

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2021-064

R-4103-2019

18 mai 2021

PRÉSENTS :

Louise Rozon
François Émond
Jocelin Dumas
Régisseurs

Hydro-Québec

Demanderesse

et

Rio Tinto Alcan inc.

Intervenante

Décision portant sur la demande visant la modification de la désignation du coordonnateur de la fiabilité au Québec, les rapports annuels 2016 et 2017 et le code de conduite du coordonnateur de la fiabilité

Demande de révision d'Hydro-Québec de la décision D-2019-101 rendue dans le dossier R-3996-2016 Phase 2

Demanderesse :

Hydro-Québec

représentée par M^{es} Éric Dunberry et Jean-Olivier Tremblay.

Intervenante :

Rio Tinto Alcan inc.

représentée par M^e Pierre D. Grenier.

TABLE DES MATIÈRES

1.	INTRODUCTION	5
2.	DEMANDE DE DÉSIGNATION DU COORDONNATEUR	8
	2.1 Position du coordonnateur	8
	2.2 Position des intervenants	9
	2.3 Opinion de la Régie	9
3.	RAPPORTS ANNUELS 2016 ET 2017 DU COORDONNATEUR.....	13
4.	CODE DE CONDUITE DU COORDONNATEUR	15
	DISPOSITIF	16

1. INTRODUCTION

[1] Le 23 septembre 2019, Hydro-Québec par sa direction principale – Contrôle des mouvements d'énergie et exploitation du réseau (la DPCMÉER) dans ses fonctions de coordonnateur de la fiabilité au Québec (le Coordonnateur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie) une demande de révision de la décision D-2019-101¹ (la Décision) rendue le 23 août 2019 dans le dossier R-3996-2016, Phase 2.

[2] Au soutien de sa demande de révision, le Coordonnateur invoque le troisième paragraphe de l'article 37 (1) de la *Loi sur la Régie de l'énergie*² (la Loi). Les conclusions recherchées par le Coordonnateur se lisent comme suit :

« ACCUEILLIR la présente demande de révision, suivant ses conclusions;

RÉVISER ET RÉVOQUER :

- a) Les Conclusions de la Décision D-2019-101 apparaissant aux paragraphes 177, 178, 188, 190 à 193, 195, 199 à 205, 218, 229, 230, 232, 233, 295, 298, 311, 314 à 319 et 387;*
- b) Les Ordonnances de la Décision D-2019-101 qui sont reproduites ci- dessous:*

“ MAINTIENT la désignation provisoire de la DPCMEER à titre de Coordonnateur de la fiabilité au Québec exprimée dans sa décision D-2017-033 ”;

“ ORDONNE au Coordonnateur de la fiabilité, au plus tard dans un délai de quatre mois à partir de la publication de la présente décision, de soumettre une proposition, notamment par une structure organisationnelle, visant à éviter de le placer dans les situations potentielles de conflit d'intérêt relevées par la Régie dans la présente décision ”.

¹ Dossier R-3996-2016 Phase 2, décision [D-2019-101](#).

² [RLRQ, c. R-6.01](#).

- c) *L'Ordonnance de la Décision D-2019-101 qui sont reproduites ci-dessous, dans la mesure où elle vise des éléments décisionnels contenus dans les Conclusions identifiées au paragraphe a) :*

“ORDONNE au Coordonnateur de se conformer à tous les éléments décisionnels de la présente décision.”

DÉSIGNER la direction principale – Contrôle des mouvements d'énergie et exploitation du réseau comme coordonnateur de la fiabilité au Québec.

RÉSERVER les droits du Coordonnateur de présenter à la Régie pour adjudication tout moyen et recours pour préserver ses droits durant la présente instance en révision, y compris une demande de sursis »³.

- [3] Le 4 octobre 2019, Rio Tinto Alcan inc. (RTA) comparait au présent dossier⁴.

- [4] Le 15 novembre 2019, la Régie rend la décision D-2019-151⁵ dans laquelle elle fixe la procédure et l'échéancier relatifs à l'examen des demandes de révision R-4103-2019 et R-4107-2019. Également, elle accorde le statut d'intervenant à RTA dans le dossier R-4103-2019.

