

Par dépôt électronique

Le 28 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
Notre dossier : R056175 YF
Dossier Régie : R-4049-2018

Chère consœur,

Hydro-Québec, dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur »), dépose sa réplique aux commentaires des intervenants reçus le 24 avril 2020 dans le dossier décrit en rubrique.

1. AHQ-ARQ

Dans ses commentaires, l'intervenant mentionne :

Avec respect, l'AHQ-ARQ ne voit pas l'urgence qui justifierait d'obtenir cette année une décision provisoire alors que le Transporteur pourrait tout simplement reprendre la même mention que celle énoncée dans le cadre du dépôt de son rapport annuel 2018 et fournir une attestation conforme à ses récents réaménagements de responsabilité.

Le Transporteur est en désaccord avec le commentaire de l'intervenant.

Les faits décrits à la demande du Transporteur ainsi qu'à sa lettre du 17 avril 2020 exposent le décalage qui existe entre la structure organisationnelle, la gouvernance ainsi que les responsabilités qui s'y rattachent par rapport au contenu obligatoire du *Code de conduite du Transporteur* (ci-après « Code de conduite » ou « Code »).

Avec égards, il n'est pas sain d'un 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 de la demanderesse.

À leur simple lecture, les textes des articles précités apparaissent décrochés de la structure organisationnelle de la demanderesse notamment en ce que la directrice –

Gouvernance et stratégies d'affaires est en poste depuis 2017 et que le poste de Contrôleur n'existe plus au sein du Transporteur. Tout observateur ou autorité réglementaire autre que la Régie qui examinerait le texte du Code en parallèle avec la structure organisationnelle de la demanderesse constaterait ce déficit d'arrimage qu'il est important et urgent de corriger de manière interlocutoire en attente de la décision finale en l'instance.

Le fait que le Transporteur ait mis en place des mesures intérimaires afin de respecter ses obligations et suivis prévus au Code depuis 2017 n'a pas pour effet de corriger le déficit d'arrimage précité.

Soulignons que l'urgence peut résulter non seulement de faits connus qui laissent croire à l'imminence d'un geste, mais également du fait qu'un geste appréhendé puisse être posé de façon imprévisible et qu'une fois posé, on ne puisse y remédier.

Or, c'est exactement dans cette situation que se retrouve la demanderesse. Tel que mentionné à sa lettre du 17 avril dernier, 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 survienne 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.

Il apparaît évident que les textes des articles 6.1, 6.2 et 6.4 du Code de conduite doivent être corrigés à très court terme. La décision interlocutoire à venir de la Régie participera positivement à créer un environnement positif propre à favoriser la conformité aux règles du Code en associant, les textes en cause à la structure organisationnelle et à la gouvernance de la demanderesse.

Avec égards, le commentaire de l'intervenant devrait être écarté par la Régie.

Dans ses commentaires, l'intervenant mentionne :

Par ailleurs, l'AHQ-ARQ comprend que la Régie a déjà décidé que la demande interlocutoire du Transporteur serait traitée sur dossier, ce qui assurera son traitement avec célérité, tout en respectant le droit des parties d'être entendues et de questionner le Transporteur sur la preuve au soutien de ladite demande. (Nos soulignés)

Tel que précédemment mentionné dans son exposé du 17 avril 2020, lors du dépôt de sa demande interlocutoire, le Transporteur ne pouvait pas 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 qui militent en faveur du traitement procédural accéléré de la demande.

Le 9 avril 2020, par sa lettre procédurale, la Régie décide de traiter la demande interlocutoire par voie de consultation. La demanderesse respectera les étapes procédurales que la Régie fixera pour cette consultation.

À cet égard, il est important de rappeler que les faits décrits en preuve à l'appui de la demande interlocutoire comme en l'instance sont tenus pour avérés. Ainsi, le décideur saisi d'une demande interlocutoire en examine les critères en tenant pour avérés les faits¹ de la demande laquelle est appuyée par une affirmation solennelle.

Les intervenants d'intérêt public en l'instance disposent donc de droits procéduraux limités en de telles circonstances. Ces droits procéduraux sont principalement de la nature de représentations juridiques comme celles déjà déposées par les intervenants.

