ce qui concerne ces documents de types B et C, le Transporteur mentionne qu'il ne subirait pas d'inconvénients majeurs si la Régie décidait de ne pas approuver l'utilisation qu'il fait de ces documents³⁶.

³³ Commentaires du Transporteur, pages 5 et 6.

³⁴ Pièce HQT-7, document 1, page 23.

³⁵ HQT-3, document 1, A1, pages 1 et 2.

³⁶ Pièce HQT-5, document 1, page 5.

Par ailleurs, les politiques d'exploitation ainsi que les standards de planification du NERC sont déposés respectivement aux pièces HQT-4, documents 1 et 2. TransÉnergie indique que les normes et encadrements du NPCC couvrent les normes et encadrements du NERC³⁷. Cependant, en réponse à une demande de renseignement de la Régie, le Transporteur ajoute que les encadrements du NERC et du NPCC sont parfois semblables mais le NPCC peut avoir d'autres encadrements qui lui sont propres pour tenir compte des spécificités du nord-est américain. Le Transporteur soumet qu'il n'y a pas « double emploi » et que les encadrements du NERC et du NPCC sont cohérents et forment un tout³⁸.

Le Transporteur précise aussi que les normes de fiabilité du NERC et du NPCC sont déjà en vigueur depuis plusieurs années au Québec. Les investissements ont déjà été réalisés pour hausser le niveau de fiabilité du réseau du Transporteur au niveau requis et pour l'y maintenir. En effet, un vaste programme de 1,3 milliard \$ a été lancé en 1989 à cette fin³⁹.

TransÉnergie est représentée sur différents comités et « task force » du NPCC. Occasionnellement, il arrive qu'un représentant du Transporteur participe ou pilote un groupe de travail du NERC⁴⁰. TransÉnergie précise aussi que les normes de ces organismes externes peuvent être modifiées de temps à autre, indépendamment de sa volonté⁴¹.

3.2 POSITION DES INTÉRESSÉS

Les intéressés **Alcan** et **Great Lakes** se questionnent sur l'ampleur et la nature des normes soumises par le Transporteur à l'approbation de la Régie⁴².

D'une façon générale, les intéressés allèguent que la demande du Transporteur, telle que présentée, apparaît non nécessaire, non pertinente et va au-delà des pouvoirs de la Régie. Elle pourrait avoir pour conséquence de modifier le poids et le pouvoir de chacune des parties contractantes dans d'éventuelles négociations relatives à l'utilisation par TransÉnergie du réseau d'Alcan et du réseau de Great Lakes⁴³.

³⁷ Pièce HQT-2, document 1, page 17.

³⁸ Pièce HQT-5, document 1, pages 3 et 4.

³⁹ Pièce HQT-2, document 1, page 18 et Commentaires du Transporteur, page 5.

⁴⁰ Pièce HQT-2, document 1, pages 12 et 17.

⁴¹ Pièce HQT-5, document 1, page 14.

⁴² Observations d'Alcan et Great Lakes, pages 4 et 11.

⁴³ Observation d'Alcan et Great Lakes, page 4.

Ils soulignent que le NERC est une organisation volontaire pour la promotion de la fiabilité et de la sécurité du réseau de production-transport d'électricité sur la base de la réciprocité, la pression des pairs et des intérêts personnels mutuels des parties impliquées. Ils ajoutent que le NPCC est un organisme volontaire à but non lucratif dont l'objectif est :

*« The purpose of the Council is to promote the reliable and efficient operation of the **inter-connected bulk power systems** in North Eastern North America to the establishment of criteria, coordination of system planning, design and operations, and assessment and enforcement of compliance with such criteria. In the development of reliability criteria, NPCC, to the extent possible, facilitates attainment of fair, effective and efficient competitive electric markets. »⁴⁴*

Le réseau de Great Lakes étant à la frontière de deux zones de réglage, Great Lake précise qu'il maîtrise et applique les normes, guides et standards du NPCC lors de la conception et de la rénovation des équipements de transport. Pour sa part, Alcan connaît et utilise les normes et politiques du NPCC et du NERC depuis plus d'une dizaine d'années⁴⁵.

Ces intéressés indiquent que les encadrements du NPCC et du NERC favorisent le respect des normes par des ententes contractuelles avec les non membres. Ils soulignent aussi que le Transporteur prévoit signer de telles ententes spécifiques⁴⁶.

Selon ces intéressés, TransÉnergie s'est engagée contractuellement à respecter les documents provenant du NERC et du NPCC et il semble que c'est pour cette raison qu'elle estime nécessaire que la Régie approuve lesdites normes⁴⁷.

Alcan et Great Lakes jugent que les réponses du Transporteur laissent entendre qu'il serait possible que la Régie adopte un faisceau minimum de normes visant strictement le Transporteur et qu'au même moment, celui-ci adopte les normes du NPCC et du NERC, pour des raisons contractuelles ou autres⁴⁸.

Alcan signale également que le Transporteur reconnaît qu'un évènement sur le réseau d'Alcan n'a pas un impact significatif nuisible sur la fiabilité du réseau « bulk », ce qui lui procure son statut actuel de réseau « non bulk »⁴⁹.

⁴⁴ Observations d'Alcan et Great Lakes, pages 16 et 17.

⁴⁵ Observation d'Alcan et Great Lakes, pages 12 et 13.

⁴⁶ Observations d'Alcan et Great Lakes, page 21.

⁴⁷ Observation d'Alcan et Great Lakes, page 20.

⁴⁸ Observation d'Alcan et Great Lakes, page 21.

⁴⁹ Pièce HQT-6, document 1, page 5.

Enfin, Alcan et Great Lakes demandent qui arbitrera les cas litigieux ou marginaux impliquant un non membre du NPCC. Ils soumettent que les obligations de vérification par le Transporteur du respect des normes par un non-membre, lors d'une transaction, se limitent aux encadrements du NPCC et du NERC et non aux normes produites par le Transporteur.⁵⁰

S.É./AQLPA considère qu'en bonne partie, ce que TransÉnergie demande à la Régie d'adopter est déjà en vigueur par la voie des Tarifs et conditions dont le texte est adopté depuis le 20 janvier 2003. Ce texte réfère à la notion de zone de réglage, spécifie que TransÉnergie est un membre du NPCC et, en de nombreux endroits, fait référence aux normes relatives aux opérations et aux exigences techniques du réseau du Transporteur⁵¹.

