

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2023-036

R-4162-2021

28 mars 2023

PRÉSENTS :

François Émond

Louise Rozon

Jocelin Dumas

Régisseurs

Hydro-Québec

Demanderesse

et

Personne intéressée dont le nom apparaît ci-après

Décision sur le fond et sur les frais de l'AHQ-ARQ

Demande d'approbation des Normes de conduite de transport

Demanderesse :

Hydro-Québec
représentée par M^e Yves Fréchette.

Observateur :

Association Hôtellerie Québec et Association Restauration Québec (AHQ-ARQ)
représenté par M^e Steve Cadrin.

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION.....	5
2. CONCLUSIONS PRINCIPALES DE LA RÉGIE.....	9
3. NORMES DE CONDUITE DE TRANSPORT	9
3.1 CONTEXTE	9
3.2 NORMES DE CONDUITE EN REMPLACEMENT PARTIEL DU CCT	11
3.3 NORMES DE CONDUITE EN REMPLACEMENT COMPLET DU CCCF	14
3.4 ÉVALUATION DE LA CONFORMITÉ AUX NORMES DE CONDUITE	15
3.5 COMMENTAIRES DE L’AHQ-ARQ.....	18
3.6 RÉPONSE DU TRANSPORTEUR AUX COMMENTAIRES DE L’AHQ-ARQ.....	19
3.7 COMMENTAIRES DE L’IGOPP SUR L’ÉVALUATION DE LA CONFORMITÉ.....	21
3.8 OPINION DE LA RÉGIE.....	21
4. SUIVI DE LA DÉCISION D-2021-064 PORTANT SUR UN AUDIT INDÉPENDANT	24
4.1 POSITION DU TRANSPORTEUR.....	24
4.2 OPINION DE LA RÉGIE.....	25
5. MISE EN ŒUVRE DES NORMES DE CONDUITE ET ENTRÉE EN VIGUEUR.....	27
5.1 LA DEMANDE	27
5.2 OPINION DE LA RÉGIE.....	28
6. DEMANDE DE PAIEMENT DE FRAIS DE L’AHQ-ARQ.....	28
DISPOSITIF :	29
ANNEXE	31
LEXIQUE	31

1. INTRODUCTION

[1] Le 29 juin 2021, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie), en vertu de l'article 31 (5°) de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la Loi)¹, une demande d'approbation des Normes de conduite de Transport (les Normes de conduite) en remplacement du Code de conduite du Transporteur (CCT) et du Code de conduite du coordonnateur de la fiabilité (CCCF)².

[2] Le Transporteur dépose le même jour les pièces au soutien de sa demande, dont un rapport de la firme Guidehouse Canada Ltd. (Guidehouse)³ qui confirme que les exigences incluses dans les Normes de conduite correspondent à celles prévues par la *Federal Energy Regulatory Commission* (FERC) et sont alignées sur les pratiques courantes de l'industrie et un second rapport de la firme Deloitte S.E.N.C.R.L./s.r.l. (Deloitte)⁴ qui confirme que l'encadrement et les activités de conformité au sein d'Hydro-Québec correspondent aux bonnes pratiques de l'industrie.

[3] Le 2 novembre 2021, la Régie rend sa décision procédurale D-2021-139⁵ qui porte, notamment, sur le cadre d'examen, les demandes d'intervention et le calendrier de traitement du dossier. La Régie rejette les demandes d'intervention de l'AHQ-ARQ et du RTIEÉ tout en précisant qu'ils peuvent déposer des commentaires, le cas échéant, comme toute autre personne intéressée.

[4] Le 12 novembre 2021, en suivi de la décision D-2021-139, le Transporteur dépose les organigrammes en vigueur visés par les Normes de conduite, en identifiant les unités d'affaires dans lesquelles se trouvent les employés exerçant une fonction de Transport et une fonction de Marchés de gros ainsi que le Chef de la conformité. Il dépose également une version française du rapport de Guidehouse sur les normes de conduite de la FERC.

[5] Le 5 janvier 2022, la Régie informe le Transporteur qu'un mandat a été confié à l'Institut sur la gouvernance d'organisations privées et publiques (l'IGOPP) en lien,

¹ [RLRQ, c. R-6.01](#).

² [Pièce B-0004](#).

³ Pièces [B-0005](#) (version originale anglaise) et [B-0014](#) (version française).

⁴ Pièce [B-0006](#).

⁵ Décision [D-2021-139](#).

notamment, avec le rapport de la firme Deloitte. Elle décrit également les éléments du rapport attendu⁶.

[6] Le 14 février 2022, le Transporteur dépose ses réponses à la demande de renseignements que la Régie lui a transmise le 31 janvier 2022.

[7] Le 24 février 2022, Hydro-Québec annonce par communiqué qu'elle se dote d'une nouvelle organisation transversale qui comprendra désormais les groupes « Stratégies et développement », « Planification intégrée des besoins énergétiques », « Infrastructures et système énergétique » et « Exploitation et expérience client ». Le Transporteur précise que ces changements organisationnels se substituent aux structures organisationnelles antérieures dont notamment le groupe – TransÉnergie et équipement⁷.

[8] Le 15 mars 2022, en suivi du paragraphe 57 de sa décision D-2021-139, la Régie demande au Transporteur de déposer les organigrammes révisés ainsi qu'une mise à jour de la pièce B-0004 en identifiant les changements découlant de la nouvelle structure organisationnelle⁸.

[9] Le 23 mars 2022, le Transporteur dépose l'organigramme d'Hydro-Québec le plus récent disponible⁹. Il informe la Régie qu'il prévoit déposer, d'ici le 31 mai 2022, les organigrammes détaillés ainsi qu'une mise à jour de sa preuve documentaire, incluant les rapports de ses experts.

[10] Le 31 mai 2022, le Transporteur dépose une demande amendée (la Demande) d'approbation des Normes de conduite en substitution partielle du CCT et en substitution complète du CCCF ainsi que les pièces révisées à son soutien, dont l'organigramme daté du 5 mai 2022¹⁰.

[11] Le 8 juillet 2022, la Régie dépose le rapport de l'IGOPP intitulé « *Réflexion sur la demande d'Hydro-Québec à la Régie de l'énergie concernant l'approbation des normes de conduite de Transport en remplacement des codes de conduite du Transporteur et du Coordonnateur de la fiabilité en vigueur* » et une mise à jour de ce dernier afin de prendre

⁶ Pièce [A-0007](#).

