

Par dépôt électronique et courriel seulement

Le 17 avril 2020

Me Véronique Dubois, secrétaire
Régie de l'énergie
Tour de la Bourse
800, rue du Square-Victoria
Bureau 2.55
Montréal (Québec) H4Z 1A2

Yves Fréchette
Avocat
Hydro-Québec – Affaires juridiques

75, boul. René-Lévesque Ouest,
4e étage
Montréal (Québec) H2Z 1A4
Tél. : 514 289-2211, poste 6925
Télec. : 514 289-2007
C. élec. : frechette.yves@hydro.qc.ca

OBJET : Demande d'approbation de modifications au Code de conduite du
Transporteur
Dossier Régie : R-4049-2018
Notre dossier : R056175 YF

Chère consœur,

Hydro-Québec, dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») donne suite à la lettre procédurale de la Régie de l'énergie (la « Régie ») du 9 avril 2020, dans le dossier cité en objet qui mentionne :

Dans le cadre du dossier mentionné en objet, en raison de la demande d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) du 23 janvier 2020 de suspendre les échéances prévues en raison de l'exercice de révision et d'amendement de la preuve annoncée qu'il prévoyait effectuer, la Régie de l'énergie (la Régie) suspendait, le 27 janvier dernier, certaines échéances du calendrier de traitement fixé antérieurement.

Le 31 mars 2020, le Transporteur a déposé une demande interlocutoire et la pièce à son soutien (B-0062 et B-0064) afin de désigner provisoirement la direction responsable de l'application du Code de conduite et celle responsable de l'attestation de conformité. Il demandait également à la Régie de suspendre de nouveau le présent dossier jusqu'au dépôt d'une nouvelle preuve.

Dans ce contexte de révision et d'amendement de la preuve documentaire, la Régie comprend que la demande interlocutoire du Transporteur est appuyée par des motifs d'intérêt public et de saine gouvernance, afin de maintenir et d'assurer l'application du Code de conduite.

La Régie note que le Transporteur motive également sa demande interlocutoire en référant aux critères applicables en matière d'injonction provisoire, soit l'apparence de droit manifeste, l'existence d'un préjudice irréparable en termes de non-conformité qui pourrait

lui être causé en raison d'un défaut d'arrimage entre les structures organisationnelles et les responsabilités de ceux qui doivent voir au respect du Code de conduite, la balance des inconvénients ainsi que l'urgence de la situation.

La Régie décide de traiter la demande interlocutoire par voie de consultation.

Ainsi, elle demande au Transporteur de déposer un complément d'argumentation au plus tard le 17 avril 2020 à 12 h. La Régie souhaiterait que le Transporteur élabore sur la pertinence d'appliquer les critères de l'injonction provisoire dans le contexte de la demande interlocutoire. (Nos soulignés)

Le Transporteur répond ci-après à la demande de la Régie. Il est disponible afin d'offrir tout complément d'information que la Régie pourrait requérir à cet égard.

1. Contexte et aspects procéduraux¹

Le **20 juin 2017**, la direction – Gouvernance et stratégies d'affaires fut créée au sein du Transporteur. L'application des règles énoncées au Code de conduite du Transporteur (le « Code de conduite ») fait partie de la mission de cette direction².

Le **1^{er} août 2017**, dans son dossier tarifaire 2018, le Transporteur propose que le Code de conduite soit révisé pour désigner le directeur Gouvernance et stratégies d'affaires comme responsable de l'application du Code de conduite.

Le **22 novembre 2017**, la Régie a rendu sa décision D-2017-128 dont le dispositif demande au Transporteur de déposer, pour approbation, un nouveau texte du Code de conduite reflétant « un élargissement de sa portée à tous les employés visés ».

Le **24 novembre 2017**, la Régie émet des préoccupations quant au véhicule procédural afin de présenter les modifications du Code de conduite³.

Le **28 novembre 2017**, le Transporteur amende sa demande tarifaire 2018 afin de retirer les modifications au Code de conduite qu'il proposait alors en écho aux préoccupations précitées de la Régie.

Le **6 mars 2018**, à sa décision D-2018-021, la Régie mentionne (références omises) :

¹ Le Transporteur n'a pas repris le déroulement procédural entier du présent dossier. Avec égards, il s'est attardé aux éléments principaux de la procédure.

