

# D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

---

D-2021-139

R-4162-2021

2 novembre 2021

---

**PRÉSENTS :**

François Émond

Louise Rozon

Jocelin Dumas

Régisseurs

---

**Hydro-Québec**

Demanderesse

et

**Personnes intéressées dont les noms apparaissent ci-après**

---

**Décision procédurale – Demandes d'intervention et  
calendrier de traitement**

***Demande d'approbation des Normes de conduite de  
Transport***



Demanderesse :

**Hydro-Québec dans ses activités de transport  
représentée par M<sup>e</sup> Yves Fréchette et Joelle Cardinal**

Personnes intéressées :

**Association Hôtellerie Québec et Association Restauration Québec (AHQ-ARQ)  
représenté par M<sup>e</sup> Steve Cadrin;**

**Regroupement pour la transition, l'innovation et l'efficacité énergétiques (RTIEÉ)  
représenté par M<sup>e</sup> Dominique Neuman.**

## 1. DEMANDE

[1] Le 29 juin 2021, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (Hydro-Québec ou le Transporteur), dépose à la Régie, en vertu de l'article 31 (5°) de la *Loi sur la Régie de l'énergie*<sup>1</sup> (la Loi), une demande d'approbation des *Normes de conduite de Transport* (les Normes de conduite) ainsi que les pièces à son soutien (la Demande)<sup>2</sup>.

[2] Le 13 août 2021, la Régie rend sa décision procédurale D-2021-104<sup>3</sup> par laquelle elle décide de traiter la Demande par voie d'audience publique et établit le calendrier relatif au dépôt des demandes d'intervention. Elle demande également au Transporteur de déposer une proposition de calendrier de traitement du dossier, une version du rapport de la firme Guidehouse Inc. (le rapport Guidehouse), en français, ainsi que les codes de conduite du Transporteur et du Coordonnateur de la fiabilité, visés par la Demande.

[3] Le 25 août 2021, en suivi de la décision D-2021-104, le Transporteur dépose une proposition de calendrier de traitement de la Demande<sup>4</sup>.

[4] Le 7 septembre 2021, l'AHQ-ARQ et le RTIEÉ déposent leur demande d'intervention accompagnée d'un budget de participation.

[5] Le 10 septembre 2021, Rio Tinto Alcan inc. informe la Régie qu'elle n'entend pas intervenir au présent dossier. Cependant, elle réserve ses droits d'intervenir activement ou d'émettre des commentaires ou observations si des événements nouveaux ou une preuve additionnelle devaient modifier son analyse actuelle du dossier et affecter ses intérêts.

[6] Le 10 septembre 2021, le Transporteur dépose ses commentaires sur les demandes d'intervention.

[7] Le 14 septembre 2021, l'AHQ-ARQ et le RTIEÉ déposent leur réponse aux commentaires du Transporteur.

---

<sup>1</sup> [RLRQ, c. R-6.01](#).

<sup>2</sup> Pièce [B-0002](#).

<sup>3</sup> Décision [D-2021-104](#).

<sup>4</sup> Pièce [B-0008](#).

[8] La présente décision porte sur les demandes d'intervention et le calendrier de traitement de la Demande.

## 2. DEMANDES D'INTERVENTION

[9] L'AHQ-ARQ et le RTIEÉ ont déposé des demandes d'intervention selon les dispositions prévues au *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*<sup>5</sup> (le Règlement).

[10] Ces demandes sont accompagnées du formulaire prescrit visant à préciser les sujets d'intervention, ainsi que des budgets de participation établis conformément au *Guide de paiement des frais 2020*<sup>6</sup>.

### 2.1 AHQ-ARQ

[11] L'AHQ-ARQ rappelle avoir déjà été reconnue comme intervenante dans les dossiers portant spécifiquement sur l'application et les modifications du code de conduite du Transporteur (le Code de conduite), soit les dossiers R-3981-2016 Phase 2 et R-4049-2018. Elle rappelle également que ses interventions ont été jugées utiles par la Régie.

[12] Au soutien de sa demande d'intervention, outre des intérêts de nature tarifaire, cette personne intéressée indique avoir un intérêt, comme citoyen du Québec, à ce qu'Hydro-Québec ne prenne pas de risque additionnel de contravention aux Normes de conduite qui pourrait mettre en péril sa capacité de pouvoir transiger sur les marchés américains.

