

# D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

---

D-2017-128

R-3981-2016  
Phase 2

22 novembre 2017

---

**PRÉSENTS :**

Marc Turgeon  
Lise Duquette  
Françoise Gagnon  
Régisseurs

---

**Hydro-Québec**  
Demanderesse

et

**Intervenants dont les noms apparaissent ci-après**

---

**Décision sur le fond et sur les frais**

*Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec pour l'année 2017*



**Intervenants :**

**Association Hôtellerie Québec et Association des restaurateurs du Québec (AHQ-ARQ);**

**Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et Conseil de l'industrie forestière du Québec (AQCIE-CIFQ);**

**Énergie Brookfield Marketing s.e.c. (EBM);**

**Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (section Québec) (FCEI);**

**Nalcor Energy Marketing Corporation (NEMC);**

**Rio Tinto Alcan Inc. (RTA);**

**Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (SÉ-AQLPA).**

## TABLE DES MATIÈRES

<b>LISTE DES DÉCISIONS</b> .....	<b>5</b>
<b>LEXIQUE</b> .....	<b>6</b>
<b>ABRÉVIATIONS ET SIGNES CONVENTIONNELS</b> .....	<b>8</b>
<b>1. INTRODUCTION</b> .....	<b>9</b>
<b>2. OBJET DE LA PHASE 2</b> .....	<b>11</b>
<b>3. OBJECTION D’EBM ET NEMC SUR CERTAINS ÉLÉMENTS DE LA RÉPLIQUE DU TRANSPORTEUR</b> .....	<b>11</b>
<b>4. PRINCIPES APPLICABLES</b> .....	<b>13</b>
<b>5. TRANSFERT DES ACTIVITÉS ET DES RESSOURCES</b> .....	<b>28</b>
5.1 Respect du Code de conduite .....	33
5.2 Économie d’échelle, interfinancement et coûts.....	47
5.3 Conclusions et impacts sur le Code de conduite.....	52
<b>6. FONCTION GOP</b> .....	<b>55</b>
6.1 La délégation des services de téléconduite .....	63
6.2 La délégation des activités de planification et de coordination : la préparation des programmes des centrales au fil de l’eau pour un horizon de 10 jours.....	67
6.3 Délégation des activités de conformité du Producteur .....	71
6.4 Délégation de la formation des opérateurs .....	72
6.5 Modalités de la délégation des activités liées à la fonction GOP.....	73
<b>7. FRAIS DES INTERVENANTS</b> .....	<b>84</b>
7.1 Législation et principes applicables .....	84
7.2 Demandes de paiement de frais.....	84
<b>DISPOSITIF</b> .....	<b>87</b>

**LISTE DES DÉCISIONS**

<b>Décision</b>	<b>Dossier</b>	<b>Nom du dossier</b>
<a href="#">D-2002-95</a>	R-3401-98	Audience relative à la modification des tarifs de transport d'électricité
<a href="#">D-2003-49</a>	R-3496-2002	Demande partielle de révision de la décision D-2002-95
<a href="#">D-2004-122</a>	R-3401-98	Audience relative à la modification des tarifs de transport d'électricité
<a href="#">D-2007-08</a>	R-3605-2006	Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec au 1 <sup>er</sup> janvier 2007
<a href="#">D-2008-019</a>	R-3640-2007	Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec au 1 <sup>er</sup> janvier 2008
<a href="#">D-2008-127</a>	R-3672-2008	Demande de révocation de la décision D-2008-076 MOTIFS rendue dans le dossier R-3648-2007 – phase 1
<a href="#">D-2012-010</a>	R-3669-2008 Phase 2	Demande relative à la modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1 <sup>er</sup> janvier 2009 (Phase 2)
<a href="#">D-2016-170</a>	R-3981-2016	Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec pour l'année 2017
<a href="#">D-2016-175</a>	R-3952-2015	Demande relative à la méthodologie d'identification des éléments du réseau de transport principal et à l'approbation des modifications au Registre des entités visées par les normes de fiabilité relatives aux entités HQT et HQP
<a href="#">D-2017-021</a>	R-3981-2016	Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec pour l'année 2017
<a href="#">D-2017-030</a>	R-3981-2016 Phase 2	Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec pour l'année 2017

## LEXIQUE

Distributeur	Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité
Régie	Régie de l'énergie
Transporteur	Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité
Producteur	Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité
BA	Balancing Authority
BDD	Base de données
CAR	Commercialisation et affaires réglementaires
CCR	Centre de conduite du Réseau
CNE	charges nettes d'exploitation
CT	centres de téléconduite
DACRF	direction adjointe – Cadre réglementaire et filiales
DEPSI	Développement de l'entreprise, planification stratégique et innovation
DER	Direction-Exploitation du réseau
DFC	Direction financière et contrôle
DIT	direction Informatique du transport
DPFC	Direction Planification financière et Contrôleur
DPSAGR	Direction principale – Stratégies d'affaires, gouvernance et réglementation
DRA	Directeur Relations d'affaires
ÉTC	équivalent temps complet
FERC	Federal Energy Regulatory Commission
GOP	exploitant d'installation de production (Generator Operator)
HQÉSP	Hydro-Québec Équipement et services partagés
HQIÉSP	Hydro-Québec Innovation, Équipement et Services partagés
NERC	North American Electric Reliability Corporation
OASIS	Open Access Same-Time Information System
PC	Planification et Coordination
PNE	Programmes nouveaux exploitants
RC	Reliability Coordinator
RTP	réseau de transport principal

TI	Technologies de l'information
TIC	Technologies de l'information et des communications
TOP	Transmission Operator
VPTIC	vice-présidence Technologies de l'information et des communications

## ABRÉVIATIONS ET SIGNES CONVENTIONNELS

\$	dollar canadien
M	méga (million) – placé devant une unité, la multiplie par $10^6$
MVA	mégavoltampère
MW	mégawatt

## 1. INTRODUCTION

[1] Le 29 juillet 2016, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur, HQT ou Hydro-Québec TransÉnergie), dépose à la Régie de l'énergie (la Régie), en vertu des articles 25, 31, 32, 48, 49, 50 et 164.1 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*<sup>1</sup> (la Loi), une demande relative à la modification des tarifs et conditions des services de transport pour l'année 2017 (la Demande).

[2] Le 9 novembre 2016, la Régie rend sa décision D-2016-170 portant sur le cadre d'examen du dossier, eu égard aux préoccupations qu'elle a soulevées quant au Code de conduite du Transporteur et des impacts potentiels sur les tarifs et les conditions des services de transport d'électricité associés à l'exercice de la fonction d'*exploitant d'installation de production* (GOP) par le Transporteur. Par cette décision, la Régie juge qu'il est opportun de créer une phase 2 au dossier (Phase 2) afin de traiter de ces questions.

[3] L'audience sur la phase 1 du présent dossier (Phase 1) se tient du 18 au 29 novembre 2016. Lors de cette audience, le Transporteur demande à la Régie de préciser ses attentes quant au contenu de la preuve à déposer dans le cadre de la Phase 2.

[4] Le 16 janvier 2017, donnant suite à cette demande, la Régie apporte les précisions attendues. Dans cette correspondance, elle fixe également le calendrier relatif à la Phase 2. Le 24 janvier 2017, à la suite d'une demande du Transporteur, la Régie modifie le calendrier.

[5] Le 15 février 2017, le Transporteur dépose son complément de preuve.

[6] Le 27 février 2017, les intervenants et la Régie font parvenir leurs demandes de renseignements (DDR) n° 1 au Transporteur.

---

<sup>1</sup> [RLRQ, c. R-6.01.](#)

[7] Le 8 mars 2017, RTA soumet une demande d'intervention au dossier afin de participer à la Phase 2. Le 13 mars 2017, l'AQCIE-CIFQ met fin à son intervention et présente sa demande de remboursement de frais.

[8] Le 21 mars 2017, la Régie rend sa décision D-2017-030 accueillant la demande d'intervention de RTA.

[9] Le 21 mars 2017, la Régie demande au Transporteur de prévoir un témoin d'Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité (HQP ou le Producteur) lors de la présentation de sa preuve, advenant le cas où le Producteur déciderait de ne pas intervenir au dossier.

[10] Le 22 mars 2017, l'AHQ-ARQ et SÉ-AQLPA déposent leur preuve.

[11] Le 27 mars 2017, le Producteur confirme qu'un témoin sera disponible lors de l'audience.

[12] L'audience se déroule du 5 au 11 avril 2017, incluant une séance à huis clos.

[13] Le 24 avril 2017, le Transporteur dépose sa réplique écrite.

[14] Le 5 mai 2017, à la suite d'une demande de la Régie formulée lors de l'audience, les intervenants déposent une argumentation additionnelle sur la juridiction de la Régie pour rendre des mesures de redressement liées à l'application du Code de conduite. EBM et NEMC s'objectent également à certains éléments contenus dans la réplique du Transporteur.

[15] Du 23 avril au 14 juin 2017, les intervenants déposent leurs demandes de remboursement de frais. Le 14 juin 2017, le Transporteur émet ses commentaires sur ces demandes. Le 26 juin 2017, EBM et NEMC font parvenir leur réplique.

[16] Dans la présente décision, la Régie se prononce sur les sujets faisant l'objet de la Phase 2. Elle statue également sur les demandes de remboursement de frais des intervenants, associées à cette phase du dossier.

## 2. OBJET DE LA PHASE 2

[17] Lors de la création de la Phase 2, la Régie définit le cadre d'examen portant, d'une part, sur le Code de conduite et, d'autre part, sur les impacts liés à l'exercice, par le Transporteur, de la fonction GOP sur les tarifs et les conditions de service de transport d'électricité :

*« [16] En conséquence, la Régie juge opportun de créer une phase 2 au présent dossier afin de traiter d'une part, du Code de conduite et, d'autre part, des impacts liés à l'exercice, par le Transporteur, de la fonction GOP sur les tarifs et les conditions de service de transport d'électricité »<sup>2</sup>.*

[18] Dans sa lettre du 16 janvier 2017, la Régie, aux fins de s'assurer du respect du Code de conduite, précise qu'elle souhaite obtenir des précisions supplémentaires aux réponses données par le Transporteur aux questions 2.4 de sa DDR n° 1 et 1.1 à 2.2 de sa DDR n° 3 relatives à la fonction GOP ainsi qu'aux questions 1.1 à 2.8 de sa DDR n° 2 ayant trait, notamment, aux impacts liés au transfert d'activités et de ressources du Transporteur vers d'autres unités d'Hydro-Québec.

## 3. OBJECTION D'EBM ET NEMC SUR CERTAINS ÉLÉMENTS DE LA RÉPLIQUE DU TRANSPORTEUR

[19] EBM et NEMC soumettent que le Transporteur, par sa réplique, tente d'introduire illégalement de nouveaux éléments de preuve au présent dossier. En conséquence, elles demandent à la Régie de ne pas les considérer aux fins de sa décision.

---

<sup>2</sup> Décision [D-2016-170](#), p. 5.

[20] Ces éléments de preuve, qui n'auraient pas été introduits en temps opportun, sont les suivants :

- l'affirmation du Transporteur, aux 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> puces de la page 6, que les intervenants ont connaissance que le Transporteur exerce des activités de téléconduite reliées à l'exploitation des centrales;
- la référence, à l'avant-dernier paragraphe de la page 10, à la preuve administrée dans le dossier R-3401-98;
- la référence, aux pages 10 et 11, à la pièce HQT-6, document 1.1 provenant du dossier R-3401-98.

[21] Or, les intervenantes soutiennent qu'aucune preuve quant à la connaissance de l'exercice, par le Transporteur, des activités de téléconduite reliées à l'exploitation des centrales par les intervenants n'a été administrée.

[22] EBM et NEMC soutiennent, de plus, que la preuve administrée dans le dossier R-3401-98 n'a pas été produite au présent dossier et que toute référence à celle-ci devrait en être retirée.

[23] En ce qui a trait à la preuve relative à la connaissance des intervenants de l'exercice, par le Transporteur, des activités de téléconduite reliées à l'exploitation des centrales, la Régie considère que le Transporteur réfère à un aspect important qui n'a été ni détaillé, ni développé en tant que tel dans sa preuve. Le Transporteur a seulement mentionné que l'exercice de la télécommande des installations de production est fait depuis toujours, même si la notion de GOP n'existait pas à ce moment-là.

[24] La Régie partage également le point de vue d'EBM et NEMC à l'effet que la preuve administrée dans le dossier R-3401-98 sur le sujet n'a pas été produite au présent dossier.

[25] La Régie constate que le Transporteur introduit un élément de preuve d'un autre dossier qui n'a pas été traité dans le présent dossier. Elle est d'avis que cet élément de preuve n'est pas recevable dans le cadre de la réplique.

[26] La Régie considère que les extraits mentionnés par les intervenantes, qui proviennent du dossier R-3401-98, n'ont pas été traités dans le présent dossier. Ces éléments sont irrecevables dans le cadre de la réplique. Il en est de même pour les commentaires du Transporteur qui s'y rattachent.

[27] **La Régie accueille l'objection d'EBM et de NEMC. Elle ne considère pas les éléments en question dans son délibéré.**

#### 4. PRINCIPES APPLICABLES

[28] À la suite des transferts organisationnels au sein d'Hydro-Québec, affectant les attributions du Transporteur, la Régie a jugé nécessaire d'examiner s'ils respectaient l'application du Code de conduite. Lors de cet examen, elle a été amenée à porter une attention particulière au concept de la séparation fonctionnelle<sup>3</sup>.

[29] Le Transporteur fait valoir que, dans sa décision D-2002-95, la Régie lui demandait de se rapprocher le plus possible d'une entreprise autonome distincte, mais n'en imposait pas la mise en place. Selon lui, la Régie reconnaissait *de facto* que des services intégrés peuvent et doivent exister lorsque des économies d'échelle ou de gamme sont possibles.

[30] Dans un bref historique de la séparation fonctionnelle et des mesures prises à cet égard, le Transporteur précise que les normes de conduite relatives à la séparation fonctionnelle des activités de transport, de production et de marchés de gros, édictées en 1997, ainsi que les règles du Code de conduite adoptées par la Régie en 2004 sont toujours d'application à Hydro-Québec.

[31] Il souligne également l'insertion, dans la Loi, du nouvel article 48.1 lié à la mise en place d'un mécanisme de réglementation incitative assurant la réalisation de gains d'efficacité par le Transporteur. Dans ce contexte, le Transporteur affirme devoir disposer d'une pleine flexibilité opérationnelle afin d'être en mesure de réaliser les gains d'efficacité attendus. De son point de vue, la séparation fonctionnelle est essentielle, mais

---

<sup>3</sup> Décision [D-2002-95](#), p. 36.

ne constitue pas un carcan qui prohibe les services intégrés, surtout dans une perspective de recherche d'efficacité favorisée par la Loi. Le Transporteur insiste sur le fait qu'il a réalisé les ajustements à des fins d'efficacité organisationnelle.

[32] Le Transporteur rappelle que les outils nécessaires à la Régie, prévus par la décision D-2002-95, pour s'assurer du respect des règles de la séparation fonctionnelle, à savoir les Tarifs et conditions des services de transport (les Tarifs et conditions), la procédure d'examen des plaintes du Transporteur et le Code de conduite, y incluant les suivis annuels, sont, sous sa gouverne, pleinement opérationnels et appliqués.

[33] L'AHQ-ARQ s'oppose à ce que le Transporteur bénéficie d'une pleine flexibilité opérationnelle qui aurait pour effet d'amoinrir la séparation fonctionnelle. Selon l'intervenant, les règles de la séparation fonctionnelle doivent être observées, afin d'éviter des coûts qui pourraient s'avérer importants si, en raison d'une contravention, la capacité d'exportation d'énergie d'Hydro-Québec devait être réduite.

[34] L'AHQ-ARQ plaide également que tout transfert de contrôle de responsabilités vers une entité autre que le Transporteur, notamment Hydro-Québec Corporatif, soulève *de facto* la question du déplacement du centre décisionnel pour les activités de transport d'électricité<sup>4</sup>.

[35] Compte tenu des rapprochements induits par les transferts organisationnels et du caractère incertain des gains allégués par le Transporteur, l'AHQ-ARQ recommande des règles de prudence. Il réfère à cet égard à l'article 121 de l'ordonnance 717 de la Federal Energy Regulatory Commission (la FERC)<sup>5</sup>.

[36] Le Transporteur réplique qu'il a choisi la prudence préconisée par la FERC et que l'extrait soumis par l'intervenant, mis dans son contexte, appuie les actions qu'il a entreprises.

[37] Sur la question de la juridiction de la Régie en matière de mesures de redressement liées au Code de conduite, l'AHQ-ARQ plaide que la Régie jouit de pouvoirs étendus en ce qui a trait aux activités du Transporteur, tel qu'il appert, notamment, des articles 31, 48, 48.1 et 49 de la Loi.

---

<sup>4</sup> Pièce [A-0080](#), p. 29.

<sup>5</sup> Pièce [A-0080](#), p. 30 et 31.

[38] Selon l'intervenant, la Régie pourrait donc refuser l'inclusion de conséquences économiques découlant de mesures de redressement qui seraient imposées au Transporteur et garder ainsi sa clientèle à l'abri d'une hausse de tarif afférente.

[39] L'AQCIE-CIFQ considère que le transfert de ressources de la division transport au corporatif ne fait qu'accentuer l'apparence de conflit d'intérêts et que la garantie du plein respect du Code de conduite relève de l'acte de foi.

[40] Selon l'intervenant, à moins d'y trouver des avantages financiers notables pour la clientèle du Transporteur, il n'y aurait ainsi pas lieu d'approuver le transfert d'activités et de ressources vers Hydro-Québec Corporatif. La clientèle du Transporteur pourrait se voir privée des gains d'efficacité. L'AQCIE-CIFQ allègue également les difficultés, voire l'impossibilité, d'examiner des charges de services partagés induites par les transferts.

[41] EBM et NEMC soutiennent que, selon la décision D-2002-95<sup>6</sup>, le principe de la séparation fonctionnelle au sein d'Hydro-Québec se traduit par les éléments suivants :

- le Transporteur doit tendre le plus possible vers le concept d'une entreprise distincte;
- les employés d'Hydro-Québec qui participent aux opérations liées au réseau de transport doivent travailler indépendamment des autres employés d'Hydro-Québec ou de toute société affiliée qui a des activités de marchés de gros;
- la Régie s'attend à ce que le Transporteur traite les autres entités affiliées d'Hydro-Québec, dont le Producteur et la direction générale, comme des tiers;
- le Transporteur doit permettre un accès non discriminatoire aux services de transport d'électricité;
- le Code de conduite vise à prévenir toute forme de traitement préférentiel par le Transporteur en faveur de ses entités affiliées.

[42] Ces intervenantes font ainsi valoir que la décision D-2002-95 ne limite pas le principe de la séparation fonctionnelle aux activités de marchés de gros. Elles réfèrent au Code de conduite dont l'objet est de prévenir toute forme de traitement préférentiel en faveur des autres affiliés d'Hydro-Québec.

---

<sup>6</sup> [Pages 23, 24 et 36.](#)

[43] EBM et NEMC sont d'avis que les ajustements organisationnels réalisés par le Transporteur en 2015 font en sorte qu'il s'éloigne de plus en plus du concept d'entreprise distincte. La proximité accrue entre le Transporteur et la Direction générale d'Hydro-Québec, ainsi que les efforts de centralisation des activités et des ressources, ont pour effet d'amenuiser la séparation fonctionnelle, augmentant ainsi l'apparence de conflit d'intérêts<sup>7</sup>. Les intervenantes présentent plusieurs exemples à cet égard<sup>8</sup>.

[44] Les intervenantes font valoir que ces ajustements organisationnels n'émanent pas de la volonté du Transporteur, mais plutôt de son affiliée, Hydro-Québec Corporatif, que les économies d'échelle alléguées par le Transporteur demeurent mineures et qu'elles ne justifient pas l'apparence de conflit d'intérêts qui en découle.

[45] En réponse à la demande de la Régie, quant à sa compétence sur les mesures de redressement, EBM et NEMC soutiennent que la Régie peut et doit refuser tout changement organisationnel qui porterait atteinte au principe de la séparation fonctionnelle et à l'accès libre, ouvert, transparent et non discriminatoire au réseau de transport d'électricité.

[46] EBM et NEMC ajoutent qu'il revient à la Régie de veiller au respect du principe de la séparation fonctionnelle du Transporteur au sein d'Hydro-Québec et qu'elle est tout à fait compétente pour le questionner quant à l'impact de tels changements organisationnels réalisés au sein de son entreprise sur ce principe et les règles du Code de conduite et, en cas de non-respect, d'exiger des mesures de redressement.

[47] Les intervenantes indiquent qu'il ressort de la décision D-2002-95 que la Régie doit mettre en place des outils réglementaires pour assurer le respect du principe de la séparation fonctionnelle, dont notamment le principe de la réciprocité. Ces outils sont le Code de conduite, le *Open Access Same-Time Information System* (OASIS), la procédure d'examen des plaintes et les Tarifs et conditions.

[48] Selon EBM et NEMC, puisque la Régie a comme devoir de veiller au respect du principe de la séparation fonctionnelle au sein d'Hydro-Québec, elle a également le pouvoir de s'assurer, de manière continue, que les outils qu'elle a mis en place pour en garantir le respect sont adéquats, efficaces et correctement appliqués par le Transporteur.