² Voir B-0002.

³ Voir R-4012-2017, pièce A-0026, p. 105 à 110.

[18] Toutefois, lors de l'audience, à la suite des préoccupations formulées par la Régie, le Transporteur retire du présent dossier les aspects liés aux modifications du Code de conduite et de la procédure d'examen des plaintes.

Le **19 avril 2018**, le Transporteur dépose à la Régie un suivi à la suite d'un ajustement organisationnel⁴. Ce suivi a été versé par la Régie au présent dossier⁵.

Le **18 juin 2018**, le Transporteur dépose des renseignements additionnels en suivi de l'ajustement organisationnel annoncé à la Régie le 19 avril 2018⁶. Ce suivi a été versé par la Régie au présent dossier⁷.

Le **27 juin 2018**, le Transporteur dépose à la Régie une demande d'approbation de modifications au Code de conduite du Transporteur. Ainsi, le Transporteur propose les modifications suivantes :

- Le Code de conduite est révisé pour désigner le directeur – Gouvernance et stratégies d'affaires comme responsable de l'application du Code de conduite ;
- Le Code de conduite est révisé pour étendre sa portée à tout le personnel d'Hydro-Québec dont les fonctions sont attitrées aux activités de transport d'électricité selon la décision D-2017-128.

Le **20 juillet 2018**, la Régie, à sa décision procédurale D-2018-091, demande ce qui suit :

[13] La Régie est d'avis que l'examen du Code de conduite doit également prendre en compte les nouveaux ajustements organisationnels effectués au mois d'avril dernier.

[14] Ces ajustements organisationnels soulèvent, par ailleurs, des préoccupations en regard du respect des règles de séparation fonctionnelle. La Régie entend donc examiner ces ajustements afin de s'assurer que ces règles sont respectées.

[16] La Régie demande au Transporteur de déposer, au plus tard le 31 août 2018 à 12 h, les organigrammes détaillés en vigueur depuis le mois d'avril 2018 de TransÉnergie et des différentes structures d'Hydro-Québec, dont celles du Vice-président exécutif et chef de la direction financière et du risque (M. Jean-Hugues Lafleur) ainsi que du Chef de l'exploitation d'Hydro-Québec et président d'Hydro-Québec Production (M. David Murray). Elle lui demande également de déposer, au plus tard le 31 août 2018 à 12 h, toute preuve additionnelle visant à expliquer les ajustements organisationnels en lien avec le respect des règles de séparation fonctionnelle et du Code de conduite.

⁴ Voir D-2017-128 - Ajustements organisationnels : http://www.regieenergie.qc.ca/audiences/Suivis/SuiviD-2017-128/HQT_LtrAjustOrg_19avril2018.pdf

⁵ Voir A-0003.

⁶ Voir D-2017-128 - Ajustements organisationnels: http://publicsde.regieenergie.qc.ca/projets/462/DocPrj/R-4049-2018-A-0004-Correspondances-Autre-2018_07_23.pdf

⁷ Voir A-0004.

Le **27 juillet 2018**, le Transporteur informe la Régie des ajustements organisationnels qui seront en vigueur le 4 septembre 2018 au sein d'Hydro-Québec.

Le **27 février 2019**, à la suite d'une demande du Transporteur, la Régie suspend le traitement du dossier.

Le **25 mars 2019**, le Transporteur dépose à la Régie un suivi à la suite d'un ajustement organisationnel⁸.

Le **26 mars 2019**, le Transporteur donne suite aux diverses demandes de la Régie et dépose également les plus récents ajustements organisationnels d'Hydro-Québec en cours de déploiement. Il demande à la Régie de fixer le dépôt de sa preuve révisée au plus tard au 21 juin 2019 à 16 h.

Le **8 mai 2019**, par sa décision D-2019-055, la Régie accepte la demande du Transporteur et fixe au 21 juin 2019 à 12 h la date de dépôt de la preuve révisée.

Le **14 mai 2019**, fut créée la direction – Contrôle corporatif, sous la direction principale – Contrôle corporatif et amélioration continue, au sein du groupe – Direction financière et du risque. Cette direction était alors responsable de produire l'attestation de conformité prévue au Code de conduite.