⁷ Pièce [B-0024](#), p. 2.

⁸ Pièce [A-0010](#).

⁹ Pièce [B-0022](#).

¹⁰ Pièces [B-0024](#) et [B-0030](#).

en compte les autres changements organisationnels opérés chez Hydro-Québec au printemps 2022¹¹.

[12] Le 21 juillet 2022, le Transporteur demande la reconnaissance du statut de ses experts dans le cadre du présent dossier¹².

[13] Le 29 juillet 2022, le Transporteur transmet ses commentaires préliminaires sur les rapports de l'IGOPP et propose la tenue d'une séance de travail¹³.

[14] Le 9 septembre 2022, la Régie retient la proposition du Transporteur et fixe la date du 30 septembre 2022 pour la tenue de la séance de travail qui aura lieu dans les locaux d'Hydro-Québec. Elle confirme, par ailleurs, la participation des auteurs du rapport de l'IGOPP à cette séance.

[15] Le 22 septembre 2022, le Transporteur dépose une version révisée des Normes de conduite, l'organigramme révisé en date du 12 septembre 2022 ainsi qu'une note de Deloitte confirmant l'absence d'impact des changements organisationnels survenus en juin 2022¹⁴.

[16] Le 27 septembre 2022, le Transporteur dépose une note de Guidehouse concernant l'absence d'audit externe dans le domaine des normes de conduite dans l'industrie¹⁵.

[17] Le 30 septembre 2022, Hydro-Québec tient une séance de travail dans ses locaux à laquelle participe le personnel de la Régie et les représentants de l'IGOPP ainsi que les représentants des firmes Guidehouse et Deloitte.

[18] Le 4 octobre 2022, le Transporteur donne suite à la séance de travail du 30 septembre 2022 en déposant une version écrite des questions soumises à l'IGOPP lors de cette séance¹⁶.

¹¹ Pièces [A-0012](#) (version intégrale), [A-0013](#) (version exécutive) et [A-0014](#) (mise à jour).

¹² Pièce [B-0031](#).

¹³ Pièce [B-0032](#).

¹⁴ Pièces [B-0034](#), [B-0036](#) et [B-0037](#).

¹⁵ Pièces [B-0041](#) et [B-0042](#) (version française).

¹⁶ Pièce [B-0047](#).

[19] Le 28 octobre 2022, la Régie dépose les réponses de l'IGOPP aux questions du Transporteur formulées lors de la séance de travail du 30 septembre 2022¹⁷.

[20] Le 15 décembre 2022, le Transporteur dépose ses commentaires sur les rapports de l'IGOPP ainsi qu'une version révisée du rapport de Deloitte. De plus, il mentionne la possibilité de transmettre un calendrier de déploiement lorsque la Régie entamera son délibéré ou plus tard, au moment opportun¹⁸.

[21] Le 21 décembre 2022, la Régie informe le Transporteur qu'une audience n'est pas requise et que le traitement du dossier se poursuivra par voie de consultation. À cette fin, elle fixe les échéances pour le dépôt des commentaires des personnes intéressées et les réponses du Transporteur. La Régie reconnaît également le statut des experts du Transporteur tel que demandé¹⁹.

[22] Le 16 janvier 2023, l'AHQ-ARQ dépose ses commentaires.

[23] Le 23 janvier 2023, le Transporteur dépose sa réplique aux commentaires de l'AHQ-ARQ.

[24] Le 15 février 2023²⁰, la Régie informe le Transporteur qu'elle entame son délibéré.

[25] Le 22 février 2023, l'AHQ-ARQ dépose une demande de paiement de frais.

[26] La présente décision porte sur la demande d'approbation des Normes de conduite en substitution partielle du CCT et en substitution complète du CCCF ainsi que sur la demande de paiement de frais de l'AHQ-ARQ.

¹⁷ Pièce [A-0017](#).

¹⁸ Pièce [B-0048](#).

¹⁹ Pièce [A-0018](#).

²⁰ Pièce [A-0019](#).

2. CONCLUSIONS PRINCIPALES DE LA RÉGIE

[27] La Régie approuve les Normes de conduite de Transport présentées à l'annexe 1 de la pièce B-0034 en substitution partielle du CCT et en substitution complète du CCCF et fixe leur entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2024.

[28] La Régie demande au Transporteur de déposer pour approbation, **au plus tard le 24 avril 2023**, une mise à jour du CCT reflétant les dispositions de la présente décision.

3. NORMES DE CONDUITE DE TRANSPORT

3.1 CONTEXTE

[29] Hydro-Québec a révisé les encadrements visant ses activités règlementées, dont le CCT²¹ et le CCCF²². Puisqu'Hydro-Québec exerce des activités de ventes d'énergie électrique en gros aux États-Unis, elle se doit de respecter, entre-autres, les exigences de la FERC quant à la réciprocité et à l'absence de discrimination induue envers ses clients du service de transport.

[30] Ainsi, en se basant sur un balisage réalisé par Guidehouse, Hydro-Québec constate que l'ensemble de l'industrie s'est dotée de normes de conduite applicables au transport d'électricité fondées sur les exigences de la Partie 358 du *Code of Federal Regulations* issue de l'Ordonnance n° 717 de la FERC (normes de conduite de la FERC). Ces normes comprennent également des exigences applicables aux coordonnateurs de la fiabilité, afin d'assurer que la fiabilité demeure la priorité pour leurs employés en toute circonstance²³.

[31] Hydro-Québec souhaite donc actualiser ses encadrements relatifs au transport de l'électricité dans une perspective règlementaire nord-américaine, dans le respect du contexte règlementaire québécois en matière de service de transport et de fiabilité, de manière cohérente avec les pratiques de l'industrie nord-américaine et dans le respect des normes de conduite de la FERC.

²¹ Pièce [B-0015](#).

²² Pièce [B-0016](#).

²³ Pièce [B-0034](#), p. 7 et 8.

[32] L'objectif des Normes de conduite proposées est de consolider les encadrements actuels tout en respectant les règles auxquelles Hydro-Québec est assujettie. Cette dernière propose donc de remplacer le CCT partiellement ainsi que le CCCF dans sa totalité par un texte équivalent aux normes de conduite de la FERC, adapté au contexte du Québec.