---

<sup>7</sup> Pièce [A-0080](#), p. 45.

<sup>8</sup> Pièces [C-EBM-0017](#) et [C-NEMC-0039](#), p. 13 à 15.

[49] Compte tenu de l'objet du Code de conduite, il ne s'agit pas uniquement, selon EBM et NEMC, de faire une démonstration comptable du respect de la politique de prix de cession décrite au Code de conduite. Il y a lieu de s'assurer aussi que les objectifs de ce code soient respectés.

[50] Les intervenantes font valoir également que, selon les articles 31 (2) et 31 (2.1) de la Loi, la Régie a compétence exclusive en matière de surveillance des opérations des entreprises réglementées que sont Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur) et le Transporteur. EBM et NEMC considèrent qu'il faut interpréter ces pouvoirs de manière à ce que la Régie puisse exercer ses fonctions et user pleinement de la compétence qui lui est dévolue par le législateur.

[51] Aussi, compte tenu des articles 2 et 31 de la Loi, la Régie a le pouvoir d'émettre toute ordonnance pour assurer l'entière application et conformité des principes de séparation fonctionnelle et du Code de conduite.

[52] Qui plus est, le Code de conduite est inclus dans les Tarifs et conditions. Or, l'alinéa 4 de l'article 31 de la Loi autorise la Régie à examiner toute plainte d'un consommateur portant sur l'application d'un tarif ou d'une condition de transport d'électricité par le Transporteur. L'article 101 de la Loi permet à la Régie d'ordonner au Transporteur de mettre en place les mesures qu'elle détermine relativement à l'application des Tarifs et conditions, si elle juge la plainte fondée.

[53] Par conséquent, il serait incohérent que la Régie puisse ordonner certaines mesures de redressement à la suite d'une plainte relativement à une contravention au Code de conduite, mais qu'elle soit dénuée de tout pouvoir dans un contexte hors plainte comme, par exemple, dans le cadre de l'exercice de ses pouvoirs en matière de tarification.

[54] En outre, selon EBM et NEMC, l'article 35 de la Loi permet à la Régie de faire enquête, mais prévoit surtout que les régisseurs ont « *en outre tous les pouvoirs nécessaires à l'exercice de leurs fonctions* ».

[55] Selon elles, si la Régie en venait à la conclusion qu'un changement organisationnel au sein du Transporteur contrevenait à une règle du Code de conduite et, par le fait même, portait atteinte au principe de la séparation fonctionnelle, elle serait tout à fait compétente pour refuser un tel changement et rendre toute ordonnance jugée utile dans les circonstances.

[56] Pour sa part, la FCEI considère que la recherche de l'optimalité pour Hydro-Québec doit être limitée par les exigences réglementaires nécessaires qui sont mises en place pour assurer la protection de l'intégrité du marché de l'électricité de gros au Québec. Sinon, il y a perte de confiance.

[57] Le Transporteur ne peut, selon l'intervenante, disposer d'une pleine flexibilité opérationnelle qui ferait abstraction de la séparation fonctionnelle<sup>9</sup>. Les protections réglementaires, mises en place dans les 15 dernières années par la Régie à l'égard des activités du Transporteur face aux autres unités d'affaires d'Hydro-Québec, ne peuvent être amincies, réduites ou effritées pour permettre au Producteur ou à Hydro-Québec, prise globalement, d'être plus « optimale ».

[58] La FCEI souligne que c'est notamment pour répondre à la vision du nouveau PDG d'Hydro-Québec que d'importants changements organisationnels ont eu lieu.

[59] SÉ-AQLPA demande à la Régie ce qui suit :

- De constater que le transfert d'actifs et de ressources (informatiques et contrôleur) du Transporteur vers Hydro-Québec-Corporatif ici envisagé par ces derniers ne peut se réaliser, sans une autorisation préalable de la Régie suivant l'article 73, alinéa 1, par. 4<sup>o</sup> de la Loi.
- De constater que la Régie est implicitement saisie, à la Phase 2, d'une demande de la part d'Hydro-Québec TransÉnergie requérant l'autorisation de la Régie, selon l'article 73, alinéa 1, par. 4<sup>o</sup> de la Loi, pour transférer des actifs et ressources informatiques et son Contrôleur à Hydro-Québec Corporatif et que la preuve soumise par cette dernière vise à satisfaire les exigences des articles 1 et 4 du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*<sup>10</sup>. La Régie doit toutefois veiller à bien respecter les règles d'équité procédurale de chacun à ces égards.
- Statuant au mérite, de refuser d'autoriser le transfert d'actifs et de ressources (informatiques et contrôleur) du Transporteur vers Hydro-Québec Corporatif.

[60] Le Transporteur réplique que, dans sa décision D-2002-95, la Régie reconnaît expressément que certains services intégrés doivent demeurer groupés au sein

---

<sup>9</sup> Pièce [A-0080](#), p. 104 et 105.

<sup>10</sup> [RLRQ, c. R-6.01, r. 2.](#)

d'Hydro-Québec. Il soutient que la séparation fonctionnelle vise avant tout, d'une part, les activités de transport et, d'autre part, les activités de marchés de gros. Il ajoute que, conformément au Code de conduite, les entités affiliées sont traitées comme des tiers, puisque tout service rendu par une entité d'Hydro-Québec à une autre est facturée au coût complet.

[61] Le Transporteur souligne que l'ordonnance 717 de la FERC établit explicitement que les comptables, avocats, hauts dirigeants et autres employés ne sont pas visés par la règle du fonctionnement indépendant. Selon lui, la Régie devrait en venir aux mêmes conclusions que la FERC.

[62] De son point de vue, la mise en place et le respect du Code de conduite font en sorte que les références génériques au concept d'apparence de conflit d'intérêts sont inapplicables dans le présent dossier et devraient être écartées.

[63] De plus, le Transporteur, dans sa réplique, répond à l'argument de SÉ-AQLPA que l'article 73 (4<sup>o</sup>) de la Loi ne trouve pas application en l'espèce, notamment en ce que :

- La preuve établit que le Transporteur n'a nullement restructuré ses activités afin d'en soustraire une partie à l'application de la Loi.
- Les transferts d'activités sont institués pour des objectifs généraux d'efficience et d'optimisation, ce qui est à l'avantage de toutes les parties prenantes.
- La réglementation, par la Régie, d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité s'exerce pleinement et n'est nullement affectée par les transferts en cause.
- Aucun actif inclus à la base de tarification du Transporteur n'a été transféré dans le cadre des transferts visés.
- Le Transporteur présentera, pour autorisation, tout projet d'investissement visé par l'article 73 de la Loi.
- Depuis le début de la réglementation des activités du Transporteur, divers services lui sont rendus et facturés par des fournisseurs internes à Hydro-Québec. La récupération de ces coûts dans les revenus requis, présentés par le Transporteur pour la détermination de ses tarifs, est soumise à l'approbation de la Régie.
- Les transferts effectués n'ont aucun impact à cet égard.

- La Régie a déjà décidé<sup>11</sup> que les services intégrés, pour lesquels des économies d'échelle ou de gamme sont possibles, peuvent être considérés.
- Le Transporteur a offert des démonstrations en ce sens à la Régie en cette instance.
- Le Transporteur a fait la démonstration claire et probante du respect des règles contenues au Code de conduite et du souci apporté à cet égard, notamment dans le cadre des transferts effectués.
- Le Transporteur a fait la démonstration qu'il a mis en place les encadrements appropriés afin d'assurer le respect du Code de conduite à l'égard du personnel visé, tant à la vice-présidence Technologies de l'information et des communications (VPTIC) qu'au groupe Direction financière et contrôle (DFC).

### *Opinion de la Régie*

[64] La séparation fonctionnelle découle du texte de la Loi, dont l'article 2 définit le transporteur d'électricité comme étant Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité. Ce même article définit aussi le distributeur d'électricité comme étant Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité.

[65] La séparation fonctionnelle se reflète également à l'alinéa 2 de l'article 2 de la Loi :

*« [...] Toute fourniture d'électricité par Hydro-Québec au distributeur d'électricité est réputée constituer un contrat d'approvisionnement. Tout service de transport d'électricité par le transporteur d'électricité avec Hydro-Québec est réputé constituer un contrat de service de transport ».*

[66] Dans sa décision D-2002-95, la Régie a examiné le concept de la séparation fonctionnelle. Cette décision a d'ailleurs été citée abondamment par les participants dans le présent dossier pour expliciter ce concept et les règles qui en découlent :

*« La séparation fonctionnelle découle du texte de la Loi. En effet, l'article 2 de la Loi définit le transporteur d'électricité comme étant Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité. Ce même article définit aussi le distributeur*

---

<sup>11</sup> Décision [D-2002-95](#), p. 36.

*d'électricité comme étant Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité.*

*En conséquence, la Régie considère qu'une séparation fonctionnelle des activités d'Hydro-Québec est un outil essentiel pour assurer la réglementation du transporteur. La Régie demande au transporteur de se rapprocher le plus possible du concept d'entreprise autonome distincte et de ne conserver, à titre de services intégrés, que les seuls services pour lesquels des économies d'échelle et/ou des économies de gamme sont possibles. La Régie s'attend à ce que le transporteur traite aussi les affiliés comme s'ils étaient des tiers.*

*La tâche de la Régie est de mettre en place les outils réglementaires assurant l'efficacité de la séparation fonctionnelle, de manière à protéger la clientèle du service réglementé contre les risques d'interfinancement, et à permettre un accès non discriminatoire aux services. Les outils privilégiés sont le code de conduite, le système OASIS et une procédure d'examen des plaintes. À ces outils, s'ajouteront les tarifs et conditions de service applicables aux services offerts, tel que discuté à la section 11.*

*La Régie considère qu'Hydro-Québec a démontré l'efficacité opérationnelle du regroupement des activités chez TransÉnergie. Selon la Régie, le modèle mis en place est acceptable aux fins de la fixation, par la Régie, des tarifs du transporteur.*

*Cela étant, la Régie manifeste la préoccupation suivante quant à la séparation fonctionnelle. La rémunération des gestionnaires du transporteur serait liée à la performance d'Hydro-Québec intégrée, ce qui, pour la Régie, peut ne pas respecter le principe de traitement non discriminatoire puisque le transporteur a un incitatif financier qui peut le conduire à favoriser les transactions d'Hydro-Québec Production en fonction de la contribution de ce dernier à la rentabilité globale d'Hydro Québec »<sup>12</sup>.*

[67] Dans l'extrait précité, la Régie indique qu'elle doit mettre en place les outils réglementaires pour assurer l'efficacité de la séparation fonctionnelle, dont un code de conduite, de manière à protéger la clientèle du service réglementé contre les risques d'interfinancement, et à permettre un accès non discriminatoire aux services.

---

<sup>12</sup> Décision [D-2002-95](#), p. 36.

[68] Le Code de conduite du Transporteur a été adopté par la Régie dans sa décision D-2004-122.

[69] La séparation fonctionnelle et les outils réglementaires mis en place pour en assurer le respect, dont le Code de conduite, ont notamment pour objectif d'éviter toute forme de traitement préférentiel par le Transporteur en faveur de ses entités affiliées et de prévenir que les activités commerciales des entités du Transporteur soient financées, en tout ou en partie, par les clients du service de transport<sup>13</sup>. L'objectif est également d'assurer un accès libre, ouvert, transparent et non discriminatoire au réseau de transport d'électricité.

[70] Dans le cadre du présent dossier, la Régie examine les changements organisationnels et la fonction GOP au regard de la séparation fonctionnelle et des règles prévues au Code de conduite.

**[71] La Régie considère, pour les motifs exprimés ci-après, avoir compétence pour examiner si les changements organisationnels et la fonction GOP respectent la séparation fonctionnelle et le Code de conduite. Elle est également d'avis qu'elle peut imposer au Transporteur les mesures qu'elle juge nécessaires afin d'assurer le respect du Code de conduite et de la séparation fonctionnelle.**

[72] En vertu notamment du principe de la séparation fonctionnelle qui découle de l'article 2 de la Loi, la Régie, dans sa décision D-2002-95, se prononce sur la séparation fonctionnelle mise en place par le Transporteur<sup>14</sup> :

- Elle indique notamment « *qu'une séparation fonctionnelle des activités d'Hydro-Québec est un outil essentiel pour assurer la réglementation du transporteur* ».
- Elle demande au Transporteur de « *se rapprocher le plus possible du concept d'entreprise autonome distincte et de ne conserver, à titre de services intégrés, que les seuls services pour lesquels des économies d'échelle et/ou des économies de gamme sont possibles* ».
- Elle conclut que le modèle de séparation fonctionnelle mis en place est acceptable aux fins de la fixation des tarifs.

---

<sup>13</sup> Articles 3.1 et 3.2 du Code de conduite.

<sup>14</sup> Décision [D-2002-95](#), p. 36 et 37.

- Elle conclut, à l'égard d'une situation qui pouvait ne pas respecter le principe du traitement non discriminatoire, qu'elle « *s'attend [...] à ce que le transporteur fasse des modifications à la politique de rémunération afin d'assurer une séparation fonctionnelle plus complète* ».
- Elle mentionne que « *[l]a tâche de la Régie est de mettre en place les outils réglementaires assurant l'efficacité de la séparation fonctionnelle, de manière à protéger la clientèle du service réglementé contre les risques d'interfinancement, et à permettre un accès non discriminatoire aux services* ».

[73] La Régie a mis en place certains outils règlementaires pour assurer le respect de la séparation fonctionnelle, dont le Code de conduite, en vertu notamment des articles 2, 5, 31 (1), 31 (2.1) et 49 de la Loi. Dans sa décision D-2003-49, la Régie justifiait ainsi le pouvoir d'imposer un Code de conduite :

*« En l'espèce, la Régie, dans sa décision D-2002-95, motive ainsi son exigence d'imposer un code de conduite au Transporteur :*

*“ La tâche de la Régie est de mettre en place les outils réglementaires assurant l'efficacité de la séparation fonctionnelle, de manière à protéger la clientèle du service réglementé contre les risques d'interfinancement, et à permettre un accès non discriminatoire aux services. Les outils privilégiés sont le code de conduite, [...]. ”*

*Elle ajoute :*

*“ Le code de conduite est un outil utilisé par plusieurs organismes de régulation dans le cadre de leur mandat de protection de la clientèle du service réglementé. Par exemple, il est mentionné à l'article 4 du Règlement 659 et est l'un des objets de l'Ordonnance 889 de [la] FERC. Un code de conduite vise à prévenir toute forme de traitement préférentiel en faveur des autres unités et affiliés de l'entreprise intégrée en régissant les comportements, les échanges d'employés et d'informations. Il vise aussi à prévenir l'interfinancement en encadrant les transactions avec le Transporteur qui ont des impacts financiers pour ce dernier. ”*

*La protection des consommateurs est un élément essentiel du mandat de la Régie. Explicite à l'article 5, cet objectif est également présent dans l'ensemble des dispositions figurant aux chapitres III et IV de la Loi.*

*Plus particulièrement, l'article 31(1) mentionne la compétence exclusive de la Régie de fixer les conditions auxquelles l'électricité est transportée et la Régie considère que le code de conduite s'inscrit dans cette perspective. L'article 31(2.1) confère à la Régie un rôle de surveillance des opérations du Transporteur afin d'assurer le maintien de tarifs justes et raisonnables. En outre, les articles 49(2), 49(4), 49(6) et 49(7) sont autant de dispositions dont l'économie générale impose à la Régie de vérifier non seulement le caractère raisonnable des tarifs mais également celui des autres conditions applicables à la prestation du service.*

*La Régie est d'avis que l'exercice de ces compétences implique qu'elle puisse faire appel à un certain nombre d'outils de contrôle réglementaire, tant préventifs que curatifs, dont celui d'approuver un code de conduite.*

*Enfin, l'ensemble des dispositions énoncées ci-dessus recèle une dimension préventive dont l'efficacité de la régulation dépend largement et dont, avec justesse, la décision D-2002-95 fait état pour motiver son exigence d'un tel code.*

*En conclusion sur ce premier moyen, la Régie est d'avis que l'ordonnance faite au Transporteur de déposer un code de conduite pour approbation finale relève d'un pouvoir implicite de la Loi et que les exigences de la décision D-2002-95 sont conformes à la finalité et à l'économie générale de la Loi. En conséquence, il ne s'agit pas d'un excès de juridiction. En l'absence d'un vice de fond de nature à invalider la décision, la Régie rejette ce premier moyen »<sup>15</sup>. [notes de bas de page omises]*

[74] Tel qu'il ressort de ces décisions, la Régie a, dans le passé, examiné la séparation fonctionnelle et rendu diverses décisions à cet égard, portant notamment sur la mise en place d'outils règlementaires, pour en assurer le respect. Ces décisions ont été rendues notamment en vertu des pouvoirs étendus dont la Régie dispose, dans sa fonction de régulation, dont les articles 31 (1), 31 (2.1) et 49 de la Loi, et en tenant compte de la séparation fonctionnelle prévue à l'article 2 de la Loi et la protection des consommateurs prévue à l'article 5 de la Loi.

---

<sup>15</sup> Décision [D-2003-49](#), p. 11 à 13.

[75] Selon la Régie, ces pouvoirs impliquent également, tel que plaidé par EBM et NEMC, le pouvoir de s'assurer de manière continue que les outils qu'elle a mis en place sont adéquats, efficaces et correctement appliqués par le Transporteur et de lui demander, le cas échéant, de prendre les mesures nécessaires pour assurer l'efficacité de la séparation fonctionnelle.

**[76] Relativement à sa juridiction en matière de plainte, la Régie est d'avis, tout comme EBM et NEMC, que par la combinaison des articles 31, alinéa 4 et 101 de la Loi, elle est compétente afin d'imposer une mesure de redressement à la suite d'une contravention au Code de conduite, puisque ce dernier fait partie des Tarifs et conditions.**

[77] En effet, l'article 101 de la Loi stipule que « [l]orsque la Régie considère la plainte fondée, elle ordonne au transporteur d'électricité [...] d'appliquer, dans le délai qu'elle fixe, les mesures qu'elle détermine concernant l'application des tarifs et des conditions; elle peut également en établir la date d'application ».

[78] En ce qui a trait aux transferts organisationnels, la Régie considère qu'elle peut étendre l'application du Code de conduite aux employés qui participent aux activités de transport d'électricité, même s'ils relèvent d'un affilié. À cet égard, la Régie constate que le Transporteur lui-même demande à de tels employés de s'engager à respecter le Code de conduite.

[79] Par ailleurs, en matière de transferts organisationnels, la Régie juge utile de réitérer, tel que mentionné dans plusieurs de ses décisions et repris dans sa décision D-2017-021<sup>16</sup>, qu'en vertu de l'article 2 de la Loi, elle règlemente Hydro-Québec dans ses activités de transport.

**[80] La Régie considère ainsi qu'elle a compétence sur les activités de transport d'électricité, peu importe la structure organisationnelle par laquelle ces activités sont déployées.**

---

<sup>16</sup> [Page 63](#), par. 229.

[81] À cet égard, la Régie mentionnait ceci dans sa décision D-2003-49 :

*« En premier lieu, il importe de souligner la particularité d'Hydro-Québec sur le plan réglementaire. Le législateur n'a assujéti que les activités de transport et de distribution à la juridiction de la Régie tout en soustrayant les activités de production. Hydro-Québec a, pour sa part, adapté sa structure corporative en établissant des divisions administratives correspondant à certaines de ses activités, aucune d'entre elles ne constituant une entité juridique distincte. Cette donnée est fondamentale pour la compréhension du dossier.*

*En second lieu, la Régie a déjà exigé que toutes les transactions du Transporteur avec ses affiliés se fassent à un prix reflétant le coût complet et a approuvé l'utilisation de la méthodologie de facturation interne d'Hydro-Québec présentée par le Transporteur. Cette ordonnance n'a, par ailleurs, pas été contestée par le Transporteur.*

*Enfin, la presque totalité des charges portées au coût de service du Transporteur est extraite des livres et registres d'Hydro-Québec corporatif et non des transactions avec les autres affiliés.*

*Les paramètres du dossier étant posés, l'enjeu de l'action réglementaire se dessine ainsi : les états financiers réglementaires du Transporteur ne rendent pas compte directement de la source des charges portées à son coût de service. Or, les montants imputés ou les prix payés par le Transporteur et portés à son coût de service sont des informations importantes aux fins d'établir le caractère raisonnable de ses tarifs. En effet, tant que les données portées au coût de service ne peuvent être validées comme résultant d'une imputation correcte des charges ou d'un calcul méthodique du coût complet, l'établissement de tarifs justes et raisonnables présente des difficultés certaines.*

*La juridiction de la Régie est ici contestée. Seuls le Transporteur et le Distributeur d'électricité sont soumis à la juridiction de la Régie. Cependant, les affiliés peuvent avoir à subir les effets de l'exercice par la Régie de sa juridiction dans la mesure où il est nécessaire aux fonctions du régulateur d'avoir accès à certaines données les concernant et dans la mesure également où l'exercice de ces fonctions poursuit une finalité conforme aux objectifs de la Loi.*

*Certes, ces affiliés ne sont aucunement soumis à la juridiction de la Régie pour autant que leurs activités n'interfèrent pas avec l'action réglementaire, c'est-à-dire avec les activités de l'assujéti. Mais dans la mesure où leurs activités*

*ou transactions sont susceptibles d'incidence sur les activités du Transporteur, l'accès à des données concernant ces affiliés peut s'avérer non seulement pertinent mais nécessaire. L'accès devient alors un accessoire à la finalité de l'exercice de la compétence de la Régie eu égard aux objectifs de la Loi.*

*L'idée maîtresse de toute action du régulateur agissant ainsi aux confins de sa juridiction est donc cette mesure qualitative avec laquelle il s'adresse à cette problématique. L'enjeu étant de taille, il fait l'objet de nombreuses réflexions au sein des organismes de régulation économique qui étudient différentes avenues pour examiner les livres des affiliés non réglementés.*

*“ The only real controversy related to this proposed standard of conduct is the degree to which commissions should be permitted to examine the books of non regulated affiliates. ”*

*Concrètement, cela implique que la Régie doit agir alors avec prudence, circonspection, au cas par cas et avec les motifs pertinents, et toujours en conformité avec l'objectif et la finalité poursuivis. La notion de mesure fait également appel à un examen de la proportionnalité de l'outil réglementaire. Il doit ainsi y avoir adéquation et pondération entre le moyen retenu et l'objectif recherché.*

*Dans ces conditions, la Régie est d'avis que des ordonnances pouvant affecter les affiliés sans distinction ni conditions excéderaient sa juridiction. Toutefois, elle détient implicitement et nécessairement le pouvoir de s'y adresser dès lors que son action et les moyens qui la supportent se justifient au regard de l'objectif poursuivi »<sup>17</sup>. [notes de bas de page omises]*

[82] Bien que la Régie considère qu'elle soit toujours compétente pour examiner les changements organisationnels, au moment du dossier tarifaire ou lors du dépôt d'une plainte envers le Transporteur, elle ne considère pas qu'il soit nécessaire que le Transporteur en recherche l'autorisation préalable afin de vérifier si ce changement contrevient aux principes liés à la séparation fonctionnelle.