Le **21 juin 2019** : Dépôt d'une preuve révisée complète par le Transporteur.

Le **24 juillet 2019**, le Transporteur dépose des renseignements additionnels en suivi de l'ajustement organisationnel annoncé à la Régie le 25 mars 2019⁹.

Le **6 novembre 2019**, la Régie ordonne la reprise de l'audience et fixe l'échéancier suivant :

À la même date, elle versait au présent dossier, sous la cote A-0024, une pièce produite par le Transporteur dans son rapport annuel 2018 en suivi de la décision D-2017-128. Dans ce document, le Transporteur informe la Régie de la finalisation des travaux du Groupe de travail mis sur pied par le Transporteur et le Producteur visant les mesures en lien avec l'activité de préparation des programmes de production des centrales au fil de l'eau. La Régie informait également les participants que les mesures en lien avec l'activité de préparation des programmes de production des centrales au fil de l'eau, pour répondre aux préoccupations de la Régie, notamment quant à une situation de risque d'affaires et

⁸ Voir D-2017-128 - Ajustements organisationnels : http://www.regie-energie.qc.ca/audiences/Suivis/SuiviD-2017-128/HQT_LtrAjustOrg_26mars2019.pdf

⁹ Voir D-2017-128 - Ajustements organisationnels: http://www.regie-energie.qc.ca/audiences/Suivis/SuiviD-2017-128/HQT_LtrAjustOrg_24juillet2019.pdf

de situations potentielles de conflit d'intérêts, feront donc partie des sujets à traiter dans le présent dossier.

La Régie entreprend donc l'examen de la pièce A-0024 et poursuit également l'examen des pièces révisées déposées par le Transporteur au soutien de sa demande amendée, incluant les réponses aux demandes de renseignements (DDR). Il s'agit des pièces B-0035, B-0037, B-0038, B-0047 et B-0049 à B-0058. À cette fin, la Régie fixe le calendrier de traitement suivant :

Le 31 janvier 2020 à 12h Date limite pour le dépôt des DDR au Transporteur

Le 25 février 2020 à 12h Date limite pour le dépôt des réponses du Transporteur aux DDR

Le 27 mars 2020 à 12h Date limite pour le dépôt des mémoires des intervenants

Le 14 avril 2020 à 12 h Date limite pour le dépôt des DDR aux intervenants

Le 1^{er} mai 2020 à 12 h Date limite pour le dépôt des réponses des intervenants aux DDR

Du 19 au 22 mai 2020 Période réservée pour l'audience

Le **23 janvier 2020**, le Transporteur demande le report des échéances en raison d'une récente réaffectation de responsabilités. En bref, les responsabilités dévolues au groupe – Direction financière et du risque en vertu du *Code de conduite du Transporteur* seront dorénavant assumées par la Direction Conformité et développement durable du groupe – Affaires Corporatives, juridiques et gouvernance de la Direction générale d'Hydro-Québec. La preuve documentaire déposée doit être revue. Cette révision couvrira minimalement la demande d'approbation, laquelle devra être ré-amendée, ainsi que les pièces.

Le **27 janvier 2020**, la Régie accepte la demande du Transporteur comme suit :

Pour les motifs invoqués par le Transporteur, considérant une saine administration de la justice, la Régie suspend les dates de dépôt des DDR au Transporteur et de ses réponses, soit les échéances des 31 janvier et 25 février 2020. »

« La Régie demande au Transporteur de déposer dans les meilleurs délais, au plus tard le 6 mars 2020, un suivi quant à l'exercice de révision et d'amendement annoncé dans sa lettre du 23 janvier 2020.

Le **6 mars 2020**, le Transporteur dépose le suivi demandé par la Régie. Il réitère que la réaffectation de responsabilités exige une revue de la preuve documentaire déposée au dossier par le Transporteur et que les responsabilités dévolues au groupe – Direction financière et du risque en vertu du Code de conduite du Transporteur seront dorénavant assumées par la Direction Conformité et développement durable du groupe – Affaires Corporatives, juridiques et gouvernance de la Direction générale d'Hydro-Québec.