[33] Les Normes de conduite proposées et présentées en annexe de la pièce B-0034²⁴ couvrent donc les activités du Transporteur et intègrent les ajustements nécessaires pour y refléter les exigences applicables et les obligations du Coordonnateur de la fiabilité (le Coordonnateur).

[34] Par ailleurs, considérant que les changements organisationnels exigent une reformulation des articles du CCT ayant trait aux informations financières et dans l'attente de la complétion des travaux entrepris par la Direction financière à cet effet, le Transporteur demande de maintenir les dispositions du CCT suivantes²⁵ :

Articles du CCT	Description
a. 1	Définitions de « entités affiliées du Transporteur » et « filiale »
a. 3.2	Objet
a. 4.11 à 4.15	Données comptables
a. 4.19 à 4.20	Transactions avec des entités affiliés du Transporteur
a. 5.1 à 5.3	Politique de prix de cession interne
Annexe 1	Entités affiliées du Transporteur

[35] Le Transporteur prévoit que les travaux nécessaires à la reformulation des articles relatifs aux informations financières seront complétés en amont du dépôt de son prochain dossier tarifaire. Les modifications seront alors présentées pour approbation à la Régie dans un forum à déterminer.

²⁴ Pièce [B-0034](#), annexe 1.

²⁵ Pièce [B-0024](#), p. 2 et 3.

3.2 NORMES DE CONDUITE EN REMPLACEMENT PARTIEL DU CCT

[36] Hydro-Québec propose d'aligner sa pratique réglementaire actuelle de ses activités de transport et de fiabilité sur celle de l'industrie nord-américaine, en adoptant formellement une approche basée sur la fonction exercée par les employés, tel que définie par la FERC dans l'Ordonnance n° 717, sans égard à des structures administratives qui peuvent évoluer au fil des ans.

[37] L'Ordonnance n° 717 de la FERC énonce quatre principes essentiels, reflétés dans les normes de conduite de la FERC et qui ont été repris par l'ensemble de l'industrie. Ces principes, présentés au tableau suivant, font également partie des Normes de conduite proposées au présent dossier.

TABLEAU 1
PRINCIPES GÉNÉRAUX DES NORMES DE CONDUITE

Principes	Description
Règle de non-discrimination	Le Transporteur doit traiter tous ses clients de transport, affiliés ou non, sans discrimination indue dans l'application des <i>Tarifs et conditions des services de transport</i> , y compris toute demande de service de transport, et le partage d'informations visant le réseau de transport pouvant procurer un avantage indu à un client du service de transport.
Règle du fonctionnement indépendant	Les employés exerçant une fonction de Transport doivent travailler indépendamment des employés exerçant une fonction de Marchés de gros. Les employés exerçant une fonction de Transport ne peuvent exercer une fonction de Marchés de gros, et vice-versa. Il est également interdit à un employé de la fonction de Marchés de gros d'accéder au centre de conduite du réseau, ou à des installations semblables utilisées pour des opérations de transport, d'une manière avantageuse par rapport à l'accès offert aux autres clients de transport.
Règle de non-divulgaration	Interdiction au Transporteur et à ses employés, sous-traitants, consultants et agents de divulguer ou d'utiliser quelque intermédiaire que ce soit pour divulguer une information non publique de la fonction de Transport aux employés exerçant une fonction de Marchés de gros.
Règle de transparence	Accès égal, hormis des exceptions limitées, à toute l'information de transport non publique divulguée aux employés exerçant une fonction de Marchés de gros. En cas de divulgation d'information non publique de la fonction de Transport, la règle de transparence exige une publication immédiate, sur le site <i>Open Access Same-Time Information System</i> (OASIS), de l'information non publique de la fonction de Transport divulguée à un employé exerçant la fonction de Marchés de gros afin de

Principes	Description
	placer tous les clients de transport sur un pied d'égalité et permettre de s'assurer que les employés exerçant la fonction de Marchés de gros n'ont pas un accès privilégié aux informations non publiques de la fonction Transport.

Source : Pièce [B-0034](#), sections 4.1.1 à 4.1.4, p 9 et 10.

[38] Hydro-Québec définit ses employés exerçant une fonction de Transport ou une fonction de Marchés de gros de la façon suivante :

TABLEAU 2
EMPLOYÉS EXERÇANT UNE FONCTION DE TRANSPORT OU
UNE FONCTION DE MARCHÉ DE GROS

Fonction exercée	Description
Fonction de Transport	Tout employé, ou quelconque intermédiaire du Transporteur, qui travaille activement et personnellement, de façon quotidienne, à des fonctions de Transport, lesquelles comprennent la planification, la direction, l'organisation ou l'exécution d'opérations de transport quotidiennes, y compris l'acceptation ou le refus de demandes de services de transport ainsi que les fonctions pertinentes du Coordonnateur de la fiabilité.
Fonction de marché de gros	Tout employé, ou quelconque intermédiaire d'une entité affiliée du Transporteur, qui travaille activement et personnellement, de façon quotidienne, à des fonctions de Marchés de gros lesquelles, comprennent la vente en vue de la revente, ou l'achat en vue de la revente, d'énergie électrique, à l'exception des contrats d'approvisionnement mis en place par Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité pour satisfaire les besoins québécois.

Source : Pièce [B-0026](#), p. 10 et 11.

[39] Selon l'organigramme du 12 septembre 2022²⁶, les employés exerçant une fonction de Transport ou une fonction de Marchés de gros sont rattachés aux unités d'affaires suivantes :

²⁶ Pièce [B-0037](#).

