

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2020-100

R-4049-2018

30 juillet 2020

PRÉSENTS :

Marc Turgeon

Louise Rozon

Lise Duquette

Régisseurs

Hydro-Québec

Demanderesse

et

Intervenants dont les noms apparaissent ci-après

Décision sur la demande interlocutoire du Transporteur

Demande d'approbation de modifications au Code de conduite du Transporteur

Demanderesse :

Hydro-Québec
représentée par M^e Yves Fréchette.

Intervenants :

Association Hôtellerie Québec et Association des restaurateurs du Québec (AHQ-ARQ)
représenté par M^e Steve Cadrin;

Brookfield Renewable Trading and Marketing LP (BRTM), anciennement Énergie Brookfield Marketing s.e.c.
représentée par M^e Paule Hamelin et M^e Nicolas Dubé;

Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (section Québec) (FCEI)
représentée par M^e André Turmel;

Rio Tinto Alcan inc. (RTA)
représentée par M^e Pierre D. Grenier et M^e Catherine Dagenais;

Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (SÉ-AQLPA)
représenté par M^e Dominique Neuman.

1. INTRODUCTION

[1] Le 27 juin 2018, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur ou HQT) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie), en vertu de l'article 31 (5^o) de la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹, une demande d'approbation de modifications au code de conduite du Transporteur (le Code de conduite).

[2] Les 20 juillet et 29 octobre 2018, la Régie rend ses décisions procédurales D-2018-091 et D-2018-150².

[3] Les 27 février et 13 mars 2019, à la suite des demandes du Transporteur, la Régie suspend le traitement du dossier³.

[4] Le 8 mai 2019, la Régie rend sa décision procédurale D-2019-055⁴ sur le calendrier de traitement du dossier et les demandes de paiement de frais des intervenants.

[5] Les 21 juin et 24 juillet 2019, le Transporteur dépose une demande amendée et les pièces révisées à son soutien. Il présente, entre autres, les nouvelles structures organisationnelles chez TransÉnergie et Hydro-Québec mises en place depuis le dossier R-3981-2016 et leur organigramme détaillé.

[6] Le 26 août 2019⁵, la Régie verse au présent dossier un document produit par le Transporteur dans son rapport annuel 2018, en lien avec les centrales au fil de l'eau⁶ et suspend le calendrier de traitement du dossier fixé dans sa décision D-2019-055.

[7] Le 6 novembre 2019⁷, la Régie établit le calendrier de traitement pour l'examen de la demande amendée du Transporteur et de la pièce A-0024 (centrales au fil de l'eau).

¹ [RLRQ, c. R-6.01.](#)

² Décisions [D-2018-091](#) et [D-2018-150](#).

³ Pièces [A-0018](#) et [A-0019](#).

⁴ Décision [D-2019-055](#).

⁵ Pièce [A-0023](#).

⁶ Pièce [A-0024](#). Mesures en lien avec l'activité de préparation des programmes de production des centrales au fil de l'eau, présentées en suivi de la décision [D-2017-128](#) rendue dans le cadre de la phase 2 du dossier R-3981-2016.

⁷ Pièce [A-0025](#).

[8] Le 23 janvier 2020, le Transporteur informe la Régie que les responsabilités dévolues au groupe – Direction financière et du risque, en vertu du Code de conduite, seront dorénavant assumées par la direction - Conformité et développement durable du groupe – Affaires corporatives, juridiques et gouvernance de la Direction générale d’Hydro-Québec. Considérant la nécessité de revoir et d’amender la preuve documentaire au présent dossier en conséquence, le Transporteur demande à la Régie de suspendre les échéances pour le dépôt des demandes de renseignements (DDR).

[9] Le 27 janvier 2020⁸, la Régie suspend les dates de dépôt des DDR au Transporteur et de ses réponses.

[10] Le 6 mars 2020, le Transporteur informe la Régie qu’il présentera une demande interlocutoire, qui sera déposée le 31 mars 2020.

[11] Le 31 mars 2020, le Transporteur dépose la demande interlocutoire annoncée et la preuve à son soutien (la Demande)⁹.