À cette même date, le Transporteur informe la Régie que 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.

Toujours à cette même date, le Transporteur souligne également qu'afin de concrétiser, de manière interlocutoire, les changements précités ainsi que de conférer le temps requis à la Direction Conformité et développement durable du groupe – Affaires Corporatives, juridiques et gouvernance de compléter ses travaux, au plus tard le 31 mars 2020, il déposera une demande interlocutoire d'approbation de modifications au Code de conduite du Transporteur ainsi qu'une preuve documentaire interlocutoire nouvelle portant sur le transfert de responsabilité du Code de conduite à la Direction – Gouvernance et stratégies d'affaires et sur la désignation de la Direction Conformité et développement durable comme responsable de l'attestation de conformité au Code de conduite.

Enfin à cette même date, le Transporteur soumet respectueusement qu'il ne serait pas efficient de poursuivre l'étude du dossier actuel qui sera à court terme obsolète. Avec égards, il n'apparaît pas dans l'intérêt public de maintenir la progression du dossier actuel sachant que dès février 2021 une nouvelle demande de modification sera déposée ce qui exigera une entière reprise des travaux. La poursuite du dossier actuel constituerait un accroc à une saine administration des processus de la Régie et de la justice ce qui justifie la suspension demandée par le Transporteur. Ce dernier concluait en demandant à la Régie d'entendre sa demande interlocutoire et de suspendre le présent dossier jusqu'au 1^{er} février 2021.

Le **31 mars 2020**, le Transporteur dépose auprès de la Régie la demande interlocutoire en l'instance dont le paragraphe 10 et les conclusions sont les suivantes :

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.

PAR CES MOTIFS, PLAISE À LA RÉGIE :

ACCUEILLIR la présente demande interlocutoire selon la preuve de la demanderesse ;

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 ;

SUSPENDRE le présent dossier et ce, jusqu'au dépôt d'une nouvelle preuve et demande d'approbation de modifications au Code de conduite du Transporteur ;

RÉSERVER sa décision finale sur la demande à venir d'approbation de modifications au Code de conduite du Transporteur.

Constats

- 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 gouvernance¹⁰ 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-2107-128.
- 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.

¹⁰ Les ressources nécessaires pour assurer la bonne gouvernance du Code de conduite sont arrimées à la structure organisationnelle et non aux textes des articles 6.1, 6.2 et 6.4 du Code de conduite.

- 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 déposée 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.

2. Argumentaire

Le 9 avril 2020, par sa lettre procédurale, la Régie décide de traiter la demande interlocutoire par voie de consultation. Bien que le calendrier de cette consultation ne soit pas encore déterminé, le Transporteur en comprend que la Régie souhaite traiter cette demande avec célérité. Ce traitement procédural est en accord avec le vœu du Transporteur.

Le 31 mars 2020, lors du dépôt de sa demande interlocutoire le Transporteur ne pouvait anticiper le déroulement procédural qui serait favorisé par la Régie. Bien que les conclusions de la demande interlocutoire ne comportent aucune mesure de sauvegarde particulière autre que les désignations interlocutoires et provisoires recherchées, le Transporteur souhaitait porter à la connaissance de la Régie les constats factuels précités qui militent en faveur du traitement procédural accéléré d'où l'inclusion du paragraphe 10 de la demande.

La Régie, maîtresse de sa procédure, s'est historiquement appuyée sur l'article 34 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* afin de rendre des décisions interlocutoires, en amont de sa décision finale. Cet article prévoit :

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.

Tel que déjà mentionné par la Régie, cette disposition permet « de rendre toute décision ou ordonnance pour traiter de façon pragmatique une situation »¹¹, telle que celle qui se présente en la présente instance

La demande interlocutoire en l'instance trouve appui sur cette disposition¹² ainsi que sur le fait que la Régie, maîtresse de sa procédure, peut adapter celle-ci afin que ses décisions soient rendues en temps opportun à la lumière des faits qui lui sont présentés.