TABLEAU 3
RATTACHEMENT AUX UNITÉS D’AFFAIRES AU 12 SEPTEMBRE 2022

Fonction exercée	Unités administratives
Fonction de Transport	<ul style="list-style-type: none"> • Relevant de la direction principale – Contrôle des mouvements d’énergie et exploitation des réseaux du groupe – Exploitation et expérience client: <ul style="list-style-type: none"> ○ La direction – Stratégies de conduite du système énergétique; ○ La direction – Planification de la conduite du système énergétique; ○ La direction – Conduite du système énergétique; ○ La direction – Exploitation des réseaux; ○ La direction – Conformité et fiabilité. • Relevant de la vice-présidence – Technologies numériques <ul style="list-style-type: none"> ○ La direction - Exploitation technologies numériques. • Relevant du groupe – Affaires corporatives, juridiques et réglementaires, chef de la gouvernance (GACJRG) <ul style="list-style-type: none"> ○ La direction – Affaires réglementaires, tarifaires et services de transport d’électricité. • Relevant de la vice-présidence – Conception intégrée du système énergétique et projets technologiques du groupe – Infrastructures et système énergétique : <ul style="list-style-type: none"> ○ La direction – Conception intégrée et optimale du système énergétique
Fonction de Marchés de gros	<ul style="list-style-type: none"> • Relevant du groupe – Stratégies et développement <ul style="list-style-type: none"> ○ La direction principale – Transactions énergétiques et activités commerciales – Marché de gros et, relevant de cette direction principale : <ul style="list-style-type: none"> ○ La direction – Développement des affaires

Source : Pièces [B-0026](#), p. 10 et 11 et [B-0037](#).

[40] En appui à sa réflexion, Hydro-Québec a confié à Guidehouse le mandat de confirmer les meilleures pratiques de l’industrie en termes de normes de conduite. Guidehouse présente ce mandat comme suit :

« Hydro-Québec a retenu les services de Guidehouse Canada Ltd. (Guidehouse) [connue antérieurement sous la raison sociale Navigant Consulting Ltd] pour l’examen des normes de conduite (NC) proposées par Hydro-Québec ainsi que de la structure organisationnelle de l’entreprise. Cet examen vise à comprendre ces NC dans leur version courante, y compris leur intention procédurale et leur système de contrôles, et à déterminer leur degré de concordance avec les exigences réglementaires de l’Ordonnance 717 de la FERC »²⁷. [note de bas de page omise]

²⁷ Pièces [B-0040](#) (version française), p. 1-1 et [B-0039](#) (version anglaise).

[41] Guidehouse a étudié les Normes de conduite de Transport rédigées par Hydro-Québec afin de « *déterminer si les principes énoncés dans l’Ordonnance 717 de la FERC y sont transposés de manière systématique et exhaustive* ».

[42] La démarche de Guidehouse a permis de valider que les dispositions de l’Ordonnance 717 relatives à l’exigence d’offrir un traitement juste et équitable à tous les clients d’un service de transport sont dûment prises en compte et intégrées aux Normes de conduite.

[43] Guidehouse a examiné les normes de conduite d’un groupe de référence de transporteurs d’électricité au Canada et aux États-Unis. Elle constate que les Normes de conduite proposées par Hydro-Québec concordent, dans tous leurs aspects significatifs, avec celles du groupe de référence quant à leur structure et à leur contenu. Ainsi, Guidehouse conclut que les exigences incluses dans les Normes de conduite proposées correspondent à celles prévues aux normes de conduite de la FERC et à l’Ordonnance 717 et sont alignées sur les pratiques courantes de l’industrie²⁸.

3.3 NORMES DE CONDUITE EN REMPLACEMENT COMPLET DU CCCF

[44] Les Normes de conduite proposées visent également les employés sous l’autorité du Coordonnateur, ainsi que tout employé des autres unités d’affaires effectuant des tâches liées au rôle du Coordonnateur. La définition des employés assujettis est la même que celle prévue au CCCF, sans modification. Les Normes de conduite reprennent les principes déjà établis par la Régie²⁹ pour ces employés et prévus au CCCF. De plus, le principe régissant les relations avec les affiliés du Coordonnateur et celles entre les différentes unités d’un même groupe, est également maintenu dans les Normes de conduite.

[45] Ainsi, Hydro-Québec affirme que les Normes de conduite n’ont aucun impact sur la désignation du Coordonnateur effectuée par la Régie en vertu de l’article 85.5 de la Loi.

[46] Hydro-Québec souligne que les Normes de conduite reflètent les obligations du Coordonnateur, notamment que la fiabilité doit être, en tout temps, la priorité pour les employés du Coordonnateur, ainsi que la prévention de toute forme de traitement

²⁸ Pièce [B-0040](#), sections 4, 5 et 7.

²⁹ Dossier R-4103-2019, décision [D-2021-064](#), par. 25.

préférentiel envers les autres unités d'Hydro-Québec ayant des activités de commercialisation, les entités affiliées du Transporteur ou les autres utilisateurs du réseau³⁰.

3.4 ÉVALUATION DE LA CONFORMITÉ AUX NORMES DE CONDUITE

[47] Les Normes de conduite prévoient qu'Hydro-Québec doit désigner un Chef de la conformité qui veillera au respect des Normes de conduite et dont le nom et coordonnées seront affichés sur son site Web. Elles prévoient également l'obligation, pour le Coordonnateur et le Transporteur, de déposer annuellement à la Régie un rapport du Chef de la conformité concernant l'application des Normes de conduite.

[48] Selon l'organigramme du 12 septembre 2022³¹, le Chef de la conformité désigné est le vice-président exécutif du groupe Affaires corporatives, juridiques et règlementaires, chef de la gouvernance (VPE-GACJRG). Il est appuyé dans ses responsabilités par la direction - Conformité d'entreprise (DCE).

[49] Le Transporteur a mandaté Deloitte afin d'évaluer la pertinence que la DCE soit responsable d'évaluer la conformité aux Normes de conduite. Plus précisément :

« [...] Deloitte a été chargé d'évaluer si la structure organisationnelle actuelle ainsi que la répartition des travaux de vérification du respect des normes de conduite entre les différentes équipes impliquées, permettent d'obtenir une cohérence organisationnelle en même temps que d'assurer que les ressources adéquates sont mobilisées pour répondre aux attentes du régulateur »³².

[50] À la suite de ses travaux, Deloitte arrive à la conclusion générale qu'il est pertinent que la responsabilité d'évaluer la conformité aux Normes de conduite soit confiée à la DCE.