L'intéressé mentionne qu'en plusieurs endroits, le texte des Tarifs et conditions indique que les lignes directrices et les principes suivants sont suivis :

- « (a) *les pratiques usuelles des services publics;*
- (b) *les critères et lignes directrices du Northeast Power Coordinating Council (NPCC);*
- (c) *les critères et directives applicables du transporteur.* »⁵²

S.É./AQLPA poursuit en mentionnant que le texte des Tarifs et conditions impose des normes techniques, par voie contractuelle, aux clients de TransÉnergie, lesquels doivent s'assurer que certaines d'entre elles soient respectées quant à leurs ressources de production, leurs charges et d'autres réseaux de transport auxquels ils peuvent être connectés⁵³.

Tel que mentionné précédemment, selon l'intéressé, même sans décision de la Régie en vertu de l'article 73.1, une panoplie de normes d'opération et d'exigences techniques du NERC, du NPCC et d'Hydro-Québec s'appliquent, tant au Transporteur que contractuellement à ses clients⁵⁴. Selon l'intéressé, un client du service de transport, insatisfait de l'interprétation par TransÉnergie de normes d'exploitation ou techniques et de leur application, peut formuler une plainte et le cas échéant, faire appel [sic] devant la Régie.⁵⁵ L'intéressé précise aussi qu'il pourrait être utile que toutes les normes soient disponibles en français.

⁵⁰ Observations d'Alcan et Great Lakes, pages 22 et 23.

⁵¹ Observations de S.É.-AQLPA, pages 5 à 7.

⁵² Observations de S.É.-AQLPA, page 8.

⁵³ Observations de S.É.-AQLPA, pages 8 et 9.

⁵⁴ Observations de S.É.-AQLPA, page 10.

⁵⁵ Observations de S.É.-AQLPA, page 9.

3.3 OPINION DE LA RÉGIE

La Régie rejette la demande du Transporteur d'approuver les critères, guides et procédures du NPCC, documents de types A, B et C, de même que les politiques d'exploitation et les standards de planification du NERC, et ce, pour les raisons qui suivent.

Le Transporteur définit les normes comme « *pouvant prendre la forme de critères, guides, méthodes, standards ou autres termes utilisés dans l'industrie* »⁵⁶. Il présente pour approbation à la Régie dans le cadre de l'article 73.1 de sa Loi, un volume important de documents dont la majeure partie est émise par le NERC et le NPCC. La Régie se questionne sur l'ampleur, la nature et la portée des documents soumis par le Transporteur, compte tenu de l'objet et de la finalité de l'article 73.1 de la Loi. Elle ne partage pas cette interprétation élargie de ce qu'est une norme devant lui être soumise pour approbation.

La Régie est aussi d'avis qu'il n'a pas été démontré par le Transporteur et les intéressés qu'elle ait clairement le pouvoir d'approuver, comme « normes établies par le Transporteur » selon l'article 73.1, et ce par renvoi, les documents du NPCC et du NERC, en particulier tels que déposés au présent dossier.

De plus, l'examen des documents émanant du NERC et du NPCC que le Transporteur a soumis avec sa demande ainsi qu'à la suite des demandes de renseignements montre que leur approbation dans leur entièreté n'est, ni nécessaire, ni pertinente. Par exemple, TransÉnergie précise elle-même qu'elle ne voit pas d'inconvénient majeur si les documents B et C du NPCC ne sont pas approuvés comme tels. Par ailleurs, le document A1 décrit un processus d'autorisation interne au NPCC, le document A7 est un lexique et le document A8, un programme de vérification. Le document émis par TransÉnergie en annexe D à la pièce HQT-2, document 1 (les « critères de conception du réseau de transport » examinés à la prochaine section) est présenté comme intégrant les exigences du NPCC contenues dans son document A2. TransÉnergie y ajoute certains critères plus spécifiques aux caractéristiques de son réseau de transport. Enfin, les sujets traités dans les autres documents de type A du NPCC sont également traités dans les divers documents du Transporteur déposés en annexe à la pièce HQT-2, document 1. Parmi les documents soumis à l'approbation de la Régie provenant du NERC et du NPCC, la Régie remarque que le document B17 est intérimaire.

En outre, la Régie note que le NERC a entamé un processus de révision complète de ses normes et encadrements pour refléter la restructuration de l'industrie. Il a demandé l'accréditation de son processus de développement des normes par un organisme officiel,

⁵⁶ Pièce HQT-1, document 1, page 5.

l'ANSI. Enfin, ses modalités de fonctionnement pourraient évoluer si son mandat devient celui d'une NAERO.

Par ailleurs, le Transporteur demande à la Régie d'approuver que le renvoi aux documents du NPCC et du NERC le soit « avec leurs modifications successives ». À cet égard, la Régie est d'avis qu'en supposant qu'elle puisse approuver un renvoi à ces documents, il ne lui a pas été démontré clairement que celui-ci puisse être dynamique ou évolutif (« ouvert »)⁵⁷.

Quoi qu'il en soit, même en supposant que cela soit permis, la Régie considère qu'il n'est pas opportun, à ce moment-ci, qu'elle approuve, par anticipation et sans en avoir fait l'examen au préalable, les modifications successives (futures) aux documents du NPCC et du NERC et leur confère ainsi un caractère formel en les rendant applicables d'office au Québec.

En effet, le Transporteur n'est qu'un des quelques 35 membres (full members) du NPCC, et les normes du NERC et du NPCC peuvent être modifiées de temps à autre, indépendamment de la volonté du Transporteur. Certaines modifications pourraient avoir des implications financières non négligeables vu que le réseau de TransÉnergie a des particularités qui lui sont propres. De plus, une telle approbation avec modifications successives créerait une autre difficulté alors que le Transporteur, qui participe aux travaux du NPCC, pourrait initier ou influencer un encadrement ou une modification aux normes existantes, qui serait automatiquement appliqué sans avoir été examiné au préalable par la Régie.