[12] Le 9 avril 2020¹⁰, la Régie décide de traiter la Demande par voie de consultation, fixe les dates de dépôt des argumentations et suspend les échéances fixées dans sa lettre procédurale du 6 novembre 2019.

[13] Le 17 avril 2020, le Transporteur dépose un complément d’argumentation.

[14] Les 24 et 27 avril 2020, l’AHQ-ARQ, la FCEI, RTA et SÉ-AQLPA déposent leur argumentation.

[15] Le 27 avril 2020, le Transporteur dépose sa réplique.

[16] Le 3 juin 2020, la Régie tient une rencontre préparatoire par visioconférence.

⁸ Pièce [A-0026](#).

⁹ Pièces [B-0062](#) et [B-0064](#).

¹⁰ Pièce [A-0027](#).

[17] Le 16 juin 2020, l'AHQ-ARQ et SÉ-AQLPA déposent des commentaires additionnels sur la Demande.

[18] Le 19 juin 2020, le Transporteur dépose sa réplique finale. La Régie entame son délibéré ce même jour.

[19] Dans la présente décision, la Régie se prononce sur la Demande.

2. CONCLUSIONS PRINCIPALES DE LA RÉGIE

[20] La Régie rejette la Demande visant à désigner provisoirement la direction responsable de l'application du Code de conduite et celle responsable de l'attestation de conformité.

[21] La Régie accueille partiellement la demande du Transporteur de suspendre l'examen du dossier. Elle convient de traiter le présent dossier en deux phases. Elle examinera en premier lieu l'incorporation de l'article 4.10.1 du Code de conduite ainsi que le suivi relatif aux mesures en lien avec l'activité de préparation des programmes de production des centrales au fil de l'eau. Dans une seconde phase, qui débutera par le dépôt de la nouvelle preuve du Transporteur à cet égard en février 2021, elle examinera les autres demandes du Transporteur.

3. LA DEMANDE DE DÉSIGNATIONS PROVISOIRES

3.1 CONTEXTE

[22] Hydro-Québec mentionne avoir entamé une réflexion globale, pilotée par la direction – Conformité et développement durable du groupe – Affaires corporatives, juridiques et gouvernance, afin de consolider et actualiser les divers codes de conduite qui gouvernent les activités de l'entreprise.

[23] Selon Hydro-Québec, les encadrements internes au sein de l'entreprise, mis en place au début des années 2000, doivent évoluer pour s'ajuster aux exigences de marché et au contexte nord-américain d'aujourd'hui. Dans un souci d'évolution et de cohérence, Hydro-Québec souhaite revoir l'ensemble de ses encadrements internes en 2020-2021.

[24] Le Transporteur indique que la preuve documentaire déposée au présent dossier sera revue en février 2021, lorsque cette réflexion globale de consolidation et d'actualisation des divers codes de conduite qui gouvernent les activités de l'entreprise sera complétée. Il précise que cet exercice de révision se construira sur la base des actions actuelles, qui sont décrites dans sa preuve et n'a pas pour objet de faire table rase des diverses actions de conformité qui ont donné de bons résultats jusqu'à maintenant¹¹.

3.2 PROPOSITION DU TRANSPORTEUR

[25] Afin de conférer le temps requis à la direction – Conformité et développement durable du groupe – Affaires corporatives, juridiques et gouvernance pour compléter ses travaux, le Transporteur demande à la Régie de rendre une décision interlocutoire afin de désigner provisoirement le responsable de l'application du Code de conduite et le responsable de l'attestation de conformité prévue à ce code.

[26] Au soutien de la Demande, le Transporteur soumet notamment que :

« 10. La demande interlocutoire est bien fondée notamment en ce qu'elle est supportée par des motifs d'intérêt public ainsi que de saine gouvernance afin de maintenir et d'assurer l'application du Code, qu'elle bénéficie d'une apparence de droit manifeste, qu'un préjudice irréparable en terme de non-conformité pourrait être causé au Transporteur en raison d'un défaut d'arrimage entre les structures organisationnelles et les responsabilités de ceux qui doivent voir au respect du Code, que les inconvénients potentiellement causés seront entièrement et exclusivement supportés par le Transporteur et l'urgence de la situation notamment pour l'émission de l'attestation qui doit accompagner le dépôt à la Régie du rapport annuel 2019 sur l'application du Code de conduite »¹².

