

## DÉPÔT ÉLECTRONIQUE

Le 24 avril 2020

No de dossier : 540603-23

Me Véronique Dubois  
Secrétaire  
**RÉGIE DE L'ÉNERGIE**  
800, rue du Square-Victoria, 2e étage  
Bureau 2.55  
Montréal (Québec) H4Z 1A2

**Objet :**

- **Demande interlocutoire du Transporteur (B-0062 et B-0064)**
- **Représentations de l'intervenante Rio Tinto Alcan inc. (« RTA »)**
- **Dossier R-4049-2018**

Chère consœur,

**1. Sommaire des représentations de RTA**

Tel que plus amplement explicité dans cette lettre, RTA soumet que la demande interlocutoire du Transporteur est prématurée et que les conclusions recherchées ne devraient pas être ratifiées par la Régie à ce stade-ci du présent dossier, et ce, pour les motifs suivants :

- a. Il y a absence de preuve au dossier pour appuyer la demande interlocutoire;
- b. Une partie ne peut invoquer les critères applicables à l'injonction afin de demander la ratification par un tribunal, *post facto* et sur une base provisoire, de ses propres décisions internes et gestes posés;
- c. La Régie n'a toujours pas été en mesure d'examiner les ajustements organisationnels de la demanderesse, lesquels sont toujours en cours, afin de s'assurer de l'application, du suivi et du respect du *Code de conduite du Transporteur*;
- d. L'intérêt « public » doit être compris comme l'intérêt et la protection de l'ensemble des parties (le marché) qui transigent avec la demanderesse, et non l'intérêt « privé » que le Transporteur invoque dans sa demande interlocutoire.

Conformément aux pouvoirs qui lui sont conférés en vertu de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « **Loi** »), RTA propose à la Régie de rendre certaines ordonnances permettant de faire progresser ce dossier tout en tenant compte des objectifs visés par le Transporteur.

## 2. Introduction

Le 22 juin 2018, Hydro-Québec *TransÉnergie* (le « **Transporteur** ») dépose sa *demande d'approbation de modifications au Code de conduite du Transporteur* auprès de la Régie de l'énergie (la « **Régie** »), en suivi de la décision D-2017-128 (dossier R-3981-2016, phase 2)<sup>1</sup>.

Cette demande vise essentiellement à faire adopter les modifications suivantes au *Code de conduite du Transporteur* (B-0005) (le « **Code de conduite** ») :

- (i) Élargir la portée du *Code de conduite* à 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 du *Code de conduite* (art. 4.10.1);
- (ii) Désigner le *directeur – Gouvernance et stratégie d'affaires* responsable de l'application du *Code de conduite* et l'émission d'un rapport annuel (art. 6.1, 6.2 et 6.4);
  - le Transporteur indique dans sa preuve que cette direction a été mise en place depuis le 20 juin 2017 (B-0004);
  - le *directeur – Commercialisation*, maintenant *directeur – Commercialisation et affaires réglementaires*, conserve la responsabilité de l'accueil et du traitement des plaintes (art. 6.3).
- (iii) Désigner le *directeur – Contrôle corporatif* pour émettre l'attestation de conformité (art. 6.4).

Après avoir soumis un complément de preuve additionnelle, tel que requis par la Régie dans sa décision procédurale D-2018-091, le Transporteur demande à la Régie, le 25 février 2019, la suspension du présent dossier en raison de la « survenance d'un événement exceptionnel » (B-0026). Plus particulièrement, le Transporteur informe la Régie que le conseil d'administration d'Hydro-Québec a récemment approuvé d'importants ajustements organisationnels impliquant notamment :

- la Vice-présidence Technologies de l'information, de la division Exploitation;
- Hydro-Québec Production;
- le Groupe – Direction financière et du risque.

---

<sup>1</sup> Dans sa décision D-2017-128, la Régie demandait au Transporteur d'apporter les modifications suivantes à son *Code de conduite* :

**DEMANDE** au Transporteur de s'assurer qu'un engagement visant le respect du Code de conduite soit appliqué à tous les niveaux hiérarchiques visés par le transfert des ressources du Transporteur qui peuvent, dans l'exercice de leur fonction, avoir accès à des données du Transporteur et du marché de gros;

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

Le Transporteur indique dans sa correspondance qu'en raison de ces ajustements organisationnels, la preuve documentaire déposée dans le présent dossier devra être entièrement révisée et il n'est pas possible, ce jour, d'évaluer le délai nécessaire pour ce faire.

Dans ces circonstances, le Transporteur soumet à la Régie qu'il n'est pas approprié, ni juridiquement valable, que la progression du dossier en cause soit maintenue.