La Régie tient cependant à préciser que, même si elle n'approuve pas les normes du NERC et du NPCC telles que présentées, elle considère valables les objectifs poursuivis par ces organismes, à savoir la fiabilité du service, le maintien de l'intégrité du réseau, la sécurité du public, le respect des exigences environnementales et le fait de favoriser l'accès aux réseaux et le commerce de l'électricité.

Elle prend acte, en conclusion, du fait que le Transporteur participe de façon active à ces organismes. Cette participation et son engagement contractuel envers ces organismes font en sorte qu'il établit ses normes en s'inspirant de celles du NERC et du NPCC. La Régie est d'avis que TransÉnergie peut intégrer à même ses normes, ou en annexe à celles-ci, la synthèse en français des exigences du NERC et du NPCC qui sont pertinentes à son réseau et qu'il fait siennes.

⁵⁷ Voir, sur cette question : Pierre-André Côté, *Interprétation des lois*, 3^{ième} édition, 1999, Les Éditions Thémis, pages 94 à 102.

Dans la mesure où les normes du NERC et du NPCC proviendraient d'un processus de normalisation officiel de type ANSI, ayant notamment, une numérotation et une date de mise en vigueur, la Régie pourrait reconsidérer sa position.

Le processus de réglementation du transport de l'électricité est à ses débuts au Québec. Tel que mentionné précédemment, la Régie émet des réserves quant à l'interprétation soumise par S.É./AQLPA, en ce qui concerne son approbation des Tarifs et conditions du Transporteur en janvier 2003. De plus, dans ce texte, il est fait référence au NERC et au NPCC mais pour certaines exigences précises. Lesdites références pourraient éventuellement faire partie des éléments de preuve eu égard à certaines conditions du service de transport, par exemple dans le cadre d'un dossier de plainte. Mais la Régie rappelle qu'à ce jour, elle ne s'est pas prononcée spécifiquement sur la portée et l'effet de telles références aux fins de l'application des Tarifs et conditions, par comparaison à ceux de normes approuvées en vertu, et aux fins, de l'article 73.1 de la Loi.

4. CRITÈRES DE CONCEPTION DU RÉSEAU DE TRANSPORT PRINCIPAL (HQT-2, DOCUMENT 1, ANNEXE D)

4.1 POSITION DU TRANSPORTEUR

Le document intitulé « *Les critères de conception du réseau de transport principal* » vise particulièrement le volet comportement de réseau. Selon le Transporteur, le respect de ces critères est impératif compte tenu de l'ampleur possible des conséquences d'une instabilité du réseau principal sur l'ensemble de la clientèle du Transporteur, y compris sur les réseaux voisins.⁵⁸

Le Transporteur mentionne que les critères à appliquer dans la conception et la planification de son réseau de transport concernent le réseau de transport principal (bulk).⁵⁹ Tout comme le NPCC, le Transporteur définit celui-ci comme composé des équipements de production et de transport sur lesquels des défauts ou perturbations peuvent avoir un effet nuisible significatif à l'extérieur d'une région locale.

⁵⁸ Pièce HQT-2, document 1, page 23.

⁵⁹ Pièce HQT-2, document 1, annexe D, page 2.

TransÉnergie indique que la méthode qu'elle applique pour identifier son réseau principal est en accord avec cette définition. Elle consiste à trouver les éléments du réseau pour lesquels un défaut triphasé, se produisant sans être éliminé par le système de protection local, générerait un effet nuisible significatif. Par "effet nuisible significatif", TransÉnergie entend les perturbations suivantes :

- une instabilité du réseau de transport d'Hydro-Québec;
- un événement provoquant une réponse dynamique inacceptable du réseau (par exemple, une perte de charge ou de production importante) ou encore un déclenchement d'équipement provoquant une excursion de la fréquence en dehors des plages permises;
- un événement provoquant un effet inacceptable sur une installation « bulk » d'un réseau voisin;
- un niveau de tension en violation des limites d'urgence en vigueur; ou
- un niveau de charge sur les équipements de transport en violation des limites d'urgence en vigueur.

Plus particulièrement, pour le réseau de TransÉnergie, la portion « bulk » est constituée principalement des lignes et postes à 735 kV, de la ligne bipolaire à 450 kV en courant continu, de certains équipements servant aux interconnexions, et des éléments des postes aux centrales et des postes des réseaux régionaux éloignés des postes à 735 kV, pour lesquels des études techniques illustrent un impact⁶⁰.

Le Transporteur ajoute qu'un événement sur le réseau Alcan n'a pas d'effets significatifs nuisibles sur la fiabilité du réseau principal, ce qui, de fait, procure au réseau Alcan son statut actuel de « non bulk ». Il en conclut que seule la section « *Comportement transitoire et dynamique des réseaux régionaux* » s'appliquerait à ce réseau, c'est-à-dire la section 4.5 de l'annexe D de la pièce HQT-2, document 1⁶¹.

Le Transporteur mentionne que, pour encadrer le développement du réseau de transport principal, il choisit d'établir ses critères de conception de manière comparable aux critères du NPCC qui régissent les réseaux interconnectés du nord-est américain. Des critères de base fixent ainsi le degré de fiabilité à atteindre pour contrer les événements les plus probables; la continuité de service est alors une obligation et le réseau doit posséder une robustesse suffisante pour assurer sa stabilité sans avoir recours à un système de protection spécial (SPS).

⁶⁰ Pièce HQT-2, document 1, annexe D, page 67.

⁶¹ Pièce HQT-6, document 1, pages 5 et 7.

Par ailleurs, il choisit de se doter de critères complémentaires afin de prendre en compte, dès l'étape conceptuelle certaines situations particulières à son réseau. En effet, le grand éloignement séparant la majeure partie du parc de production et les principaux centres de consommation contribue fortement à singulariser le type et la structure du réseau, favorisant du même coup l'occurrence de certains événements qui lui sont propres. Étant donné la sévérité de ces événements, le Transporteur cherche à maximiser la continuité de service, mais accepte alors le recours à des automatismes pour préserver la stabilité du réseau.

Pour les situations d'urgence, qui correspondent à une condition particulière d'exploitation, le Transporteur choisit également de se doter d'exigences complémentaires de conception afin de s'assurer que le réseau possède bien la robustesse suffisante pour faire face convenablement à cette situation. La priorité d'actions, dans ce cas, est accordée au maintien de la stabilité du réseau⁶².