[51] De façon plus spécifique, Deloitte conclut que le modèle des trois lignes de défense, défini au sein d'Hydro-Québec, est conforme au modèle de référence reconnu par *The*

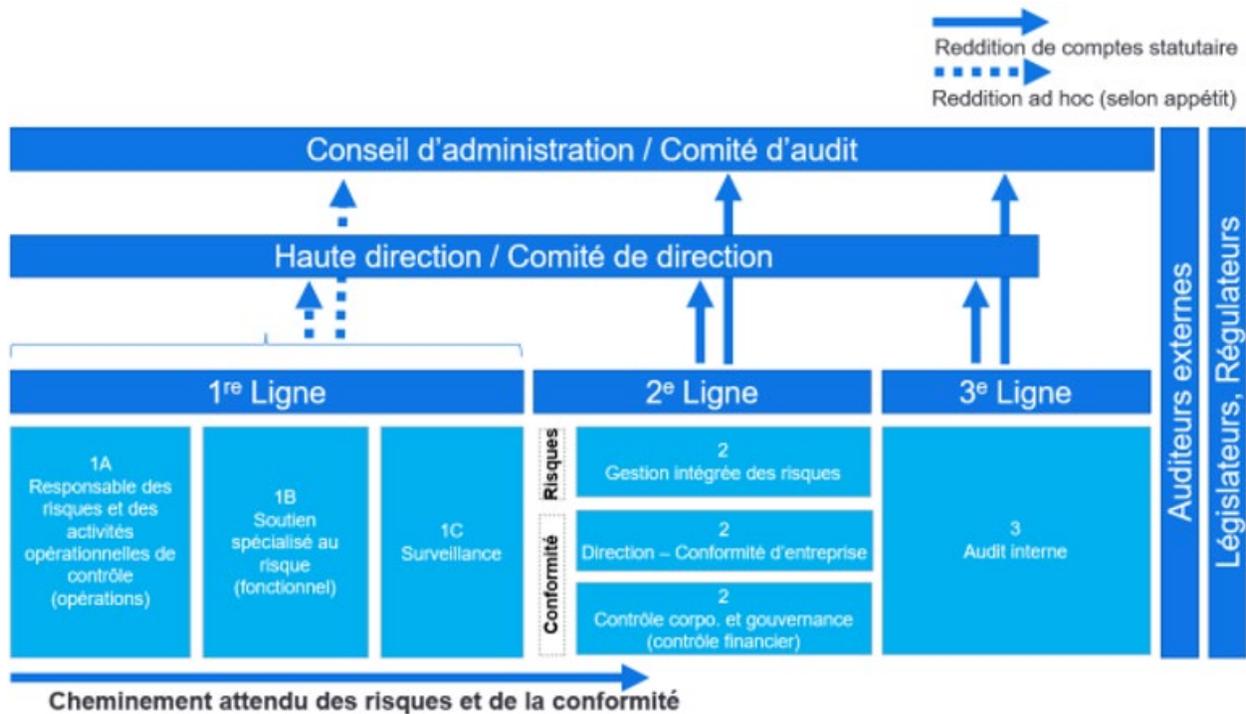
³⁰ Pièce [B-0034](#), p. 9, lignes 9 à 13.

³¹ Pièce [B-0037](#).

³² Pièce [B-0029](#), p. 3.

Institute of Internal Auditors. Deloitte présente l'application du modèle des 3 lignes de défense chez Hydro-Québec au schéma suivant :

SCHÉMA 1
APPLICATION DU MODÈLE DES 3 LIGNES DE DÉFENSE CHEZ HYDRO-QUÉBEC



Source : Schéma préparé par Hydro-Québec et présenté par Deloitte, dans la pièce révisée [B-0050](#), p. 10.

[52] Pour assurer la conformité aux Normes de conduite, la 1^{ère} ligne est constituée des groupes en charge des opérations liées au transport d'électricité, incluant celles susceptibles de générer des risques, au sens des Normes de conduite, et des activités de surveillance continue. C'est au sein de la 1^{ère} ligne que les différentes activités et contrôles nécessaires pour réduire les risques de non-conformité aux Normes de conduite sont conçus et mis en œuvre.

[53] Deloitte souligne que la DCE est clairement identifiée comme un acteur important de la 2^e ligne. De plus, la présentation des différents représentants de chaque ligne chez Hydro-Québec et de leurs rôles respectifs est conforme aux principes de référence. En ce qui a trait à la production des rapports de conformité aux Normes de conduite, Deloitte est d'avis que la structure organisationnelle actuelle apparaît comme étant la plus pertinente parmi celles mises en place au cours des dernières années.

[54] À cet égard, Deloitte souligne les éléments suivants :

«

- *La [DCE] est indépendante des équipes du Transporteur (1^{ère} ligne) et est en mesure de requérir des changements en cas de manquements aux Normes;*
- *Si l'importance d'un manquement le requiert, la [DCE] a la responsabilité d'en informer la Haute direction et le Conseil d'administration d'Hydro-Québec;*
- *La structure actuelle maintient l'accès aux compétences et à l'expertise requises pour effectuer les travaux;*
- *De plus, elle permet à la direction ultimement responsable de la production des rapports de conformité (i.e. la [DCE]) d'échanger avec les équipes du Transporteur en charge de la mise en œuvre des Normes puisque les membres de la [DCE] ont tous des profils permettant d'assurer une bonne connaissance des lois, des règlements et des attentes du régulateur »³³.*

[55] De plus, à la suite d'un balisage sectoriel, Deloitte conclut que le positionnement de la DCE est cohérent voire même avancé par rapport aux pratiques observées chez les pairs d'Hydro-Québec, considérant, notamment, que cette direction fait partie d'une vice-présidence dédiée aux questions d'affaires corporatives, juridiques et règlementaires.

[56] Par ailleurs, à la suite d'une analyse comparative des démarches visant la conformité aux normes de conduite de la FERC et le respect de l'esprit et des principes de l'Ordonnance 717 de la FERC, Guidehouse conclut que la démarche de conformité proposée par Hydro-Québec concorde avec ce qui est observé dans le groupe de référence, en particulier la désignation d'un Chef de la conformité, celle des entités affiliées de marché de gros et celle des employés de la fonction de Transport et de la fonction de Marchés de gros³⁴.

[57] Sur la base de ces conclusions, le Transporteur soumet que l'encadrement et les activités d'audit de conformité au sein de d'Hydro-Québec correspondent aux bonnes pratiques de l'industrie.

³³ Pièce [B-0029](#), Sommaire exécutif, p. 4.

³⁴ Pièces [B-0040](#), p. 31 et 32 et [B-0039](#) (version anglaise).