[13] Afin de pouvoir situer les unités d'affaires desquelles relèvent ou pourraient relever des employés exerçant une fonction de transport ou une fonction de marchés de gros, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur de déposer les

---

<sup>5</sup> [RLRQ, c. R-6.01, r. 4.1.](#)

<sup>6</sup> [Guide de paiement des frais 2020.](#)

organigrammes d'Hydro-Québec en vigueur en identifiant les unités assujetties aux Normes de conduite et celles qui ne le seraient pas. De plus, l'AHQ-ARQ souhaite également examiner les organigrammes détaillés de 2013, 2019 et 2021 qui ont été revus par la firme Deloitte.

[14] Plus particulièrement, l'AHQ-ARQ entend examiner les tâches des employés exerçant une fonction de transport ou une fonction de marchés de gros et celles du personnel en technologies de l'information. Elle compte également examiner les exceptions à l'application de la règle de transparence, la séparation physique des employés exerçant ces fonctions, l'engagement par les employés du respect des Normes de conduite et le balisage réalisé par la firme Guidehouse.

[15] L'AHQ-ARQ prévoit un budget de participation de 58 710 \$.

## **2.2 RTIEÉ**

[16] Le RTIEÉ indique que l'ensemble de ses représentations s'effectuera en continuité avec les représentations antérieures logées par Stratégies Énergétiques et l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (SÉ-AQLPA) dans les autres dossiers de la Régie relatifs au Code de conduite du Transporteur.

[17] Le RTIEÉ souhaite examiner les différentes circonstances permettant à des employés de fonctions différentes de communiquer et les modalités de ces communications. Il cherche à s'assurer que ces employés disposent d'une flexibilité opérationnelle suffisante pour assurer, dans toutes les circonstances, la fiabilité du réseau, la qualité de l'onde et le respect efficace des normes environnementales dans la gestion des services complémentaires et lors des reprises (dont les débits réservés hydroélectriques). Les restrictions de communications entre employés ne devraient pas, même dans les circonstances exceptionnelles, nuire à ces objectifs.

[18] De plus, le RTIEÉ entend s'assurer de l'harmonie du texte des Normes de conduite proposées avec les Tarifs et conditions et le pouvoir de la Régie de statuer sur les dépenses en actifs ainsi que de l'indépendance du Chef de la conformité par rapport aux autres unités d'Hydro-Québec.

[19] Le RTIEÉ prévoit un budget de participation de 59 775 \$.

## **2.3 COMMENTAIRES DU TRANSPORTEUR ET RÉPONSES DE L'AHQ-ARQ ET DU RTIEÉ**

[20] De manière générale, le Transporteur rappelle que les Normes de conduite proposées sont très largement inspirées des textes règlementaires les plus récents issus d'ordonnances de la *Federal Energy Regulatory Commission* (la FERC) et de décisions de la Régie.

[21] Il fait valoir que la Demande constitue une refonte et une actualisation des textes qui trouve notamment appui sur les décisions antérieures de la Régie. Ainsi, les débats qui furent complétés et décidés lors des audiences antérieures ne sauraient être repris au présent dossier.

[22] Le Transporteur mentionne qu'il demande à la Régie de se prononcer de manière prospective à l'égard des Normes de conduites proposées. À cet effet, il soutient qu'il n'est d'aucune pertinence de poser un regard rétrospectif sur l'évolution de la structure organisationnelle d'Hydro-Québec ou sur le respect des règles des codes de conduite en vigueur actuellement.

### **2.3.1 À L'ÉGARD DE LA DEMANDE D'INTERVENTION DE L'AHQ-ARQ**

[23] Le Transporteur souligne que le présent dossier ne comporte pas d'aspects tarifaires et doute de la suffisance de l'intérêt général identifié par l'AHQ-ARQ selon l'article 16 du Règlement. Le Transporteur s'en remet à la Régie quant à la suffisance, ou non, de la demande d'intervention de AHQ-ARQ, selon le cadre règlementaire ainsi que l'objet et les conclusions de la Demande.

[24] Le Transporteur rappelle que l'approche qu'il a adoptée dans le présent dossier ne porte pas sur la structure organisationnelle mais plutôt sur la fonction exercée par les employés, tel que privilégié par la FERC. Il est d'avis que l'analyse des organigrammes n'apportera pas à la Régie un éclairage utile dans l'analyse des Normes de conduite proposées. Le Transporteur pourra répondre aux questions portant sur les fonctions

exercées par les employés exerçant une fonction de transport ou une fonction de marchés de gros sans avoir recours aux organigrammes.