Le Transporteur mentionne également que les règles relatives à la conception de ses installations concernent la structure des postes et des lignes, et la limitation des niveaux de court-circuit. Ainsi, la structure des postes doit permettre une disponibilité adéquate des installations de transport, dans le respect des critères de conception déjà énoncés. Cet objectif se matérialise, entre autres, par des schémas unifilaires de postes et des capacités d'équipements qui assurent une bonne fiabilité aux installations, favorisent la flexibilité d'exploitation et permettent l'entretien des principaux appareils des postes sans interruption de service⁶³.

Par ailleurs, le Transporteur ne construit pas plus de deux lignes à 735 kV dans le même corridor, de façon à limiter l'impact sur le réseau de l'effondrement de lignes parallèles causé par des conditions locales particulières comme, par exemple, des conditions météorologiques très sévères (tornades, verglas...). Le nombre de lignes à 735 kV traversant les postes de manoeuvre est actuellement limité à trois. L'objectif est de limiter ce nombre à deux pour les futurs postes, considérant l'avènement de la compensation série qui accroît l'impact attribuable à la perte d'un poste⁶⁴.

Le Transporteur ajoute que l'augmentation des niveaux de court-circuit est inhérente à la croissance et au renforcement du réseau. Des études doivent donc être réalisées afin de s'assurer que ces niveaux ne dépassent pas le pouvoir de coupure des disjoncteurs installés en réseau. Un niveau de court-circuit trop élevé peut être réduit en débouclant des lignes ou en découpant le réseau par séparation du jeu de barres. Il faut alors prendre les dispositions

⁶² Pièce HQT-2, document 1, annexe D, page 5.

⁶³ Pièce HQT-2, document 1, annexe D, page 16.

⁶⁴ Pièce HQT-2, document 1, annexe D, page 18.

nécessaires pour limiter au maximum les répercussions sur la sécurité du réseau principal et la fiabilité d'alimentation des sous-réseaux⁶⁵.

Le Transporteur souligne qu'il conçoit son réseau de manière à permettre une remise en charge rapide et sécuritaire à la suite d'une panne majeure, et à assurer un rétablissement rapide du service aux clients interrompus lors d'une panne partielle⁶⁶.

En ce qui concerne le réseau de transport « non bulk », le Transporteur s'assure qu'il a un comportement acceptable en évaluant sa robustesse à la suite des événements graves selon des conditions d'opération du réseau définies⁶⁷.

4.2 POSITION DES INTÉRESSÉS

Les intéressés **Alcan** et **Great Lakes** mentionnent que les exigences quant aux limites de tension sur les interconnexions et quant au contrôle de la tension par des ressources réactives sont susceptibles d'avoir un impact technique et/ou économique sur leurs installations actuelles⁶⁸.

4.3 OPINION DE LA RÉGIE

La Régie considère que les critères de conception du réseau de transport et les règles relatives à la conception des installations présentés à l'annexe D sont globalement satisfaisants. Elle constate que les critères fixant le degré de fiabilité à atteindre pour contrer les événements les plus probables sont comparables à ceux des réseaux voisins membres du NPCC.

La Régie estime qu'il est normal que le Transporteur se dote de critères complémentaires afin de prendre en compte certaines situations particulières de son réseau, comme le grand éloignement entre la majeure partie des centres de production et les principaux centres de consommation, et la configuration distinctive du réseau de transport du Québec.

⁶⁵ Pièce HQT-2, document 1, annexe D, page 19.

⁶⁶ Pièce HQT-2, document 1, annexe D, page 18.

⁶⁷ Pièce HQT-2, document 1, annexe D, page 19.

⁶⁸ Observations d'Alcan et Great Lakes, pages 25 et 26.

De plus, la Régie est d'avis que le Transporteur a fait preuve de prudence en se dotant d'exigences complémentaires pour que le réseau possède la robustesse suffisante pour faire face à une situation d'urgence.

Par ailleurs, la Régie considère raisonnable la justification de la structure des postes de transport, la limitation du nombre de lignes à 735 kV dans un même corridor et l'attention apportée à la limitation du niveau de court-circuit.

Par contre, la Régie considère que, puisqu'elle rejette la demande d'approbation des documents du NERC et du NPCC, il est nécessaire d'ajuster le texte de l'annexe D pour enlever les références à ces organismes externes. Au besoin, certaines exigences de ces organismes, dans la mesure où elles seraient pertinentes au réseau de TransÉnergie, pourraient être décrites ou synthétisées à même le document de TransÉnergie ou en annexe à celui-ci.

La Régie prend acte du fait que les normes sont nécessaires pour la conception du réseau de transport et qu'elles sont déjà utilisées. Cependant, elle est d'avis qu'elle ne peut approuver ce document tel quel.

En conséquence, la Régie rejette la demande du Transporteur concernant l'approbation du document intitulé *Les critères de conception du réseau de transport principal* tel que déposé comme annexe D de la pièce HQT-2, document 1.

5. CRITÈRES DE PLANIFICATION DU RÉSEAU DE RÉPARTITION (HQT-2, DOCUMENT 1, ANNEXE E)

5.1 POSITION DU TRANSPORTEUR

Selon le Transporteur, le document intitulé « *Guide d'application des critères de planification du réseau de répartition* » encadre la planification des réseaux régionaux en mettant l'accent sur la performance des équipements de transport à caractère régional et sur la continuité du service électrique fourni au client. Pour l'essentiel, cette partie du réseau de transport comprend des équipements à 315 kV et moins.

Il ajoute que les normes ou critères relatifs à la performance des équipements visent la capacité des installations de transport à fournir la qualité et la continuité d'alimentation recherchée dont, notamment, la qualité de l'onde, et la capacité d'exploiter et d'assurer

l'entretien des équipements. Ces normes et critères orientent le Transporteur dans son choix des équipements les plus appropriés.

Le Transporteur précise que le guide fait état des critères généraux relatifs aux études de planification comme le niveau de charge d'hiver ou d'été pour certaines situations, divers modes d'exploitation et la prise en compte de la production régionale.