3.5 COMMENTAIRES DE L'AHQ-ARQ³⁵

[58] L'AHQ-ARQ est d'avis que d'autres employés exerçant des fonctions de Transport ou des fonctions de Marchés de gros ne sont pas identifiés dans l'organigramme déposé en preuve³⁶, que l'accès à certaines informations serait en contravention aux Normes de conduite et recommande à la Régie d'exiger d'Hydro-Québec une explication sur la signification de la règle de séparation physique.

[59] L'AHQ-ARQ donne comme exemple les employés de la vice-présidence Opérations et maintenance, qui font de la maintenance sur les équipements de transport qui peuvent avoir un impact sur les capacités de transiger sur les Marchés de gros, ainsi que les employés de la fonction informatique qui développent et maintiennent les systèmes informatiques de la fonction de Transport outre ceux qui exploitent les technologies numériques.

[60] De plus, l'AHQ-ARQ est d'avis qu'afin d'exercer une fonction de Marchés de gros, les employés concernés doivent avoir accès à des informations fournies quotidiennement sur un horizon de court terme par d'autres unités que celles qui sont surlignées dans la pièce B-0037, comme par exemple, la direction - Préviation de la demande et approvisionnement énergétique et la direction - Planification de la conduite du système énergétique.

[61] En conséquence, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander à Hydro-Québec :

- une démonstration plus détaillée, incluant une description des tâches et une comparaison avec les autres juridictions mentionnées dans le rapport Guidehouse, que les activités de la fonction de Transport et de la fonction de Marchés de gros et de leur support informatique respectif, se situent exclusivement aux cases surlignées dans l'organigramme de la pièce B-0037 et non ailleurs;
- une liste à jour des employés d'Hydro-Québec qui n'exercent ni une fonction de Transport ni une fonction de Marchés de gros activement, personnellement et de façon quotidienne, mais qui ont accès à de l'information non publique de la fonction de Transport et qui sont ainsi tenus de respecter la règle de non-

³⁵ Pièce [D-0002](#).

³⁶ Pièce [B-0037](#).

divulgaration en vertu des Normes de conduite. L'observateur recommande également qu'une description de la façon dont cette règle sera respectée soit déposée par Hydro-Québec;

- une explication de la signification de la règle de séparation physique et une démonstration qu'elle est respectée chez Hydro-Québec.

[62] L'AHQ-ARQ recommande également le dépôt au présent dossier d'un projet des procédures écrites qui seront en vigueur pour la mise en œuvre des Normes de conduite ainsi que la désignation d'emploi et la description de poste des employés exerçant une fonction de Transport et une fonction de Marchés de gros, lesquelles seront éventuellement affichées sur un site Web, selon les articles 6.5 et 6.8 des Normes de conduite.

3.6 RÉPONSE DU TRANSPORTEUR AUX COMMENTAIRES DE L'AHQ-ARQ

[63] En réponse aux commentaires de l'AHQ-ARQ, le Transporteur rappelle qu'il s'aligne sur la pratique de l'industrie nord-américaine, en adoptant formellement une approche basée sur la fonction exercée par les employés. L'identification des employés de la fonction de Transport correspond aux définitions du *Code of Federal Regulations* issu de l'Ordonnance n° 717 de la FERC, qui précisent que l'employé visé doit travailler activement et personnellement, de façon quotidienne, à des fonctions de Transport, lesquelles comprennent la planification, la direction, l'organisation ou l'exécution d'opérations de transport quotidiennes. Il précise que la notion d'opération s'applique à la gestion au quotidien du centre de conduite du réseau de transport et non aux employés de terrain, d'entretien et de construction³⁷.

[64] Le Transporteur souligne que les employés ou les unités de la fonction informatique qui développent et maintiennent les systèmes informatiques de la fonction de Transport sont assujettis à la règle de non-divulgaration des Normes de conduite³⁸.

³⁷ L'Ordonnance 717-A précise au paragraphe 21 de la page p. 14: « With regard to the definition of transmission function employee, we agreed that field, maintenance and construction workers, as well as engineers and clerical workers, are not normally involved in the day-to-day operations of the transmission system. Thus, in general they would not fall within the scope of the definition of transmission function employee ».

³⁸ Pièce [B-0034](#), p. 21, art. 5.1.

[65] En ce qui a trait à l'exercice de comparaison des descriptions des tâches avec les autres juridictions mentionnées dans le rapport Guidehouse, le Transporteur précise que la recherche d'informations effectuée par cette firme allait bien au-delà d'une simple comparaison avec les pairs et avait pour objectif d'alimenter sa réflexion visant à déterminer son positionnement ainsi qu'établir un périmètre d'application cohérent avec l'industrie. Il souligne les limites évidentes d'une simple comparaison avec des entreprises ayant des organisations différentes et du personnel dont les attributions sont différentes.

[66] Le Transporteur soumet que le périmètre d'application du CCT et des Normes de conduite proposées couvre la commercialisation des services de transport. Or, la commercialisation s'exerce uniquement aux interconnexions. Les activités identifiées par l'AHQ-ARQ, telle que la prévision de la demande au Québec, n'ont aucun lien avec les interconnexions non plus qu'avec la fonction de Marchés de gros qui correspond à la vente en vue de la revente ou l'achat en vue de la revente d'énergie électrique selon les Normes de conduite proposées.

[67] Le Transporteur souligne que la séparation physique entre les employés exerçant une fonction de Transport et ceux exerçant une fonction de Marchés de gros est prévue et définie à l'article 4.2 des Normes de conduite³⁹.

[68] Par ailleurs, le Transporteur confirme que les exigences d'affichage seront respectées dès l'entrée en vigueur des Normes de conduite approuvées par la Régie. Ces exigences comprennent, notamment, la publication des procédures écrites en vigueur pour la mise en œuvre des Normes de conduite, une liste d'installations ainsi que la désignation d'emploi et la description de poste des employés exerçant une fonction de Transport. Il soutient que la diffusion de ces documents ne peut précéder l'approbation de la Régie puisqu'il ne peut présumer des modalités de la décision à venir.

[69] Le Transporteur soumet que les commentaires de l'AHQ-ARQ devraient être rejetés.

³⁹ Pièce [B-0034](#), p. 21, annexe 1, article 4.2.