La demanderesse ne peut envisager une consultation en cette instance qui puisse résulter en de moult demandes de renseignements avec le dépôt de rapports d'analystes. Il s'agirait là d'un exercice qui, avec égards, apparaît d'une utilité toute relative notamment en ce que la demanderesse a déjà annoncé 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. À titre de rappel, une preuve nouvelle est annoncée dès février 2021.

Le Transporteur réitère qu'il se conformera aux étapes procédurales que la Régie pourrait déterminer pour cette consultation laquelle, avec égards, doit être arrimée à la nature interlocutoire de la demande en l'instance. Le Transporteur soumet que cette consultation ne saurait être un substitut de la demande à venir qui sera étudiée au fond en 2021 et que, selon le cas, son format devrait être très simplifié dans le respect des règles précitées.

2. RTA

Dans ses commentaires, l'intervenant mentionne :

Par cette demande interlocutoire, le Transporteur cherche à faire valider les actions prises et les gestes posés sans que la Régie ou les intervenants aient eu l'opportunité de faire les vérifications, les constats et les représentations nécessaires pour examiner et déterminer l'effet de ces ajustements organisationnels en cours et de cette réaffectation de responsabilités internes sur les activités du Transporteur dans son ensemble, dans le contexte de l'application du Code de conduite.

Le Transporteur recherche de la Régie une décision interlocutoire. Cette décision ne préjuge point de la décision finale qui aura pour effet de clore le processus et l'audience à venir.

Le Transporteur rappelle que la Régie ne dispose pas du mandat législatif de dicter une structure organisationnelle à la demanderesse. 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 Code de conduite sont respectées. La demande interlocutoire n'altère en rien cette juridiction.

¹ Soulignons également que la procédure civile dicte que tout interrogatoire, s'il y a, portera seulement sur les faits de la demande interlocutoire et non pas sur les faits du litige.

Quant aux critiques à l'égard du véhicule procédural emprunté par le Transporteur, ce dernier s'étonne que l'intervenant omette un dossier auquel il a participé ainsi que la décision D-2017-033 qui mentionne :

« [12] Dans le contexte actuel, la Régie constate que des ajustements organisationnels ont déjà eu lieu au sein de la structure du Transporteur le 9 mai 2016. Ces ajustements ont eu comme effet de créer une nouvelle unité de direction, soit la direction principale – Contrôle des mouvements d'énergie et exploitation du réseau, qui regroupe maintenant la direction – Contrôle des mouvements d'énergie, la direction – Exploitation du réseau ainsi que la nouvelle direction – Normes de fiabilité et conformité réglementaire.

[13] Compte tenu des délais causés par les indisponibilités des participants au présent dossier et de l'importance de régulariser la situation dès à présent, la Régie est d'avis qu'il y a lieu de modifier immédiatement l'actuelle désignation du Coordonnateur de la fiabilité au Québec pour y substituer la nouvelle direction principale – Contrôle des mouvements d'énergie et exploitation du réseau, sous réserve de la décision sur le fond qui sera rendue lors de la phase 2. »

Avec égards, la décision précitée, avec les adaptations nécessaires aux faits des instances qui diffèrent, s'applique aux présentes et les propos de l'intervenant devraient être écartés.

Dans ses commentaires, l'intervenant mentionne :

Il est possible que la Régie soulève, aux termes de ce dossier, des enjeux découlant de ces ajustements organisationnels et requiert d'autres modifications au Code de conduite.

Le Transporteur, comme il l'a toujours fait, agira en conformité avec la décision finale de la Régie à venir. Une décision interlocutoire positive n'a pas d'effet permanent. Si par sa décision finale la Régie requiert un ou des ajustements, ceux-ci seront effectués.

Avec égards, l'allégation de l'intervenant n'est pas tangible.

Dans ses commentaires, l'intervenant mentionne :

Si tout élément de cette restructuration et de cette réaffectation de responsabilités internes est de nature à affecter les activités du Transporteur et mis en place sans l'examen de la Régie, il sera sans doute impossible d'apporter les rectifications jugées nécessaires pour les actions déjà prises et les gestes déjà posés. Le Code de conduite ne pourra pas être adapté à quelque manquement que ce soit découlant de ces ajustements organisationnels.

La conformité des activités du Transporteur au Code de conduite est examinée sur une base annuelle par la Régie lors de son examen du rapport annuel du Transporteur. Dans le cadre de cet exercice, la Régie examine et s'enquiert, notamment par le biais de demandes de renseignements, des diverses activités de l'année. C'est donc dans le cadre de ce forum que la Régie pourra examiner « les actions déjà prises et les gestes déjà posés ».