Le guide énonce également les critères de renforcement qui concernent la capacité des équipements, la continuité d'alimentation, la qualité de l'onde et la désuétude. Ainsi, les critères généraux combinés aux critères de renforcement permettent d'identifier un besoin de renforcement sur le réseau.

Le guide traite également des critères de conception de réseau, notamment la continuité de l'alimentation, l'exploitabilité, la maintenabilité, le choix des équipements et la qualité de l'onde. La combinaison de critères de conception avec les critères généraux permet de concevoir des solutions pour de nouveaux équipements ou pour la modification d'équipements existants lorsqu'un besoin de renforcement a été déterminé⁶⁹.

Le Transporteur mentionne que le guide date de 1996 et qu'il a l'intention de le mettre à jour d'ici la fin de l'année 2003. Notamment, il adaptera le vocabulaire à la nouvelle structure corporative mise en place à Hydro-Québec et au nouveau contexte réglementaire découlant de l'adoption de la Loi. Cet exercice permettra aussi d'actualiser l'ensemble du document afin qu'il reflète encore davantage les pratiques du Transporteur en matière de planification des réseaux régionaux.

Enfin, le Transporteur précise qu'il applique toujours les critères de planification qui y sont contenus, bien que le vocabulaire employé ne soit pas encore pleinement adapté. De ce fait, il ne croit pas opportun de reporter l'approbation de ce document. En effet, une fois actualisé, ce document sera déposé, conformément à la procédure de mise à jour arrêtée par la Régie à l'issue de la présente instance. De l'avis du Transporteur, cette façon de faire a l'avantage d'être efficace et adaptée au caractère dynamique de la réglementation⁷⁰.

⁶⁹ Pièce HQT-2, document 1, page 25, complété par l'annexe E.

⁷⁰ Pièce HQT-5, document 1, pages 7 et 8.

5.2 POSITION DES INTÉRESSÉS

Les intéressés **Alcan** et **Great Lakes** signalent qu'une interprétation abusive de quelques critères peut conduire à un impact économique important pour eux⁷¹.

5.3 OPINION DE LA RÉGIE

La Régie considère que les critères présentés à l'annexe E concernant la planification du réseau de répartition sont globalement satisfaisants sans toutefois être complets. Ainsi, la Régie note que le texte inclut plusieurs mentions « à venir » et qu'il fait parfois référence à des groupes de travail qui devraient produire éventuellement certaines normes en plus de celles contenues dans le document présenté.

Par ailleurs, la Régie constate que l'annexe E est un document qui date de 1996 et que le vocabulaire utilisé est celui qui prévalait avant la restructuration administrative d'Hydro-Québec et l'adoption de la Loi. Il ne correspond donc pas à la réalité actuelle, notamment quant aux définitions des réseaux de transport et de distribution, telles qu'établies dans la Loi.

Enfin, la Régie prend acte du fait que le Transporteur a l'intention de mettre à jour le document d'ici la fin de 2003 et qu'entre-temps il applique les critères de planification qui y sont contenus.

En conséquence, la Régie rejette la demande du Transporteur d'approuver le document intitulé *Guide d'application des critères de planification du réseau de répartition* tel que déposé comme annexe E de la pièce HQT-2, document 1.

⁷¹ Observations d'Alcan et Great Lakes, pages 27 et 28.

6. EXIGENCES TECHNIQUES RELATIVES À L'INTÉGRATION DES CENTRALES AU RÉSEAU DE TRANSPORT D'HYDRO-QUÉBEC (HQT-2, DOCUMENT 1, ANNEXE F)

6.1 POSITION DU TRANSPORTEUR

Le Transporteur mentionne que le comportement du réseau de transport est intimement lié aux caractéristiques des équipements de production et des exigences techniques relatives à l'intégration des centrales. Ces exigences s'appuient sur les trois principes suivants : la sécurité du public et du personnel, la qualité de service à la clientèle et la protection du réseau et des équipements⁷².

Le Transporteur spécifie les exigences techniques de type général qui concernent les centrales ayant une puissance installée supérieure à 1 000 MW, l'alimentation en mode d'îlotage des charges de clients raccordés au réseau de transport, et la remise en service du réseau de transport à la suite d'une panne générale⁷³.

Le Transporteur traite également d'exigences plus particulières relatives à la tension et à la fréquence, car les centrales peuvent contribuer au maintien de la stabilité et de la fiabilité du réseau dans son ensemble au moyen de leurs régulateurs de vitesse ou de leur système d'excitation.

Le Transporteur signale de plus que les exigences relatives à l'appareillage sont aussi cruciales, car les caractéristiques des alternateurs ou de l'appareillage sont très structurantes pour le soutien de la tension et de la fréquence du réseau, et pour la fiabilité du raccordement de la centrale. La sécurité des personnes fait également partie intégrante de ces dernières exigences.

Le Transporteur ajoute enfin que les exigences relatives aux systèmes de protection lui permettent de parer, autant que possible, aux défauts pouvant toucher les centrales et les réseaux afin d'assurer la fiabilité du service de transport. Le Transporteur doit connaître l'état de certains appareils, de certaines commandes ou la valeur de certaines variables. Il énumère aussi les obligations des producteurs quant aux rapports d'essai et de vérification de leurs équipements, à la réfection de leurs installations ou à l'aménagement de nouvelles installations ou de nouveaux appareils et, enfin, quant aux droits de vérification, par le Transporteur, des différents réglages, des protections et des systèmes régulateurs ou stabilisateurs⁷⁴.

⁷² Pièce HQT-2, document 1, page 26.

⁷³ Pièce HQT-2, document 1, annexe F, page 6.

⁷⁴ Pièce HQT-2, document 1, page 27.

Le Transporteur précise que, pour les intervenants dans la zone de réglage du Québec qui ne sont ou ne seront pas nécessairement des clients du service de transport d'électricité en vertu des Tarifs et conditions, il entend proposer et privilégier la voie d'ententes spécifiques concernant le respect de la conformité aux normes de fiabilité. Il ajoute que, fort de son expérience avec un des réseaux voisins dans la zone de réglage du Québec, il prévoit effectivement signer des ententes spécifiques avec les divers intervenants concernés⁷⁵.

