

Par dépôt électronique seulement¹ et courriel

Le 24 février 2021

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
Vice-présidence – Affaires juridiques

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

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 du 17 février 2021 de la Régie de l'énergie (la « Régie ») et offre ses réponses aux commentaires des intervenants AHQ-ARQ, FCEI, RTA et SÉ-AQLPA dans le dossier mentionné en objet.

Le Transporteur constate qu'aucun intervenant n'émet d'objections fondamentales à l'égard de ses demandes contenues à notre lettre du 12 février 2021.

Toutefois, le Transporteur ne peut adhérer globalement aux représentations des intervenants et les commente ci-après.

AHQ-ARQ

L'intervenant mentionne à sa lettre du 22 février 2021 :

Confrontée à un énième report dans cette affaire, et ce, face à une réorganisation en mouvance constante sans que la Régie ne puisse en prendre la mesure et valider celle-ci, même sur le plan des grands principes, l'AHQ-ARQ ne peut que se montrer très inquiète et espérer que les consommateurs d'électricité québécois ne feront jamais les frais de tous ces changements et/ou d'une éventuelle non-conformité, le cas échéant.

¹ Aucune copie papier n'est requise selon la directive « Mesures préventives en lien avec la COVID-19 » du 17 mars 2020 de la Régie de l'énergie.

Contrairement à ce qu'affirme l'intervenant, la Régie n'a pas à « valider » les divers rôles que la haute direction et les dirigeants d'Hydro-Québec confient au sein de l'entreprise ainsi que la structure organisationnelle de cette dernière. Le Transporteur rappelle que la Régie ne dispose pas du mandat législatif de dicter des rôles ou une structure organisationnelle à Hydro-Québec.

La juridiction de la Régie en l'instance, en tout respect, sera d'examiner les mesures de gouvernance déployées afin de s'assurer que les règles du *Code de conduite du Transporteur* (ci-après « Code de conduite ») sont respectées.

Le Transporteur réitère que la conformité de ses activités aux divers encadrements issus du cadre réglementaire de la *Loi sur la Régie de l'énergie* est incontournable. Tel que déjà mentionné, 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.

Avec égards, les propos de l'intervenant qui ne reposent sur aucune assise factuelle devraient être écartés.

FCEI

L'intervenant mentionne à sa lettre du 22 février 2021 :

La FCEI peut comprendre que la pandémie a certainement eu un impact sur les opérations du Transporteur, mais il devient urgent que les enjeux du présent dossier trouvent une fin avec une décision de la Régie que le Transporteur respectera.

De manière plus pragmatique, si une fusion des deux dossiers peut contribuer, sur le fond comme dans le temps, à ce que la Régie puisse rendre une décision appropriée plus tôt que tard, la FCEI peut vivre avec un énième report.

La Régie doit toutefois produire un calendrier strict et obtenir l'engagement ferme du Transporteur qu'une potentielle nouvelle réorganisation chez Hydro-Québec ne viendra pas une nouvelle fois reporter le dossier aux calendes grecques.

L'intervenant allègue, avec égards erronément, « *il devient urgent que les enjeux du présent dossier trouvent une fin avec une décision de la Régie* ». Or, l'intervenant omet que par sa décision D-2020-100 (section 3.6), la Régie a notamment mentionné que la situation actuelle, soit que certaines dispositions du Code de conduite ne soient plus arrimées à la structure organisationnelle d'Hydro-Québec, ne semblait pas créer d'enjeu ou de préjudice réels. Dans cette même décision, la Régie a dit comprendre que les délais réglementaires ont pour effet de retarder l'approbation de modifications, que cette situation n'est pas idéale, mais « *la Régie ne peut conclure que les divers inconvénients soulevés par le Transporteur constituent des préjudices sérieux ou irréparables* ». Cette

décision fait autorité pour tous les participants aux présentes et invalide les propos précités de l'intervenant.

Dans sa lettre du 12 février dernier, le Transporteur informe la Régie que la Direction – Conformité et développement durable du Groupe Affaires Corporatives, juridiques et gouvernance (ci-après « DCDD ») a entamé la réflexion globale afin de consolider et actualiser les divers codes de conduite qui gouvernent les activités de l'entreprise et que cet exercice intègre maintenant le *Code de conduite du Coordonnateur de la fiabilité*.

Considérant les délibérés des dossiers R-4103-2019 et R-4107-2019, la décision D-2020-100 précitée ainsi que la décision D-2020-174, le Transporteur soumet respectueusement qu'il n'apparaît pas approprié de fixer de « calendrier strict » tel que le soumet l'intervenant. Au contraire, il est plus approprié de laisser toute latitude à la Régie dans ses délibérés, de laisser la chance aux parties prenantes de prendre la mesure des décisions à venir et ensuite de conférer le temps nécessaire à celles-ci afin de poser les actions requises en conformité avec le cadre réglementaire. Cela étant, nous réitérons l'engagement antérieur de déposer un dossier auprès de la Régie lorsque la réflexion et les travaux de la DCDD seront complétés.