3.7 COMMENTAIRES DE L'IGOPP SUR L'ÉVALUATION DE LA CONFORMITÉ

[70] L'IGOPP conclut⁴⁰ que l'analyse effectuée par la firme Deloitte, relatée à la section 3.4 de la présente décision, est rigoureuse et basée sur les meilleures règles, normes et pratiques en matière d'audit interne.

[71] À l'instar de Deloitte, l'IGOPP conclut que la DCE se qualifie comme un groupe de 2^e ligne de défense (ci-après maîtrise) et est indépendante des équipes du Transporteur⁴¹.

3.8 OPINION DE LA RÉGIE

[72] La Régie retient du rapport d'expert de Guidehouse que les Normes de conduite proposées par le Transporteur présentent un haut degré de concordance avec les normes de conduite de la FERC.

« Guidehouse considère que les NC [Normes de conduite] proposées par Hydro-Québec correspondent adéquatement aux principes et à l'esprit de l'Ordonnance 717 de la FERC. Le document concorde avec les dispositions de l'Ordonnance 717 de la FERC, et sa structure montre un parallélisme clair entre les principes de l'Ordonnance 717 et les chapitres des NC proposées. En outre, le document est complet et exhaustif. Il intègre directement tous les grands principes de l'Ordonnance 717. Par exemple, Guidehouse observe que les chapitres des NC proposées par Hydro-Québec recourent chacune des huit sections de la Partie 358 du Titre 18 du Code of Federal Regulations »⁴².

[73] La Régie retient également leur concordance avec les pratiques courantes des entreprises d'électricité comparables.

[74] La Régie juge qu'il est approprié que le Transporteur s'aligne sur la pratique de l'industrie nord-américaine, en adoptant formellement une approche basée sur la fonction exercée par les employés, tel que défini par la FERC dans l'Ordonnance n°717, sans égard aux structures administratives qui peuvent évoluer au fil des ans.

⁴⁰ Pièce [A-0013](#), p. 4.

⁴¹ Le modèle des 3 lignes de défense est nommé « 3 lignes de maîtrise » par l'IGOPP.

⁴² Pièces [B-0040](#), p. 31 et [B-0039](#) (version anglaise).

[75] La Régie prend acte du fait qu'Hydro-Québec a entrepris les travaux nécessaires à la reformulation des articles du CCT qui ont trait aux informations financières. Elle prend acte du fait que les travaux seront complétés en amont du dépôt du prochain dossier tarifaire du Transporteur et que de nouveaux textes seront présentés pour approbation par la Régie dans un forum à déterminer⁴³.

[76] En ce qui a trait à la désignation du Chef de la conformité pour veiller au respect des Normes de conduite, la Régie retient la conclusion de Deloitte à l'effet que la structure organisationnelle actuelle apparaît comme étant la plus pertinente parmi celles mises en place au cours des dernières années.

[77] Elle retient également les conclusions suivantes de l'IGOPP :

- l'analyse effectuée par la firme Deloitte est rigoureuse et basée sur les meilleures règles, normes et pratiques en matière d'audit interne;
- la firme Deloitte s'est appuyée sur un modèle mondialement reconnu pour baliser les pratiques d'audit interne, soit le modèle des trois lignes de maîtrise (lignes de défense);
- le positionnement de la DCE qualifie cette dernière comme un groupe de la 2^{ième} ligne de maîtrise et indépendante des équipes du Transporteur (1^{ère} ligne);
- le rapport de la firme Deloitte est adéquat, lorsqu'il mentionne que la DCÉ est indépendante et que sa position en tant que 2^{ième} ligne de maîtrise est pertinente;
- le document Normes de conduite couvre davantage d'aspects, est plus complet, plus détaillé et plus précis que le CCCF précédent⁴⁴.

[78] L'AHQ-ARQ n'a pas convaincu la Régie de l'utilité de procéder à une comparaison des descriptions de tâches avec les autres juridictions mentionnées dans le rapport Guidehouse. Tel que mentionné dans ce rapport, cette firme « *a étudié les rôles et responsabilités des employés de la fonction de transport et des employés de la fonction de marché de gros proposés par Hydro-Québec [et] observe que ces rôles et responsabilités, tels que proposés, concordent avec les pratiques courantes observées dans l'industrie* »⁴⁵. L'AHQ-ARQ n'a pas non plus convaincu la Régie de la nécessité d'obtenir une liste des employés soumis à la règle de non-divulgateion.

⁴³ Pièce [B-0024](#), p. 2, par. 9, à p. 3, par. 15.

⁴⁴ Pièce [A-0012](#), p. 8 à 27.

⁴⁵ Pièce [B-0028](#), p. 19.

[79] De plus, la Régie retient que selon la FERC, les employés de terrain, d'entretien et de construction ne sont pas considérés comme des employés exerçant une fonction de Transport au sens des Normes de conduite, puisqu'ils ne travaillent pas activement et personnellement, de façon quotidienne, à des fonctions de Transport.

[80] En ce qui a trait au commentaire de l'AHQ-ARQ quant à la séparation physique, la Régie note la réponse du Transporteur à l'effet que la règle de la séparation physique entre les employés exerçant une fonction de Transport et ceux exerçant une fonction de Marchés de gros est déjà prévue à l'article 4.2 des Normes de conduite. Par ailleurs, la Régie note que selon l'article 4.1 des Normes de conduite, les employés exerçant une fonction de Transport doivent travailler indépendamment des employés exerçant une fonction de Marchés de gros⁴⁶. Dans ce contexte, la Régie considère qu'il n'est pas nécessaire de requérir davantage d'explications de la part du Transporteur à cet égard.

[81] Par ailleurs, la Régie note un changement d'approche dans la publication des procédures écrites. En effet, l'article 6.5 des Normes de conduite⁴⁷ prévoit qu'elles seront affichées sur le Web alors que ce n'est pas le cas pour les procédures actuelles visant le respect des règles du Code de conduite. La Régie est satisfaite de cette amélioration apportée à la diffusion de l'information.

[82] De plus, elle juge qu'il est prématuré de procéder à un exercice de conformité, même partiel, de l'application des Normes de conduite alors que le présent dossier vise leur approbation.

[83] Pour ces motifs, la Régie ne juge pas pertinent de donner suite aux commentaires formulés par l'AHQ-ARQ.