- [5] Le 30 mars 2021, la Régie rend la décision D-2021-038 dans laquelle, notamment, elle :

« ACCUEILLE la demande de révision du Coordonnateur;

RÉVOQUE l'ensemble des conclusions énoncées à la section 4.5.4 de la Décision ainsi que la conclusion énoncée au 4^e paragraphe du dispositif de la Décision;

FIXE l'échéancier prévu au paragraphe 178 de la présente décision;

RÉVOQUE l'ensemble des paragraphes de la section 5.4 de la Décision;

[...]

³ Dossier R-4103-2019, pièce [B-0002](#), p. 16 et 17.

⁴ Dossier R-4103-2019, pièce [C-RTA-0001](#).

⁵ Décision [D-2019-151](#).

MAINTIEN la désignation provisoire de la DPCMÉER à titre de coordonnateur de la fiabilité au Québec;

[...]»⁶.

[6] Considérant la révocation des conclusions contenues à la section 4.5.4 de la Décision, la Régie indique au paragraphe 173 de sa décision D-2021-038 qu'il y a lieu d'examiner la demande du Coordonnateur visant à désigner la DPCMÉER comme coordonnateur de la fiabilité au Québec conformément à l'article 85.5 de la Loi.

[7] La Régie souligne cependant que, le 10 novembre 2020, le Coordonnateur informait la Régie, de manière administrative, de récents ajustements organisationnels au sein de la division TransÉnergie et Équipement d'Hydro-Québec (le Transporteur) et au sein de la DPCMÉER entrant en vigueur le 9 novembre 2020.

[8] Compte tenu des changements organisationnels apportés au sein de la DPCMÉER le 9 novembre 2020, la Régie permet aux intervenants de la phase 2 du dossier R-3996-2016 de déposer des commentaires à ce sujet au plus tard le 14 avril 2021 à 12 h.

[9] Le 15 avril 2021, la Régie informe les participants au dossier qu'en date du 14 avril 2021 à 12 h, elle n'a reçu aucun commentaire de la part des intervenants de la phase 2 du dossier R-3996-2016. Conséquemment, elle indique qu'elle a dès lors entamé son délibéré quant à la demande visant à désigner la DPCMÉER comme coordonnateur de la fiabilité au Québec.

[10] Par la présente décision, la Régie se prononce sur la demande de désignation de la DPCMÉER comme coordonnateur de la fiabilité au Québec, les rapports annuels de 2016 et 2017 et le Code de conduite du coordonnateur de la fiabilité (le Code de conduite).

⁶ Décision [D-2021-038](#), p. 114 et 115.

2. DEMANDE DE DÉSIGNATION DU COORDONNATEUR

2.1 POSITION DU COORDONNATEUR

[11] Après avoir pris connaissance des paragraphes 107 à 123 de la Décision, la Régie fait siens le résumé fait par la première formation de la demande du Coordonnateur ainsi que de la preuve présentée à son soutien.

[12] La Régie souhaite néanmoins ajouter ce qui suit.

[13] Tel qu'indiqué par le Coordonnateur, le Transporteur a procédé à des ajustements organisationnels qui entraient en vigueur le 9 novembre 2020⁷.

[14] Le Coordonnateur soumet que ces changements n'affectent pas l'exercice des fonctions de coordonnateur de la fiabilité par la DPCMÉER, ni le déroulement des dossiers en cours devant la Régie. Il mentionne en effet qu'aucun des sujets à l'étude dans les dossiers R-3996-2016, R-4103-2019 et R-4107-2019 n'est affecté par ces changements.

[15] Le Coordonnateur indique que les changements effectués sont les suivants :

- Les directions responsables du projet de modernisation des systèmes de conduite de réseau s'ajoutent à la DPCMÉER. Ces unités n'exercent aucune fonction opérationnelle ni aucune fonction du coordonnateur de la fiabilité. Il s'agit des unités suivantes : la direction – Bureau de projets, la direction – Évolution des systèmes de conduite du réseau et la direction – Évolution de l'exploitation du réseau. En conséquence, la direction principale - Évolution des automatismes et systèmes de conduite du réseau est abolie;
- La direction - Évolution de l'exploitation du réseau est intégrée à la direction – Contrôle des mouvements d'énergie (la DCMÉ) pour former la nouvelle DPCMÉER.