Avec égards, le Transporteur prie la Régie d'écarter les propos de l'intervenant.

SÉ-AQLPA

L'intervenant mentionne à sa lettre du 22 février 2021 (version rectifiée):

Nous recommandons à la Régie de reporter sine die le dépôt d'une nouvelle proposition de Code de conduite qui pourra, selon le cas, être logée soit par HQT seule soit conjointement avec le Coordonnateur de la fiabilité. Nous recommandons également à la Régie, au présent dossier, de communiquer avec les parties un peu plus de 30 jours après le prononcé de la décision finale à être rendue aux dossiers R-4103-2019 et R-4107-2019 afin d'examiner alors la meilleure marche à suivre (y compris de décider alors de mettre fin ou non à la Phase 2 et d'en différer le contenu à un autre dossier). Dans l'interim, nous recommandons à la Régie de ne pas mettre fin à la Phase 2 et à en demeurer saisie, notamment afin de conserver juridiction sur d'éventuelles mesures interlocutoires qui pourraient être prises.

Le Transporteur, avec égards, est en désaccord avec les propos de l'intervenant.

Le Transporteur réitère qu'il est plus approprié, selon les états d'avancement des divers dossiers ci-haut mentionnés, de laisser à la Régie toute latitude dans ses délibérés, de laisser toute latitude aux parties prenantes afin de prendre la mesure des décisions à venir et aussi de conférer à ces dernières un temps de réflexion nécessaire qui permette de poser les actions requises en conformité avec le cadre réglementaire. De ce qui précède, la mise en place d'un délai préfixe n'apparaît pas appropriée, ni adaptée aux circonstances. Soulignons que l'engagement antérieur reste le même, à savoir que

lorsque que la réflexion et les travaux de la DCDD seront complétés, un nouveau dossier sera initié auprès de la Régie.

Le Transporteur réitère également que le maintien de la Phase 2 du présent dossier n'est pas une option viable. Tel que déjà mentionné, considérant que la DCDD a intégré à sa réflexion et ses travaux le *Code de conduite du Coordonnateur de la fiabilité*, il n'apparaît pas juridiquement conforme que la Phase 2 du présent dossier, amorcée par le Transporteur, soit maintenue à l'égard d'une demande qui concernera également le Coordonnateur de la fiabilité.

Avec égards, les propos de l'intervenant devraient être écartés par la Régie.

RTA

L'intervenant mentionne à sa lettre du 22 février 2021:

RTA n'entend pas s'objecter à cette demande du Transporteur.

RTA souligne toutefois qu'au moment de déposer un tel nouveau dossier conjoint, plusieurs années se seront écoulées depuis que le Transporteur a confié (i) à la nouvelle direction - Gouvernance et stratégie d'affaires la responsabilité de l'application de son Code de conduite et (ii) au directeur – Conformité et développement durable du Groupe Affaires Corporatives, juridiques et gouvernance la responsabilité d'émettre l'attestation de conformité en vertu dudit Code de conduite, et ce, avant même d'en demander l'approbation à la Régie et de l'avoir obtenue.

Il appartient à la Régie, dans son rôle de surveillance du Transporteur à titre d'entité réglementée, de notamment s'assurer, dans le contexte des multiples réorganisations corporatives subséquentes et réaffectations de responsabilités dont fait état le présent dossier, de la protection des tierces-parties et clients qui transigent avec le Transporteur en encadrant les transactions du Transporteur avec ses entités affiliées.

Le Transporteur réitère ses propos en réponse aux intervenants AHQ-ARQ et FCEI. Ainsi, le Transporteur se conforme aux divers encadrements issus du cadre réglementaire de la *Loi sur la Régie de l'énergie* et il en fait la démonstration annuellement auprès de la Régie. Également, par sa décision D-2020-100 (section 3.6), la Régie a mentionné que le fait que certaines dispositions du Code de conduite ne soient plus arrimées à la structure organisationnelle d'Hydro-Québec ne semblait pas créer d'enjeu ou de préjudice réels.

Avec égards, les craintes de l'intervenant ne reposent pas sur des assises factuelles.

Conclusions

Le Transporteur, à la lumière de ce qui précède et de sa lettre du 12 février 2021 ici réitérée, demande respectueusement à la Régie d'annuler l'ordonnance faite au Transporteur de déposer une nouvelle preuve en l'instance qui est contenue à la décision D-2020-100.

Avec la perspective d'un dossier conjoint amorcé par le Transporteur et le Coordonnateur de la fiabilité, le Transporteur demande que la Phase 2 du présent dossier soit annulée et que le suivi issu de la décision D-2020-174 soit différé au dossier conjoint à venir.

Le Transporteur demeure disponible pour répondre aux interrogations de la Régie selon le cas.

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

(s) Yves Fréchette

Yves Fréchette

c.c. Intervenants (par courriel seulement)