[25] De plus, le Transporteur soumet que la revue de la structure globale de l'entreprise n'est pas pertinente pour la détermination de la Régie au présent dossier. Cependant, il souligne que les participants peuvent référer aux organigrammes d'Hydro-Québec déposés dans le dossier R-4167-2021<sup>7</sup>.

### 2.3.2 RÉPONSE DE L'AHQ-ARQ AUX COMMENTAIRES DU TRANSPORTEUR

[26] L'AHQ-ARQ constate que l'organigramme déposé dans le dossier R-4167-2021 ne permet pas de situer l'ensemble des unités d'affaires d'Hydro-Québec non plus qu'il ne permet de situer les diverses unités en technologies de l'information qui pourraient être assujetties aux Normes de conduite.

[27] L'AHQ-ARQ est d'avis que l'analyse des organigrammes apporterait un éclairage utile à la Régie dans l'analyse des Normes de conduite proposées afin de situer les diverses unités d'affaires mentionnées dans la pièce B-0004 et de comprendre les différentes définitions.

[28] De plus, elle se questionne sur le besoin, pour la firme Deloitte retenue par Hydro-Québec, d'avoir accès aux organigrammes généraux détaillés de 2013, 2019 et 2021 alors que le Transporteur juge qu'un tel accès ne serait pas utile aux autres participants.

### 2.3.3 À L'ÉGARD DE LA DEMANDE D'INTERVENTION DU RTIÉÉ

[29] Le Transporteur souligne que le RTIÉÉ regroupe des organismes à vocation environnementale dont l'intérêt et l'expertise concerne les aspects environnementaux et de développement durable.

---

<sup>7</sup> Dossier R-4167-2021, pièce [B-0005](#), Annexe 1.



[30] Au présent dossier, les Normes de conduite sont d'intérêt pour les clients du service de transport (de point à point ou de la charge locale) et ne concernent pas les aspects environnementaux et de développement durable des activités d'Hydro-Québec.

[31] Le Transporteur rappelle que la Demande, la preuve offerte et les normes proposées par le Transporteur, s'appuient sur les principes et normes qui découlent des ordonnances 889 et 717 de la FERC. Ces ordonnances visent à prévenir ou empêcher que les employés de la fonction de transport d'une société ne prennent une mesure qui profite indûment aux employés de la fonction de marchés de gros de cette même société.

[32] Ces principes, ainsi que les ajustements nécessaires pour refléter le principe que la fiabilité du réseau demeure en tout temps la priorité du Coordonnateur de la fiabilité au Québec, font partie des codes de conduite actuels et des *Normes de conduite* proposées par le Transporteur.

[33] Selon le Transporteur, la décision à venir au présent dossier n'aura aucun impact sur ces personnes intéressées et il n'existe aucun lien entre les sujets identifiés et la nature de leurs intérêts et expertises. De plus, les personnes intéressées ne proposent pas d'examiner des aspects du dossier qui leur soit propre ou exclusif.

[34] Le Transporteur est d'avis que la demande d'intervention du RTIEÉ est insuffisante et non conforme à l'article 16 (2<sup>o</sup>) du Règlement et qu'elle devrait être rejetée par la Régie.

[35] De façon subsidiaire, sous réserve de ce qui précède et en sus, le Transporteur s'objecte spécifiquement à la participation du Groupe d'Initiatives et de Recherches Appliquées au Milieu (le GIRAM) et d'Énergie solaire Québec (ÉSQ).

[36] En effet, le Transporteur constate que SÉ et AQLPA, tous deux participants réguliers aux activités de la Régie, souhaitent faire bénéficier le GIRAM et ÉSQ de l'intérêt et de la représentativité qui leur ont été reconnus de longue date par la Régie. Il soumet toutefois que ces personnes intéressées ne disposent pas de l'intérêt requis, ni de l'expertise pour une participation valable dans l'intérêt public au présent dossier. Le Transporteur est d'avis que la Régie devrait rejeter les demandes d'intervention et les participations au présent dossier du GIRAM et d'ÉSQ. Il ne conteste toutefois pas l'intérêt à intervenir de SÉ-AQLPA.

[37] En ce qui a trait aux sujets identifiés par le RTIEÉ, le Transporteur rappelle que les Normes de conduite sont d'intérêt pour les clients du service de transport (de point à point ou de la charge locale) et visent à actualiser les encadrements permettant d'assurer un traitement équitable de tous les clients du service de transport.