[83] Dans les prochaines sections de la décision, la Régie analyse les transferts organisationnels et la délégation de la fonction GOP, afin de s'assurer que les règles du principe de séparation fonctionnelle et du Code de conduite ont été respectées.

---

<sup>17</sup> Décision [D-2003-49](#), p. 9 à 11.

## 5. TRANSFERT DES ACTIVITÉS ET DES RESSOURCES

[84] Lors de la Phase 1, le Transporteur a déposé les organigrammes détaillés d'Hydro-Québec TransÉnergie et de la Direction générale d'Hydro-Québec, en vigueur au moment du dépôt du dossier. Il a précisé les structures et sous-structures visées par les différents transferts, soit :

- la création du groupe Développement de l'entreprise, planification stratégique et innovation (DEPSI);
- le transfert des ressources de la direction Planification financière et Contrôleur (DPFC) du Transporteur vers le groupe Direction financière et contrôle (DFC);
- le transfert des actifs et des ressources de la direction Informatique du transport (DIT) vers la vice-présidence Technologies de l'information et des communications (VPTIC)<sup>18</sup>.

[85] Lors de la Phase 2, le Transporteur fait état d'autres ajustements organisationnels en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017 au groupe DFC, dont la création d'une nouvelle direction adjointe – Cadre réglementaire et filiales (DACRF) au sein de la direction principale – Contrôle corporatif<sup>19</sup>.

[86] Il dépose également un organigramme de la division Hydro-Québec TransÉnergie au 31 mars 2017, faisant apparaître une nouvelle direction principale – Stratégies d'affaires, gouvernance et réglementation (DPSAGR), à laquelle sont rattachées, outre la direction Commercialisation et affaires réglementaires (CAR), deux nouvelles structures, soit un Chef – Gouvernance et gestion de la performance et un Chef – Stratégie d'affaires Transport<sup>20</sup>.

[87] Le Transporteur mentionne que le transfert des ressources de la DPFC au groupe DFC résulte de la création de ce groupe à Hydro-Québec, formé des unités de la vice-présidence – Comptabilité et contrôle ainsi que de toutes les unités des bureaux des contrôleurs des divisions. Les fonctions exercées par les employés transférés ont trait à la planification financière et contrôle en lien avec les activités du Transporteur.

---

<sup>18</sup> Dossier R-3981-2016 Phase 1, pièce [B-0063](#), p. 4.

<sup>19</sup> Pièce [B-0160](#), p. 9.

<sup>20</sup> Pièce [B-0187](#).

[88] Lors de l'audience, il présente ainsi les objectifs visés par la création du groupe DFC :

- assurer un meilleur encadrement des fonctions planification, comptabilité et contrôle;
- recentrer les activités sur les rôles et responsabilités inhérents à leurs fonctions;
- harmoniser et optimiser les processus de travail;
- assurer le développement de la relève au sein de la fonction finances<sup>21</sup>.

[89] Le Transporteur précise qu'il s'assure également du respect du Code de conduite.

[90] En ce qui a trait à la DACRF, il soutient que cette structure est responsable des cadres financiers règlementaires et des stratégies et pratiques comptables règlementaires du Transporteur et du Distributeur, en assure le contrôle, la vigie, la cohérence et l'intégration. Il précise qu'elle est responsable de la comptabilité des filiales responsables de la commercialisation des innovations technologiques d'Hydro-Québec. Les activités de ces filiales n'ont, selon le Transporteur, aucun lien avec les activités règlementées de l'entreprise et sont réalisées par des employés autres que ceux attirés au cadre financier règlementaire du Transporteur<sup>22</sup>.

[91] Quant à la DPSAGR, le Transporteur définit son objectif comme étant d'assurer l'arrimage plus robuste et structuré des stratégies et des objectifs d'affaires du Transporteur<sup>23</sup>.

[92] Relativement au transfert de la DIT vers la VPTIC, le Transporteur mentionne que les activités ont été transférées vers la VPTIC à l'automne 2015, sans aucun changement à cette responsabilité ni à cette mission qui était d'assurer la mise en œuvre de la maintenance et de l'exploitation des systèmes informatiques.

[93] Il soutient que la création de la VPTIC avait pour but de regrouper l'ensemble des activités en informatique et en télécommunications d'Hydro-Québec, d'améliorer la qualité des services associés à ces fonctions stratégiques de l'entreprise et d'optimiser

---

<sup>21</sup> Pièce [B-0202](#), p. 9.

<sup>22</sup> Pièce [B-0160](#), p. 9, notes de bas de page 8 et 9.

<sup>23</sup> Pièce [B-0186](#), p. 4.

l'utilisation des ressources visées, telles que les infrastructures de télécommunications et des systèmes d'information<sup>24</sup>.

[94] Le Transporteur rappelle que la VPTIC a pour mandat d'assurer la gestion optimale des infrastructures de télécommunications et des systèmes d'information. La VPTIC poursuit la mise en œuvre d'une vision intégrée en matière de gouvernance, d'architecture, de développement et d'exploitation. Elle offre aux divisions et aux unités corporatives des solutions technologiques conçues pour accroître leur productivité et leur efficacité, tout en étant alignées sur les priorités d'affaires d'Hydro-Québec.

[95] Le Transporteur considère qu'une situation similaire au présent transfert de la DIT prévalait dans le dossier R-3640-2007, dans lequel une demande portait sur l'autorisation, par la Régie, d'acquérir les actifs de télécommunications, tout en maintenant au sein du groupe Technologie la gestion de ces actifs. Dans le présent dossier, les actifs demeurent ceux du Transporteur, mais leur gestion est transférée à la VPTIC.

[96] Les dirigeants du Transporteur demeurent ultimement responsables du choix des actifs informatiques de transport utilisés dans l'accomplissement de la mission de base de ce dernier ainsi que du contrôle des coûts associés. Selon le Transporteur, ce transfert n'entraîne aucune modification du cadre réglementaire applicable à l'autorisation pour acquérir, construire ou disposer d'actifs informatiques de transport en vertu de l'article 73 de la Loi.

[97] Questionné sur la nouvelle structure organisationnelle, plus précisément à propos du Directeur Relations d'affaires TIC HQP–HQT–HQÉSP apparaissant à l'organigramme d'Hydro-Québec au 6 juin 2016<sup>25</sup>, le Transporteur souligne le caractère temporaire de cette structure et mentionne la création, en décembre 2016, de la direction principale – Gouvernance des TIC et relations d'affaires permettant de rééquilibrer les marchés par direction avec, en son sein, la direction Relations d'affaires TIC HQT et Hydro-Québec Innovation, Équipement et Services partagés (HQIÉSP)<sup>26</sup>.

---

<sup>24</sup> Pièces [B-0016](#), p. 44, et [B-0160](#), p. 11.

<sup>25</sup> Pièce [B-0063](#), p. 44.

<sup>26</sup> Pièce [B-0171](#), p. 8.

[98] Lors de l'audience, le Transporteur décrit comme suit les avantages du transfert d'activités et de ressources de la DIT à la VPTIC :

- la consolidation des systèmes et des infrastructures informatiques assurant une meilleure gestion des actifs Technologies de l'information et des communications (TIC);
- la bonification de la qualité des services d'exploitation Technologies de l'information (TI) en soutien aux applications;
- l'uniformisation et la modernisation des méthodes de travail TI et une meilleure gestion des expertises techniques spécialisées.

[99] Le Transporteur insiste sur une vision cible technologique alignée sur les meilleures pratiques du marché, dont les pistes d'optimisation du domaine informatique recommandées par la firme Gartner, le renforcement d'une gouvernance intégrée, de meilleurs choix technologiques et la gestion active du risque<sup>27</sup>.

[100] Le principal défi de la centralisation est, selon lui, de maintenir l'accent sur les activités spécifiques aux domaines d'affaires. Pour relever ce défi, des directions Relations d'affaires TIC ont été créées, avec les responsabilités suivantes :

- être le point de contact ultime entre la VPTIC et les domaines d'affaires;
- assurer la planification et la gouvernance des TIC pour le domaine d'affaires;
- dans le cas des activités informatiques de soutien aux opérations du Transporteur, assurer l'application du Code de conduite du Transporteur en collaboration avec le directeur Commercialisation et affaires réglementaires de ce dernier;
- réaliser les analyses de rentabilité et les études d'opportunité;
- justifier et faire approuver les projets de transformation des TIC;
- rendre compte de la performance des projets de transformation et de la prestation des services en TIC;
- établir et revoir la facturation entre la VPTIC et le domaine d'affaires et réaliser une reddition de comptes mensuelle;

---

<sup>27</sup> Pièce [B-0202](#), p. 10 et 11.

- sonder la satisfaction des clients et présenter les résultats aux domaines d'affaires<sup>28</sup>.

[101] En ce qui a trait aux employés visés par le transfert de la DIT vers la VPTIC, le Transporteur précise que leur nombre est évalué à 159 équivalents temps complet (ÉTC) et qu'il ne reste pas de personnel informatique chez le Transporteur<sup>29</sup>. Leurs fonctions ont trait au développement et à l'exploitation des TIC en lien avec les activités du Transporteur.

[102] Le Transporteur précise que seulement quelques ressources de la DIT ont été transférées sous la direction Relations d'affaires TIC HQP-HQT-HQÉSP. Les autres ressources de la DIT ont été réparties dans d'autres unités de la VPTIC, en fonction de leur affectation à des activités du Transporteur en sécurité, planification, développement, exploitation, maintenance et gouvernance des TIC<sup>30</sup>.

[103] Il fait également valoir que le regroupement de ressources et d'activités n'affecte en rien l'utilisation des applications, qui demeure décentralisée et à la disposition des différentes unités du Transporteur<sup>31</sup>.

[104] Il précise que le champ d'activité de la VPTIC a trait aux activités informatiques de soutien et de développement des applications et diffère de celles des utilisateurs ou « pilotes fonctionnels »<sup>32</sup> :

*« Nous, notre travail, donc, c'est, on le dit bien, là, c'est des activités informatiques en soutien. Donc, en soutien, oui, au développement des applications, parce qu'il y a des applications qui poursuivent leur développement, et aussi en support quand il arrive des enjeux sur les systèmes, donc on supporte les ordinateurs, les systèmes d'exploitation, on s'assure que tout est toujours à on, si je peux dire, et que l'application, elle repart. Donc, on n'est pas l'utilisateur, si je prends une analogie, on n'est pas l'utilisateur de Excel, mais on fournit l'ordinateur, on fournit Windows, on fournit le Excel, qu'on peut avoir développé, mais on ne connaît pas le chiffrier puis on ne va pas jouer dans les données de la*

---

<sup>28</sup> Pièce [B-0202](#), p. 12.

<sup>29</sup> Pièces [B-0063](#), p. 19, et [A-0074](#), p. 114 et 140.

<sup>30</sup> Pièce [B-0172](#), p. 4 et 5.

<sup>31</sup> Pièce [B-0186](#), p. 5.

<sup>32</sup> Pièce [A-0074](#), p. 133.

*fonction. Donc en gros, c'est le deuxième point, là, c'est la façon d'expliquer comment on fait notre travail »<sup>33</sup>.*

## **5.1 RESPECT DU CODE DE CONDUITE**

[105] En ce qui a trait au respect du Code de conduite lié aux transferts, le Transporteur affirme que le directeur Commercialisation et affaires réglementaires d'Hydro-Québec TransÉnergie (directeur Commercialisation) s'assure du respect de celui-ci, de la même façon qu'avant les ajustements organisationnels. Il explique qu'en 2016, il a été convenu entre le directeur Commercialisation et les gestionnaires des unités transférées, que les employés attirés à des activités visant le Transporteur demeurent assujettis au Code de conduite. Les directeurs visés doivent fournir les informations requises à cet effet au directeur Commercialisation.

[106] Le Transporteur soutient que le transfert au sein d'une entité affiliée n'a rien changé à l'égard de la conformité au Code de conduite. Ces employés, incluant les gestionnaires, s'engagent à respecter les règles du Code de conduite.

[107] Les employés assujettis des unités transférées demeurent informés du Code de conduite et doivent annuellement compléter une autoformation sur celui-ci. Les nouveaux employés assujettis de ces unités doivent également compléter cette autoformation, dans les 30 jours de leur entrée en fonction.

[108] Les informations auxquelles les employés assujettis des unités transférées accèdent, dans l'exercice de leurs fonctions, demeurent confidentielles et protégées. Il leur est interdit de divulguer des informations non publiques liées au réseau de transport à des employés affectés aux activités de marchés de gros, et de servir d'intermédiaire pour la communication prohibée d'information non publique liée au réseau de transport. Ils ont l'obligation de connaître et de revoir le Code de conduite de façon périodique. Le Transporteur soutient que cette règle s'ajoute aux responsabilités et aux obligations en matière d'éthique et de sécurité industrielle de tout le personnel de l'entreprise en matière de confidentialité.

---

<sup>33</sup> Pièce [A-0074](#), p. 82 et 83.

[109] Les employés assujettis des unités transférées travaillent de façon indépendante de ceux des entités affiliées participant à des activités de marchés de gros. À l'inverse, les employés participant aux activités de marchés de gros ne participent pas aux activités des unités transférées.

[110] Par ailleurs, le Transporteur prévoit des mesures supplémentaires, dont :

- la création de nouvelles structures pour assurer la proximité avec le Transporteur;
- la participation du contrôleur de la division Hydro-Québec TransÉnergie (Contrôleur HQT) et du Directeur Relations d'affaires (RA) TIC-HQT-HQIÉSP au comité de gestion d'HQT;
- un engagement des gestionnaires des unités transférées que les employés attirés à des activités visant le Transporteur demeurent assujettis au Code de conduite;
- un engagement des employés, incluant les gestionnaires, à respecter les règles du Code de conduite. Les directeurs visés doivent fournir les informations requises à cet effet au directeur Commercialisation du Transporteur<sup>34</sup>.

[111] En matière de bilan annuel, le Transporteur rappelle que le responsable de l'application du Code de conduite présente annuellement un rapport sur l'application de ce code, accompagné d'une attestation de conformité préparée par le Contrôleur HQT. Ce rapport est déposé au président d'Hydro-Québec TransÉnergie et présenté dans le rapport annuel du Transporteur transmis à la Régie en vertu de l'article 75 de la Loi.

[112] Comme il s'agit du Contrôleur HQT, le Transporteur maintient que sa mission et ses fonctions demeurent inchangées à la suite de son transfert à la DFC. Lors de la Phase 1, il précisait que ce nouveau rattachement administratif n'avait aucun impact sur l'application de l'article 6.4 du Code de conduite et que la responsabilité de fournir l'attestation de conformité par le Contrôleur HQT se faisait dans le respect des objectifs du Code de conduite<sup>35</sup>.

[113] Dans la présente phase, le Transporteur plaide que cette attestation repose sur un exercice de vérification, comprenant des points de contrôle couvrant les règles du Code de

---

<sup>34</sup> Pièce [B-0206](#), p. 10.

<sup>35</sup> Dossier R-3981-2016 Phase 1, pièce [B-0063](#), p. 7 et 8.

conduite, et s'appuie également sur les redditions de comptes annuelles déposées au directeur Commercialisation par les directions des employés assujettis<sup>36</sup>.

[114] Le Transporteur souligne l'absence de conflit d'intérêts et explique comment le respect du Code de conduite est assuré par l'ajustement organisationnel :

- le groupe DFC n'est pas une entité qui mène des activités de marchés de gros;
- le Contrôleur HQT ne réalise pas d'activités corporatives;
- le Contrôleur HQT et les employés de la DACRF, attitrés au cadre financier réglementaire du Transporteur, exercent une fonction de soutien envers le Transporteur;
- le Code de conduite s'applique aux employés de la DACRF, attitrés au cadre financier réglementaire du Transporteur, ainsi qu'aux employés du Contrôleur HQT attitrés à des activités visant le Transporteur :
  - ces employés ne servent pas d'intermédiaires ni ne transmettent l'information à laquelle ils peuvent être exposés,
  - ils demeurent au courant du Code de conduite et respectent les règles qui sont prévues,
  - les employés du Contrôleur HQT sont toujours localisés dans les bureaux du Transporteur, au même endroit qu'auparavant, à l'exception d'un groupe qui réalise les activités de contrôle corporatif, soit un gestionnaire et quatre effectifs<sup>37</sup>.

[115] En termes de représentativité au sein d'Hydro-Québec, le Transporteur mentionne que le Contrôleur HQT et le directeur adjoint DACRF ne siègent pas au comité de gestion du groupe DFC, mais au comité de gestion de la directrice principale – Contrôle corporatif, dont les sujets abordés se limitent aux activités de comptabilité et de contrôle et qui ne traitent pas des activités de marchés de gros.

[116] En ce qui a trait au transfert de la DIT vers la VPTIC, le Transporteur précise que le Directeur Relations d'affaires TIC – HQT et HQIÉSP (RA TIC-HQT-HQIÉSP) est responsable d'établir la stratégie qui répond de façon optimale aux besoins d'affaires d'HQT et d'HQIÉSP, en fonction des enjeux et des risques. De plus, ce directeur est

---

<sup>36</sup> Pièce [B-0206](#), p. 11.

<sup>37</sup> Pièce [A-0074](#), p. 67 à 72, 113 et 114.

chargé de la reddition de comptes sur l'application des règles du Code de conduite pour la VPTIC<sup>38</sup>.

[117] Le Directeur RA TIC-HQT-HQIÉSP fournit l'engagement auprès du directeur Commercialisation, au nom des gestionnaires de la VPTIC, dont relèvent les employés transférés attitrés à des activités visant le Transporteur. Sa reddition de comptes annuelle devra inclure des déclarations sur la formation et des statistiques de formation de l'ensemble des employés de la VPTIC visés par la formation sur le Code de conduite<sup>39</sup>.

[118] Le Transporteur soutient que certains employés transférés ont été déplacés selon les endroits où les serveurs sont installés, mais que la séparation physique, en respect du Code de conduite, est demeurée inchangée. Il apporte la précision suivante :

*« R. Écoutez, je ne crois pas parce qu'on n'a toujours pas de ressources qui supportent le Transporteur ou qui travaillent sur les activités du Transporteur qui est au siège social, donc je crois que ce n'était pas le cas avant puis que ce n'est pas le cas non plus présentement. Par contre, on a de l'équipement un peu partout, de l'équipement informatique, donc c'est certain qu'il y avait du monde en soutien au système un peu partout, puis il y en a encore qui sont, donc, selon où sont les systèmes, qui sont en soutien aux systèmes »<sup>40</sup>.*

[119] Enfin, le Transporteur réfère à la pratique nord-américaine. Il soutient qu'il demeure harmonisé avec les plus récentes ordonnances de la FERC, soit les ordonnances 717, 717A, 717B, 717C et 717D (Ordonnances 717) dont il reprend des extraits. Il résume les principaux éléments nouveaux contenus dans les Ordonnances 717, parmi lesquels la restriction du champ d'application des règles de conduite aux opérations de très court terme (*day to day*). Le Transporteur allègue une adaptation nécessaire de l'interprétation et de l'application au Québec des principes et règles du Code de conduite au contexte réglementaire ainsi qu'au marché de l'électricité.

[120] Il se dit disposé, si la Régie le juge pertinent, de proposer une mise à jour du Code de conduite pour s'assurer de son harmonisation avec les pratiques de l'industrie, notamment en ce qui a trait aux Ordonnances 717 de la FERC.

---

<sup>38</sup> Pièce [B-0172](#), p. 7.

<sup>39</sup> Pièce [A-0074](#), p. 184 et 185.

<sup>40</sup> Pièce [A-0074](#), p. 116.