[16] Le Coordonnateur indique également que les directions qui s'ajoutent à la DPCMÉER ne répondent pas à la définition du mot « *Personnel* » apparaissant à l'article 1 du Code de conduite.

⁷ [Lettre du 10 novembre 2020](#), [organigramme du 9 novembre 2020](#).

2.2 POSITION DES INTERVENANTS

[17] La Régie fait également siens le résumé fait par la première formation de la position des intervenantes RTA et ÉLL-EBM (désormais Brookfield Renewable Trading and Marketing LP) (ÉLL-BRTM) de même que de leur preuve présentée à leur soutien.

2.3 OPINION DE LA RÉGIE

[18] Depuis novembre 2020, la structure organisationnelle de la DPCMÉER au sein du Transporteur regroupe les directions suivantes⁸:

- la direction – Évolution des systèmes de conduite du réseau;
- la direction – Bureau de projets;
- la direction – Contrôle des mouvements d'énergie et évolution de l'exploitation du réseau;
- la direction – Exploitation du réseau;
- la direction – Soutien à l'exploitation du réseau;
- la direction – Normes de fiabilité et conformité réglementaire.

[19] Dans sa correspondance du 10 novembre 2020⁹, le Coordonnateur précise que les directions suivantes sont ajoutées à la DPCMÉER : *Bureau de projets*, *Évolution des systèmes de conduite du réseau* et *Évolution de l'exploitation du réseau*. Il indique que ces directions sont responsables du projet de modernisation des systèmes de conduite de réseau et n'exercent aucune fonction opérationnelle ni aucune fonction du coordonnateur de la fiabilité au Québec.

[20] Dès 2007, lors de l'examen de la première demande visant à désigner la direction Contrôle des mouvements d'énergie comme coordonnateur de la fiabilité au Québec, la

⁸ [Organigramme du 9 novembre 2020.](#)

⁹ [Lettre du 10 novembre 2020.](#)

Régie était consciente que la DCMÉ œuvrait au sein du Transporteur tout en poursuivant une mission différente.

[21] La Régie avait alors jugé qu'une séparation corporative ou fonctionnelle au sein du Transporteur n'était pas requise et avait désigné la DCMÉ comme coordonnateur de la fiabilité au Québec, lui ayant reconnu « *la compétence et l'expertise* » pour assumer ce rôle.

[22] Cependant, elle était d'avis que le nouveau contexte de l'application de normes obligatoires et de sanctions requérait « *un encadrement plus spécifique des membres de la direction CMÉ dans leur rôle de coordonnateur de la fiabilité au sein de l'organisation du Transporteur afin d'assurer l'indépendance, la transparence et le traitement équitable envers tous les participants.* »

[23] C'est la raison pour laquelle elle a ordonné au Transporteur, dans sa décision D-2007-95, de déposer « *un Code de conduite complet s'appliquant spécifiquement aux employés de CMÉ ainsi qu'aux employés des autres directions du Transporteur effectuant des tâches reliées au rôle du coordonnateur de la fiabilité* »¹⁰.

[24] Cet encadrement devait notamment assurer que la fiabilité du réseau de transport d'électricité soit en tout temps la priorité du coordonnateur de la fiabilité.

[25] En approuvant le premier Code de conduite, qui est en vigueur depuis janvier 2008, la Régie a reconnu les quatre principes suivants qui doivent être respectés par le Coordonnateur, soit :

- la fiabilité du réseau de transport d'électricité doit être la priorité du coordonnateur de la fiabilité en tout temps¹¹;
- le traitement équitable et non préférentiel ou discriminatoire¹²;
- l'indépendance¹³;
- la transparence¹⁴.

¹⁰ Dossier R-3625-2007, décision [D-2007-95](#), p. 15.

¹¹ Articles 3.2, 4.1, 4.4 et 4.9 du [Code de conduite](#).

¹² Articles 3.1, 4.2, 4.7 et 4.8 du [Code de conduite](#).