[38] Les Normes de conduite ne changent aucunement et n'ont aucune influence sur l'exploitation du réseau de transport, sa fiabilité, la qualité de l'onde et le respect de quelque norme environnementales auxquelles les personnes intéressées peuvent faire allusion.

[39] Le Transporteur rappelle également que les Normes de conduites proposées sont issues des dispositions réglementaires découlant des ordonnances de la FERC. Il en est de même pour les *Tarifs et conditions de service* de transport d'Hydro-Québec qui sont très largement calqués sur le *pro forma* préconisé par la FERC. À l'évidence, l'organisme précité, tout comme la Régie, agit dans le respect de la cohérence institutionnelle. Hydro-Québec évolue dans un contexte réglementaire nord-américain et dans ces circonstances, il est tout à fait légitime de se rapprocher de ce contexte notamment dans un souci de réciprocité.

[40] Le Transporteur mentionne que les dispositions relatives à la *Politique de prix de cession* demeurent inchangées et ne font pas partie des objets de la Demande. Les aspects liés à la détermination des revenus requis du Transporteur, pour les fins de la tarification, sont absents du périmètre de la Demande. Le Transporteur rappelle au surplus que les Normes de conduite proposées n'affectent en rien les pouvoirs de la Régie en vertu de la Loi.

[41] En ce qui a trait à l'indépendance de la supervision de la mise en œuvre des Normes de conduite et de la vérification de sa conformité, le Transporteur souligne que les personnes intéressées n'ont aucune expertise en vérification de conformité, ni d'expertise en matière de gestion et d'opération d'un réseau de transport. Selon lui, le RTIEÉ ne sera pas en mesure d'éclairer la Régie dans son processus décisionnel et à l'égard d'un sujet qui ne relève pas de son domaine d'expertise.

[42] Conséquemment, le Transporteur demande à la Régie de rejeter les sujets d'intervention proposés par le RTIEÉ.

#### 2.3.4 RÉPONSE DU RTIEÉ AUX COMMENTAIRES DU TRANSPORTEUR

[43] Le RTIEÉ soumet que l'ampleur des commentaires d'Hydro-Québec est démesurée et non conforme avec l'esprit de la Loi ni l'esprit dans lequel elle doit être appliquée. Cette personne intéressée invite la Régie à exercer son rôle de manière souple et ouverte en favorisant la participation des associations de la société civile plutôt que de limiter cette participation prématurément.

[44] Les organismes composant le RTIEÉ font valoir leur droit de s'associer et soumettent qu'il serait discriminatoire que ce droit d'association soit non reconnu par la Régie alors qu'elle a toujours reconnu ce droit à l'Union des consommateurs, au Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec et au Regroupement des organismes environnementaux en énergie.

[45] En ce qui a trait à la liste des sujets, le RTIEÉ souligne qu'il existe de nombreux dossiers où des intervenants environnementaux ont pris part à l'examen d'enjeux de séparation fonctionnelle et de codes de conduite et où leur participation a été reconnue comme étant ciblée, pertinente et utile.

[46] Le RTIEÉ est d'avis que la séparation fonctionnelle est d'intérêt public et touche tous les groupes d'intervenants. En effet, l'obligation de séparation fonctionnelle vise ultimement à assurer l'intégrité du champ de compétence de la Régie en assurant, entre autres, que l'unité d'Hydro-Québec assujettie à la surveillance de la Régie ne soit pas indûment influencée par une autre unité non assujettie à la Régie. De plus, les Normes de conduite mettant en œuvre cette séparation fonctionnelle ne doivent pas être indûment restrictives au point d'empêcher le Transporteur d'échanger les informations lui permettant d'opérer adéquatement dans toutes les conditions de réseau.

[47] Plus spécifiquement, le RTIEÉ soumet qu'une flexibilité opérationnelle suffisante pour assurer la fiabilité, la qualité et le respect des normes a toujours constitué un aspect majeur dans les dossiers antérieurs de la Régie portant sur l'adoption du Code de conduite du Transporteur. La Régie et les intervenants se sont ainsi notamment interrogés sur le rôle du Transporteur dans la gestion des centrales hydroélectriques au fil de l'eau et dans la fourniture des services complémentaires par des unités de production. La réalité est que les employés exerçant une fonction de transport doivent être capables de communiquer avec d'autres employés, y compris ceux responsables de la gestion des marchés de gros et

ceux de clients incluant les employés d'Hydro-Québec dans ses activités de production (le Producteur) quant à ses installations.