La Régie, d'un point de vue strictement procédural, s'est toujours montrée sensible à la détermination d'un mode procédural approprié afin que ses décisions puissent être rendues en temps opportun pour les parties prenantes à ses processus. Le Transporteur sollicite en cette instance cette sensibilité et flexibilité procédurale à la lumière des constats précités. Tel que mentionné précédemment, malgré que le calendrier de la consultation en cours du présent dossier ne soit pas encore déterminé, le Transporteur comprend que la Régie entend traiter cette demande interlocutoire avec célérité.

Quant à l'article 34 LRÉ, la Régie, notamment à la décision D-2016-189, a incarné cette juridiction dont elle dispose comme suit :

[36] La Régie s'inspire des critères relatifs à l'émission d'une injonction interlocutoire pour déterminer s'il y a lieu d'émettre une ordonnance de sauvegarde. Ainsi, les intervenants doivent établir :

- *que leur demande au fond présente une apparence de droit, soit une perspective raisonnable de succès;*
- *qu'ils subiraient un préjudice sérieux ou irréparable, ou qu'il serait créé un état de fait ou de droit de nature à rendre le jugement final inefficace, si aucune ordonnance de sauvegarde n'est émise;*
- *si le droit paraît incertain, que la balance des inconvénients favorise l'octroi d'une ordonnance de sauvegarde.*

[37] La Régie n'est cependant pas tenue d'appliquer systématiquement ces critères lors de l'examen d'une demande d'ordonnance de sauvegarde. 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 ».

¹¹ Décision D-2006-133, page 4.

¹² Décision D-2015-109 : « [12] La Régie a le pouvoir de rendre des ordonnances provisoires et, en particulier, des décisions de sauvegarde en vertu de l'article 34 de la Loi. »

Le Transporteur expose ci-après pour chacun des critères ses arguments découlant des constats précités.

2.1. Apparence de droit manifeste¹³

Tel que mentionné à son paragraphe 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 ».

En matière tarifaire, la Régie jouit d'importants pouvoirs décrits à sa loi constitutive. La réglementation et les pouvoirs qu'exerce la Régie ne suppriment pas le caractère privé d'une entité réglementée qui est appelée, dans le cours normal de l'exploitation de son entreprise, à prendre des décisions susceptibles d'affecter ses activités. À cette fin, ses dirigeants jouissent d'une entière discrétion.

Avec égards, les dirigeants de la demanderesse ont toute la latitude à l'égard des considérations organisationnelles, administratives, techniques ou commerciales pertinentes à des décisions de gestion comme c'est le cas pour les ajustements organisationnels intervenus au sein de la demanderesse.

La demanderesse bénéficie d'une apparence de droit manifeste ainsi que toute la latitude afin de confier au directeur – Gouvernance et stratégies d'affaires la responsabilité de l'application du Code de conduite du Transporteur ainsi que de confier au directeur – Conformité et développement durable du Groupe Affaires Corporatives, juridiques et gouvernance la responsabilité de l'attestation de conformité prévue au Code de conduite du Transporteur.

Avec égards, il n'est pas approprié pour un régulateur de s'ingérer dans la gestion de l'entité réglementée. La Régie ne dispose pas du mandat législatif de dicter une structure organisationnelle à la demanderesse et ce, tel qu'elle l'exprime à sa décision D-2017-128, page 27 :

[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.

¹³ Décision D-2016-189 (extraits) : « L'apparence de droit [38] Le premier critère, soit l'apparence de droit, est satisfait s'il est démontré que la demande au fond ne constitue pas une demande vouée à l'échec, futile, vexatoire ou dilatoire. À cette étape, la Régie doit procéder à une évaluation préliminaire des arguments invoqués et non pas chercher à trancher la question au fond. »

La juridiction de la Régie en l'instance, avec égards, est d'examiner les transferts organisationnels ainsi que les mesures de gouvernance déployées afin de s'assurer que les règles du principe de séparation fonctionnelle et du Code de conduite sont respectées.

La demanderesse bénéficie d'une apparence de droit manifeste afin de mettre en place les structures organisationnelles et de gouvernance qui lui apparaissent appropriées qui sont plus amplement décrites à la pièce HQT-4, Document 1 (B-0064).

2.2. Préjudice irréparable et inconvénients

Tel que mentionné à son paragraphe 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 et « 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 ».

Les constats précités sous la rubrique 1 sont éloquents :

- 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 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.