À sa décision D-2017-128 (page 53), la Régie mentionne que si « 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. » Advenant

que la Régie énonce une insatisfaction ou relève une piste d'amélioration, le Transporteur agira promptement en écho aux propos de la Régie.

Le Transporteur rappelle à l'intervenant les propos de la Régie à la décision D-2018-150, qui mentionne :

[12] La Régie n'entend pas revoir, dans le présent dossier, les principes en lien avec la séparation fonctionnelle. Elle souhaite plutôt s'assurer de leur respect par le Transporteur et les affiliés visés par l'application du Code de conduite. Tel que mentionné dans sa décision D-2017-128, la Régie a 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 des règles de la séparation fonctionnelle.

La décision finale à venir sera d'application prospective. Le dossier en cours n'a pas pour objet de faire le procès des actions posées en amont de la décision finale en l'instance.

Avec égards, les allégations de l'intervenant sont sans assises.

Dans ses commentaires, l'intervenant mentionne :

La Régie a demandé 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. Dans le contexte de cette réorganisation corporative importante et de cette réaffectation de responsabilités internes, il s'avère difficile de tirer quelque constat que ce soit en l'absence de preuve.

Par conséquent, cette demande interlocutoire équivaut à demander l'intervention de la Régie, post facto, en l'absence de preuve, pour ratifier une situation de faits et de droit qui a été engendrée par les décisions prises et les gestes posés par la demanderesse, et ce, sans que la Régie ait eu l'opportunité d'examiner ces ajustements organisationnels pour s'assurer de l'application, du suivi et du respect du Code de conduite.

L'intervenant réfère à la demande de suivi de la Régie à sa D-2017-128 qui mentionne ce qui suit :

« [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.

[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. »

(Nos soulignés)

La Régie a donc demandé au Transporteur de codifier sa pratique. Cette proposition de codification se retrouve au présent dossier. Le Transporteur n'a pas inclus cette proposition de codification à sa demande interlocutoire car il s'agirait plutôt d'une question

de fond et qu'un intervenant questionne l'article 4.10.1 proposé². Advenant un signal de la Régie, le Transporteur pourrait toutefois étendre la portée de sa demande interlocutoire à cet article.

Le Transporteur s'étonne des propos de l'intervenant qui allègue une absence de preuve dans ce dossier³.

Jusqu'à maintenant au présent dossier, la demanderesse a bien démontré par sa preuve documentaire déposée depuis l'origine de ce dossier la place importante qu'occupe la conformité de ses activités au Code de conduite. Tel qu'annoncé, la preuve documentaire déposée sera revue lorsque la réflexion globale de consolidation et d'actualisation des divers codes de conduite qui gouvernent les activités de l'entreprise sera complétée. Cet exercice de révision qui couvrira l'ensemble de la documentation déjà déposée au présent dossier n'a pas pour objet de faire table rase des diverses actions de conformité qui ont donné de bons résultats jusqu'à maintenant. Cette réflexion globale de consolidation et d'actualisation se construira sur la base des actions actuelles qui sont décrites à la preuve de la demanderesse.

Avec égards, à la lumière de ce qui précède, il est erroné de laisser entendre qu'il n'y a pas de preuve au dossier. L'intervenant nie l'évidence et ses propos devraient être rejetés par la Régie.

Dans ses commentaires, l'intervenant propose de rejeter la demande interlocutoire et de mettre en place un déroulement procédural particulier avec une vision rétroactive au 20 juin 2017, y incluant « *un audit des activités du Transporteur* ».

La Régie⁴, lorsqu'elle a accueilli la demande d'intervention de RTA, mentionne :

« [57] À cet égard, la Régie prend acte des commentaires de RTA à l'effet qu'elle n'entend pas importer des sujets traités dans d'autres dossiers. Elle comprend que l'intervenante prévoit analyser la portée réelle des modifications soumises au Code de conduite. De plus, la Régie retient que RTA entend réaliser une analyse prospective, et non rétrospective, des ajustements organisationnels. »

Avec égards, la vision rétroactive au 20 juin 2017 maintenant préconisée par l'intervenant est en porte-à-faux avec la décision précitée et devrait être rejetée par la Régie.