¹¹ Pièce [B-0066](#), p. 6.

¹² Pièce [B-0062](#).

[27] Dans son complément d'argumentation, le Transporteur fait valoir les constats factuels suivants, qui justifient le traitement procédural accéléré prévu au paragraphe 10 précité :

«

- *Les textes des articles 6.1, 6.2 et 6.4 du Code de conduite ne sont plus arrimés à la structure organisationnelle de la demanderesse et ce, depuis plusieurs années.*
- *Il existe un décalage entre la structure organisationnelle ainsi que les responsabilités qui s'y rattachent par rapport au contenu obligatoire du Code de conduite et ce, depuis plusieurs années.*
- *La gouvernance [note de bas de page omise] liée aux articles 6.1, 6.2 et 6.4 du Code de conduite est effectuée selon la structure organisationnelle en place alors que les textes sont décrochés de cette réalité et ce, depuis plusieurs années.*
- *La gouvernance liée aux textes des articles 6.1, 6.2 et 6.4 du Code de conduite est importante et le décalage des articles précités du Code de conduite et les responsables de cette gouvernance à Hydro-Québec donne de mauvais signaux aux partenaires, au marché et aux autorités réglementaires.*
- *La demanderesse dans son ensemble a connu plusieurs changements organisationnels depuis la décision D-[2017]-128.*
- *Malgré les efforts et l'engagement de tous les participants au présent dossier, les diverses étapes de la procédure n'ont pas été en mesure de suivre la cadence des changements organisationnels.*
- *La Direction – Conformité et développement durable du Groupe Affaires Corporatives, juridiques et gouvernance, sous l'impulsion de son vice-président exécutif, a entrepris une réflexion globale afin de consolider et actualiser les divers codes de conduite qui gouvernent les activités de l'entreprise. Cet exercice de révision couvrira l'ensemble de la documentation déjà déposée au dossier et culminera par le dépôt d'une nouvelle preuve anticipée en février 2021.*
- *L'attestation requise par le Code de conduite doit être dépos[é]e sous peu dans le cadre du rapport annuel du Transporteur.*
- *Tous ces décalages et délais, passés et à venir, créent une situation urgente qui doit être redressée à l'égard d'une matière importante comme le Code de conduite, d'où la demande interlocutoire et le traitement avec célérité souhaité par le Transporteur »¹³.*

¹³ Pièce [B-0065](#), p. 7 et 8.

3.2.1 DÉSIGNATION PROVISOIRE DU DIRECTEUR – GOUVERNANCE ET STRATÉGIES D’AFFAIRES DU TRANSPORTEUR

[28] Le Transporteur soumet pour approbation les modifications proposées au Code de conduite et retirées de la demande tarifaire 2018¹⁴. Ces modifications visent la désignation du directeur – Gouvernance et stratégies d’affaires, en poste depuis la création de la direction – Gouvernance et stratégies d’affaires du Transporteur, comme responsable de l’application du Code de conduite, et touchent les articles 6.1, 6.2 et 6.4 du Code de conduite¹⁵.

[29] Il soumet que la direction – Gouvernance et stratégies d’affaires est en bonne position pour assumer la responsabilité de l’application du Code de conduite. En effet, son rôle auprès des autres directions de la division lui confère la latitude nécessaire pour mettre en place les mécanismes de suivi appropriés ainsi que les actions de redressement, selon le cas, incluant la mise en place de processus et de mécanismes de conformité.

[30] Le Transporteur souligne que la direction – Gouvernance et stratégies d’affaires prendra le relais de toutes les activités assumées par la direction – Commercialisation et affaires réglementaires relativement à l’application du Code de conduite, à l’exception de l’accueil et du traitement des plaintes des clients des services de transport.