¹³ Articles 4.3 et 4.6 du [Code de conduite](#).

¹⁴ Articles 4.11, 5.4, 5.5 et 8 du [Code de conduite](#).

[26] Le personnel assujéti au Code de conduite doit impérativement éviter de prendre une décision au détriment de la fiabilité du réseau de transport d'électricité ou éviter toute forme de traitement préférentiel par le personnel au profit des autres directions du Transporteur, des entités affiliées du Transporteur et des autres utilisateurs du réseau. Il doit également agir en toute transparence et indépendance.

[27] Ces principes, codifiés au Code de conduite, ne sont pas optionnels. Ils sont obligatoires pour tout membre du personnel sous l'autorité du Coordonnateur ainsi que pour tout employé des autres directions du Transporteur effectuant des tâches reliées au rôle du coordonnateur de la fiabilité. Leur non-respect est notamment passible de sanctions disciplinaires¹⁵. Ces principes sont d'ailleurs toujours codifiés au Code de conduite en vigueur.

[28] À la suite des ajustements organisationnels survenus en février 2010 et juin 2011, Hydro-Québec, par sa direction désignée comme coordonnateur de la fiabilité, a déposé à la Régie des demandes de modification de la désignation du coordonnateur de la fiabilité en avril 2010¹⁶ et en juillet 2011¹⁷.

[29] Lors de l'examen de ces deux demandes, la Régie a appliqué le même cadre d'analyse, consistant à vérifier si les directions avaient la compétence et l'expertise nécessaire pour assumer le rôle de coordonnateur et si elles pouvaient remplir ce rôle en respect des principes codifiés au Code de conduite. La Régie s'est également assuré que le personnel touché par les ajustements organisationnels et qui est sous l'autorité du Coordonnateur ainsi que tout membre du personnel des autres directions du Transporteur effectuant des tâches reliées au rôle du coordonnateur de la fiabilité soit bel et bien assujéti au Code de conduite.

[30] Dans les deux cas, la Régie n'a pas remis en cause la structure organisationnelle proposée mais s'est assurée que cette structure permettait le respect des principes codifiés au Code de conduite par tout membre du personnel sous l'autorité du Coordonnateur ainsi que par tout membre du personnel des autres directions du Transporteur effectuant des tâches reliées au rôle du coordonnateur de la fiabilité.

¹⁵ L'article 7.1 du [Code de conduite](#) précise ce qui suit : « *Tout membre du Personnel qui enfreint le présent Code de conduite peut faire l'objet de mesures disciplinaires selon la décision que le Directeur jugera appropriée à la suite d'une enquête* ».

¹⁶ Dossier R-3728-2010, décision [D-2010-126](#).

¹⁷ Dossier R-3771-2011, décision [D-2011-132](#).

[31] C'est ainsi que dans sa décision D-2010-126¹⁸, la Régie rappelait qu'elle avait ordonnée dans sa décision D-2007-95¹⁹ que tous les employés et cadres de la sous-direction Exploitation se conforment au Code de conduite même si, en temps normal, ils ne réalisent pas des tâches associées au rôle du Coordonnateur car, lors de situations qualifiées d'urgentes, certaines des tâches peuvent être réalisées par cette sous-direction.

[32] De même, dans sa décision D-2011-132²⁰, après avoir examiné les unités *Exploitation des systèmes des technologies de l'information* et *Évolution des systèmes des technologies de l'information*, lesquelles sont des unités faisant partie de la DCMÉ, désignée comme coordonnateur de la fiabilité, la Régie considérait que le personnel œuvrant au sein de ces unités est sous l'autorité du Coordonnateur au sens de la définition du « *Personnel* » du Code de conduite et que ces unités sont donc visées par ce dernier.

[33] Qui plus est, jugeant dans la même décision « *qu'il est important que l'identification des unités dont le personnel est visé par le Code soit clairement établie* », la Régie demandait au Coordonnateur « *de joindre à son rapport annuel sur l'application du Code, l'organigramme illustrant la structure organisationnelle du Transporteur ainsi que la liste des unités et leur direction d'appartenance dont le personnel est assujéti au Code et, le cas échéant, les motifs des changements apportés à la liste*²¹ ».