[121] L'AHQ-ARQ est préoccupé par le fait que certaines ressources partagées de la VPTIC puissent avoir accès à des données de marchés de gros et de transport.

[122] L'intervenant insiste sur les caractères stratégique et particulier des systèmes informatiques hautement spécialisés pour les activités de la conduite d'un réseau de transport. Il allègue l'exigence d'une main-d'œuvre hautement spécialisée dans un domaine qui peut être très différent ainsi que la fiabilité exceptionnelle requise en permanence, qui nécessite la proximité physique du personnel.

[123] À cet égard, le Transporteur précise que, depuis plusieurs années, la tendance va vers une convergence et une harmonisation des technologies utilisées par l'informatique de transport et l'informatique de gestion corporative, bien que les applications logicielles utilisées dans la fonction informatique de transport demeurent spécifiques à ce domaine.

[124] Il fait valoir que, pour l'optimisation des coûts informatiques et pour l'accès à des expertises rares et spécialisées, il devient essentiel de regrouper ces éléments des TIC.

[125] Le Transporteur souligne également qu'afin d'assurer une proximité entre la VPTIC et les opérations d'HQT, le Directeur RA TIC-HQT-HQIÉSP est membre permanent du comité de gestion d'HQT<sup>41</sup>.

[126] EBM et NEMC soulignent la limite du champ d'application des règles de conduite prévues par le Code de conduite qui ne s'appliquent qu'aux employés et gestionnaires du Transporteur et non à ceux de la direction générale d'Hydro-Québec ou de toute autre entité affiliée. Les intervenantes insistent également sur la séparation physique exigée pour les employés du Transporteur.

[127] Par ailleurs, elles rappellent qu'en vertu de l'article 6.1 du Code de conduite, c'est le directeur Commercialisation du Transporteur qui est le responsable de l'application des règles énoncées dans le Code de conduite. Par conséquent, ces intervenantes sont d'avis qu'il reviendrait normalement à ce dernier de sanctionner un employé du Transporteur en cas de contravention aux règles du Code de conduite. La Régie est néanmoins compétente pour s'assurer que le Transporteur mette en place tous les mécanismes nécessaires pour en respecter les objectifs et modalités et, le cas échéant, de requérir que le Transporteur

---

<sup>41</sup> Pièce [A-0074](#), p. 70.

applique des sanctions ou mesures de redressement appropriées en cas de contravention au Code de conduite.

[128] De l'avis d'EBM et de NEMC, l'absence de sanctions ou de mesures de redressement n'incite pas au respect des règles du Code de conduite.

[129] De plus, les intervenantes sont d'avis que le Code de conduite, dans sa forme actuelle, ne s'applique qu'aux employés du Transporteur. Le directeur Commercialisation ne dispose donc d'aucun moyen pour s'assurer qu'un employé, relevant d'une autre division d'Hydro-Québec, ne contrevienne pas au Code de conduite ou à tout engagement de respecter ce dernier.

[130] Selon EBM et NEMC, le Code de conduite devrait être revu pour tenir compte des problématiques soulevées dans le cadre de la présente audience. Les sanctions ou mesures de redressement en cas de contravention aux règles du Code de conduite et la portée de ce code devraient être traitées lors d'un prochain dossier tarifaire.

[131] Pour ce qui est du transfert de la DIT vers la VPTIC, les intervenantes allèguent l'aspect dérangeant, bien que peu probable selon le Transporteur, de la mise en contact des employés affectés à des activités de soutien en TIC avec des données provenant des entités affiliées participant aux activités de marchés de gros<sup>42</sup>.

[132] EBM et NEMC soumettent que tout changement organisationnel au sein du Transporteur, susceptible d'avoir un impact sur la séparation fonctionnelle, les règles du Code de conduite et les Tarifs et conditions, devrait être porté à l'attention de la Régie, préalablement à sa réalisation. La Régie serait ainsi en mesure d'évaluer l'impact de ce changement sur la séparation fonctionnelle, les règles du Code de conduite ainsi que les Tarifs et conditions et de questionner, le cas échéant, le Transporteur.

[133] Selon les intervenantes, la Régie pourrait également solliciter les commentaires des intervenants, par l'entremise d'un avis public et, le cas échéant, le ou les changements organisationnels annoncés par le Transporteur pourraient faire l'objet d'une analyse, dans le cadre d'un dossier tarifaire. Il n'est pas question ici de changements de nature purement administrative au sein de l'entreprise qui n'ont pas d'incidence sur la séparation fonctionnelle, les règles du Code de conduite ainsi que les Tarifs et conditions.

---

<sup>42</sup> Pièce [C-EBM-0017](#), p. 33.

[134] Enfin, de manière générale et quant à tout autre changement organisationnel qui ne serait pas visé par le paragraphe précédent, la Régie devrait être informée de tels changements, dès leur survenance. Dans de tels cas, EBM et NEMC croient que le Transporteur devrait également informer sa clientèle, notamment les clients de point à point, afin de leur expliquer en quoi de tels changements organisationnels n'affectent pas la séparation fonctionnelle, les règles du Code de conduite et les Tarifs et conditions. À cet égard, la tenue de rencontres (processus de *stakeholderings*) pourrait permettre un allègement règlementaire.

[135] À l'instar d'EBM et NEMC, la FCEI fait un constat d'absence de sanction ou de redressement règlementaire dans le Code de conduite qui devrait, de son point de vue, être renforcé en conséquence<sup>43</sup>.

[136] La FCEI plaide que toutes les actions souhaitées quant au transfert d'activités et de ressources de la DIT vers la VPTIC font partie du manuel de tout bon gestionnaire et doivent s'apprécier dans le cadre règlementaire strict dans lequel évolue le Transporteur. Selon l'intervenante, l'étude réalisée par la firme Gartner n'a pas pris en compte la réalité de ce dernier. La FCEI s'oppose à l'approche du Transporteur qui limite les activités informatiques à des activités de soutien<sup>44</sup>.

[137] SÉ-AQLPA s'oppose au transfert des actifs et ressources informatiques et du Contrôleur HQT à Hydro-Québec Corporatif, qui visent des fonctions stratégiques et essentielles du Transporteur. De plus, l'intervenant allègue l'absence de compétence de la Régie pour imposer des exigences directement à Hydro-Québec Corporatif.

[138] Outre l'importance stratégique des ressources informatiques, en volume et en qualité, l'intervenant invoque la difficulté de s'assurer de l'étanchéité des données. Il cite l'exemple des responsables des logiciels d'optimisation des transactions, d'analyse de risque et d'ordonnancement, qui sont utilisés par le Transporteur, le Producteur et le Distributeur, de façon indépendante, ainsi que les logiciels d'analyse de réseau nécessaires pour toutes les études inscrites sur le site OASIS. Il ajoute que plusieurs ressources informatiques du Transporteur, d'HQP et d'HQD sont déjà imparties aux mêmes firmes externes<sup>45</sup>.

---

<sup>43</sup> Pièce [C-FCEI-0030](#), p. 4.

<sup>44</sup> Pièce [C-FCEI-0030](#).

<sup>45</sup> Pièce [C-SÉ-AQLPA-0033](#), p. 9 et 10.

[139] SÉ-AQLPA propose d'inclure, à chaque dossier tarifaire du Transporteur, l'examen d'un rapport de suivi de l'application du Code de conduite.

### ***Opinion de la Régie***

[140] Dans sa lettre du 16 janvier 2017, la Régie réfère aux préoccupations émises lors de la Phase 1, en apportant les précisions suivantes :

*« En ce qui a trait aux aspects liés au transfert du Contrôleur du Transporteur, la Régie juge insuffisantes les réponses fournies par ce dernier dans les DDR. Même si, tel que mentionné par le Transporteur, les activités du Contrôleur demeurent les mêmes, la Régie veut s'assurer qu'aucun conflit d'intérêts, réel ou apparent, ne découle du rattachement de ce dernier à une entité affiliée, qui pourrait, notamment, engendrer un traitement préférentiel à une entité affiliée.*

*À cet égard, la Régie rappelle que, dans sa décision D-2002-142 [note de bas de page omise], elle précisait que, dans le contexte de la séparation fonctionnelle, une distinction devait être faite entre le Transporteur et Hydro-Québec Corporatif, cette dernière étant considérée comme une entité affiliée.*

*De plus, la Régie s'interroge sur la capacité pour le Directeur Commercialisation, à titre de responsable du Code de conduite, d'en assurer le respect, notamment quant à la divulgation d'information. En effet, le Contrôleur, qui est sujet à détenir des informations stratégiques, ne relève plus du Transporteur mais de la direction Planification financière et contrôle intégré à la vice-présidente exécutive et chef de la direction Planification financière, soit d'Hydro-Québec Corporatif.*

*En ce qui a trait au transfert des actifs et des ressources de la direction Informatique du transport vers la vice-présidence Technologies de l'information et des communications, la Régie s'interroge sur les retombées, en matière de réglementation, du transfert des activités et actifs relevant des fonctions du Transporteur à une entité différente.*

*La Régie souhaite également être en mesure de bien cerner l'impact de ces transferts sur le revenu requis du Transporteur et de s'assurer du respect des objectifs visés par l'application du Code de conduite.*

*Elle demande, en conséquence, un complément de preuve au Transporteur à l'égard des préoccupations qu'elle a formulées ci-dessus. Cette preuve devra également inclure le détail chiffré des actifs et ressources transférés »<sup>46</sup>.*

### ***Transfert de la DPFC vers la DFC***

[141] En ce qui a trait au transfert vers la DFC, les préoccupations de la Régie, identifiées dans sa lettre du 16 janvier 2017<sup>47</sup>, visent essentiellement les aspects liés à la transmission d'information de la part du Contrôleur HQT aux unités corporatives.

[142] La Régie retient de la preuve au dossier que le Contrôleur HQT et ses employés demeurent assujettis au Code de conduite.

[143] Elle retient également qu'une nouvelle DACRF, rattachée à une unité corporative, a été créée depuis la Phase 1 et que ses employés attitrés au cadre financier règlementaire du Transporteur sont assujettis au Code de conduite.

[144] Elle note l'accès prohibé, pour ces employés, aux données financières du Contrôleur HQT appuyant les activités du Producteur et inversement. Ces employés travaillent de façon indépendante des employés chargés des activités de marchés de gros.

**[145] En ce qui a trait à l'attestation annuelle que le Contrôleur HQT continue à émettre au directeur Commercialisation, la Régie s'attend à ce qu'elle couvre tant le Transporteur que les directions des employés assujettis.**

**[146] La Régie maintient également l'exigence d'un rapport du directeur Commercialisation, accompagné d'une attestation du Contrôleur HQT, sur l'application du Code de conduite chez le Transporteur et toutes les unités visées par les transferts d'activités du Transporteur.**

---

<sup>46</sup> Pièce [A-0043](#), p. 2 et 3.

<sup>47</sup> Pièce [A-0043](#).

[147] Ce rapport sera fourni, comme prévu dans la procédure en vigueur, dans le cadre du rapport annuel du Transporteur. Afin d'éviter un double examen, la Régie ne juge pas utile d'inclure systématiquement ce rapport dans les dossiers tarifaires du Transporteur. Le cas échéant, elle pourra, après examen de ce rapport, demander à ce qu'il soit déposé dans le dossier tarifaire subséquent.

**[148] De manière générale, la Régie juge que les mesures mises en place par le Transporteur, afin d'assurer l'efficacité de la séparation fonctionnelle et le respect du Code de conduite, sont adéquates. Elle lui demande toutefois d'obtenir des engagements écrits de la part des responsables de toutes les structures visées.**

### *Transfert de la DIT vers la VPTIC*

[149] La Régie rappelle que les préoccupations précisées dans sa lettre du 16 janvier 2017 ont trait, pour le transfert de la DIT vers la VPTIC, aux retombées en matière de réglementation. Elles visent essentiellement à mieux cerner l'impact de ces transferts sur le revenu requis du Transporteur et à s'assurer du respect des objectifs visés par l'application du Code de conduite.

[150] La Régie constate que plusieurs ajustements organisationnels ont été apportés depuis le début du présent dossier, notamment au niveau de la VPTIC. À cet effet, elle s'étonne de l'existence, entre les mois de juin et décembre 2016, d'une direction d'affaires mettant en relation le Transporteur et le Producteur. Elle comprend que l'ajustement de décembre 2016, par la séparation des directions d'affaires impliquant ces deux unités d'Hydro-Québec, soit la création des directions – RA TIC HQP et unités corporatives et RA TIC–HQT–HQÉISP, vient corriger cette situation.

[151] La Régie retient que le transfert de la DIT vers la VPTIC ne vise pas les actifs qui, eux, demeurent chez le Transporteur, comme c'était le cas lors de la création du Groupe Technologie<sup>48</sup>.

[152] La Régie retient également que la DIT était responsable de gérer l'ensemble des technologies de l'information dans le domaine du transport de l'électricité et que sa mission est d'assurer la mise en œuvre de la maintenance et de l'exploitation des systèmes

---

<sup>48</sup> Décision [D-2008-019](#).

informatiques. Les activités de la DIT ont été transférées à la VPTIC à l'automne 2015, et ce, sans aucun changement à cette responsabilité ni à cette mission<sup>49</sup>.

[153] Elle note que le transfert de la DIT vers la VPTIC est justifié par un objectif d'efficience et que la concentration des activités informatiques s'explique essentiellement par des aspects liés à la sécurité cybernétique, la rareté des expertises et les priorités d'affaires avec un meilleur pouvoir de négociation<sup>50</sup>.

[154] La Régie reconnaît la pertinence des motifs invoqués. Toutefois, la question demeure de savoir si les mesures prises par le Transporteur sont suffisantes pour respecter les règles prévues au Code de conduite.

[155] La Régie constate que l'une des principales préoccupations des intervenants réside dans la confidentialité des données, notamment celles en provenance du marché de gros.

[156] La Régie comprend qu'une partie de l'effectif de la VPTIC peut avoir accès aux données, à la fois du Transporteur et des affiliés, incluant celles du marché de gros. Le Transporteur insiste sur la distinction entre les employés qui développent les applications et ceux qui les utilisent :

*« Et ce qui est partagé, c'est des éléments de soutien généraux. Alors entre des éléments de soutien à des applications puis à ceux qui travaillent avec les applications, qui au quotidien les alimentent, c'est deux choses complètement différentes »<sup>51</sup>.*

[157] La Régie constate que le Transporteur applique le Code de conduite à tous les employés visés par les transferts de la DIT vers la VPTIC, comme c'est le cas aujourd'hui.

[158] Elle note toutefois que tous les gestionnaires de la VPTIC ne sont pas astreints à un engagement visant le respect du Code de conduite<sup>52</sup>.

---

<sup>49</sup> Pièce [B-0160](#), p. 11.

<sup>50</sup> Pièce [A-0074](#), p. 78.

<sup>51</sup> Pièce [A-0078](#), p. 244.

<sup>52</sup> Pièce [A-0078](#), p. 184 et 185.

**[159] La Régie demande au Transporteur de s’assurer qu’un tel engagement soit appliqué à tous les niveaux hiérarchiques visés par le transfert des ressources du Transporteur qui peuvent, dans l’exercice de leur fonction, avoir accès à des données du Transporteur et du marché de gros.**

[160] La Régie est d’avis que l’assujettissement au Code de conduite ne peut pas se limiter qu’au Directeur RA TIC–HQT–HQIÉSP, puisque des employés transférés se retrouvent dans d’autres structures qui pourraient les mettre en contact avec des données sensibles du Transporteur et du marché de gros. Elle retient d’ailleurs que le Directeur RA TIC-HQT-HQIÉSP devra faire rapport sur l’application du Code de conduite à l’intérieur de la VPTIC<sup>53</sup>. La Régie considère qu’il est nécessaire de s’assurer que les employés visés suivent la formation sur le Code de conduite. Ce n’est toutefois pas suffisant.

**[161] Tel que mentionné précédemment, l’attestation émise par le Contrôleur HQT sur l’application du Code de conduite devra couvrir, non seulement le Transporteur mais également toutes les directions des employés assujettis au Code de conduite.**

[162] La Régie constate l’importance des ressources transférées, tant en qualité qu’en volume. Le Transporteur mentionne 159 ÉTC visés par le transfert et invoque la rareté des expertises pour justifier en partie la concentration au sein d’une même unité. La Régie note que toutes ces ressources ne sont pas affectées aux mêmes structures. Elle comprend qu’une partie de cet effectif est affectée à la direction RA TIC-HQT-HQIÉSP et que l’effectif restant est transféré ailleurs, en fonction du niveau de soutien.

[163] La Régie prend acte de l’affirmation du Transporteur à l’effet que les employés transférés sont restés dans les locaux du Transporteur, conformément à l’article 4.2 du Code de conduite. Néanmoins, elle estime qu’il n’est pas clair, au vu de la preuve, que cette situation s’applique à l’ensemble de ce personnel :

*« Q. [80] Et la question, peut-être dans ce cas-ci, n’a peut-être pas été abordée, mais est-ce que physiquement, il y a des mouvements de personnes? Est-ce que les gens ont changé d’endroit et à quel endroit se retrouvent-ils selon le cas? »*

---

<sup>53</sup> Pièce [A-0074](#), p. 184.

*M. GUY LABELLE :*

*R. Il y a des gens qui ont changé de place, mais c'est dans le cadre de la réorganisation de la VPTIC comme telle. Ça a été assez limité dans les ressources qui travaillent sur les activités du Transporteur. Donc je ne pourrais pas retracer exactement, mais ça demeure, dans tout ça, la séparation physique n'a pas du tout changé, là. Les espaces physiques sont demeurés en respect du code de conduite, mais il y a eu vraiment, là, quand même beaucoup de mouvements comme il y a dans tous les bureaux.*

*Q. [81] C'est peut-être juste moi qui comprends mal ce que ça veut dire, là, ce que vous me dites là, la... Physiquement, ils sont à quelle adresse?*

*R. Là, il faudrait qu'on vous revienne avec ça.*

*Q. [82] Ils sont séparés un peu partout?*

*R. Il y en a... Oui, il y a plusieurs bureaux où on a des ressources informatiques, selon le niveau de support, selon les endroits où les serveurs sont installés, donc on a des gens répartis dans plusieurs bureaux à la VPTIC »<sup>54</sup>.*

**[164] La Régie demande au Transporteur d'apporter les clarifications nécessaires sur cette situation, dans le cadre de son prochain dossier tarifaire.**

[165] Tel qu'évoqué par le Transporteur, les préoccupations de la Régie sur le transfert de la DIT sont comparables à celles qu'elle manifestait lors de la création du Groupe Technologie en 2006. La Régie rappelle, à cet effet, l'extrait suivant de sa décision D-2007-08 :

*« Par ailleurs, en tant qu'opérateur du réseau de transport, le Transporteur doit assurer un accès non discriminatoire à tous ses clients et éviter tout traitement préférentiel à l'égard de ses affiliés. La Régie a soulevé des préoccupations à l'audience afin de s'assurer que cette responsabilité n'est pas compromise par le transfert des activités de télécommunications au groupe Technologie et par l'accès aux données stratégiques du Transporteur par les employés de ce groupe*

---

<sup>54</sup> Pièce [A-0074](#), p. 114 et 115.

*affilié. En réponse, le Transporteur mentionne que le code de conduite d'Hydro-Québec s'appliquera aux employés du groupe Technologie »<sup>55</sup>.*

[166] La Régie réitère également la disposition suivante de sa décision D-2008-019, qui doit s'appliquer à tous les employés de la VPTIC :

*« Les employés du groupe Technologie qui ont accès aux données sensibles du Transporteur doivent être assujettis aux mêmes règles de confidentialité que celles applicables aux employés du Transporteur. Le Transporteur doit être en mesure de démontrer que les exigences sont appliquées et respectées et le tout doit être documenté. La personne responsable du respect du Code de conduite du Transporteur devrait être désignée pour trancher tout litige en cas de conflit quant à l'application des règles de confidentialité »<sup>56</sup>.*

[167] Par ailleurs, les intervenants insistent sur les caractères stratégique et spécifique des activités transférées qui constituent, dans un contexte de concentration organisationnelle, un des motifs importants pour plaider le risque de divulgation de données stratégiques et, le cas échéant, pour s'opposer au transfert de la DIT vers la VPTIC.

[168] La Régie note qu'elle a déjà souligné dans le passé les caractères stratégique et spécialisé des activités transférées, notamment dans les deux décisions précitées<sup>57</sup>.

[169] Tout en réitérant l'importance de ces caractéristiques, la Régie retient le fait que l'avancée technologique a atténué les différences de l'informatique de transport au fil du temps. Elle retient également que ces spécificités sont prises en compte par la création de la nouvelle direction d'affaires TIC-HQT-HQIÉSP et que ce sont les applications logicielles utilisées dans la fonction informatique de transport qui demeurent spécifiques à ce domaine. Or, selon le Transporteur, le transfert de la DIT n'a pas eu d'effet sur les utilisateurs des applications logicielles.

[170] Ces changements complexifient également la mise en place ainsi que le suivi des mesures permettant de s'assurer du respect du Code de conduite.

---

<sup>55</sup> Décision [D-2007-08](#), p. 28.

<sup>56</sup> Décision [D-2008-019](#), p. 70.

<sup>57</sup> Décisions [D-2007-08](#), p. 27, et [D-2008-019](#), p. 70.