[31] À cet égard, la direction – Gouvernance et stratégies d’affaires compte s’inspirer des meilleures pratiques de l’industrie en matière de conformité pour faire évoluer les pratiques et les processus actuellement en place. Le Transporteur présente également certaines activités qui seront prises en charge par cette direction¹⁶.

[32] Le Transporteur propose donc de modifier les articles 6.1, 6.2 et 6.4 du Code de conduite afin de remplacer, dans chacun de ces articles, le mot « Commercialisation » par les mots « Gouvernance et stratégies d’affaires »¹⁷.

¹⁴ Dossier R-4012-2017, décision [D-2018-021](#), p. 16 et 17.

¹⁵ Pièce [B-0064](#), p. 5.

¹⁶ Pièce [B-0064](#), p. 7.

¹⁷ Pièce [B-0064](#), p. 13.

3.2.2 DÉSIGNATION PROVISOIRE DU DIRECTEUR – CONFORMITÉ ET DÉVELOPPEMENT DURABLE DU GROUPE AFFAIRES CORPORATIVES, JURIDIQUES ET GOUVERNANCE

[33] Le Transporteur propose également de modifier l'article 6.4 du Code de conduite afin de transférer la responsabilité de l'attestation de conformité au directeur - Conformité et développement durable, du groupe - Affaires corporatives, juridiques et gouvernance. Selon le texte du Code de conduite actuel, cette responsabilité est assumée par le contrôleur de TransÉnergie.

[34] Le Transporteur indique que le directeur – Conformité et développement durable relève du vice-président exécutif – Affaires corporatives et juridiques et chef de la gouvernance. Il a notamment pour mission de réaliser pour la haute direction et le conseil d'administration les activités d'analyse et de vérification en vue d'évaluer la gouvernance, la performance et la conformité de l'entreprise dans différents domaines, dont ceux en lien avec les règles de la *Federal Energy Regulatory Commission*.

[35] Quant aux normes de conduite sur la séparation fonctionnelle entre les activités de transport et de marchés de gros, le vice-président exécutif – Affaires corporatives et juridiques et chef de la gouvernance est chargé de voir au respect rigoureux de la séparation fonctionnelle lors des échanges entre les membres du conseil d'administration et de ses comités, dont le comité exécutif, ainsi que le comité de direction.

[36] Le Transporteur soumet que l'attestation annuelle de conformité au Code de conduite est en lien avec la mission de la direction – Conformité et développement durable qui s'assurera de la conformité de l'application du Code de conduite avec la même rigueur que celle déployée pour l'ensemble de ses activités de conformité.

[37] Le Transporteur soumet également que la modification de l'article 6.4 du Code de conduite est effectuée en continuité avec les mesures demandées par la Régie dans sa décision D-2017-128, en ajout aux mesures déjà en place pour une application adéquate du Code de conduite, notamment celles visant l'émission de l'attestation de conformité du directeur – Conformité et développement durable, l'exigence d'un rapport annuel sur l'application du Code de conduite et l'engagement des gestionnaires à tous les niveaux hiérarchiques¹⁸.

¹⁸ Pièce [B-0064](#), p. 8 et dossier R-3981-2016 Phase 2, décision [D-2017-128](#), p. 41.

[38] Par ailleurs, afin d'assurer une bonne transition pour le transfert de ces responsabilités, le directeur – Conformité et développement durable a mandaté, pour le volet comptable de sa vérification de l'année 2019 en lien avec les articles 4.11 à 4.15, 4.19, 4.20 et 5.1 à 5.3 du Code de conduite, la Direction principale – Contrôle corporatif et amélioration continue du groupe – Direction financière et du risque pour l'assister.

[39] Le directeur – Conformité et développement durable demeure responsable de la vérification pour l'année 2019 dans son entièreté.

3.3 COMMENTAIRES DE L'AHQ-ARQ

[40] L'AHQ-ARQ n'a pas d'objection aux désignations provisoires demandées par HQT. L'intervenant se réserve toutefois le droit de questionner le Transporteur sur ce sujet, après le dépôt d'une nouvelle preuve, et de revoir sa position de façon « permanente » sur ces désignations, présumant qu'elles ne seront pas modifiées à nouveau à la suite de la réflexion globale entreprise par Hydro-Québec¹⁹.