Les ressources nécessaires pour assurer la bonne gouvernance du Code de conduite sont arrimées à la structure organisationnelle de l'entreprise et non aux textes des articles 6.1, 6.2 et 6.4 du Code de conduite.

Le Transporteur n'a jamais expérimenté, ni ne le souhaite, de non-conformité à l'égard de son Code de conduite. Il déploie tous les efforts requis pour qu'une telle situation ne

surviene pas. Toutefois, 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.

Les préjudices découlant d'une telle éventualité sont difficilement quantifiables. Dans certains cas, cela pourrait impacter négativement les activités du Transporteur ainsi que d'Hydro-Québec.

La balance des inconvénients milite clairement en faveur du Transporteur puisque les participants à cette audience ne sont pas affectés notamment en ce que la décision interlocutoire demandée ne porte pas sur le fond du dossier qui devra être traité dans une décision finale. Ainsi, les participants auront la chance de faire valoir leurs points de vue auprès de la Régie en amont de la décision finale.

Une décision interlocutoire, tel que demandé en cette instance, permet d'accorder une solution temporaire contre les potentiels effets néfastes découlant des constats précités et ce, sans aucun préjudice au déroulement futur du dossier ou à la décision finale de la Régie.

Il est d'intérêt public et essentiel de favoriser la conformité aux encadrements et que le Transporteur soit placé dans une situation apte à faciliter la réalisation de la conformité attendue.

2.3. Urgence

Tel que mentionné à son paragraphe 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 et que « 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 ».

Les constats précités sous la rubrique 1 sont éloquentes :

- La demanderesse a connu plusieurs changements organisationnels depuis la décision D-2107-128.
- 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 a entrepris une réflexion globale afin de consolider et actualiser les divers codes de conduite qui gouvernent les activités de la demanderesse. Cet exercice de révision couvrira l'ensemble de la

documentation déjà déposée au présent dossier et culminera par le dépôt d'une nouvelle preuve anticipée en février 2021.

- L'attestation requise par le Code de conduite doit être déposée 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.

L'une des caractéristiques fondamentales d'une décision interlocutoire ou provisoire est qu'elle permet d'accorder un redressement temporaire afin de contrer les effets négatifs qui pourraient découler de circonstances diverses ou du déroulement de la procédure régulière¹⁴.

Dans le présent dossier, le cumul des constats précités (dont celui que les textes du Code de conduite ne sont plus arrimés à la structure organisationnelle de la demanderesse depuis plusieurs années), des préjudices irréparables et inconvénients possibles, des délais passés et à venir de la procédure ainsi que la nécessaire émission de l'attestation de conformité suscite une situation urgente qu'il est requis de redresser¹⁵.

3. Conclusions

La demande interlocutoire est bien fondée notamment en ce qu'elle est supportée par des motifs d'intérêt public et de saine gouvernance afin de maintenir et d'assurer l'application du Code de conduite.

Le Transporteur soumet que sa demande interlocutoire est bien fondée en faits et en droit et il en réitère les conclusions, à savoir :

PAR CES MOTIFS, PLAISE À LA RÉGIE :

ACCUEILLIR la présente demande interlocutoire selon la preuve de la demanderesse ;

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 ;

¹⁴ Voir la décision D-2015-109, page 6.

¹⁵ Advenant que la Régie en venait à conclure que le critère d'urgence ne lui apparaît pas proéminent ou pleinement satisfait, sans admission, le Transporteur réitère qu'il apparaît requis qu'une décision interlocutoire soit rendue avec célérité par la Régie en l'instance et ce, pour les motifs précédemment décrits.

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 ;

SUSPENDRE le présent dossier et ce, jusqu'au dépôt d'une nouvelle preuve et demande d'approbation de modifications au Code de conduite du Transporteur ;

RÉSERVER sa décision finale sur la demande à venir d'approbation de modifications au Code de conduite du Transporteur.

Le Transporteur réitère sa disponibilité afin d'offrir tout complément d'information que la Régie pourrait requérir à l'égard de la demande interlocutoire.

Veillez recevoir, chère consœur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

(s) Yves Fréchette

Yves Fréchette

c.c. Intervenants (par courriel seulement)