6.2 POSITION DES INTÉRESSÉS

Les intéressés **Alcan** et **Great Lakes** mentionnent que l'application des exigences aux centrales existantes qui feront l'objet d'une réfection est probablement la plus contraignante et pourrait être la plus onéreuse pour un réseau voisin⁷⁶.

Quant à l'énoncé suivant du Transporteur « *À moins d'études préalables et d'une entente particulière à cet effet, les installations du producteur ne doivent en aucun temps alimenter en mode d'ilotage des charges de client raccordés au réseau de transport d'Hydro-Québec [...]* », les intéressés soumettent que cette exigence est inacceptable lorsqu'un client d'Hydro-Québec Distribution est enclavé dans le réseau voisin. En effet, selon eux, un réseau voisin se doit de maintenir, lorsque possible, la continuité de service de son réseau pour ses engagements commerciaux même si les interconnexions avec le réseau d'Hydro-Québec sont hors service⁷⁷.

Ils trouvent aussi inacceptable que les alternateurs d'une capacité de 100 MW et plus doivent être munis d'un système d'excitation statique avec circuit stabilisateur. En effet, selon eux, cette exigence est techniquement très difficile à réaliser pour des installations existantes et très onéreuse. De plus, ils mettent en doute la pertinence technique de cette exigence pour améliorer la stabilité et la fiabilité du réseau « bulk ».

Par ailleurs, concernant la possibilité que le Transporteur exige que certains groupes d'une centrale soient munis d'une capacité de démarrage en mode autonome, les intéressés estiment que, dans un contexte de déréglementation de l'électricité, la capacité de démarrage en mode autonome (« black start capability ») est un service ancillaire qui se monnaie et non s'exige. Ils ajoutent que le maintien de la tension et de la fréquence est aussi un service ancillaire qui se monnaie⁷⁸.

⁷⁵ Commentaires du Transporteur, page 10.

⁷⁶ Observations d'Alcan et Great Lakes, page 29.

⁷⁷ Observations d'Alcan et Great Lakes, page 30.

⁷⁸ Observations d'Alcan et Great Lakes, pages 30 et 31.

Ils mentionnent enfin qu'au-delà des normes pour la sécurité et l'environnement, seul le réseau privé peut qualifier le niveau de performance électrique et mécanique acceptable pour son environnement économique⁷⁹.

6.3 OPINION DE LA RÉGIE

La Régie considère raisonnables et acceptables les trois principes sur lesquels le Transporteur s'appuie pour fixer ses exigences techniques relatives à l'intégration des centrales au réseau de transport d'Hydro-Québec, soit la sécurité du public et du personnel, la qualité de service à la clientèle et la protection du réseau et des équipements. Elle estime que les exigences résultant de l'application de ces principes permettent au Transporteur de gérer efficacement son réseau.

Toutefois, tel que mentionné précédemment⁸⁰, toute décision d'approbation par la Régie de ces exigences pour le Transporteur en vertu de l'article 73.1 ne pourrait avoir pour effet d'imposer quelque obligation que ce soit aux réseaux ou tierces parties non assujettis à la juridiction de la Régie.

La Régie prend cependant acte du fait que le Transporteur a l'intention de privilégier des ententes spécifiques avec les intervenants de la zone de réglage du Québec qui ne sont pas des clients au sens des Tarifs et conditions. C'est donc par ces ententes que les préoccupations des intéressés seront prises en compte.

Quant aux incidences qu'une décision d'approbation par la Régie de ces exigences pour le Transporteur pourrait avoir pour les clients du service de transport, la Régie rappelle qu'elles ne pourraient être traitées que dans le cadre d'un dossier tarifaire du Transporteur⁸¹.

Par ailleurs, la Régie constate que le document date de 1999 et que les définitions du réseau de transport et des installations d'attribution particulière doivent être mises à jour. De plus, la Régie note que le Transporteur fait quelquefois référence à une conformité à des normes ou critères du NERC et du NPCC, lesquels ne sont pas approuvés par la Régie.

La Régie est donc d'avis que le texte du document doit être mis à jour et que les références à ces organismes externes doivent être enlevées. Au besoin, certaines exigences de ces organismes, dans la mesure où elles seraient pertinentes au réseau de TransÉnergie,

⁷⁹ Observations d'Alcan et Great Lakes, page 33.

⁸⁰ Voir la section 2.3, de la présente décision.

⁸¹ Voir la section 2.3, de la présente décision.

pourraient être décrites ou synthétisées à même le document de TransÉnergie ou en annexe à celui-ci.

En conséquence, la Régie rejette la demande du Transporteur d'approuver le document *Exigences techniques relatives à l'intégration des centrales au réseau de transport d'Hydro-Québec* tel que déposé comme annexe F de la pièce HQT-2, document 1.

7. NORMES D'OPÉRATION - ZONE DE RÉGLAGE DU QUÉBEC **(HQT-2, DOCUMENT 1, ANNEXE G)**

7.1 POSITION DU TRANSPORTEUR

Le Transporteur mentionne que les normes d'opération qui sont présentées à l'annexe G de la pièce HQT-2, document 1, constituent les façons de faire auxquelles doivent se conformer les intervenants de sa zone de réglage pour permettre à la direction Contrôle des mouvements d'énergie, une direction de TransÉnergie, d'exercer son rôle en matière d'exploitation et de service de transport fiables. Elles identifient également l'autorité et les responsabilités d'Hydro-Québec TransÉnergie en cette matière.

Il ajoute que le code de conduite des employés de cette direction est inspiré de celui du NERC et ceux-ci sont tous certifiés dans le cadre d'un programme du NERC.

Le Transporteur indique que les normes définissent notamment les règles de gestion de l'équilibre offre/demande, en particulier l'acquisition et l'enregistrement des données de production, et les informations et données nécessaires pour les interconnexions du réseau de TransÉnergie avec le réseau appartenant à un tiers, de même que la réserve d'exploitation. Il ajoute qu'elles établissent aussi les règles et critères pour les retraits de l'exploitation et traitent de la gestion des services de transport et des transactions sur OASIS, permettant d'assurer un accès non discriminatoire au réseau de transport⁸².