3.4 COMMENTAIRES DE SÉ-AQLPA

[41] SÉ-AQLPA recommande à la Régie de rendre une décision interlocutoire transférant, sauf en matière de plaintes, les responsabilités d'application du Code de conduite du directeur – Commercialisation et affaires réglementaires d'Hydro-Québec TransÉnergie au directeur – Gouvernance et stratégies d'affaires d'Hydro-Québec TransÉnergie, suivant les articles 6.1, 6.2 et 6.4 de ce code.

[42] En ce qui a trait à l'émission de l'attestation de conformité, l'intervenant recommande à la Régie de maintenir la responsabilité du Transporteur et de refuser le transfert au secteur corporatif.

¹⁹ Pièce [C-AHQ-ARQ-0019](#), p. 2.

[43] SÉ-AQLPA craint que les auditeurs d'Hydro-Québec (corporatif) ne disposent pas de toute la sensibilité, ni l'apparence d'indépendance voulues pour devenir les gardiens ultimes internes chez HQT de sa séparation fonctionnelle par rapport aux autres unités d'Hydro-Québec, même en ayant des règles déontologiques. D'autant plus que ce serait le même groupe d'auditeurs, faisant partie du même bureau, qui vérifierait ces autres unités.

[44] L'intervenant est également d'avis que la preuve au dossier ne démontre pas qu'HQT subirait un préjudice sérieux et irréparable, ni que la balance des inconvénients jouerait en faveur d'un tel transfert interlocutoire vers le secteur corporatif, ni qu'il y ait quelque urgence à y procéder, avant la décision finale au mérite du présent dossier.

[45] Puisque le poste de Contrôleur d'HQT a été aboli et remplacé par le directeur – Planification financière et partenariat d'affaires – HQT, SÉ-AQLPA présume que ce dernier est juridiquement tenu d'exercer les fonctions d'attestation de conformité énoncées à l'article 6.4 du Code de conduite.

[46] L'intervenant recommande, de façon interlocutoire, de maintenir le *statu quo*²⁰.

3.5 COMMENTAIRES DE RTA

[47] RTA soumet que la Demande vise à faire valider les actions que le Transporteur a prises et les gestes qu'il a posés, sans que la Régie et les intervenants aient eu l'opportunité d'examiner l'effet des ajustements organisationnels et la réaffectation de responsabilités internes sur les activités du Transporteur dans son ensemble, dans le contexte de l'application du Code de conduite.

[48] Selon RTA, les critères applicables en matière d'injonction ne sont d'aucune utilité pour obtenir les conclusions recherchées, d'autant plus que la Régie n'est pas en mesure d'apprécier la preuve au dossier, qui n'est plus d'actualité. Elle soumet que le Transporteur ne devrait pas pouvoir invoquer les critères applicables à l'injonction pour faire ratifier, même sur une base provisoire, ses propres décisions internes.

²⁰ Pièces [C-SÉ-AQLPA-0011](#) et [C-SÉ-AQLPA-0016](#).

[49] RTA propose à la Régie de ne pas ratifier les modifications apportées au Code de conduite à ce stade-ci²¹.

3.5.1 RÉPLIQUE DU TRANSPORTEUR

[50] Le Transporteur constate que tant l'AHQ-ARQ que SÉ-AQLPA n'ont pas d'objection au transfert provisoire de la responsabilité de l'application du Code de conduite à la direction – Gouvernance et stratégies d'affaires.

[51] Quant à l'opposition de SÉ-AQLPA au transfert de la responsabilité de l'attestation de conformité du directeur – planification financière et partenariat d'affaires (qui a succédé au Contrôleur d'HQT) pour la confier au directeur – Conformité et développement durable, le Transporteur soumet que les propos tenus par cet intervenant reposent sur des impressions et omettent de tenir compte que la Demande est une mesure intérimaire. De plus, le Transporteur assure que ce directeur dispose de tous les outils et moyens nécessaires afin d'agir dans le rôle qui lui a été confié²².