[171] La Régie juge que les mesures mises en place par le Transporteur, en y ajoutant celles qu'elle a exprimées dans la présente décision, sont adéquates pour assurer le respect du Code de conduite et l'efficacité de la séparation fonctionnelle. **Elle s'attend à ce que le rapport du directeur Commercialisation soit suffisamment exhaustif pour juger de l'application du Code de conduite par l'ensemble des unités visées.**

## 5.2 ÉCONOMIE D'ÉCHELLE, INTERFINANCEMENT ET COÛTS

[172] Le Transporteur fait valoir que les transferts ont été réalisés à coûts complets, en conformité avec le Code de conduite et qu'ils n'impliquent aucun transfert d'actifs<sup>58</sup>.

[173] L'AHQ-ARQ soutient que le gain d'efficacité mentionné par le Transporteur n'a pas été démontré, ni ne réfère à aucune cible. L'intervenant plaide l'absence de présentation de « *business case* ». De plus, il n'y a pas, selon lui, vraiment d'arbitrage à faire entre les coûts de la séparation fonctionnelle et son respect<sup>59</sup>.

[174] L'intervenant souhaite que la clientèle soit tenue à l'abri d'un impact tarifaire. Un mécanisme devrait être mis en place pour exclure des revenus requis les coûts liés aux transferts de ressources du Transporteur. L'AHQ-ARQ soumet à cet égard une liste des frais à exclure<sup>60</sup>.

[175] Ce mécanisme inclurait également une évaluation annuelle des coûts des transferts effectués depuis 2015. Cette évaluation serait présentée dans le cadre du rapport annuel ou du dossier tarifaire du Transporteur. Advenant l'impossibilité, pour le Transporteur, de fournir une telle évaluation, l'AHQ-ARQ est d'avis que les coûts à déduire des revenus requis du Transporteur devraient être estimés par la Régie.

[176] Dans le cas du transfert vers la DPFC, le Transporteur précisait, lors de la Phase 1, que l'ensemble des coûts afférents à cette direction ont été transférés au groupe DFC<sup>61</sup>.

---

<sup>58</sup> Pièce [B-0063](#), p. 7, 8 et 19.

<sup>59</sup> Pièce [A-0080](#), p. 15 et 25.

<sup>60</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0030](#), p. 2.

<sup>61</sup> Pièce [B-0063](#), p. 7.

[177] En matière de coûts, le Transporteur soutient que ce transfert ne découle pas d'une justification quantitative et qu'il n'a engendré aucun impact sur les charges nettes d'exploitation (CNE) ni sur les revenus requis du Transporteur<sup>62</sup>.

[178] Il évalue à 4,7 % la baisse de la facture en provenance du groupe Finances, entre l'année de base 2016 et l'année témoin 2017 :

*« Ce que je peux vous affirmer, avec des chiffres, moi, ce que je vois, c'est que la facturation que le Transporteur a reçue du groupe finance, par exemple, pour deux mille dix-sept (2017), est inférieure de quatre virgule sept pour cent (4,7 %) à la facture qui avait été reconnue dans l'année de base deux mille seize (2016).*

[...]

*Q. [214] Si je comprends bien votre témoignage de tantôt, ce quatre virgule sept pour cent (4,7 %) on va le retrouver dans les... la preuve déposée en Phase 1.*

*R. Effectivement. Lorsqu'on regarde l'année témoin deux mille dix-sept (2017) et qu'on exclut l'impact du coût de retraite, on voit une baisse de la charge qui vient de finance »<sup>63</sup>.*

[179] Questionné à cet égard, le Transporteur précise qu'il s'agit d'une réduction de coûts liée à une baisse d'effectifs, par attrition naturelle à la suite de départs à la retraite ou de départs de la fonction finance vers d'autres unités de l'entreprise<sup>64</sup>.

[180] Quant à l'impact sur le revenu requis, le Transporteur insiste sur l'efficacité exigée des fournisseurs de services partagés.

[181] Pour ce qui est du transfert de la DIT vers la VPTIC, en termes d'impact sur le revenu requis, le Transporteur reprend le tableau R1.1 présenté en réponse à la DDR n° 4 de la Régie<sup>65</sup>. Il réfère également à la réponse à son engagement n° 17, fournie en Phase 1<sup>66</sup>, qui précise que le coût de 10,1 M\$ de la rubrique « Stocks, achats de biens et

---

<sup>62</sup> Pièce [B-0188](#), p. 5.

<sup>63</sup> Pièce [A-0074](#), p. 175 et 176.

<sup>64</sup> Pièce [A-0078](#), p. 43 et 44.

<sup>65</sup> Pièce [B-0090](#), p. 4.

<sup>66</sup> Pièce [B-0130](#).

ressources financières, locations et autres » pour la DIT avant transfert correspond à des coûts liés aux logiciels et licences informatiques (8,5 M\$) et au matériel informatique (1,5 M\$).

[182] Le Transporteur affirme que des économies sont possibles grâce à l'uniformisation des méthodes de travail et des niveaux de services, la réduction du nombre de systèmes et d'infrastructures à l'échelle de l'entreprise, l'utilisation optimale des actifs des TIC, l'élimination de doublons par le regroupement d'activités semblables et la mise en place d'approvisionnements stratégiques<sup>67</sup>.

[183] Il évalue à 3 % la baisse de coûts de la VPTIC, à la suite des ajustements organisationnels. Le Contrôleur HQT explique, à cet égard :

*« [...] je peux seulement confirmer que suite aux transferts, aux ajustements organisationnels, moi, je vois une baisse tangible dans les coûts de la VPTIC. Lorsque je compare les coûts de la VPTIC facturés au Transporteur entre l'année de base deux mille seize (2016) et l'année témoin deux mille dix-sept (2017), l'année qui nous intéresse pour la fixation des tarifs, je vois une baisse des coûts une fois que j'ai isolé l'impact du coût de retraite. Le coût de retraite a baissé, j'isole cet effet-là.*

[...]

*R. J'isole les activités spécifiques comme la sécurité des TI ou les coûts qui ont été nécessaires pour la conformité des normes CIP, parce que ce sont des éléments particuliers qui ont été défendus à la marge. Lorsque j'isole ces éléments-là, je vois une baisse des coûts de près de trois pour cent (3 %).*

*Considérant que l'inflation combinée à Hydro-Québec. Considérant les augmentations de masse salariale conventionnée par les conventions et l'inflation de deux pour cent (2 %) sur les autres charges, je vois de l'efficacité livrée par la VPTIC »<sup>68</sup>.*

[184] Le Transporteur précise que la facturation interne reçue de la VPTIC comprend une portion « forfaitaire » et une portion « à la consommation » en fonction des besoins signifiés en début d'année par chaque utilisateur<sup>69</sup>.

---

<sup>67</sup> Pièce [B-0171](#), p. 8.

<sup>68</sup> Pièce [A-0074](#), p. 106.

<sup>69</sup> Pièce [A-0074](#), p. 155.

### *Opinion de la Régie*

[185] Dans sa décision D-2002-95<sup>70</sup>, la Régie mentionnait que le Code de conduite visait « aussi à prévenir l'interfinancement en encadrant les transactions avec le Transporteur qui ont des impacts financiers pour ce dernier ». Dans cette même décision, la Régie insistait sur le lien entre la politique du prix de cession et les risques d'interfinancement :

*« La Régie considère qu'une référence aux principes énoncés dans la présente décision concernant la politique de prix de cession permettra de faciliter l'application du code et ainsi de prévenir toute forme d'interfinancement »<sup>71</sup>.*

[186] La Régie est d'avis que l'absence d'interfinancement passe par un examen détaillé des transactions entre le Transporteur et ses affiliés. Les articles 4.11 à 4.15 et la section 5 du Code de conduite traitent des données comptables liées aux transactions et décrivent la politique de prix de cession en mettant l'accent sur la facturation au coût complet.

[187] La Régie est d'avis que l'évaluation du niveau d'interfinancement exige un examen détaillé du coût complet. Elle rappelle, à ce propos, les exigences formulées aux paragraphes 230 à 232 de sa décision D-2017-021<sup>72</sup>. **Elle s'attend ainsi à ce que le Transporteur démontre l'absence d'interfinancement et les gains d'efficience générés par les transferts organisationnels dans le prochain dossier tarifaire.**

[188] La Régie ne peut conclure sur la valeur économique et les économies associées aux ajustements organisationnels visés par le transfert de l'ancienne DPFC du Transporteur. **Elle s'attend à une preuve probante à cet effet, dans le prochain dossier tarifaire.**

[189] La Régie constate que le Transporteur donne peu d'information additionnelle en termes d'impact sur le revenu requis. Il réitère que les transferts se font au coût complet, sans impact sur le revenu requis.

---

<sup>70</sup> [Page 42.](#)

<sup>71</sup> Décision [D-2002-95](#), p. 43.

<sup>72</sup> [Page 64.](#)

[190] À cet égard, le Transporteur réfère simplement aux données globales fournies en Phase 1. L'évaluation de la baisse de coûts entre l'année de base 2016 et l'année témoin 2017, soit 3 %<sup>73</sup> est déterminée sous certaines hypothèses non validées. Il affirme, sans toutefois avoir réalisé une étude de rentabilité au préalable, que les transferts visent une optimisation et une réduction des coûts.

[191] La Régie ne peut retenir cette affirmation. Elle constate également que certaines affirmations, qui sous-tendent l'optimisation recherchée, ne sont pas vérifiables<sup>74</sup>.

[192] Selon la Régie, le Transporteur fournit une évaluation plus qualitative que quantitative de l'optimisation recherchée et explique que les gains d'efficacité associés à la concentration au niveau de l'informatique s'observent uniquement à moyen terme :

*« Q. [40] O.K. Au niveau des équipements maintenant, est-ce que ça a une incidence? Peut-être la question à monsieur Labelle, est-ce que ça a une incidence de regrouper, sous la VPTIC, toutes ces ressources-là en termes de gains d'efficacité pour les équipements? »*

*M. GUY LABELLE :*

*R. La réponse, c'est « oui ». Cependant, c'est pas quelque chose qui se constate dans la première année. Les systèmes informatiques se remplacent, à chaque année on en remplace. C'est donc au bout de quelques années que là on voit l'effet de la consolidation, entre autres, des serveurs informatiques, si je peux dire, donc... La même chose avec les achats de licence. Donc, si on négocie des ententes avec plus de volume, on a des meilleurs prix, donc autant sur les machines que sur les logiciels »<sup>75</sup>.*

[193] La Régie juge que la preuve au dossier ne lui permet pas de répondre à sa préoccupation en termes d'impact sur le revenu requis.

[194] Elle prend acte, à cet égard, de l'engagement suivant du Transporteur :

*« Par ailleurs, la Régie, dans sa dernière décision, a demandé aux fournisseurs internes de présenter dorénavant leurs coûts de service dans les dossiers »*

---

<sup>73</sup> Pièce [A-0074](#), p. 106.

<sup>74</sup> Pièce [A-0078](#), p. 64 et 65.

<sup>75</sup> Pièce [A-0078](#), p. 44 et 45.

*tarifaires. Alors, la Régie va avoir en sa possession beaucoup plus d'informations pour juger de cette efficience-là, remise dans les tarifs »<sup>76</sup>.*

[195] Tel que mentionné dans la décision D-2017-021<sup>77</sup>, les changements fréquents dans la structure organisationnelle, notamment en ce qui a trait au transfert des activités de l'informatique de transport, rendent complexe l'analyse de la preuve et accentuent les difficultés liées à la compréhension des coûts.

[196] **La Régie s'attend ainsi à ce qu'une démonstration chiffrée de l'efficience du Transporteur, découlant des transferts, soit produite annuellement, dans le cadre de ses dossiers tarifaires.**

### 5.3 CONCLUSIONS ET IMPACTS SUR LE CODE DE CONDUITE

[197] Compte tenu des sections précédentes, la Régie juge que le Contrôleur HQT, la DACRF, la direction RA TIC-HQT-HQIÉSP ainsi que les vice-présidences dont dépendent ces structures, doivent se soumettre, ainsi que leur personnel, aux règles prévues au Code de conduite.

[198] **Le Contrôleur HQT devra confirmer la réception des engagements prévus à cet égard, dans le cadre du prochain rapport annuel.**

[199] Par ailleurs, la Régie partage la préoccupation des intervenants à l'effet que le Code de conduite, dans son libellé actuel, ne s'applique qu'au Transporteur. Elle note cependant que le Transporteur étend son application, le cas échéant, à d'autres employés, comme cela est prévu dans le cas des transferts organisationnels vers la DFC et la VPTIC<sup>78</sup>.

---

<sup>76</sup> Pièce [A-0074](#), p. 111.

<sup>77</sup> [Page 62](#).

<sup>78</sup> Pièce [A-0074](#), p. 187.

**[200] Toutefois, à des fins de clarté, la Régie demande au Transporteur de produire, pour son approbation, dans le cadre du prochain dossier tarifaire, un nouveau texte du Code de conduite reflétant l'élargissement de sa portée à tous les employés visés.**

[201] En ce qui a trait au renforcement du Code de conduite proposé par EBM, NEMC et la FCEI, la Régie juge qu'il est difficile, dans le cadre du présent dossier, de prévoir des mesures de redressement dans le texte. La question n'a pas été approfondie et la Régie ne peut se prononcer sur sa pertinence, ni décider de modalités précises en la matière. Elle considère que, dans le cas où elle constaterait une contravention au Code de conduite, elle examinerait alors les mesures de redressement appropriées en fonction de cette situation.

[202] Enfin, la Régie constate que les participants réfèrent à certaines ordonnances de la FERC. Le Transporteur plaide la nécessaire harmonisation avec ces ordonnances, en précisant que les principes et règles générales du Code de conduite étaient et sont toujours harmonisés avec la FERC.

[203] La Régie comprend que l'interprétation et l'application au Québec des principes et règles du Code de conduite puissent prendre en compte le contexte réglementaire ainsi que le marché de l'électricité dans lequel le Transporteur évolue. Cependant, elle réitère la prudence et les nuances qu'elle a déjà exprimées à cet égard :

*« En conséquence, aux fins de la présente décision qui aura pour effet, en vertu de l'article 164 de la Loi, de modifier le Règlement 659, la Régie prend en considération les décisions de la FERC qui ont été portées à son attention par les participants, mais avec la prudence et les nuances que requiert la référence au droit comparé et compte tenu de son devoir de respecter le contexte législatif québécois et de tenir compte du particularisme du contexte québécois du commerce d'électricité »<sup>79</sup>. [note de bas de page omise]*

[204] La Régie constate que le Transporteur a partagé cette vision, dans le cadre d'un dossier antérieur :

*« [52] Le Transporteur indique que les ordonnances de la FERC et la condition de réciprocité sont des considérations pertinentes, comme d'autres considérations que pourrait retenir la Régie pour assurer l'adoption de Tarifs et conditions justes, raisonnables et dans l'intérêt public au Québec.*

---

<sup>79</sup> Décision [D-2002-95](#), p. 19.

*[53] Selon le Transporteur, dans l'exercice de sa compétence, la Régie doit donner aux ordonnances de la FERC et à leur contenu une importance relative, par rapport aux autres facteurs pertinents pour l'exercice de sa discrétion, qui sera tributaire de la nature des sujets abordés et de l'ensemble des circonstances qui s'y rattachent.*

*[54] Le Transporteur ajoute que, lors de cet exercice, la Régie doit également et nécessairement tenir compte des facteurs suivants :*

- a) les particularités de l'industrie de l'électricité au Québec et, notamment, la nature principalement hydraulique de la production;*
- b) les particularités du réseau du Transporteur;*
- c) la réalité commerciale dans laquelle le Transporteur et sa clientèle évoluent;*
- d) les Tarifs et conditions actuellement en vigueur (qui divergent déjà du tarif pro forma précédant l'ordonnance 890 à la suite de leur approbation par la Régie);*
- e) la législation et la réglementation applicables au Transporteur »<sup>80</sup>.*

[205] La Régie constate que les Ordonnances 717 de la FERC ont été émises en 2008, 2009, 2010 et 2011, sans entraver l'application du Code de conduite.

[206] En conséquence, la Régie ne juge pas utile d'entreprendre une mise à jour du Code de conduite en vue de son harmonisation avec les Ordonnances 717 de la FERC, ce qui pourrait impliquer des débats importants sur les exigences de réciprocité.

[207] En outre, tel que proposé par certains intervenants et envisagé par le Transporteur, ce dernier devra, dans le cadre d'un suivi administratif, aviser la Régie de tout changement qui, notamment, pourrait faire en sorte que le Code de conduite s'applique à des employés hors Hydro-Québec TransÉnergie, et ce, dès la mise en place de l'ajustement organisationnel.

---

<sup>80</sup> Décision [D-2012-010](#), p. 17 et 18.

## 6. FONCTION GOP

[208] Dans le dossier R-3952-2015, le Coordonnateur de la fiabilité (le Coordonnateur) a déposé une demande d'approbation de modifications au Registre des entités visées par les normes de fiabilité (le Registre). Cette demande vise le retrait de la désignation de l'entité HQP à titre de GOP à l'actuel Registre et l'ajout de cette désignation pour l'entité HQT, soit le transfert de la fonction GOP de HQP à HQT (la Demande de désignation)<sup>81</sup>.

[209] Dans le cadre du présent dossier, la Régie décide, par sa décision D-2016-170, de créer une phase 2 afin de traiter d'une part, du Code de conduite et, d'autre part, des impacts liés à l'exercice, par le Transporteur, de la fonction GOP sur les tarifs et les conditions des services de transport d'électricité.

[210] Dans le dossier R-3952-2015, à la suite de la décision D-2016-170, la Régie suspend l'examen de la Demande de désignation jusqu'à la décision finale qui sera rendue dans le cadre de la phase 2 du présent dossier<sup>82</sup>.

[211] Dans sa lettre du 16 janvier 2017, la Régie précise vouloir traiter, dans le cadre de la phase 2, des conséquences qui peuvent découler d'une imputabilité assignée au Transporteur en assumant la fonction GOP, dont l'impact tarifaire en cas d'imposition de sanctions pécuniaires, à la suite d'une contravention aux normes de fiabilité. Elle précise les différents aspects de la preuve qu'elle souhaite obtenir du Transporteur à cet égard<sup>83</sup>.

[212] Dans sa preuve, le Transporteur présente le tableau suivant faisant état des différentes activités liées à la fonction GOP et leur répartition entre HQP et HQT :

---

<sup>81</sup> Dossier R-3952-2015, pièce [B-0056](#).

<sup>82</sup> Décision [D-2016-175](#).

<sup>83</sup> Pièce [A-0043](#), p. 3 et 4.

**Liste des activités de la fonction GOP réalisées par Hydro-Québec TransÉnergie (HQT)  
et par Hydro-Québec Production (HQP)**

<b>Activités selon la définition de la fonction GOP</b>	
<b>Activités réalisées par Hydro-Québec TransÉnergie pour Hydro-Québec Production</b>	<b>Activités réalisées par Hydro-Québec Production</b>
<b>Services de téléconduite</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Coordination des retraits des groupes des centrales de production</li> <li>• Télécommande des groupes de production</li> <li>• Élaboration et maintien des encadrements en lien avec l'exploitation des centrales de production</li> <li>• Élaboration des procédures liées à la remise en charge</li> <li>• Implantation des programmes de production selon les stratégies définies par HQP</li> </ul>	<b>Services de téléconduite <sup>1</sup></b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Coordination des retraits planifiés des groupes des centrales de production</li> <li>• Essais des groupes à démarrage autonome</li> <li>• Définition des stratégies de production</li> </ul>
<b>Exploitation des installations de production</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Manœuvres locales ou à distance des équipements dans les centrales</li> </ul>	<b>Exploitation des installations de production</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Manœuvres locales des équipements dans les centrales</li> </ul>
<b>Formation :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Conception et diffusion de la formation Programme nouveaux exploitants (PNE)</li> <li>• Conception des formations sur la remise en charge du réseau et sur le démarrage autonome</li> </ul>	<b>Formation :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Participation à la formation PNE et sur la remise en charge du réseau et sur le démarrage autonome</li> </ul>
	<b>Coordination des protections des groupes des centrales avec les équipements d'HQT</b>

Note 1 : La spécification et la transmission de données utiles à la téléconduite peuvent être faites par HQP à titre de GOP. Elles incluent la vérification de capacité de production des centrales, la prévision de la production attendue et la planification des retraits.

Source : Pièce [B-0161](#), p. 9.

[213] Le Transporteur identifie également, pour chaque norme de fiabilité visant la fonction GOP, le type d'exigence et les entités responsables<sup>84</sup>.

[214] Le Transporteur procède à un bref historique de l'évolution des actifs d'Hydro-Québec utilisés aux fins de l'exploitation des centrales d'HQP :

*« En 1997, à la suite de la création de la division de transport d'électricité (maintenant Hydro-Québec TransÉnergie), l'exploitation des installations de production et de transport d'Hydro-Québec est alors assumée par sept centres de téléconduite (« CT ») répartis dans les différentes régions du Québec, encadrés par un centre de contrôle de l'ensemble du réseau (« CCR ») situé à Montréal. Ces centres de téléconduite utilisent des systèmes informatiques (acquisition de données, surveillance, commande, etc.) et de télécommunication pour assurer la conduite et l'exploitation fiable à la fois des installations de production et de transport. Compte tenu de l'étendue importante du réseau de transport d'Hydro-Québec TransÉnergie, cette dernière devient en 1997 propriétaire des*

<sup>84</sup> Pièce [B-0161](#), p. 17 et 18, tableau 6.