Le Transporteur ajoute qu'il prévoit signer des ententes spécifiques concernant le respect de la conformité aux normes de fiabilité avec les intervenants de sa zone de réglage. Une entente de ce type intitulée « Entente Zone de réglage du Québec » a déjà été signée avec un intervenant en 2002. Aux termes de cette entente, l'intervenant reconnaît que son réseau électrique est situé dans la zone de réglage du Québec et accepte de soumettre l'opération de

⁸² Pièce HQT-2, document 1, annexe G, pages 1 à 8.

son réseau à l'autorité du Transporteur en ce qui concerne la fiabilité de l'exploitation des réseaux électriques de la zone de réglage du Québec. L'intervenant accepte aussi de fournir toutes les données requises pour assurer l'exploitation fiable des réseaux électriques de la zone. De plus, il accepte de se conformer aux normes du NERC et du NPCC adoptées par le Transporteur pour la conception et l'exploitation de son réseau électrique⁸³.

7.2 POSITION DES INTÉRESSÉS

Les intéressés **Alcan** et **Great Lakes** mentionnent qu'ils souhaitent le maintien des ententes commerciales. Ils considèrent que si TransÉnergie s'impose des normes, celles-ci demeurent volontaires pour les réseaux voisins. Ils ajoutent que les ententes commerciales entre le Transporteur d'électricité et les autres parties devraient inclure le volet du respect de normes et prévoir des mécanismes d'ajustement des conditions commerciales, comme tout contrat normal.

Ils précisent que, jusqu'à aujourd'hui, les ententes commerciales entre Alcan et TransÉnergie, tout comme celles entre Great Lakes et TransÉnergie, étaient négociées en tenant compte des conditions du réseau et de la qualité de l'onde prévalant au moment de la signature du contrat⁸⁴.

Ils soulignent d'ailleurs que les encadrements du NPCC et de NERC favorisent le respect des normes par des ententes contractuelles avec les non membres⁸⁵.

7.3 OPINION DE LA RÉGIE

La Régie est d'avis que les normes d'opération présentées en annexe G de la pièce HQT-2, document 1, sont nécessaires pour la bonne gestion du réseau de transport de TransÉnergie. Elle reconnaît qu'il y a un besoin de coordination de la fiabilité du réseau et que c'est le gestionnaire actuel du réseau, en l'occurrence TransÉnergie, qui doit l'assumer.

La Régie constate qu'il s'agit simplement de poursuivre la pratique actuelle qui s'avère efficace et prend acte de l'intention du Transporteur de signer des ententes spécifiques avec les intervenants dans cette zone.

⁸³ Pièce HQT-5, document 1, page 16.

⁸⁴ Observations d'Alcan et Great Lakes, page 13.

⁸⁵ Observations d'Alcan et Great Lakes, page 21.

La Régie constate que les normes établies par TransÉnergie font référence par endroits aux encadrements et politiques du NERC et du NPCC, lesquels ne sont pas approuvés par la Régie, et elle estime qu'il est nécessaire d'ajuster le texte de l'annexe G pour enlever les références à ces organismes externes. Au besoin, certaines exigences de ces organismes, dans la mesure où elles seraient pertinentes au réseau de TransÉnergie, pourraient être décrites ou synthétisées à même le document de TransÉnergie ou en annexe à celui-ci.

En conséquence la Régie rejette la demande du Transporteur d'approuver le document *Normes d'opération – Zone de réglage du Québec* tel que déposé comme annexe G de la pièce HQT-2, document 1.

8. LE RÔLE DE COORDONNATEUR DANS LA ZONE DE RÉGLAGE DU QUÉBEC

8.1 POSITION DU TRANSPORTEUR

Le Transporteur mentionne que, dans les faits, la zone de réglage du Québec doit avoir un coordonnateur et responsable de la fiabilité du réseau. La qualité du service en dépend ainsi que l'intégrité du réseau. En tant que membre du NPCC, TransÉnergie, de par son engagement contractuel, doit assumer ce rôle de coordonnateur et de responsable pour la fiabilité du réseau. Il s'agit d'une exigence du NPCC.

En plus de ces exigences contractuelles, TransÉnergie doit aussi assumer certains rôles opérationnels, tels que :

- s'assurer que le réseau est exploité dans les limites prescrites;
- coordonner des activités en situation d'urgence;
- s'assurer que les ressources énergétiques nécessaires à l'alimentation de la charge sont disponibles;
- gérer le plan des retraits des équipements;
- coordonner ses activités avec les réseaux voisins;
- s'assurer que l'information requise pour l'exploitation du réseau interconnecté est communiquée aux réseaux voisins et aux exploitants à l'intérieur de la zone de réglage;
- s'assurer que tous les intervenants de sa zone de réglage se conforment aux critères de fiabilité du NERC et du NPCC; et
- s'assurer que toute transaction de point à point dont au moins un des deux points est situé au Québec ne compromet pas la fiabilité du réseau du Transporteur.

Le Transporteur indique en outre que tous les intervenants de la zone du Québec ont intérêt à ce que ces rôles soient assumés par un coordonnateur et responsable de la fiabilité.

Enfin, TransÉnergie rappelle qu'elle n'entend pas « *ordonner des normes à qui que ce soit* » mais bien continuer à négocier de bonne foi des ententes de zone de réglage avec les intervenants concernés. Cependant, en l'absence de ce type d'entente, s'il s'avérait que le réseau soit perturbé par un tiers, qu'il soit « bulk » ou « non bulk », le Transporteur devrait alors prendre toutes les actions nécessaires pour assurer l'intégrité du réseau et la fiabilité du service pour ses clients et les consommateurs Québécois⁸⁶.

8.2 POSITION DES INTÉRESSÉS

Les intéressés **Alcan** et **Great Lakes** demandent à la Régie de déclarer inapplicable la volonté du Transporteur de leur ordonner quelques normes que ce soit, autrement que par des ententes volontaires⁸⁷.

Ils allèguent que la reconnaissance de TransÉnergie à titre de coordonnateur et de responsable de la fiabilité à l'intérieur de la zone de réglage du Québec aurait pour résultat de soumettre les réseaux privés à des normes et des contraintes de façon unilatérale, non prévues dans aucune loi, alors que jusqu'à présent la fiabilité du réseau était réalisée par l'entremise d'ententes contractuelles pour lesquelles les parties s'étaient obligées réciproquement⁸⁸.