[52] Par ailleurs, le Transporteur souligne que les propos de l'intervenant démontrent le besoin urgent de rectifier la situation. L'article 6.4 du Code de conduite prévoit encore que l'attestation de conformité appartient au Contrôleur d'HQT, alors que cette fonction a été remplacée le 14 mai 2019. À cet égard, il réitère qu'il n'est pas sain, du point de vue réglementaire, que les textes des articles 6.1, 6.2 et 6.4 du Code de conduite ne soient pas arrimés à la structure organisationnelle d'Hydro-Québec²³.

[53] Quant aux commentaires de RTA, le Transporteur rappelle qu'il recherche une décision interlocutoire qui n'aura pas d'effet permanent et qui ne préjuge aucunement de la décision finale à rendre. Le Transporteur agira en conformité avec la décision finale et effectuera les ajustements jugés nécessaires par la Régie, le cas échéant.

²¹ Pièce [C-RTA-0006](#).

²² Pièce [B-0066](#).

²³ Pièce [B-0069](#).

[54] De plus, le Transporteur souligne que la conformité des activités reliées au Code de conduite est examinée dans le cadre de son rapport annuel. La Régie peut alors questionner les actions prises et les gestes posés par le Transporteur dans le cadre de ce forum.

3.6 OPINION DE LA RÉGIE

[55] Le Transporteur demande à la Régie de rendre une décision interlocutoire afin de :

« [...]

DÉSIGNER provisoirement le directeur – Gouvernance et stratégies d'affaires comme responsable de l'application du Code de conduite du Transporteur selon la preuve de la demanderesse;

DÉSIGNER provisoirement le directeur – Conformité et développement durable du Groupe Affaires Corporatives, juridiques et gouvernance comme responsable de l'attestation de conformité prévue au Code de conduite du Transporteur selon la preuve de la demanderesse; [...] »²⁴.

[56] La Régie dispose du pouvoir discrétionnaire de rendre des décisions interlocutoires conformément à l'article 34 de sa loi constitutive :

« 34. La Régie peut décider en partie seulement d'une demande.

Elle peut rendre toute décision ou ordonnance qu'elle estime propre à sauvegarder les droits des personnes concernées ».

[57] La Régie s'inspire des critères relatifs à l'émission d'une injonction interlocutoire pour déterminer s'il y a lieu d'émettre une décision interlocutoire. Ainsi, le Transporteur doit établir une apparence de droit, un préjudice sérieux ou irréparable dans le cas où sa demande était rejetée et démontrer que la balance des inconvénients penche en sa faveur.

²⁴ Pièce [B-0062](#).

[58] La Régie n'est cependant pas tenue d'appliquer systématiquement ces critères lors de l'examen d'une demande interlocutoire. Elle mentionnait d'ailleurs ce qui suit dans sa décision D-2006-133 :

« [...] Ces critères, s'ils devaient s'appliquer systématiquement à toute demande de suspension d'une décision, sont très exigeants. La Régie considère que leur application peut être modulée suivant l'objet de la décision dont on demande la révision et les effets de la demande de suspension en question »²⁵.

[59] Selon la Régie, le Transporteur doit notamment démontrer qu'il subirait un préjudice sérieux ou irréparable si la demande interlocutoire était rejetée. L'existence d'un tel préjudice est déterminant puisque le Transporteur cherche à donner un effet immédiat aux changements internes effectués quant aux responsables du Code de conduite, avant que ces changements aient pu faire l'objet d'un débat de fond.

[60] Il doit convaincre la Régie de l'existence d'un préjudice réel ou de la possibilité réelle qu'un préjudice sérieux ou irréparable lui soit causé en cas de rejet de la Demande.

[61] Le Transporteur soumet que les articles 6.1, 6.2 et 6.4 du Code de conduite ne sont plus arrimés à la structure organisationnelle d'Hydro-Québec depuis plusieurs années. En effet, il existe un décalage entre la structure organisationnelle ainsi que les responsabilités qui s'y rattachent par rapport au contenu du Code de conduite.

[62] Le Transporteur évoque un risque qu'il puisse faire l'objet d'une déclaration de non-conformité par une autorité réglementaire dans le cas où la Régie refuserait de modifier immédiatement le Code de conduite de manière à corriger ce défaut d'arrimage.