*centres de téléconduite et des systèmes informatiques associés, au sens de l'application des normes de fiabilité. Elle exerce depuis, contre rémunération au coût complet, l'exploitation des centrales d'Hydro-Québec Production par le biais de trois CT, répartis dans sept places d'affaires »<sup>85</sup>.*

[215] Lors de l'audience, il fait également valoir que la mise en place du cadre de fiabilité en 2006 s'est faite de façon postérieure à l'exploitation des installations de production d'HQP par HQT et qu'il « *est venu s'apposer par-dessus quelque chose qui était déjà existant* »<sup>86</sup>.

[216] Le Transporteur explique que cette situation, combinée à la désignation au Registre d'HQP à titre de GOP, cause une problématique puisque c'est lui qui effectue le contrôle et l'exploitation de l'ensemble des centrales, que ces dernières soient assujetties ou non au régime de fiabilité.

[217] Le Producteur allègue la modification, d'un commun accord avec le Transporteur, de l'enregistrement à la North American Electric Reliability Corporation (la NERC) pour la fonction GOP :

*« Lors des derniers audits, le Producteur a constaté que la fonction de GOP enregistrée sous HQP n'était peut-être pas optimale quand on est venus pour faire tout le partage des preuves et les nombreuses preuves en lien avec les exigences. Donc, c'est dans cette volonté-là aussi qu'on s'est dit... mais en deux mille seize (2016), puis d'un commun accord avec le Transporteur, on avait convenu de venir modifier l'enregistrement respectif à la NERC pour la fonction GOP, laquelle modification a été acceptée »<sup>87</sup>.*

[218] Le Producteur confirme que la majorité des tâches GOP est réalisée par le Transporteur. Il mentionne également que les démonstrations de conformité pour les activités de la fonction GOP sont faites par le bureau de conformité d'HQT<sup>88</sup>.

---

<sup>85</sup> Pièce [B-0161](#), p. 6.

<sup>86</sup> Pièce [A-0064](#), p. 25 et 26.

<sup>87</sup> Pièce [A-0069](#), p. 132.

<sup>88</sup> Pièce [A-0069](#), p. 241.

[219] Par ailleurs, le Transporteur fait valoir que la délégation de fonction de fiabilité est pratique courante dans l'industrie<sup>89</sup>.

[220] Enfin, le Transporteur souligne que la fonction GOP n'est pas une activité réglementée au sens de la Loi<sup>90</sup>.

[221] Selon l'AHQ-ARQ, l'imputabilité et le partage des responsabilités dans la délégation de la fonction GOP à HQT ne sont pas bien définis. L'intervenant est d'avis qu'il existe des risques de transmission d'informations stratégiques, notamment par la préparation des programmes des centrales au fil de l'eau. Il résume sa position en ces termes :

*« À priori, l'AHQ-ARQ considère que le rôle de la fonction GOP à être assumé par le Transporteur devrait se limiter aux tâches devant obligatoirement être faites par le Transporteur et qui ne peuvent être réalisées par le Producteur, et ce, afin de ne pas exposer le Transporteur à des risques indus auxquels il n'a pas à être confronté »<sup>91</sup>.*

[222] Pour sa part, la FCEI est d'avis que la délégation de la fonction GOP entraîne un rapprochement d'HQT sur l'information stratégique en provenance d'un de ses clients.

[223] L'intervenante souligne également :

*« Les protections réglementaires mises en place dans les 15 dernières années par la Régie de l'énergie à l'égard des activités de HQT face aux autres unités d'affaires d'HQ, notamment HQP, ne peuvent être amincies, réduites ou effritées pour permettre à HQP ou à Hydro-Québec, prise globalement, d'être plus « optimale » »<sup>92</sup>.*

[224] La FCEI est d'avis que la Régie devrait rejeter la demande d'HQT, telle que formulée, soit la délégation de la fonction GOP à HQT<sup>93</sup>.

---

<sup>89</sup> Pièce [A-0064](#), p. 101.

<sup>90</sup> Pièce [B-0075](#), p. 8.

<sup>91</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0026](#), p. 19.

<sup>92</sup> Pièce [C-FCEI-0030](#), p. 1.

<sup>93</sup> Pièce [C-FCEI-0030](#), p. 4.

[225] EBM et NEMC se questionnent sur la délégation de la fonction GOP à l'intérieur d'une entité verticalement intégrée, malgré la possibilité, dans le modèle fonctionnel de la NERC, d'une délégation des tâches liées à la fonction GOP<sup>94</sup>.

[226] EBM et NEMC invoquent une confusion des rôles qui porte atteinte au principe de la séparation fonctionnelle :

*« [...] c'est le Transporteur qui a accepté d'agir pour et [au] nom du Producteur, alors que la LRÉ ne l'oblige en rien. Dans le contexte où le Transporteur assume la fonction de GOP pour le Producteur, la quasi-totalité des risques qui viennent avec cette délégation, les obligations de conformité, etc., on ne peut plus parler d'entités tierces telle que souhaité par la Régie pour assurer une séparation fonctionnelle efficace. Autrement dit, cette confusion des rôles, dans le contexte d'une entreprise qui se veut verticalement intégrée, porte clairement atteinte au principe de la séparation fonctionnelle »<sup>95</sup>.*

[227] Le Transporteur réfute cette prétention des intervenantes et soutient, notamment, que le rôle de GOP a été expliqué exigence par exigence<sup>96</sup>.

[228] EBM et NEMC font valoir le champ d'application limité de l'approche du Transporteur puisqu'il n'offre pas ce service de fonction GOP à d'autres producteurs qui utilisent son réseau :

*« L'approche proposée par le Transporteur ne s'applique pas aux autres GOP qui assument les coûts et les risques associés à cette fonction dans le cadre des normes de fiabilité. Le Transporteur devrait conclure une entente le cas échéant avec les autres entités visées »<sup>97</sup>.*

[229] Selon les intervenantes, la délégation de la fonction GOP engendre un risque de traitement préférentiel accru en faveur des affiliés du Transporteur et cette situation pourrait, ultimement, amener la FERC à conclure que « le réseau de transport du Québec n'est plus ouvert, transparent, libre accès »<sup>98</sup>.

---

<sup>94</sup> Pièce [C-EBM-0017](#), p. 30.

<sup>95</sup> Pièce [C-EBM-0017](#), p. 18.

<sup>96</sup> Pièce [B-0212](#), p. 17.

<sup>97</sup> Pièce [C-EBM-0017](#), p. 18.

<sup>98</sup> Pièce [A-0080](#), p. 96.

[230] Selon EBM et NEMC, ce risque peut impacter d'autres entités que le Producteur.

[231] SÉ-AQLPA considère que la réalisation de la fonction GOP par HQT n'est pas incompatible avec la séparation fonctionnelle codifiée dans la Loi et qu'il s'agit, au contraire, d'un autre service optionnel et règlementé offert par le Transporteur. Les actifs du Transporteur requis à cette fin font partie de sa base de tarification, et son personnel, ses charges et ses revenus à cette fin font également partie du budget règlementé.

[232] En ce qui a trait à l'élargissement de l'approche du Transporteur aux autres GOP, l'intervenant partage le point de vue d'EBM et NEMC et considère qu'une entente entre HQT et un producteur, liée à la réalisation de la fonction GOP, devrait être considérée comme une condition de service.

[233] SÉ-AQLPA recommande le dépôt, par le Transporteur, dans les 15 jours de la décision à être rendue dans le présent dossier, d'une annexe supplémentaire dans le texte des Tarifs et conditions codifiant le service optionnel offert par le Transporteur à tous les producteurs de sa zone de réglage quant à la réalisation, par le Transporteur, de la fonction GOP. Cette codification devra préciser le mode de détermination du tarif de ce service, basé sur le coût complet.

[234] SÉ-AQLPA rappelle, par ailleurs, que l'ordonnance 888 de la FERC prévoit la possibilité de fourniture de services « complémentaires » par un transporteur à des clients. L'intervenant précise également que la NERC permet des délégations de responsabilités. De son point de vue, la délégation de la fonction GOP n'est pas incompatible avec la séparation fonctionnelle<sup>99</sup>.

[235] Aux termes de l'audience, le Transporteur résume ainsi sa position au sujet de la fonction GOP :

- Compte tenu de la répartition des activités liées à la fonction GOP, le Transporteur estime que sa fiche d'identification au Registre devrait être modifiée pour ajouter la fonction GOP et qu'une annexe à cette fiche devrait également être ajoutée, afin d'identifier les exigences des normes de fiabilité

---

<sup>99</sup> Pièce [C-SÉ-AQLPA-0038](#), p. 10 et 13.

dont le Transporteur est responsable et qu'il devrait en être de même pour la fiche du Producteur<sup>100</sup>.

- Les activités réalisées par le Transporteur, dans le cadre de la fonction GOP, ne sont pas en lien avec les activités ou éléments suivants :
  - coordination ou supervision de transactions d'échange;
  - décision de réduction de service aux interconnexions;
  - information relative à des transactions sur les marchés de gros;
  - intervention relative aux activités de marchés de gros;
  - décision quant à l'application des moyens de gestion par le Centre de conduite du Réseau (CCR) en cas d'événement;
  - intervention relative aux Tarifs et conditions.
- La délégation de la fonction GOP à HQT par HQP est facturée à coût complet par HQT, sans écueil du Code de conduite et tel que prévu par ce dernier.
- Aucun traitement préférentiel n'est accordé à HQP par la délégation de cette fonction.

[236] Le Code de conduite est respecté, tant dans sa lettre que dans son esprit, notamment lors de :

- la transmission d'information sur le réseau du Transporteur aux employés qui exercent des activités de gros;
- la transmission d'information pouvant accorder un traitement préférentiel d'un utilisateur du réseau de transport au détriment d'un autre utilisateur du réseau de transport<sup>101</sup>.

### *Opinion de la Régie*

[237] La Régie rappelle la définition, au Glossaire des termes et des acronymes relatifs aux normes de fiabilité (le Glossaire), de la fonction GOP issue de la NERC :

---

<sup>100</sup> Pièce [B-0207](#), p. 8 et 9.

<sup>101</sup> Pièce [B-0207](#), p. 10, 12 et 14.

*« Entité qui exploite des groupes de production et qui exerce les fonctions de fourniture d'énergie et de prestation des services d'exploitation en réseaux interconnectés »<sup>102</sup>.*

[238] Elle retient qu'à ce jour, c'est le Producteur qui est désigné à titre de GOP dans le Registre. Elle note la demande du Transporteur, dans le dossier R-3952-2015, de faire modifier cette désignation afin de prendre cette responsabilité, et la décision de la Régie de suspendre l'examen de cette demande jusqu'à la présente décision.

[239] La Régie prend acte du fait que la délégation d'activités en matière de normes de fiabilité constitue une pratique acceptée dans l'industrie.

[240] La Régie note que, selon le tableau 6 de la pièce B-0161, les activités de la fonction GOP sont partagées entre le Transporteur et le Producteur, ou par les deux entités, de façon concomitante. Elle en conclut que le Transporteur réalise partiellement la fonction GOP et que le Producteur en réalise l'autre partie.

[241] La Régie retient des intervenants que cette délégation inscrite au Registre pourrait avoir des répercussions négatives, d'une part, sur l'application des principes liés à la séparation fonctionnelle et, d'autre part, sur les tarifs, en raison des pénalités qui pourraient échoir au Transporteur en lien avec les activités liées à la fonction GOP ou des pertes de revenus de transport.

[242] La Régie juge que cette situation est préoccupante, étant donné le contexte du marché québécois de l'électricité caractérisé, notamment, par l'existence, à toutes fins pratiques, d'un seul transporteur et par la position dominante du Producteur, entité affiliée de ce transporteur.

[243] C'est pourquoi la Régie procède à un examen de la fonction GOP déléguée par type d'activités, qu'elle regroupe ainsi :

- les services de téléconduite, à l'exception des activités liées à la préparation des programmes des centrales au fil de l'eau;
- les activités de préparation des programmes des centrales au fil de l'eau;

---

<sup>102</sup> Le [Glossaire](#) des termes et acronymes des normes de fiabilité approuvée par la Régie en date du 29 juin 2017, p. 22.

- les activités de conformité d'HQP;
- la formation des opérateurs.

## 6.1 LA DÉLÉGATION DES SERVICES DE TÉLÉCONDUITE

[244] Le Transporteur décrit les services de téléconduite qu'il réalise pour le Producteur comme étant la télécommande des équipements de production, la coordination des retraits des installations de transport et de production, l'élaboration et le maintien des encadrements en lien avec l'exploitation des centrales de production et la réalisation d'autres activités à la demande du CCR<sup>103</sup>.

[245] Le Transporteur soutient qu'il existe un seul ensemble de systèmes informatiques et de télécommunication permettant la conduite et l'exploitation fiable à la fois des installations de production et de transport.

[246] Dans son historique, le Transporteur précise que l'exploitation des installations de production et de transport est assumée par sept centres de téléconduite (CT) encadrés par le CCR. Il mentionne également qu'il est, depuis la création d'HQT, le propriétaire des CT ainsi que de leurs systèmes informatiques et de télécommunication<sup>104</sup>.

[247] Il explique le fonctionnement des CT dans le contexte de la réalisation des activités GOP, en précisant que les employés des CT exécutent les tâches GOP découlant des décisions prises par le CCR et qu'ils ne sont pas au fait des échanges effectués sur le réseau de transport :

*« Maintenant, si on s'adresse plus au niveau du GOP, donc on est au niveau des centres de téléconduite, nous avons des répartiteurs, des opérateurs qui sont présents, et eux, dans le fond, pour toutes les centrales de cinquante mégawatts (50 MW) et plus, reçoivent les commandes à partir du centre de contrôle du réseau.*

*On se rappelle tantôt notre étendue géographique, le seul qui est en mesure de savoir que la charge va monter dans la prochaine heure, le seul qui est capable*

---

<sup>103</sup> Pièce [B-0161](#), p. 10.

<sup>104</sup> Pièce [B-0198](#), p. 3.

de savoir s'il y a des congestions sur le réseau de transport provient du CCR et le CT, dans le fond, va exécuter les manoeuvres et les différents éléments de contrôle par rapport à ces grandes orientations-là.

*Comme je l'ai mentionné tantôt, dans certains cas, il n'est pas possible, des fois, on peut avoir une alarme, on peut avoir une température excessive, on peut avoir des problèmes de démarrage, on peut avoir un paquet d'éléments, on a donc des personnes qui se déplacent sur le terrain »<sup>105</sup>. [nous soulignons]*

[248] Il ajoute que les CT et les opérateurs exécutent leurs rôles de téléconduite et d'exploitation des installations de production pour l'ensemble des centrales d'HQP, incluant les installations de production de moins de 50 MVA qui ne font pas partie du réseau de transport principal (RTP) et qui ne sont donc pas assujetties aux normes de fiabilité.

[249] L'AHQ-ARQ se questionne sur les risques liés à la centralisation du développement et du support des applications informatiques relatives à la fonction GOP exercée par le Transporteur, notamment dans l'exercice des services de téléconduite.

[250] EBM et NEMC, sont, quant à elles, préoccupées par les liens étroits qui existent entre le Producteur et le Transporteur qui découleraient, notamment, de l'exploitation des centrales par le Transporteur pour le compte du Producteur ainsi que du transfert de la fonction GOP. Les intervenantes allèguent, entre autres, les éventuelles réductions de service qui pourraient être faites à l'avantage du Producteur. Le CCR, étant l'entité responsable de l'application de l'article 13.6 des Tarifs et conditions, se trouverait impliqué dans le processus de planification de production du Producteur. Cette situation crée, selon les intervenantes, une apparence de conflit d'intérêts<sup>106</sup>.

[251] À cet égard, le Transporteur, dans sa réplique, note une compréhension erronée, par EBM et NEMC, de l'application du modèle fonctionnel de la NERC et soutient que le CCR n'agit pas comme GOP, pour quelque entité que ce soit.

[252] Il fait valoir que les directives relatives à l'exploitation de toutes les centrales situées dans l'Interconnexion du Québec et sous la juridiction du CCR sont données par ce dernier à titre de *Balancing Authority* (BA), *Reliability Coordinator* (RC) ou

---

<sup>105</sup> Pièce [A-0064](#), p. 31 et 32.

<sup>106</sup> Pièces [C-EBM-0017](#), p. 26, et [C-NEMC-0039](#), p. 26.

*Transmission Operator* (TOP). Il en est de même pour toutes les entités enregistrées comme BA auprès de la NERC, telles qu'ISO-NE<sup>107</sup>.

[253] SÉ-AQLPA, pour sa part, souligne que la télécommande d'un poste de départ et celle d'un groupe de production sont des opérations simultanées effectuées par le même appareil. Selon l'intervenant, séparer la télécommande des postes et des groupes de production serait dysfonctionnel et coûteux<sup>108</sup>.

[254] De plus, SÉ-AQLPA témoigne du caractère homogène de la structure des systèmes de commande :

*« La structure physique des systèmes de commande des postes et des centrales est homogène et conçue de façon imbriquée par la même équipe. Il n'y a pas deux pupitres de commande (un pour le poste et un pour la centrale); il n'y a qu'un seul pupitre de commande pour l'ensemble qui répond aux directives du Centre de conduite du Réseau (CCR) »<sup>109</sup>.*

### ***Opinion de la Régie***

[255] La Régie retient de la preuve au dossier qu'HQT est propriétaire, depuis 1997, de sept CT, dont les systèmes informatiques et de communication servent à contrôler tant les postes du réseau de transport que les centrales dont HQT est la propriétaire.

[256] Elle note également que les CT exécutent des tâches pour lesquelles l'organe décisionnel est le CCR. Elle comprend que, travaillant sous les directives du CCR, les CT ont un rôle d'exécutant de la fonction GOP : ils ne prennent pas de décision liée aux transactions d'échange d'énergie sur les marchés de gros. Les CT ne détiennent aucune information stratégique associée aux marchés de gros lors de l'exécution des tâches GOP. De plus, les directives qu'ils exécutent pour HQT, dans le cadre de la fonction GOP, sont équivalentes à celles exécutées par les autres GOP de la province.

---

<sup>107</sup> Pièce [B-0212](#), p. 12 à 14.

<sup>108</sup> Pièce [C-SÉ-AQLPA-0038](#), p. 12.

<sup>109</sup> Pièce [C-SÉ-AQLPA-0033](#), p. 5.

[257] La Régie retient également que le CCR n'exerce pas la fonction GOP, mais communique des directives d'exploitation à tous les GOP de la province, pour les installations qu'ils exploitent.

[258] Enfin, la Régie constate qu'en raison de l'état actuel des installations de production d'HQP, cette dernière ne peut recourir aux activités de téléconduite dévolues à sa fonction GOP que par le biais des CT, dont HQT est propriétaire. Elle comprend également que l'option alternative serait la construction de nouvelles installations de téléconduite semblables aux installations actuelles dont HQP deviendrait la propriétaire.

[259] **La Régie conclut de la preuve qu'aucune information stratégique associée aux marchés de gros n'est divulguée par le biais de la réalisation des services de téléconduite par HQT pour le compte d'HQP.** En conséquence, la Régie ne croit pas qu'il soit nécessaire de dissocier les installations de téléconduite pour la production et le transport.

[260] En ce qui a trait aux préoccupations d'EBM et NEMC, la Régie retient que la seule unité décisionnelle du Transporteur impliquée dans la réduction de services de transport est le CCR et que cette unité n'exerce pas la fonction GOP.

[261] Par ailleurs, la Régie est d'avis que les CT, pour réaliser leur fonction, disposent d'information de transport, notamment en matière de capacité et de disponibilité des installations. Elle est d'avis que certaines de ces informations, entre autres, celles relatives aux installations de transport associées aux centrales qui peuvent servir à exporter directement sur les réseaux voisins, peuvent être qualifiées de stratégiques en matière de transport et ne doivent être diffusées que via le site OASIS du Transporteur<sup>110</sup>.

[262] Les CT exécutent les directives en transport et en production à titre de GOP délégué, la Régie est d'avis que, par cette activité, des liens directs sont établis entre le personnel du CT du Transporteur et celui du Producteur, ce dernier n'étant pas explicitement soumis au Code de conduite du Transporteur.

---

<sup>110</sup> Pièce [A-0078](#), p. 120.

[263] **Pour ces motifs, la Régie demande au Transporteur de s'assurer du maintien de la confidentialité des informations non publiées sur le site OASIS du Transporteur, dans le cadre des communications entre les CT et le personnel du Producteur. Elle demande au Transporteur qu'une section spécifique décrivant les moyens qu'il a pris à cet égard soit incluse dans son rapport annuel portant sur l'application du Code de conduite.**

## **6.2 LA DÉLÉGATION DES ACTIVITÉS DE PLANIFICATION ET DE COORDINATION : LA PRÉPARATION DES PROGRAMMES DES CENTRALES AU FIL DE L'EAU POUR UN HORIZON DE 10 JOURS**

[264] Le Transporteur indique que, pour les centrales à grand réservoir, le Producteur, dans ses fonctions de GOP, fournit les prévisions de production pour tous les horizons demandés par le CCR.

[265] Cette fonction GOP est partagée pour les centrales au fil de l'eau. Le Transporteur fournit les prévisions de production demandées par le CCR pour l'horizon 10 jours et moins, alors que le Producteur les fournit à des horizons à plus long terme<sup>111</sup>.