En outre, les intéressés indiquent qu'une interprétation trop large de la part de TransÉnergie conduirait à de l'ingérence dans l'exploitation des réseaux privés d'Alcan et de Great Lakes, voire même à une expropriation déguisée⁸⁹.

Ces intéressés rappellent que la Régie reconnaît l'incidence des normes sur les coûts d'opération du Transporteur, et qu'elle doit donc reconnaître l'incidence des normes sur les investissements et les coûts d'opération des réseaux voisins. Ils se demandent si la Régie a le pouvoir de statuer à ce sujet si ses décisions ont un impact économique sur les réseaux voisins⁹⁰.

⁸⁶ Commentaires du Transporteur, page 11.

⁸⁷ Observations d'Alcan et Great Lakes, page 24.

⁸⁸ Observations d'Alcan et Great Lakes, page 19.

⁸⁹ Observations d'Alcan et Great Lakes, page 11.

⁹⁰ Observations d'Alcan et Great Lakes, page 23.

L'intéressé **S.É./AQLPA** appuie la demande de TransÉnergie à l'effet de reconnaître au Transporteur son rôle de coordonnateur et responsable de la fiabilité à l'intérieur de la zone de réglage du Québec.

8.3 OPINION DE LA RÉGIE

La Régie considère qu'il est dans l'intérêt des clients du Transporteur qu'une coordination avec les réseaux voisins dans la zone de réglage du Québec ait lieu. Elle constate que, dans les faits, une collaboration a lieu entre le Transporteur et ces réseaux voisins aux fins d'assurer la sécurité et la fiabilité du réseau de transport du Transporteur et que celui-ci privilégie la conclusion d'ententes négociées à ces fins.

Cependant, tel que mentionné précédemment⁹¹, et tel que le reconnaît le Transporteur, la juridiction de la Régie ne s'exerce en matière de service de transport d'électricité qu'à l'égard du Transporteur et de son réseau de transport, tels que définis à l'article 2 de la Loi. Dans la mesure où la reconnaissance par la Régie au Transporteur du rôle de coordonnateur et de responsable de la fiabilité à l'intérieur de la zone de réglage du Québec aurait pour effet de lui conférer une autorité quelconque à l'égard d'autres réseaux que le sien, la Régie ne peut accéder à une telle demande puisque, advenant tout litige à ce sujet entre le Transporteur et lesdits réseaux, la Régie n'aurait aucune juridiction pour trancher la question⁹².

Par ailleurs, le Transporteur assume déjà le rôle de gestionnaire de son réseau de transport et agit comme responsable de la fiabilité de celui-ci. La Régie est d'avis que cette responsabilité relève implicitement de l'obligation du Transporteur d'assurer la qualité du service de transport qu'il fournit à ses clients et ne dépend pas de la reconnaissance d'un statut de coordonnateur au Transporteur. Ainsi, dans le cas où la coordination avec un réseau voisin ne pourrait être réalisée (en raison, par exemple, d'un défaut d'entente à ce sujet), la Régie considère que le Transporteur n'en a pas moins la responsabilité de prévoir et de prendre les mesures alternatives disponibles dans la gestion de son réseau pour assurer cette qualité de service.

⁹¹ Section 2.3 de la présente décision.

⁹² La Régie ne se prononce pas, ici, sur le traitement d'une question qui lui serait soumise relativement à l'application ou à l'interprétation de conditions énoncées aux *Tarifs et conditions* qui pourraient avoir une incidence en matière technique ou de fiabilité, tel qu'indiqué à la section 2.3 de la présente décision.

En conséquence, la Régie rejette la demande du Transporteur à l'effet de lui reconnaître le rôle de coordonnateur et responsable de la fiabilité à l'intérieur de la zone de réglage du Québec.

9. FRAIS DES INTÉRESSÉS

L'intéressé S.É/AQLPA a demandé le remboursement de ses frais en déposant ses observations.

La Régie autorise cet intéressé à lui faire parvenir au plus tard le 1^{er} mai 2003, avec copie à l'attention du Transporteur dans le même délai, sa réclamation de frais pour les travaux effectués aux fins du présent dossier, selon les formulaires usuels. L'intéressé devra énoncer de façon précise et détaillée, dans sa réclamation, les motifs pour lesquels ses observations devraient être jugées utiles aux délibérations de la Régie, le tout en tenant compte des critères énoncés au *Guide de paiement des frais des intervenants*.

Le Transporteur pourra faire parvenir ses commentaires à la Régie au sujet de cette réclamation, avec copie à l'intéressé, au plus tard le 12 mai 2003. L'intéressé pourra déposer une réponse, avec copie au Transporteur, au plus tard le 22 mai 2003.

La Régie se prononcera par la suite à la fois sur le degré d'utilité des observations de l'intéressé et sur le caractère raisonnable des frais demandés.

VU ce qui précède;

CONSIDÉRANT la *Loi sur la Régie de l'énergie* et notamment l'article 73.1;

CONSIDÉRANT le *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*⁹³;

⁹³ (1998) 130 G.O. II, 1245.

La Régie de l'énergie :

REJETTE la demande du Transporteur en vue de l'approbation, comme normes relatives à ses opérations et aux exigences techniques, dont les normes de fiabilité de son réseau de transport, des documents du NERC et du NPCC déposés comme pièces HQT-3, document 1, HQT-4, document 1 et HQT-4, document 2, avec leurs modifications successives, et des annexes D, E, F et G de la pièce HQT-2, document 1;

REJETTE la demande du Transporteur en vue de se faire reconnaître le rôle de coordonnateur et responsable de la fiabilité à l'intérieur de la zone de réglage du Québec;

AUTORISE l'intéressé S.É./AQLPA à produire sa demande de remboursement de frais selon les modalités énoncées dans la présente décision et **RÉSERVE** sa décision à cet égard.

Michel Hardy
Régisseur

LISTE DES REPRÉSENTANTS :

- Alcan Énergie Électrique et Service Énergie Brascan pour Fiducie Great Lakes Power Hydro représentées par M^e André Turmel;
- Stratégies Énergétiques et l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (S.É./AQLPA) représentées par M^e Dominique Neuman;
- Hydro-Québec représentée par M^e F. Jean Morel.