[63] La Régie convient que si une déclaration de non-conformité devait être prononcée contre le Transporteur par une autorité réglementaire, une telle situation serait susceptible de lui causer un préjudice sérieux. Cependant, elle note que le Transporteur n'a pas élaboré davantage sur ce risque, ni expliqué dans quel contexte un tel risque pourrait survenir.

²⁵ Dossier R-3609-2006, décision [D-2006-133](#), p. 5.

[64] À cet égard, la Régie est d'avis que l'allégation du Transporteur à l'égard d'une déclaration de non-conformité est hypothétique et n'est pas suffisamment appuyée pour lui permettre de conclure que le risque qu'une telle situation se produise est réel dans les circonstances.

[65] Par ailleurs, le Transporteur plaide que la situation actuelle n'est pas efficiente et pourrait créer de la confusion à l'égard des rôles de chacun, en raison de ce déficit d'arrimage. Il affirme également que cette situation pourrait avoir un impact négatif sur ses activités, ainsi que celles d'Hydro-Québec.

[66] De l'avis de la Régie, le Transporteur n'a pas démontré en quoi le fait que le Code de conduite ne soit pas arrimé à la structure organisationnelle pouvait lui créer un réel préjudice. Les allégations du Transporteur à l'effet que cette situation pourrait créer une certaine confusion, envoyer de mauvais signaux aux partenaires, au marché et aux autorités réglementaires, et même affecter négativement les activités d'Hydro-Québec, ne sont appuyées par aucune preuve tangible.

[67] La Régie comprend que les délais réglementaires dans le présent dossier, notamment causés par les suspensions qu'elle a accordées en raison des divers ajustements organisationnels effectués chez Hydro-Québec, ont eu pour effet de retarder l'approbation des modifications requises au Code de conduite afin de refléter la structure organisationnelle maintenant en place.

[68] Cette situation n'est certes pas idéale, mais la Régie ne peut conclure que les divers inconvénients soulevés par le Transporteur constituent des préjudices sérieux ou irréparables.

[69] Considérant que le critère du préjudice sérieux et irréparable n'est pas satisfait, la Régie estime qu'il n'est pas nécessaire d'élaborer sur les critères de l'apparence de droit et la balance des inconvénients.

[70] De plus, tel que mentionné précédemment, la Régie peut exercer une certaine discrétion afin de juger si les circonstances justifient une application modulée des critères suivant l'objet de la décision à rendre. À cet égard, elle souligne que les changements

proposés par le Transporteur au responsable de l'application du Code de conduite et celui de l'attestation de conformité peuvent soulever des préoccupations en lien avec la séparation fonctionnelle.

[71] La Régie estime qu'un examen *prima facie* de la preuve dans le cadre d'une demande interlocutoire n'est pas approprié pour examiner des enjeux de cette nature.

[72] **Compte tenu de ce qui précède, la Régie rejette la demande interlocutoire du Transporteur.**

4. DEMANDE DE SUSPENSION DU DOSSIER

[73] Le Transporteur demande également à la Régie de suspendre le présent dossier jusqu'au dépôt d'une nouvelle preuve et d'une demande d'approbation de modifications au Code de conduite.

[74] L'AHQ-ARQ n'est pas d'accord avec la demande du Transporteur de suspendre totalement le dossier, puisque certains aspects ne seraient pas affectés par la réflexion globale entreprise par Hydro-Québec afin de consolider et actualiser les divers codes de conduite applicables.

[75] L'AHQ-ARQ est d'avis que le sujet de la préparation des programmes de production des centrales au fil de l'eau est encore plus préoccupant et prioritaire que celui de la désignation temporaire des directeurs dont le Transporteur demande le traitement en priorité et, par conséquent, devrait aussi être traité sans plus attendre. Considérant que ce sujet n'est vraisemblablement pas affecté par la réflexion en cours chez Hydro-Québec, l'intervenant demande à la Régie de le traiter, sans attendre à février 2021.