[48] Un enjeu majeur de l'examen des Normes de conduite vise à s'assurer que les restrictions de communications n'entravent pas la capacité du Transporteur d'exercer adéquatement ses fonctions dans toutes les circonstances.

## **2.4 OPINION DE LA RÉGIE**

[49] La Régie rappelle que, pour obtenir le statut d'intervenant, une personne intéressée doit, conformément à l'article 16 du Règlement et à la satisfaction de la Régie, démontrer son intérêt à participer, sa représentativité ainsi que l'objectif qu'elle vise par son intervention.

[50] Dans son appréciation de la demande d'intervention, la Régie tient compte du lien entre les conclusions recherchées et l'intérêt de la personne intéressée. La demande d'intervention doit ainsi démontrer la pertinence de l'apport de la personne intéressée à l'étude du dossier, eu égard à son champ de compétence.

[51] Pour obtenir le statut d'intervenant, la personne intéressée doit ainsi non seulement identifier un enjeu réel en lien avec les intérêts qu'elle défend mais également démontrer que l'intervention envisagée sera un apport à l'étude du dossier sous examen.

[52] De plus, la Régie rappelle qu'au présent dossier, elle est saisie d'une demande d'approbation des Normes de conduite en remplacement des codes de conduite du Transporteur et du Coordonnateur de la fiabilité en vigueur. La Régie souligne également que la Demande constitue essentiellement une refonte et une actualisation des textes des codes de conduite qui ont été approuvés par la Régie dans ses décisions antérieures. Ainsi, l'intérêt des personnes intéressées doit également être considéré en lien avec l'objet de la Demande.

[53] La Régie est en accord avec le Transporteur lorsqu'il mentionne que le présent dossier ne comporte pas d'aspects tarifaires et elle juge de plus que l'intérêt général identifié par l'AHQ-ARQ est insuffisant pour intervenir au présent dossier.

[54] La Régie est aussi en accord avec le Transporteur lorsqu'il affirme que la Demande concerne les Normes de conduite de transport d'électricité et ne concernent pas les aspects environnementaux et de développement durable des activités d'Hydro-Québec.

[55] Pour les motifs énoncés ci-dessus, la Régie rejette les demandes d'intervention de l'AHQ-ARQ et du RTIEÉ. Par contre, la Régie précise que l'AHQ-ARQ et le RTIEÉ pourront déposer des commentaires, le cas échéant, comme toute autre personne intéressée, au plus tard à la date fixée par la Régie à la section 4. En conséquence, la Régie n'a pas à se prononcer sur les budgets de participation.

### 3. COMPLÉMENT DE PREUVE

[56] Bien que l'approche adoptée par Hydro-Québec porte sur la fonction exercée par les employés, la Régie est d'avis que les organigrammes seront néanmoins utiles afin de situer les unités administratives des employés visés par les Normes de conduite.

**[57] En conséquence, la Régie demande au Transporteur de déposer les organigrammes en vigueur concernés par les Normes de conduite en identifiant les unités administratives dans lesquelles se retrouvent les employés exerçant une fonction de transport et une fonction de marchés de gros ainsi que le chef de la conformité, au plus tard le 12 novembre à 12 h.**

### 4. CALENDRIER DE TRAITEMENT DU DOSSIER

La Régie fixe l'échéancier suivant pour le traitement du dossier :

Le 12 novembre 2021, à 12 h	Date limite pour le dépôt i) des Codes de conduite visés par la Demande, ii) des organigrammes visés par le paragraphe 57 de la présente décision et iii) du rapport Guidehouse en français
Le 17 mars 2022, à 12 h	Date limite pour le dépôt des commentaires des personnes intéressées
Le 31 mars 2022, à 12 h	Date limite pour la réplique du Transporteur aux commentaires des personnes intéressées, le cas échéant

[58] La Régie informera le Transporteur si une audience orale sera nécessaire lorsque le processus écrit sera complété.

[58] **Considérant ce qui précède,**

La Régie de l'énergie :

**REJETTE** les demandes d'intervention de l'AHQ-ARQ et du RTIEÉ;

**DEMANDE** au Transporteur de déposer les organigrammes en vigueur concernés par les Normes de conduite en identifiant les unités administratives dans lesquelles se retrouvent les employés exerçant une fonction de transport et une fonction de marchés de gros ainsi que le chef de la conformité;

**FIXE** le calendrier prévu à la section 4 de la présente décision.

François Émond  
Régisseur

Louise Rozon  
Régisseur

Jocelin Dumas  
Régisseur