Les allégations et conclusions de l'intervenant qui semblent remettre en doute les actions de conformité au Code de conduite déployées par la demanderesse sont sans assises juridiques, réglementaires, factuelles et pourraient apparaître diffamatoires.

Le Transporteur rappelle à l'intervenant les propos de la Régie à sa décision D-2017-128 (page 47) à l'effet que les mesures mises en place par le Transporteur, enrichie de la

² Voir C-SÉ-AQLPA-0002, page 3.

³ Soulignons que l'intervenant n'a pas questionné la preuve déjà déposée au dossier lorsqu'il a eu l'occasion de le faire.

⁴ D-2018-150, page 14.

codification précitée, sont adéquates pour assurer le respect du Code de conduite et l'efficacité de la séparation fonctionnelle.

De ce qui précède, les allégation et conclusions de l'intervenant devraient être rejetées par la Régie.

3. SE-AQLPA

À son *Argumentation sur la demande interlocutoire d'Hydro-Québec TransÉnergie*⁵, l'intervenant mentionne :

RECOMMANDATION NO. 1.3.2

Nous recommandons à la Régie de l'énergie 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.

Le Transporteur, sans adhérer aux propos de l'intervenant, prend acte de la recommandation concernant le directeur – Gouvernance et stratégies d'affaires d'Hydro-Québec TransÉnergie.

L'intervenant mentionne :

RECOMMANDATION NO. 1.3.3

Nous recommandons à la Régie de l'énergie de refuser de retirer interlocutoirement la responsabilité d'attester la conformité du rapport annuel sur l'application du Code de conduite du Contrôleur d'Hydro-Québec TransÉnergie pour la confier au directeur – Conformité et développement durable d'Hydro-Québec (Corporatif).

Puisque le poste de Contrôleur d'Hydro-Québec TransÉnergie (HQT) a été aboli et remplacé par le directeur – Planification financière et partenariat d'affaires – HQT, nous présumons que c'est bel et bien ce dernier qui est juridiquement tenu encore aujourd'hui (vu que la Régie n'a pas modifié le Code) d'exercer les fonctions d'attestation de conformité énoncées à l'article 6.4 du Code de conduite. Nous recommandons donc qu'interlocutoirement ce statu quo soit maintenu. Ce n'est qu'au moment de sa décision finale à venir que la Régie tranchera sur l'opportunité de transférer ou non les fonctions d'attestation de conformité énoncées à l'article 6.4 du Code de conduite au directeur – Conformité et développement durable d'Hydro-Québec (Corporatif).

Les motifs à l'appui de cette recommandation sont les suivants. En bref⁶, selon l'intervenant le rôle de vérification est fondamental à la mise en œuvre de la séparation fonctionnelle et la Régie pourrait refuser, dans sa décision finale, « d'externaliser auprès d'Hydro-Québec (Corporatif) la vérification interne à HQT de sa séparation fonctionnelle par rapport aux autres unités d'Hydro-Québec ». L'Intervenant soumet « qu'il est à craindre que les auditeurs d'Hydro-Québec (Corporatif) n'aient pas toute la sensibilité ni l'apparence d'indépendance voulues pour devenir les chiens de garde ultimes internes à

⁵ Cette argumentation « rectifiée et précisée » a été portée à la connaissance du Transporteur, par SDÉ, le 27 avril 2020 à 16h12.

⁶ Voir paragraphe 25, page 20.

HQT quant à sa séparation fonctionnelle par rapport aux autres unités d'Hydro-Québec, et ce même en ayant des règles déontologiques. »

Avec égards, les propos de l'intervenant ne reposent que sur des impressions et omettent que la demande interlocutoire est une mesure intérimaire qui n'est pas définitive.

Tout d'abord, soulignons que selon la structure organisationnelle de la demanderesse, le directeur Planification financière et participation d'affaires n'exerce pas d'activités de contrôle et ce, tel que mentionné à la preuve.

Les dirigeants de la demanderesse disposent de la discrétion ainsi que de la responsabilité de déployer les mesures de gouvernance requises afin de s'assurer que les règles du Code de conduite sont respectées.

Les dirigeants de la demanderesse qui valorisent la conformité au cadre réglementaire concernant le transport de l'électricité, ont identifié le directeur – Conformité et développement durable du Groupe Affaires Corporatives, juridiques et gouvernance comme étant la personne responsable de l'attestation de conformité prévue au Code de conduite du Transporteur.