[34] Dans le présent dossier, la Régie applique le même cadre d'analyse pour traiter la demande visant à désigner la DPCMÉER comme coordonnateur de la fiabilité. En examinant la preuve administrée devant la première formation et la structure organisationnelle de la DPCMÉER au sein du Transporteur, telle que modifiée le 9 novembre 2020, la Régie est d'avis que cette direction a les compétences et l'expertise nécessaires pour exercer le rôle de coordonnateur de la fiabilité au Québec. Elle est également d'avis que cette direction peut remplir ce rôle en respectant les quatre principes codifiés au Code de conduite, soit d'agir avec indépendance, transparence, équité et de façon, à ce qu'en toute circonstance, la fiabilité du réseau de transport d'électricité demeure la principale priorité.

¹⁸ Dossier R-3728-2010, décision [D-2010-126](#), par. 28.

¹⁹ Dossier R-3625-2007, décision [D-2007-95](#).

²⁰ Dossier R-3771-2011, décision [D-2011-132](#), par. 19.

²¹ Dossier R-3771-2011, décision [D-2011-132](#), par. 22 et 23.

[35] Par ailleurs, la Régie note que la DPCMÉER regroupe certaines unités qui n'exercent aucune fonction opérationnelle ni aucune fonction du coordonnateur de la fiabilité au Québec.

[36] À ce sujet, la Régie rappelle que, tel que déjà énoncé dans ses décisions D-2007-95²² et D-2010-126²³, la définition actuelle de « *Personnel* » au Code de conduite couvre toutes les personnes sous l'autorité du Coordonnateur, qu'elles exercent des tâches reliées au rôle du coordonnateur ou non, ainsi que le personnel des autres directions du Transporteur effectuant des tâches reliées au rôle du coordonnateur de la fiabilité. Par conséquent, le personnel des unités au sein de la DPCMÉER qui n'exerce pas de tâches reliées au rôle de coordonnateur doit aussi être assujéti au Code de conduite puisqu'il est sous l'autorité du Coordonnateur.

[37] En conséquence, la Régie désigne la DPCMÉER comme coordonnateur de la fiabilité au Québec et rappelle que tout le personnel de cette direction est assujéti au Code de conduite ainsi que tout membre du personnel des autres directions du Transporteur effectuant des tâches reliées au rôle du coordonnateur de la fiabilité.

3. RAPPORTS ANNUELS DE 2016 ET 2017 DU COORDONNATEUR

[38] Dans le cadre du dossier R-3996-2016, la Régie a déposé les rapports annuels de 2016 et 2017 sur l'application du Code de conduite produits par le Coordonnateur.

[39] La Régie constate que le Coordonnateur a joint à ses rapports annuels les organigrammes illustrant la structure organisationnelle du Transporteur ainsi que la liste des unités et leur direction d'appartenance dont le personnel est assujéti au Code et, le cas échéant, les motifs des changements apportés à la liste. La Régie est donc d'avis que le Coordonnateur s'est conformé à sa demande contenue à la décision D-2011-132.

[40] La Régie note cependant que certaines unités qui n'exercent pas de tâches reliées au rôle du Coordonnateur ne seraient, selon ces rapports annuels, pas assujétiées au Code de conduite. Ainsi, dans l'organigramme du personnel assujéti au Code de Conduite²⁴, les

²² Dossier R-3625-2007, décision [D-2007-95](#), p. 15.

²³ Dossier R-3728-2010, décision [D-2010-126](#), par. 31.

²⁴ Dossier R-3996-2016, pièce [B-0041](#).

directions Exploitation du réseau Nord-Est et Sud-Ouest ainsi que celle de la Planification et coordination des activités sont identifiées comme n'étant pas soumises au Code de conduite alors qu'elles relèvent du directeur principal - CMÉER.