Le 27 février 2019, la Régie fait suite à la demande du Transporteur, suspend le traitement du dossier, à l'exception de l'ordonnance rendue aux termes de la décision D-2019-018, et annule l'audience prévue en avril 2019.

Par sa décision procédurale D-2019-055, la Régie fixe au 21 juin 2019 la date de dépôt de la preuve révisée du Transporteur.

Tel qu'il appert des nombreuses réponses du Transporteur aux demandes de renseignements de la Régie et des intervenants déposées en juin et juillet 2019 (B-0042 à B-0047 et B-0055 à B-0058), Hydro-Québec a effectivement procédé à une réorganisation corporative significative qui affecte non seulement ses divisions réglementées et non réglementées, mais potentiellement les liens directs ou indirects que ces dernières peuvent avoir entre elles.

Le 6 novembre 2019, la Régie fixe le calendrier de traitement du dossier et prévoit une période pour l'audience en mai 2020 (A-0025).

Le 23 janvier 2020 (B-0059), le Transporteur demande de nouveau à la Régie le report de la date de dépôt des demandes de renseignements au Transporteur, notamment en raison d'une récente réaffectation de responsabilités qui exige une revue de sa demande et de la preuve documentaire déposée à son soutien.

Le Transporteur indique de plus à la Régie que les responsabilités dévolues à la *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. Dans ces circonstances, le Transporteur soumet qu'il n'est pas approprié que des demandes de renseignements soient préparées et déposées par les intervenants sur la base de la preuve actuelle qui doit être révisée.

Par sa lettre du 27 janvier 2020 (A-0026), la Régie accepte de suspendre la date de dépôt des demandes de renseignements et demande au Transporteur de déposer, 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.

Par sa lettre du 6 mars 2020 (B-0060), le Transporteur, invoquant une récente réaffectation de responsabilités, propose maintenant à la Régie d'entendre une demande interlocutoire qu'il prévoit déposer le ou vers 31 mars 2020 et de suspendre le présent dossier jusqu'au 1<sup>er</sup> février 2021.

Sans être en mesure à ce stade-ci de tirer des conclusions précises en l'absence de preuve, il est possible que cette réaffectation de responsabilités affecte non seulement les divisions réglementées et non réglementées d'Hydro-Québec, mais potentiellement les liens directs ou indirects que ces dernières peuvent avoir entre elles.

Par sa demande interlocutoire datée du 31 mars 2020 (B-0064), le Transporteur soumet maintenant à la Régie qu'il est essentiel d'approuver, de manière interlocutoire, les modifications initialement proposées au *Code de conduite* en juin 2018 notamment pour les raisons suivantes :

Dans une volonté d'être plus agile, d'offrir un meilleur service à la clientèle, de continuer à être efficient et de s'adapter à la transition énergétique en cours, Hydro-Québec a ajusté sa structure organisationnelle à plusieurs reprises depuis quelques années et va continuer à faire les ajustements requis pour faire face à ces défis. Les encadrements internes au sein d'Hydro-Québec ont été mis en place au début des années 2000. Les exigences de marché et le contexte énergétique nord-américain ont passablement évolué. Or, les encadrements internes au sein d'Hydro-Québec doivent évoluer pour s'ajuster à ce contexte. Dans un souci d'évolution et de cohérence, Hydro-Québec souhaite revoir l'ensemble de ses encadrements internes en 2020-2021.

Dans son complément d'argumentation daté du 17 avril 2020 (B-0065), le Transporteur soumet à la Régie les justifications additionnelles suivantes :

- 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[nt] 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.
- 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.

L'ensemble des arguments du Transporteur pour justifier sa demande interlocutoire contraste avec les motifs soumis à la Régie en février 2019 pour demander une suspension du présent dossier (B-0026).

### **3. Représentations et commentaires de RTA sur la demande interlocutoire du Transporteur**

Dans sa décision D-2017-128 (R-3981-2016, phase 2), la Régie souligne que la Loi lui confère la compétence sur les activités de transport d'électricité du Transporteur, peu importe la structure organisationnelle par laquelle le Transporteur déploie ses activités :

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

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

RTA rappelle également les paragraphes 13 et 14 de la décision procédurale D-2018-019 rendue dans le présent dossier qui soulignent l'importance d'examiner le *Code de conduite* à la lumière des nouveaux ajustements organisationnels :

[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. (nous soulignons)

Ces propos de la Régie demeurent pertinents et d'actualité en l'espèce.

Par sa demande interlocutoire, le Transporteur :

- (i) propose maintenant qu'elle soit traitée sans délai, alors que les délais encourus depuis l'ouverture du dossier sont attribuables aux diverses demandes du Transporteur;
- (ii) indique dans ses représentations que d'autres réorganisations corporatives et réaffectation des responsabilités internes ont pris place et sont toujours en cours au sein d'Hydro-Québec de sorte qu'il ne sera pas en mesure de soumettre sa preuve avant février 2021; et

- (iii) ne permet pas à la Régie de procéder à l'examen des ajustements organisationnels puisqu'ils ne sont toujours pas complétés, dans le contexte des modifications proposées au *Code de conduite*.