La demanderesse soumet que le directeur – Conformité et développement durable du Groupe Affaires Corporatives, juridiques et gouvernance dispose de tous les outils et moyens nécessaires afin d'agir comme responsable de l'attestation de conformité prévue au Code de conduite. La Régie et les participants pourront lors de l'audience, questionner ces outils et moyens et selon le cas, y proposer des améliorations ou s'en déclarer satisfait. Il n'en demeure pas moins que d'ici là, de manière interlocutoire, le directeur précité doit être identifié au Code de conduite puisqu'il est celui qui dispose de la reconnaissance et de la responsabilité organisationnelle pour ce faire.

Avec égards, la recommandation de l'intervenant devrait être écartée par la Régie.

L'intervenant mentionne :

RECOMMANDATION NO. 1.3.4

Nous recommandons à la Régie de l'énergie de modifier la proposition interlocutoire du Transporteur de manière à assujettir dorénavant aux règles contenues au Code tout employé des entités affiliées du Transporteur attitré à des activités visant le Transporteur qui a accès dans l'exercice de ses fonctions à des informations décrites aux articles 4.6 et 4.8 de ce Code (en modifiant la proposition interlocutoire du Transporteur de manière à y insérer les modifications aux articles 4.10.1 et 6.1 al. 2 de ce Code à ce sujet telles qu'elles se trouvaient déjà aux propositions antérieures B-0005 et B-0038 (HQT-1, Doc. 2)).

L'intervenant réfère au suivi de la décision D-2017-128 (paragraphe 199 et 200) de la Régie qui demande de codifier la pratique du Transporteur d'étendre l'application du Code, le cas échéant, à d'autres employés à l'occasion de transferts organisationnels.

Le Transporteur a déposé une proposition de codification au dossier. Tel que mentionné, le Transporteur n'a pas inclus cette proposition de codification à sa demande interlocutoire

car il s'agirait d'une question de fond et que SÉ-AQLPA questionnait l'article 4.10.f1 proposé dans sa demande d'intervention.

Le Transporteur souligne que la proposition de l'intervenant ne modifie en rien la pratique en place. La proposition d'un nouvel article 4.10.1 est une codification de cette pratique, en écho à la décision D-2017-128. Une décision interlocutoire à ce sujet n'aurait pas pour effet de modifier les pratiques de conformité en place.

Advenant un signal de la Régie à cet égard, le Transporteur pourrait toutefois étendre la portée de sa demande interlocutoire pour inclure sa proposition de codification précitée.

4. Conclusion

La demanderesse réitère ses propos contenus à sa demande interlocutoire, à sa preuve documentaire déposée à son appui ainsi qu'à ses commentaires du 17 avril 2020 qui sont probants.

La demanderesse envisage de déposer une preuve révisée en février 2021. Avec égards, cette échéance est réaliste et raisonnable afin que la demanderesse puisse compléter l'exercice de réflexion et de consolidation annoncé.

La demande interlocutoire n'a aucun impact indu sur l'équité ou la célérité du traitement de la demande. *A contrario* son rejet pourrait susciter un impact négatif notamment en ce que les dispositions du Code de conduite en cause sont clairement périmées. Les décalages et lacunes précitées demeurerait inscrites au Code jusqu'à la décision finale à l'égard de la demande qui pourrait intervenir, au mieux, à la fin de l'année 2021.

La demanderesse soumet respectueusement que la situation ci-haut décrite ne peut pas survenir et doit être corrigée dans les meilleurs délais, tel que démontré par la demande interlocutoire et la preuve à son soutien.

Avec égards, une décision interlocutoire positive participera au bon déroulement de la procédure à venir au présent dossier surtout dans le contexte actuel de la COVID-19. Ainsi, lorsque la preuve nouvelle de la demanderesse sera déposée en 2021, les participants pourront questionner cette preuve et, si les conditions ayant forcé les autorités publiques québécoises à exiger la distanciation sociale de ses citoyens disparaissent, la Régie pourra alors tenir une audience publique et les droits procéduraux des intervenants pourront alors pleinement s'exprimer selon un calendrier qui sera équitable et adapté aux circonstances.

La demanderesse, pour les motifs qui précèdent, demande respectueusement à la Régie d'accueillir sa demande dans les meilleurs délais possibles.

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

(s) Yves Fréchette

Me Yves Fréchette