[266] La réalisation de ce service par le Transporteur pour le compte du Producteur a fait également l'objet de plusieurs échanges et questionnements lors de l'audience. Les réponses fournies par le Transporteur font ressortir essentiellement les éléments suivants :

- L'unité responsable de la préparation des programmes est l'unité Planification et Coordination des activités de la Direction-Exploitation du réseau (DER) (Unité PC). Cette unité est également responsable de la coordination des retraits de transport et de production au niveau local et régional.
- Cette unité n'échange pas d'information avec l'unité des marchés de gros.
- Cette unité n'approuve pas de retrait sur le réseau de transport et ne détient aucune information sur la congestion et les capacités de transport du réseau. De plus, par le biais de la réalisation de cette activité, elle ne peut communiquer au Producteur de l'information relative au réseau<sup>112</sup>.

---

<sup>111</sup> Pièce [B-0171](#), p. 13.

<sup>112</sup> Pièces [B-0186](#), p. 11, et [A-0069](#), p. 63 à 65.

[267] Pour justifier la réalisation de cette activité, le Transporteur invoque des motifs temporels :

*« Hydro-Québec TransÉnergie exerçant la fonction de GOP prépare et met en œuvre les programmes de production pour les centrales au fil de l'eau qui ne dépendent pas d'un réservoir en amont. Puisque HQT exerçant la fonction de GOP a du personnel dans les centres d'exploitation 24 heures par jour et sept jours par semaine, son avantage réside dans sa capacité à répondre rapidement à des changements aux conditions hydriques.*

*En ce qui a trait aux termes « centres d'exploitation » ci-dessus, il y a lieu de préciser qu'il s'agit des places d'affaires des centres de téléconduite »<sup>113</sup>. [nous soulignons]*

[268] Le Transporteur mentionne les risques environnementaux liés à la réalisation de cette activité pour le compte du Producteur et précise l'absence de facturation liée aux risques d'affaires associés :

*« En ce qui a trait aux programmes de production, il n'existe aucune entente entre les divisions de HQ qui prévoit la facturation liée aux risques d'affaires »<sup>114</sup>.*

[269] Il soutient que, selon sa compréhension et celle du Producteur, chacune des parties à l'Entente de délégation assume ses propres dommages en cas d'hypothétiques inondations, pertes de production ou pertes d'opportunité<sup>115</sup>.

[270] L'AHQ-ARQ allègue le manque de clarté, lié à l'imputabilité, et le partage des responsabilités entre HQT et HQT en cas de problèmes.

[271] L'intervenant souligne le risque d'affaires lié à l'environnement. Il fait aussi valoir l'absence de bénéfices, pour le Transporteur, de préparer, à la place du Producteur, les programmes de production sur les centrales au fil de l'eau sur un horizon de 10 jours. L'AHQ-ARQ fait ressortir en preuve que ces programmes sont préparés par l'Unité PC de la DER, laquelle est constituée de cinq personnes travaillant sur un horaire de cinq jours

---

<sup>113</sup> Pièce [B-0188](#), p. 12.

<sup>114</sup> Pièce [B-0171](#), p. 12.

<sup>115</sup> Pièce [B-0207](#), p. 17.

par semaine. Ceci contredit les prétentions initiales du Transporteur en lien avec la nécessité d'une élaboration 24 heures par jour et sept jours par semaine par le personnel des CT<sup>116</sup>.

[272] L'AHQ-ARQ relève la nuance selon laquelle les CT mettent en œuvre les programmes de production en temps réel, mais ne préparent pas les programmes de production des centrales au fil de l'eau sur un horizon de dix jours. C'est l'Unité PC qui réalise cette dernière activité. Or, l'activité liée à la fonction GOP, réalisée par l'Unité PC, a trait à la préparation des programmes et non leur mise en œuvre<sup>117</sup>.

[273] Pour ce qui est de la mise à jour quotidienne des programmes de production, du lundi au vendredi, l'AHQ-ARQ rappelle que le Producteur dispose du personnel nécessaire pouvant réaliser les programmes de production pour les centrales au fil de l'eau, puisqu'il dispose de ce personnel pour élaborer les programmes pour ses autres centrales<sup>118</sup>.

[274] L'AHQ-ARQ se dit préoccupé par des situations d'apparence de conflit d'intérêts pouvant résulter de la planification de la production de certaines centrales au fil de l'eau, puisque cette planification pourrait dépendre des prévisions d'échanges sur les marchés voisins. L'intervenant réfère, entre autres, aux centrales de Beauharnois et des Cèdres, qui peuvent servir à exporter directement vers New York ou l'Ontario<sup>119</sup>, et soumet qu'« [u]n œil averti peut déceler des stratégies de marchés dans les programmes »<sup>120</sup>.

[275] En réplique, le Transporteur soutient que toutes les tâches effectuées dans le cadre de la fonction GOP respectent son code de conduite ainsi que celui du Coordonnateur et que ces services n'ont pas l'effet d'accorder un traitement préférentiel au Producteur.

### ***Opinion de la Régie***

[276] La Régie note que l'activité de préparation des programmes de production, notamment pour les centrales au fil de l'eau, est une activité de planification. Elle note également que cette activité est réalisée par l'Unité PC, tel que confirmé par le

---

<sup>116</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0031](#), p. 5 à 8.

<sup>117</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0031](#), p. 6.

<sup>118</sup> Pièce [A-0078](#), p. 117 à 119.

<sup>119</sup> Pièce [A-0078](#), p. 120 et 121.

<sup>120</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0031](#), p. 8.

Transporteur. L'Unité PC prépare les programmes de production et les CT les mettent en œuvre<sup>121</sup>.

[277] La Régie comprend que le personnel de l'Unité PC travaille sur un horaire régulier<sup>122</sup> et qu'il ne peut donc agir en temps réel, hors de cet horaire, soit les soirs, les nuits et les fins de semaine. Elle conclut que le motif invoqué par le Transporteur d'agir, au besoin, en temps réel pour la préparation de ces programmes n'est actuellement pas atteint par l'Unité PC, mais plutôt par les CT qui sont responsables de l'implantation ou de la mise en œuvre des programmes des centrales.

[278] À cet égard, la Régie est d'avis qu'il n'existe aucun lien entre le besoin allégué par le Transporteur et la réalisation de cette activité par l'Unité PC. De plus, aucun élément probant ne démontre la nécessité que ces programmes soient préparés par le Transporteur.

[279] Par ailleurs, la Régie note l'admission du Transporteur à l'effet qu'il existe un risque d'affaires lié à la réalisation de cette activité et que ce risque n'est pas couvert par l'Entente avec le Producteur. Il existe donc un risque que le Transporteur assume un fardeau financier pour ces tâches.

[280] La Régie constate également que le Transporteur n'a pas justifié adéquatement le respect du Code de conduite, ni l'absence de conflit d'intérêts potentiel en lien avec les stratégies de marché pouvant être décelées dans les programmes des centrales au fil de l'eau pouvant servir à exporter directement vers New York ou l'Ontario, tel que soulevé par l'AHQ-ARQ<sup>123</sup>.

[281] La Régie est d'avis que la préparation des programmes de production déléguée au Transporteur met ce dernier dans une situation de risque d'affaires et de situations potentielles de conflit d'intérêts.

---

<sup>121</sup> Pièce [B-0186](#), p. 10 et 11.

<sup>122</sup> Pièce [A-0064](#), p. 43.

<sup>123</sup> Pièce [B-0207](#), p. 16.

[282] Pour tous ces motifs, la Régie juge qu'il serait opportun, par prudence et à titre préventif, que l'activité de préparation des programmes de production des centrales au fil de l'eau ne soit pas effectuée par le Transporteur. Elle demande au Transporteur de l'informer, dans le cadre de son prochain rapport annuel, des mesures qu'il entend prendre en lien avec cette activité.

### 6.3 DÉLÉGATION DES ACTIVITÉS DE CONFORMITÉ DU PRODUCTEUR

[283] Lors de l'audience, le Transporteur et le Producteur précisent que le bureau de conformité du Transporteur réalise les activités liées à la conformité pour les exigences des normes de fiabilité relatives à la fonction GOP déléguée à HQT.

[284] Le Producteur ajoute que le bureau de conformité d'HQP a un rôle de gouvernance et s'assure que les tâches liées à la fonction GOP sont faites de façon conforme aux normes de fiabilité<sup>124</sup>.

[285] Le Transporteur précise que les activités de démonstration de la conformité sont incluses à la rubrique Services de téléconduite<sup>125</sup> du tableau suivant :

**TABLEAU 1**  
**REVENUS DE FACTURATION INTERNE ÉMISE AU PRODUCTEUR ASSOCIÉS AUX**  
**ACTIVITÉS DE TÉLÉCONDUITE, D'EXPLOITATION DU RÉSEAU ET DE FORMATION (M\$)**

Produits et services	Année historique 2015	Année de base 2016	Année témoin 2017	Base de facturation
Services de Téléconduite	(16,0)	(17,1)	(16,9)	% des Points BDD
Exploitation des installations	(1,2)	(1,3)	(1,3)	Heures prévues
Formation PNE	(0,3)	(0,3)	(0,3)	Effectifs formés
<b>TOTAL</b>	<b>(17,5)</b>	<b>(18,7)</b>	<b>(18,5)</b>	

Source : Pièce [B-0198](#), p. 8.

<sup>124</sup> Pièce [A-0069](#), p. 221.

<sup>125</sup> Pièce [A-0069](#), p. 85 et 86.

[286] Par ailleurs, le Producteur soutient que les preuves liées aux démonstrations de conformité des activités de la fonction GOP déléguées sont faites par le bureau de conformité d'HQT<sup>126</sup>.

### *Opinion de la Régie*

[287] La Régie retient que le bureau de conformité d'HQT a pour mission d'assurer la conformité aux exigences des normes de fiabilité pour les fonctions du modèle de fiabilité incombant à HQT ainsi que pour les exigences que le Transporteur exécute dans le cadre de la fonction GOP.

[288] Elle comprend également que, bien que le Transporteur ne soit pas le GOP désigné au Registre, il réalise certaines tâches de cette fonction pour le compte du Producteur, ce qui le rend le plus apte à effectuer les démonstrations de conformité en lien avec celles-ci, lors d'audits.

[289] La Régie est d'avis que la preuve portant sur la réalisation de cette activité ne révèle aucune contravention au Code de conduite, ni apparence de conflit d'intérêts.

[290] Elle rappelle que ce service rendu par le Transporteur au Producteur doit être facturé à coût complet.

## **6.4 DÉLÉGATION DE LA FORMATION DES OPÉRATEURS**

[291] Le Transporteur mentionne qu'il est responsable, notamment, de la formation Programmes nouveaux exploitants (PNE) offerte aux exploitants des installations de production.

[292] À cet égard, la Régie note les propos du Transporteur portant sur la justification de l'exercice d'opérations des centrales par les employés d'HQT et de la formation qui y est liée et précisant que ce service est facturé à HQT<sup>127</sup>.

---

<sup>126</sup> Pièce [A-0069](#), p. 156 à 158, 220 et 252.

<sup>127</sup> Pièce [A-0064](#), p. 237 et 238.

[293] La Régie est d'avis que la preuve portant sur la réalisation de cette activité ne révèle aucune contravention au Code de conduite, ni apparence de conflit d'intérêts.

[294] Elle rappelle au Transporteur que la réalisation de cette activité doit être facturée à coût complet au Producteur.

## **6.5 MODALITÉS DE LA DÉLÉGATION DES ACTIVITÉS LIÉES À LA FONCTION GOP**

[295] Considérant que les activités liées à la fonction GOP (Activités déléguées) sont non règlementées, la Régie est d'avis qu'il y a lieu d'élaborer sur les aspects suivants :

- les coûts de mise en œuvre des normes associées aux Activités déléguées : coûts d'implantation des normes, de mise en conformité, coûts relatifs aux plans de redressement et autres travaux connexes;
- les coûts de démonstration de conformité aux normes relatives aux Activités déléguées;
- l'imputabilité et la responsabilité du paiement des sanctions relatives aux exigences des normes qui visent le Transporteur par le biais des Activités déléguées;
- l'imputabilité des coûts de réalisation quotidienne des Activités déléguées.

[296] De la preuve au dossier, il ressort que ces Activités déléguées incluent, notamment, celles liées aux :

- services de téléconduite;
- activités de conformité;
- activités de formation des PNE.

[297] Le Transporteur souligne que les services réalisés en lien avec la fonction GOP au bénéfice du Producteur, définis au tableau 1, sont facturés à coût complet.

[298] Il précise à cet effet :

*« La rémunération associée aux activités de téléconduite, d'exploitation du réseau et de formation est incluse sous la rubrique « Facturation interne émise » des revenus requis du Transporteur, au même titre que les services rendus aux autres divisions. Les prix de cession utilisés correspondent au coût complet en conformité avec l'application de l'article 5.1 du Code de conduite du Transporteur »<sup>128</sup>.*

[299] Le tableau suivant présente la répartition des coûts facturés à coût complet au Producteur, sur la période 2006-2017 :

**TABLEAU 2**  
**REVENUS PROVENANT DE LA FACTURATION INTERNE ÉMISE AU PRODUCTEUR ASSOCIÉE AUX ACTIVITÉS DE TÉLÉCONDUITE, D'EXPLOITATION DU RÉSEAU ET DE FORMATION (M\$)**

Composantes	Années historiques										Année de base	Année témoin
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Services de Téléconduite	(16,6)	(16,6)	(16,8)	(17,1)	(17,1)	(16,8)	(16,1)	(15,8)	(16,1)	(16,0)	(17,1)	(16,9)
Exploitation des installations	(1,3)	(1,3)	(0,9)	(1,0)	(1,0)	(1,1)	(1,9)	(1,4)	(1,2)	(1,2)	(1,3)	(1,3)
Formation PNE	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	(0,3)	(0,3)	(0,3)	(0,3)
<b>Total</b>	<b>(17,9)</b>	<b>(17,9)</b>	<b>(17,7)</b>	<b>(18,1)</b>	<b>(18,1)</b>	<b>(17,9)</b>	<b>(18,0)</b>	<b>(17,2)</b>	<b>(17,6)</b>	<b>(17,5)</b>	<b>(18,7)</b>	<b>(18,5)</b>

Source : Pièce [B-0161](#), p. 13, tableau 3.

[300] Lors de l'audience, le Transporteur précise que certains coûts, en lien avec les services GOP, sont directement facturés au Producteur par la VPTIC et par l'unité Sécurité industrielle, sur la base des points de la Base de données (Points BDD)<sup>129</sup>.

### ***Mise en œuvre des normes et maintien de la conformité***

[301] La mise en application des normes de fiabilité engendre des coûts non récurrents d'implantation, de mise en conformité et des coûts relatifs aux plans de redressement, le

<sup>128</sup> Pièce [B-0161](#), p. 12.

<sup>129</sup> Pièce [A-0069](#), p. 59 à 61.

cas échéant (les coûts de Mise en œuvre). Elle engendre également des coûts de maintien de conformité qui, pour leur part, sont récurrents (les coûts de Maintien).

[302] Le Transporteur précise que les coûts de Mise en œuvre relatifs aux Activités déléguées sont directement et en totalité facturés à HQP, à titre de GOP, par les unités d'affaires visées.

[303] Ces coûts sont attribués en fonction des Points BDD qui représentent des éléments d'information sur les actifs installés sur le réseau et permettent d'obtenir divers renseignements sur les appareils nécessaires à la téléconduite. Le Transporteur précise que le pourcentage des Points BDD du Producteur est établi en fonction du nombre de Points BDD liés aux actifs de celui-ci par rapport aux actifs totaux pour lesquels le Transporteur effectue la téléconduite. Ce pourcentage est mis à jour annuellement, afin de tenir compte des changements survenus sur le réseau, tels l'ajout d'équipement<sup>130</sup>.

[304] La Régie constate qu'un mécanisme est en place, garantissant que les coûts de conformité sont facturés au Producteur et non assumés par la clientèle du Transporteur. Elle juge toutefois utile de s'en assurer par un suivi annuel.

**[305] En conséquence, la Régie demande au Transporteur d'inclure, dans le cadre de son rapport annuel, pour l'ensemble des normes de fiabilité applicables aux Activités déléguées, les données et le calcul liés à la répartition des coûts de Mise en œuvre et de Maintien.**

**[306] Elle demande également au Transporteur d'inclure, dans le cadre de son rapport annuel, le pourcentage des Points BDD utilisé pour la répartition de ces coûts.**

### *Les coûts de démonstration de conformité*

[307] Le Transporteur précise que les coûts du bureau de conformité d'HQT sont facturés directement au Producteur<sup>131</sup>. Comme précisé par le Contrôleur HQT, ces coûts sont inclus au tableau 2 « Revenus provenant de la facturation interne émise au

---

<sup>130</sup> Pièce [B-0161](#), p. 13.

<sup>131</sup> Pièce [B-0207](#), par. 41.

Producteur associée aux activités de Téléconduite, d'Exploitation du réseau et de formation », à la rubrique « Services de Téléconduite »<sup>132</sup>.

[308] La Régie comprend par ailleurs que, bien que le Transporteur ne soit pas le GOP désigné, il réalise certaines tâches de cette fonction pour le compte du Producteur, ce qui le rend le plus apte à effectuer les démonstrations de conformité en lien avec celles-ci. Ces coûts de démonstration de conformité sont, pour leur part, établis en fonction des Points BDD.

**[309] En conséquence, la Régie demande au Transporteur d'inclure, dans le cadre de son rapport annuel, pour l'ensemble des normes de fiabilité qui ont trait aux Activités déléguées, les données et le calcul liés à la répartition des coûts de démonstration de conformité autres que ceux attribuables à son bureau de conformité.**

**[310] Elle demande également au Transporteur d'inclure, dans le cadre de son rapport annuel, les coûts de démonstrations de conformité facturés par son bureau de conformité à HQP.**

### *Réalisation des activités quotidiennes*

[311] En ce qui a trait aux coûts de réalisation quotidienne des Activités déléguées, la Régie prend acte de l'affirmation du Transporteur à l'effet qu'ils sont facturés par ce dernier au Producteur, à coût complet.

[312] Elle note que, dans le cadre de ce dossier, ces coûts s'élèvent à 18,3 M\$<sup>133</sup> pour l'année 2017 et sont répartis selon le tableau 2 de la présente décision, portant sur les Revenus provenant de la facturation interne émise au Producteur associée aux activités de Téléconduite, d'Exploitation du réseau et de formation.

---

<sup>132</sup> Pièce [A-0069](#), p. 85 et 86.

<sup>133</sup> 0,2 M\$ représentent les coûts du bureau de conformité et refacturés au Producteur. Pièce [A-0069](#), p. 86, lignes 11 à 13.

[313] La Régie tient à rappeler que la réalisation quotidienne des Activités déléguées doit demeurer facturée à coût complet au Producteur, quelle que soit l'entité inscrite à titre de GOP dans le Registre. **De plus, elle demande au Transporteur de présenter, dans le cadre de ses prochains dossiers tarifaires, la répartition de ces coûts, selon le format du tableau 2 ci-dessus, en ajoutant une rubrique présentant les coûts facturés par le bureau de conformité.**

### *Imputabilité en cas de sanctions*

[314] La Régie rappelle que, dans le cadre de la fonction GOP, les sanctions sont liées aux normes de fiabilité qu'elle adopte. La délégation au Transporteur des activités liées à la fonction GOP soulève un enjeu portant sur l'imputabilité des sanctions qui en découleraient.

[315] Questionné à cet égard, le Transporteur soutient que les coûts de non-conformité et les sanctions, pécuniaires ou non, liées à la fonction GOP, doivent être assumés par le Transporteur pour les Activités déléguées, puisqu'il s'agit de ses actifs et que ce sont ses employés qui en sont les exécutants.

[316] Il indique, à cet égard :

*« 4.7 Veuillez commenter l'opportunité de désigner HQT et HQP à titre de GOP pour les installations du Producteur.*

*R4.7 Étant donné que HQT et HQP exercent tous deux des fonctions de GOP, le Transporteur est d'avis que la désignation des deux entités comme GOP refléterait l'imputabilité réelle de chacune et simplifierait la reddition de comptes au surveillant de la conformité »<sup>134</sup>.*

[317] Toutefois, selon le Transporteur, une distinction doit être faite entre l'entité inscrite au Registre, la personne imputable et le payeur de la sanction. Il est d'avis que l'imputabilité est liée à celui qui exerce réellement la fonction désignée et à celui dont les employés réalisent les tâches<sup>135</sup>.

---

<sup>134</sup> Pièce [B-0186](#), p. 12.

<sup>135</sup> Pièce [A-0069](#), p. 30 à 40.

[318] Il ajoute que les coûts des sanctions pourraient être assumés soit par sa clientèle, soit par l'actionnaire, selon le cas, après approbation préalable de la Régie. Il propose que le traitement règlementaire des montants relatifs à une sanction pécuniaire fasse l'objet d'une demande préalable à la Régie<sup>136</sup>.

[319] Selon le Producteur, c'est le responsable de l'exigence qui est le payeur de la sanction pouvant découler de la non-conformité des exigences des normes de fiabilité. Le responsable de la sanction peut être identifié selon le tableau 6 de la preuve du Transporteur, relatif à la répartition des exigences liées à la fonction GOP<sup>137</sup>.