[41] La Régie rappelle, tel que mentionné précédemment, que la définition actuelle de « *Personnel* » au Code de conduite couvre tout le personnel sous l'autorité du Coordonnateur, qu'il exerce des tâches reliées au rôle du coordonnateur ou non, ainsi que le personnel des autres directions du Transporteur effectuant des tâches reliées au rôle du coordonnateur de la fiabilité. Par conséquent, le personnel des unités au sein de la DPCMÉER qui n'exerce pas de tâches reliées au rôle de coordonnateur de la fiabilité doit tout de même respecter le Code de conduite puisqu'il est sous l'autorité du Coordonnateur.

[42] **La Régie demande au Coordonnateur de tenir compte de cette définition de « *Personnel* » actuellement en vigueur lors des dépôts des prochains rapports annuels.**

[43] Enfin, la Régie prend acte du fait que le Coordonnateur a mis en œuvre une piste d'amélioration relevée par la Régie. Le Coordonnateur affirme avoir ajouté sur son site internet un lien vers le Code de conduite ainsi qu'un formulaire, afin que les utilisateurs du réseau puissent dénoncer, anonymement ou non, toute situation jugée contraire au Code de conduite. Une plainte formelle peut alors être formulée par le biais de ce formulaire afin de faire part au Coordonnateur de toute dérogation ou commentaire en lien avec l'application du Code de conduite.

[44] La Régie prend également acte du fait qu'aucune plainte, dérogation au Code de conduite ou cas problématique n'a été porté à l'attention du directeur principal – CMÉER.

4. CODE DE CONDUITE DU COORDONNATEUR

[45] Tel que mentionné dans la décision D-2021-041²⁵, la Direction - Conformité et développement durable du Groupe Affaires corporatives, juridiques et gouvernance (DCDD) de la Direction générale d'Hydro-Québec a entrepris une réflexion globale afin de consolider et actualiser les divers codes de conduite qui gouvernent les activités de l'entreprise. Cette décision précise également que le Coordonnateur et le Transporteur vont déposer prochainement un dossier conjoint visant, notamment, une révision de leur Code de conduite.

[46] Dans ces circonstances, la Régie juge qu'il est opportun de reporter l'examen de toutes demandes visant à modifier le Code de conduite à ce dossier conjoint.

[47] Par ailleurs, dans le cadre du dossier initial, la Régie notait que RTA proposait d'assujettir le Coordonnateur à un audit indépendant²⁶, sans plus de précision.

[48] La Régie souhaite évaluer la possibilité de mettre en place une vérification externe et indépendante en vue d'améliorer l'assurance que le Code de conduite est appliqué avec rigueur par l'ensemble du personnel assujetti et ainsi accroître la confiance des entités visées à l'égard du Coordonnateur. Il y a lieu d'évaluer la portée que pourrait prendre un tel audit et les moyens requis pour sa mise en œuvre.

[49] Tenant compte du contenu du Code de conduite, la Régie identifie de façon préliminaire les sujets qui suivent pouvant faire l'objet d'un audit indépendant :

- suivi des règles de gestion interne visant l'application du Code de conduite;
- reddition de compte annuelle des gestionnaires à cet égard;
- suivi des processus d'information et de formation continu auprès du Personnel;
- traitement des dénonciations conformément à la section 6 du Code de conduite.

[50] En conséquence, la Régie demande au Coordonnateur d'évaluer la possibilité de mettre en place un audit annuel indépendant sur les sujets identifiés et d'autres

²⁵ Dossier R-4049-2018 Phase 2, décision [D-2021-041](#).

²⁶ Dossier R-3996-2016, décision [D-2019-101](#), par. 76 et pièce [A-0035](#), p. 194 et 195.

qu'il jugerait pertinents et de présenter les résultats de cette évaluation dans le cadre du dossier conjoint qu'il déposera prochainement avec le Transporteur.

[51] **Considérant ce qui précède,**

La Régie de l'énergie :

ACCUEILLE la demande de modification de la désignation du coordonnateur de la fiabilité au Québec;

DÉSIGNE la direction principale – Contrôle des mouvements d'énergie et exploitation du réseau d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité comme coordonnateur de la fiabilité au Québec;

ORDONNE au Coordonnateur de se conformer à tous les autres éléments décisionnels de la présente décision.

Louise Rozon
Régisseur

François Émond
Régisseur

Jocelin Dumas
Régisseur