[76] L'AHQ-ARQ soumet également que certains principes généraux visant à prendre les mesures nécessaires pour assurer l'efficacité des règles de la séparation fonctionnelle pourraient être établis sans plus attendre. Par exemple, l'intervenant cite le partage des ressources des technologies de l'information entre les activités réglementées et non réglementées, les règles de séparation physique des bureaux et l'assujettissement au Code

de conduite de certaines unités du Transporteur qui ne le sont pas et qui possèderaient des informations confidentielles sur l'état du réseau de transport.

[77] Pour sa part, RTA recommande de procéder, dans les meilleurs délais, à une première phase de l'audience dans ce dossier.

[78] Dans sa réplique, le Transporteur indique qu'il ne partage pas la position de l'AHQ-ARQ sur la nécessité d'entamer l'examen de certains aspects du dossier dès maintenant.

[79] Le Transporteur souligne que le suivi relatif aux programmes de production des centrales au fil de l'eau était demandé par prudence et à titre préventif. Selon lui, la réflexion sur la situation de risque d'affaires et des situations potentielles de conflits d'intérêts devrait être abordée à la lumière de la preuve à être déposée en février 2021. Le Transporteur ajoute également que ce sujet ne présente pas un caractère urgent, puisqu'il estime avoir réalisé les suivis demandés par la Régie et que les risques identifiés sont sous contrôle.

[80] Dans tous les cas, le Transporteur soumet que les aspects à examiner sur ce sujet devront être clairement définis et balisés par la Régie, afin que la preuve documentaire soit préparée en fonction des préoccupations précises de la Régie.

[81] Enfin, le Transporteur s'oppose à la demande de l'AHQ-ARQ d'examiner, dès maintenant, certains sujets identifiés par cet intervenant, préalablement au dépôt de la preuve révisée en février 2021. Selon lui, il serait contre-productif de traiter de ces sujets avant le dépôt de cette nouvelle preuve.

Opinion de la Régie

[82] La Régie considère qu'il est prioritaire de procéder à l'examen de l'incorporation de l'article 4.10.1 qui vise à élargir la portée du Code de conduite. De plus, elle juge que le suivi exigé quant aux mesures en lien avec l'activité de préparation des programmes de production des centrales au fil de l'eau peut être traité dans le cadre de la phase 1.

[83] **La Régie accueille donc partiellement la demande du Transporteur de suspendre l'examen du dossier.** Elle convient de traiter en deux phases l'étude du présent dossier. Elle examinera, en premier lieu, l'incorporation de l'article 4.10.1 du Code de conduite ainsi que le suivi relatif aux mesures en lien avec l'activité de préparation des programmes de production des centrales au fil de l'eau. Dans une seconde phase, qui débutera par le dépôt de la nouvelle preuve du Transporteur à cet égard en février 2021, elle examinera les autres demandes du Transporteur.

[84] La Régie apportera ultérieurement des précisions sur l'examen des sujets de la phase 1 et sur le calendrier de traitement.

[85] Dans la seconde phase du dossier, elle examinera les enjeux découlant de la réflexion globale d'Hydro-Québec et qui donnera lieu au dépôt d'une nouvelle preuve par le Transporteur. **La Régie ordonne au Transporteur de déposer cette nouvelle preuve au plus tard le 19 février 2021 à 12 h.**

[86] **Pour ces motifs,**

La Régie de l'énergie :

REJETTE la demande interlocutoire du Transporteur;

ACCUEILLE partiellement la demande de suspension du Transporteur jusqu'au dépôt d'une nouvelle preuve;

MET EN PLACE une phase 1 afin d'examiner prioritairement les sujets suivants, selon un échéancier qui sera précisé ultérieurement :

- Incorporation de l'article 4.10.1 au Code de conduite proposé par le Transporteur,
- Suivi quant aux mesures en lien avec l'activité de préparation des programmes de production des centrales au fil de l'eau;

ORDONNE au Transporteur de déposer sa nouvelle preuve en vue de la phase 2 au plus tard le **19 février 2021 à 12 h.**

Marc Turgeon
Régisseur

Louise Rozon
Régisseur

Lise Duquette
Régisseur