Or, il appert que le Transporteur a déjà confié à la *direction - Gouvernance et stratégie d'affaires* la responsabilité de l'application du *Code de conduite*.

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*.

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*.

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 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*.

Nous soumettons respectueusement que les critères applicables en matière d'injonction provisoire, tels qu'invoqués par le Transporteur, ne sont d'aucune utilité pour obtenir les conclusions recherchées dans la demande interlocutoire, surtout à ce stade-ci du dossier où la Régie n'est pas en mesure d'apprécier les éléments de preuve déjà déposés au dossier puisqu'ils ne sont plus d'actualité. En effet, une partie ne peut invoquer les critères applicables à l'injonction pour faire ratifier juridiquement, même sur une base provisoire, ses propres décisions internes.

Pris isolément, aucun de ces critères ne trouve application en l'espèce :

- Aucune situation d'urgence justifiant l'intervention de la Régie n'existe compte tenu du délai de presque deux ans écoulé depuis l'ouverture de ce dossier;

- Le Transporteur n'a pas un droit apparent ou *prima facie* pour demander à un tribunal de ratifier, *post facto* et en l'absence de preuve, des décisions internes prises et des gestes posés dans le contexte d'ajustements organisationnels toujours en cours;
- Le Transporteur ne peut prétendre subir un préjudice irréparable découlant des décisions internes prises et des gestes posés dans le contexte d'ajustements organisationnels toujours en cours;
- Le Transporteur ne peut invoquer que la balance des inconvénients le favorise alors que les décisions prises et les gestes posés pouvant potentiellement affecter ses activités et le respect de son *Code de conduite* l'ont été sans examen préalable de la Régie. La balance des inconvénients et l'absence de preuve au dossier favorisent plutôt l'ensemble des parties qui transigent avec le Transporteur de même qu'une intervention mesurée de la Régie compte tenu des circonstances.

Au-delà de cette analyse, l'intérêt public doit être compris comme l'intérêt et la protection de l'ensemble des parties (le marché) qui transigent avec le Transporteur, et non l'intérêt privé que le Transporteur invoque dans son argumentation.

Ainsi, RTA réitère à la Régie l'essence même des propos tenus dans sa lettre datée du 3 avril 2019 (C-RTA-0005) par laquelle elle exprimait que la demande du Transporteur en lien avec le calendrier alors proposé ferait en sorte que ce dernier mettrait en place sa transformation organisationnelle avant même que la Régie ait eu l'opportunité d'analyser et d'approuver :

- les impacts potentiels de ces changements organisationnels sur l'application du *Code de conduite*, dont les objectifs sont notamment de protéger le marché et l'information communiquée aux diverses divisions d'Hydro-Québec;
- les modifications proposées par le Transporteur au *Code de conduite* pour tenir compte des conséquences de cette transformation organisationnelle sur l'ensemble des ressources affectées.

#### 4. Conclusions

Afin de tenir compte des objectifs visés par le Transporteur, RTA propose à la Régie de ne pas ratifier à ce stade-ci les modifications apportées au *Code de conduite* et d'émettre les ordonnances suivantes :

- a) d'ordonner au Transporteur de lui soumettre :
  - i) une description complète et détaillée de tous les aspects de la réorganisation corporative réalisée à ce jour de même que la réaffectation des responsabilités internes;
  - ii) tous les organigrammes et les descriptions de tâches nécessaires à la compréhension complète de cette réorganisation et de cette réaffectation des responsabilités internes;
  - iii) tous les éléments de cette réorganisation et de cette réaffectation des responsabilités internes qui n'ont pas été complétés à jour;

- iv) toute autre modification au *Code de conduite* pouvant découler de cette réorganisation complétée et à compléter et de cette réaffectation des responsabilités internes, et ce, depuis le 20 juin 2017;
  - v) un rapport détaillé en ce qui a trait à l'application, au suivi et au respect du *Code de conduite* depuis le 20 juin 2017;
- b) de procéder, dans les meilleurs délais, à une première phase de l'audience dans ce dossier pour traiter des éléments ci-haut mentionnés;
  - c) de procéder, si requis, à un audit des activités du Transporteur, en vertu des pouvoirs qui sont conférés par la Loi, en ce qui a trait à l'application, au suivi et au respect du *Code de conduite*.

\* \* \*

Veillez agréer, chère consœur, nos salutations distinguées.

**Dentons Canada** S.E.N.C.R.L.



Pierre D. Grenier  
PDG/Id