[320] Pour sa part, l'AHQ-ARQ considère que des mécanismes doivent être mis en place, afin de tenir la clientèle du Transporteur à l'abri de tels risques, en imputant, à la partie non règlementée d'Hydro-Québec, les impacts et coûts des transferts, notamment ceux associés à la délégation de la fonction GOP au Transporteur. L'intervenant demande à la Régie de « [g]arantir la protection de la clientèle du Transporteur »<sup>138</sup>.

[321] EBM et NEMC sont d'avis que le Producteur devrait demeurer imputable pour toutes les exigences liées à la fonction GOP, dans le but de s'assurer que la délégation d'une partie de la fonction GOP au Transporteur soit réellement effectuée à coût complet, tel que l'exige le Code de conduite.

[322] Les intervenantes ajoutent que l'imputabilité des sanctions pécuniaires au Transporteur, résultant de la délégation de la fonction GOP, est contraire aux règles de droit en matière d'infraction pénale<sup>139</sup>.

[323] Selon elles, dans un contexte de délégation des responsabilités, c'est celui qui délègue qui se retrouve inévitablement à devoir se défendre face à une infraction à responsabilité stricte, en invoquant si possible une défense de diligence raisonnable. Il peut certes invoquer le fait qu'il avait confié une obligation à son mandataire et que ce faisant, il a agi avec diligence, mais il n'en demeure pas moins que c'est lui qui doit se défendre et qui est imputable de l'infraction.

---

<sup>136</sup> Pièce [A-0069](#), p. 49 à 53.

<sup>137</sup> Pièce [A-0069](#), p. 179 et 180.

<sup>138</sup> Pièce [C-AHQ-ARQ-0031](#), p. 15.

<sup>139</sup> Pièces [C-EBM-0017](#), p. 30, et [C-NEMC-0039](#), p. 30.

[324] De par l'inscription au Registre du Transporteur, c'est ce dernier qui se verra émettre une sanction pécuniaire, le cas échéant, malgré qu'il y aurait clairement une délégation de fonction.

[325] Autrement dit, l'inscription au Registre du Transporteur à titre de GOP ne changerait aucunement la responsabilité potentielle du Producteur à l'égard du respect des normes de fiabilité.

[326] EBM et NEMC sont d'avis que la clientèle du Transporteur n'a pas à payer pour une sanction pécuniaire émise dans le cadre d'une activité non règlementée.

[327] En réplique, le Transporteur plaide que l'inscription au Registre est un critère déterminant dans l'attribution de sanctions dans le régime québécois et que la question de la responsabilité en cas de sanction pécuniaire n'a pas à être décidée dans le présent dossier :

*« Il est important de noter que dans le régime obligatoire relatif aux normes de fiabilité, la Régie approuve un Registre des entités visées par les normes de fiabilité et que seules les entités identifiées au Registre ont l'obligation de se conformer aux normes de fiabilité selon les exigences des normes qui leur sont applicables compte tenu de leurs catégorie(s) de fonction(s). Le Registre doit être établi conformément à l'article 85.3 qui identifie les « exploitants d'installation de production ». Le Transporteur répond à cette identification dans sa fonction de GOP.*

*Le Transporteur soutient que l'inscription au Registre est un critère déterminant dans l'attribution de sanctions dans le régime québécois, contrairement aux prétentions des procureurs d'EBM et NEMC au paragraphe 91 de leur argumentation, précité.*

*Le Transporteur soutient que la question de la responsabilité en cas de sanction pécuniaire n'a pas à être décidée dans le présent dossier. [...] »<sup>140</sup>.*

[328] Le Transporteur rappelle également que son inscription au Registre à titre de GOP ne fait pas l'objet du présent dossier, mais plutôt de celui du dossier R-3952-2015.

---

<sup>140</sup> Pièce [B-0212](#), p. 20 et 21.

[329] De son côté, SÉ-AQLPA est d'avis qu'une annexe 7A ajoutée au texte des Tarifs et conditions, tel qu'il le recommande, assurera une application de la procédure d'examen des plaintes devant la Régie, en cas de différend lié à la fonction GOP. Cette annexe prévoirait, notamment, le dédommagement du Transporteur par le Producteur, en cas de pénalité pour contravention à une norme de fiabilité relative à la réalisation, par le Transporteur, de la fonction GOP, en cas de responsabilité du Producteur.

[330] Le Transporteur invoque le caractère hautement hypothétique de l'utilité de la proposition de SÉ-AQLPA liée à l'ajout de l'annexe 7A, qui rend cette démarche contraire à l'allègement règlementaire. Bien qu'en principe, il puisse envisager de rendre des services liés à la fonction GOP à d'autres entités, il allègue l'absence de demande en ce sens, reçue ou à recevoir dans un avenir rapproché.

[331] Par ailleurs, SÉ-AQLPA recommande la création d'un compte de frais reportés dans lequel serait inscrite toute dépense en pénalité pour contravention à une norme de fiabilité relative à la réalisation, par le Transporteur, de la fonction GOP, ainsi que toute compensation éventuelle de cette pénalité que le Transporteur aurait reçue d'un producteur<sup>141</sup>.

### *Opinion de la Régie*

[332] La Régie est d'avis que la délégation de la fonction GOP au Transporteur comporte des enjeux liés à la conformité des exigences des normes de fiabilité relatives à cette fonction et aux sanctions qui pourraient en découler en cas de non-conformité.

[333] Elle note que, selon le Transporteur et le Producteur, la personne imputable, dans le contexte de la fonction GOP, est celle qui exécute l'activité de la fonction, que celle-ci soit déléguée ou non.

[334] Elle comprend également que, pour le Transporteur, l'exercice des Activités déléguées justifie son inscription au Registre à titre de GOP et justifie qu'il soit imputable des sanctions liées à cette fonction.

---

<sup>141</sup> Pièce [C-SÉ-AQLPA-0038](#), p. 4, 11 et 13.

[335] La Régie constate l'admission du Transporteur à l'effet que les activités de la fonction GOP qu'il réalise ne sont pas règlementées par la Loi. D'ailleurs, le Transporteur facture à coût complet le Producteur pour la réalisation de ces activités.

[336] La Régie est d'avis que la clientèle des activités règlementées du Transporteur ne peut en aucun cas être appelée à assumer les coûts liés aux activités non règlementées du Transporteur, y incluant les coûts liés aux sanctions et aux risques d'affaires, le cas échéant.

[337] En effet, les articles 49 et 51 de la Loi se lisent comme suit :

*« 49. Lorsqu'elle fixe ou modifie un tarif de transport d'électricité ou un tarif de transport, de livraison ou d'emmagasiner de gaz naturel, la Régie doit notamment :*

*1° établir la base de tarification du transporteur d'électricité ou d'un distributeur de gaz naturel en tenant compte, notamment, de la juste valeur des actifs qu'elle estime prudemment acquis et utiles pour l'exploitation du réseau de transport d'électricité ou d'un réseau de distribution de gaz naturel ainsi que des dépenses non amorties de recherche et de développement et de mise en marché, des programmes commerciaux, des frais de premier établissement et du fonds de roulement requis pour l'exploitation de ces réseaux;*

*2° déterminer les montants globaux des dépenses qu'elle juge nécessaires pour assumer le coût de la prestation du service notamment, pour tout tarif, les dépenses afférentes aux programmes commerciaux, et pour un tarif de transport d'électricité, celles afférentes aux contrats de service de transport conclus avec une autre entreprise dans le but de permettre au transporteur d'électricité d'utiliser son propre réseau de transport;*

[...]

*51. Un tarif de transport d'électricité ou un tarif de transport ou de livraison de gaz naturel ne peut prévoir des taux plus élevés ou des conditions plus onéreuses qu'il n'est nécessaire pour permettre, notamment, de couvrir les coûts de capital et d'exploitation, de maintenir la stabilité du transporteur d'électricité ou d'un distributeur de gaz naturel et le développement normal d'un réseau de transport ou de distribution, ou d'assurer un rendement raisonnable sur sa base de tarification.*

*Il en est de même pour l'emmagasiner du gaz naturel par quiconque exploite un réservoir à cette fin dans la mesure où la méthode tarifaire utilisée par la Régie le justifie* ». [nous soulignons]

[338] Ces articles ne permettent pas d'inclure dans les tarifs de transport d'électricité d'autres sommes que celles qui sont nécessaires pour l'exploitation du réseau de transport. Les Activités déléguées sont liées à des activités de production et non de transport. En conséquence, la Régie est d'avis qu'aucune sanction pécuniaire ni aucun coût occasionné par les activités non règlementées, y incluant le coût lié aux risques d'affaires, ne peuvent être inclus dans les revenus requis du Transporteur.

[339] De manière générale, la Régie partage la position d'EBM et NEMC sur la responsabilité entre délégué et déléguant<sup>142</sup>. Elle est d'avis que la délégation d'activités liées à la fonction GOP ne pourrait entièrement soustraire le Producteur de sa responsabilité, à titre de GOP déléguant, ni de son obligation de s'assurer que les Activités déléguées sont réalisées adéquatement par le Transporteur. Toutefois, cette détermination de la responsabilité du Producteur devra être faite en fonction des faits reprochés, s'il devait y avoir contravention aux normes de fiabilité.

[340] Par ailleurs, la Régie partage le point de vue du Transporteur à l'effet que le présent dossier n'est pas le cadre désigné pour débattre de l'inscription au Registre.

[341] La Régie note le commentaire du Transporteur à l'effet que l'inscription au Registre constitue l'élément déterminant dans la désignation du responsable de la sanction.

[342] Pour ce qui est de la proposition de SÉ-AQLPA portant sur l'ajout d'une Annexe 7A au texte des Tarifs et conditions, la Régie ne la retient pas, puisque le service n'est pas règlementé. Elle ne retient pas non plus la proposition de l'intervenant relative à la création d'un compte de frais reportés, compte tenu de l'opinion émise dans la présente section.

---

<sup>142</sup> Pièce [A-0080](#), p. 87.

### *Transmission des données et confidentialité des données entre les unités d'Hydro-Québec*

[343] RTA soumet des préoccupations en lien avec la confidentialité de ses informations entre les différentes divisions d'Hydro-Québec et leur personnel respectif. L'intervenante soulève notamment cette question pour toute entité visée par les normes de fiabilité ou toute entité ayant des liens commerciaux avec les différentes divisions d'Hydro-Québec.

[344] Elle précise, à cet égard :

*« RTA n'est pas en position de commenter sur l'efficacité de ces mesures puisque la preuve présentée par le Transporteur s'est limitée à démontrer l'encadrement et les mesures mis en place au sein de l'entreprise, sans aborder la question des échanges d'« affaires » qui ont lieu entre les unités, le traitement des différends entre ces unités, s'il en est, et l'impact des directives reçues de la direction générale de l'entreprise sur la stratégie organisationnelle en général de ces unités tant à l'interne que face aux tiers, malgré la présence d'un Code de conduite et de la séparation fonctionnelle »<sup>143</sup>.*

[345] Pour le Transporteur, le besoin de confidentialité de ces informations, soulevé par RTA, est comblé par l'utilisation de clauses de confidentialité contractuelles. Par ailleurs, les outils associés à la séparation fonctionnelle répondent aux préoccupations de l'intervenante en matière de confidentialité.

[346] Dans le contexte du présent dossier, la Régie prend acte des préoccupations de l'intervenante et de la réponse du Transporteur mentionnant l'utilisation des clauses de confidentialité contractuelles et les outils liés à la séparation fonctionnelle, comme moyens de mitigation de telles préoccupations.

[347] Cependant, en ce qui a trait aux normes de fiabilité, la Régie est d'avis que les préoccupations de l'intervenante débordent du cadre du présent dossier.

---

<sup>143</sup> Pièce [C-RTA-0006](#), p. 6.

## 7. FRAIS DES INTERVENANTS

### 7.1 LÉGISLATION ET PRINCIPES APPLICABLES

[348] Selon l'article 36 de la Loi, la Régie peut, notamment, ordonner au Transporteur de verser des frais aux personnes dont elle juge la participation utile à ses délibérations.

[349] Le *Guide de paiement des frais 2012*<sup>144</sup> (le Guide) ainsi que le *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*<sup>145</sup> encadrent les demandes de paiement de frais que la Régie peut payer ou ordonner de payer, sans limiter son pouvoir discrétionnaire de juger de l'utilité de la participation des intervenants à ses délibérations et du caractère nécessaire et raisonnable des frais encourus.

[350] La Régie évalue le caractère nécessaire et raisonnable des frais réclamés en tenant compte des critères prévus à l'article 15 du Guide. Elle évalue également l'utilité de la participation des intervenants en tenant compte des critères prévus à l'article 16 du Guide.

### 7.2 DEMANDES DE PAIEMENT DE FRAIS

[351] L'ensemble des demandes de paiement de frais soumises par les intervenants totalise 159 501,38 \$.

[352] L'AHQ-ARQ réclame le remboursement d'un montant de 35 009,70 \$.

[353] L'AQCIE-CIFQ soumet sa demande de paiement de frais, conformément aux dispositions du Guide<sup>146</sup> s'appliquant lorsqu'un intervenant met fin à son intervention. L'intervenant réclame des frais de 3 818,73 \$.

---

<sup>144</sup> [Guide de paiement des frais 2012.](#)

<sup>145</sup> [RLRQ, c. R-6.01, r. 4.1.](#)

<sup>146</sup> [Articles 11 et 12.](#)

[354] EBM et NEMC réclament, respectivement, des frais de 15 962,43 \$ et 40 927,05 \$. Les intervenantes sont d'avis que les frais qu'elles réclament sont nécessaires et raisonnables, compte tenu de leur niveau de participation. Elles rappellent que leur participation, à titre de clients point à point, est pertinente et utile pour la Régie et qu'elles ont apporté au débat un point de vue critique, distinct et utile sur des enjeux importants. Enfin, elles notent que certaines économies d'échelle ont été obtenues en raison du fait que le cabinet Gowling WLG représente autant les intérêts d'EBM que ceux de NEMC et que ces économies ont été réparties également entre les deux intervenantes.

[355] La FCEI, RTA et SÉ-AQLPA demandent le remboursement de leurs frais qui s'élèvent respectivement à 11 422,70 \$, 16 769,95 \$ et 35 590,82 \$.

[356] Le Transporteur s'en remet à la Régie pour la détermination de l'utilité et de la pertinence des participations ainsi que du caractère nécessaire et raisonnable des frais encourus avec, toutefois, un commentaire sur l'utilisation, par EBM et NEMC, du même cabinet d'avocats et des économies d'échelle alléguées. En effet, il fait remarquer que les procureurs conjoints de ces intervenantes réclament globalement des honoraires pour 100 heures de préparation et 38 heures de présence en audience.

[357] À cet égard, le Transporteur constate que les heures de présence en audience de leurs procureurs surpassent la durée totale de l'audience et que les heures de préparation des procureurs surpassent largement celles des procureurs des autres intervenants, et ce, bien que NEMC et EBM n'ont pas assisté leurs clients dans l'administration d'une preuve dans ce dossier. En conséquence, le Transporteur n'est pas en mesure d'identifier les économies d'échelle alléguées par ces intervenantes.

[358] Enfin, il soutient que les honoraires d'analyste réclamés par NEMC sont excessifs, en ce qu'ils sont les plus élevés de tous les intervenants, alors que cette intervenante n'a pas déposé de mémoire, ni témoigné lors de l'audience, contrairement à d'autres intervenants.

[359] EBM et NEMC expriment leur désaccord face à ces commentaires du Transporteur et expliquent leur position en lien avec la réalisation d'économies d'échelle. En particulier, elles font valoir les gains d'une représentation conjointe à l'audience, qu'elles évaluent à 8 heures, et allèguent que les heures consacrées à l'analyse de la preuve et de la préparation pour l'audience et de la plaidoirie ont été séparées entre les deux entités.

[360] NEMC affirme, de plus, que la somme totale réclamée par NEMC et EBM s'élève à 58 889,48 \$, ce qui représente environ 28 440 \$ par intervenante. Cette somme est inférieure aux frais réclamés par la plupart des intervenants, en prenant en considération qu'ils ont administré une preuve. La somme réclamée par intervenante est donc raisonnable.

[361] La Régie constate que la totalité des frais réclamés par les intervenants sont admissibles en fonction des critères du Guide.

[362] Par ailleurs, la Régie juge que les interventions de l'AHQ-ARQ, de la FCEI et de SÉ-AQLPA ont été utiles et que les frais réclamés sont raisonnables. Elle est également d'avis que les frais réclamés par l'AQCIE-CIFQ, à la suite de la fin de son intervention, sont raisonnables. En conséquence, la Régie octroie l'ensemble des frais réclamés par ces intervenants.

[363] La Régie juge que la participation de RTA a été utile à l'examen du dossier. Malgré le caractère général des représentations de l'intervenante sur les enjeux liés à la fonction GOP, elle est d'avis que l'intervenante a tout de même contribué à sa réflexion sur ce sujet. En conséquence, elle octroie la totalité de la somme demandée par cette intervenante.

[364] En ce qui a trait aux frais réclamés par EBM, la Régie considère que la participation de cette dernière a été utile et que ses frais sont raisonnables. Elle comprend que les frais conjoints des avocats d'EBM et de NEMC, ainsi que les économies d'échelle pour leur travail, ont été répartis également entre ces deux entités. En conséquence, elle octroie à EBM la totalité de la somme réclamée.

[365] La participation de NEMC a également été utile. Les frais réclamés sont, par contre, jugés déraisonnables. Comme mentionné pour EBM, la Régie juge que les frais liés au travail des avocats ont été correctement répartis entre EBM et NEMC. Toutefois, les frais réclamés pour les analystes dépassent les limites du raisonnable pour la prestation fournie par NEMC.

[366] De plus, la Régie ne peut retenir la justification de ce montant. EBM et NEMC sont deux intervenantes distinctes au dossier. La Régie considère que la rétention des services du même bureau d'avocats n'en fait pas un regroupement même si, à titre de clients de point à point, leurs intérêts peuvent converger. Il ne saurait être question ainsi

de procéder à une moyenne de frais pour chacun, en vue de justifier le caractère raisonnable des sommes réclamées.

[367] D'autre part, comme ce regroupement n'existe pas, la Régie ne saurait prendre en considération « *qu'ils ont administré une preuve* ». Seule, EBM a administré une preuve, pas NEMC. Enfin, l'interfinancement entre intervenants n'est pas une pratique admise selon le Guide.

**[368] Pour ces motifs, la Régie accueille partiellement la demande de paiement de frais de NEMC et octroie à l'intervenante la somme de 25 000 \$.**

[369] Le tableau suivant fait état des frais réclamés et des frais octroyés pour les intervenants. Les frais octroyés, toutes taxes incluses, totalisent 143 594,33 \$.

<b>TABLEAU 3 FRAIS RÉCLAMÉS ET FRAIS OCTROYÉS (taxes incluses)</b>		
<b>Intervenants</b>	<b>Frais réclamés (\$)</b>	<b>Frais octroyés (\$)</b>
AHQ-ARQ	35 009,70	35 009,70
AQCIE-CIFQ	3 818,73	3 818,73
EBM	15 962,43	15 962,43
FCEI	11 422,70	11 422,70
NEMC	40 927,05	25 000,00
RTA	16 769,95	16 769,95
SÉ-AQLPA	35 590,82	35 590,82
<b>TOTAL</b>	<b>159 501,38</b>	<b>143 594,33</b>

[370] **Vu ce qui précède,**

**La Régie de l'énergie :**

**DEMANDE** au Transporteur de s'assurer qu'un engagement visant le respect du Code de conduite soit appliqué à tous les niveaux hiérarchiques visés par le transfert des

ressources du Transporteur qui peuvent, dans l'exercice de leur fonction, avoir accès à des données du Transporteur et du marché de gros;

**DEMANDE** au Transporteur de déposer, pour approbation, dans le cadre du prochain dossier tarifaire, un nouveau texte du Code de conduite reflétant un élargissement de sa portée à tous les employés visés;

**OCTROIE** aux intervenants les frais indiqués au tableau 3;

**ORDONNE** au Transporteur de payer aux intervenants, dans un délai de 30 jours, les montants octroyés au tableau 3 de la présente décision;

**ORDONNE** au Transporteur de se conformer à l'ensemble des autres éléments décisionnels contenus dans la présente décision.

Marc Turgeon  
Régisseur

Lise Duquette  
Régisseur

Françoise Gagnon  
Régisseur

**Représentants :**

**Association Hôtellerie Québec et Association des restaurateurs du Québec (AHQ-ARQ) représenté par M<sup>e</sup> Steve Cadrin;**

**Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et Conseil de l'industrie forestière du Québec (AQCIE-CIFQ) représenté par M<sup>e</sup> Pierre Pelletier;**

**Énergie Brookfield Marketing s.e.c. (EBM) représentée par M<sup>e</sup> Paule Hamelin et M<sup>e</sup> Nicolas Dubé;**

**Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (section Québec) (FCEI) représentée par M<sup>e</sup> André Turmel;**

**Hydro-Québec représentée par M<sup>e</sup> Yves Fréchette;**

**Nalcor Energy Marketing Corporation (NEMC) représentée par M<sup>e</sup> Paule Hamelin et M<sup>e</sup> Nicolas Dubé;**

**Rio Tinto Alcan inc. (RTA) représentée par M<sup>e</sup> Pierre D. Grenier;**

**Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (SÉ-AQLPA) représenté par M<sup>e</sup> Dominique Neuman.**