[84] En conséquence, la Régie approuve les Normes de conduite présentées à l'annexe 1 de la pièce B-0034. Le CCCF sera abrogé à compter de la date de mise en vigueur des Normes de conduite conformément à la section 5 de la présente décision.

[85] En ce qui a trait à l'abrogation partielle du CCT, la Régie accueille la demande du Transporteur présentée au paragraphe 34 de la présente décision, sous réserve de maintenir, à l'article 1, les définitions de « Client du service de transport », « Loi » et

⁴⁶ Pièce [B-0034](#), p. 21, art. 4.1 et 4.2.

⁴⁷ Pièce [B-0034](#), p. 22, art. 6.5.

« Transporteur ». De plus, la Régie s'interroge sur la pertinence de maintenir les sections 8 et 9 portant sur la publication et l'entrée en vigueur du CCT.

[86] En conséquence, la Régie demande au Transporteur de déposer pour approbation, au plus tard le 24 avril 2023 le CCT révisé selon les dispositions de la présente décision et d'y inclure une proposition de texte pour les sections 8 et 9.

[87] Par ailleurs, la Régie invite le Transporteur à s'assurer, lors du dépôt de sa prochaine version révisée des Normes de conduite, que les termes soient définis correctement dans le texte.

4. SUIVI DE LA DÉCISION D-2021-064 PORTANT SUR UN AUDIT INDÉPENDANT.

[88] Dans sa décision D-2021-064⁴⁸, la Régie demandait au Coordonnateur d'évaluer la possibilité de mettre en place un audit annuel indépendant et de présenter les résultats de cette évaluation au présent dossier.

4.1 POSITION DU TRANSPORTEUR

[89] En suivi de cette décision, le Transporteur souligne que les audits menés par la DCE depuis 2019 sont effectués par des spécialistes d'Hydro-Québec en matière de conformité dans divers domaines et s'appuient sur un modèle reconnu en matière d'audits internes. Comme mentionné dans le rapport de Deloitte, cette façon de faire est conforme aux pratiques actuelles des chefs de la conformité dans l'industrie.

[90] À cet égard, à la suite de son examen de l'Ordonnance 717 de la FERC, Guidehouse n'a trouvé aucune exigence relative à un audit effectué par un tiers pour surveiller la conformité aux normes de conduite de la FERC. De plus, aucun audit effectué par un tiers

⁴⁸ Dossier R-4103-2019, décision [D-2021-064](#), p. 15 et 16, par. 50.

n'a été identifié parmi un large éventail d'entreprises d'électricité, y compris celles qui sont sous la juridiction de la FERC⁴⁹.

[91] Le Transporteur estime donc que l'instauration d'un audit annuel indépendant en parallèle de l'audit effectué par la DCE n'est ni requise, ni économiquement justifiée, puisque les audits menés par la DCE sont conformes aux façons de faire de l'industrie et que cette direction possède l'indépendance requise.

[92] Cependant, le Transporteur propose à la Régie de déposer un suivi, accompagné par un expert qu'il retiendra, décrivant les règles et procédures d'audit déployées par la DCE. Ce suivi serait déposé environ 1 an après la mise en vigueur des Normes de conduite. La Régie pourra alors questionner le Transporteur au sujet de ce suivi par écrit ou lors d'une rencontre administrative, à sa convenance⁵⁰.

4.2 OPINION DE LA RÉGIE

[93] Dans sa décision D-2021-064⁵¹, la Régie notait que Rio Tinto Alcan inc. (RTA) proposait, dans le cadre du dossier R-3996-2016 Phase 2, d'assujettir le Coordonnateur à un audit indépendant, mais sans plus de précision.

[94] Dans le cadre du dossier R-4109-2019, RTA précisait sa position comme suit :

« [299] En effet, RTA soumet qu'elle a présenté à la Première formation des propositions pour aider la Régie à réfléchir sur d'autres modèles qui existent en Amérique du Nord et sur les éléments d'autres codes de conduite qui pourraient être importés au Québec afin de permettre de respecter les principes de neutralité, d'indépendance et d'impartialité.

[300] RTA rappelle que l'une des propositions était la mise en place d'un audit indépendant par la Régie, ou un tiers mandaté par cette dernière pour assurer le respect du Code de conduite »⁵². [notes de bas de page omises]

⁴⁹ Pièces [B-0041](#) (version anglaise) et [B-0042](#) (version française).

⁵⁰ Pièce [B-0052](#), p. 6.

⁵¹ Dossier R-4103-2019, décision [D-2021-064](#), p. 15 et 16.

⁵² Dossiers R-4103-2019 et R-4107-2019, décision [D-2021-038](#), p. 81.

[95] Depuis le dossier R-3996-2016 Phase 2, la Régie constate une évolution en ce qui a trait à l'attestation de conformité. En effet, dans le cadre de ce dossier, la responsabilité de l'application du CCCF et de l'attestation de conformité incombait au Coordonnateur et au contrôleur d'Hydro-Québec TransÉnergie. Ainsi, aucune responsabilité n'était externe au Transporteur⁵³.

[96] En fonction des Normes de conduite, l'évaluation de la conformité est désormais confiée au Chef de la conformité qui exerce ce rôle par l'entremise de la DCE. Selon l'organigramme déposé au dossier, le Chef de la conformité est externe aux unités d'affaires du Transporteur. À l'instar de Deloitte et de l'IGOPP, la Régie conclut que la DCE est ainsi indépendante.

[97] La Régie retient également l'affirmation de Deloitte à l'effet que la DCE possède les compétences et l'expertise pour mener à bien ses travaux de conformité.

[98] De plus, considérant que les Normes de conduite reposent sur le cadre normatif nord-américain le plus récent, la Régie conclut que la réflexion recherchée par RTA au dossier R-3996-2016 a été menée par Hydro-Québec et présentée au présent dossier.

[99] En conséquence, la Régie prend acte du suivi du paragraphe 50 de la décision D-2021-064 et s'en déclare satisfaite.

[100] La Régie demande au Transporteur de déposer, dans le cadre du rapport annuel 2024, un suivi décrivant les règles et procédures d'audit déployées par la DCE, accompagné d'un rapport d'expert qu'il retiendra

[101] De plus, dans l'éventualité où la DCE ferait l'objet d'un audit, la Régie demande au Transporteur de déposer un suivi relatif aux conclusions de l'auditeur dans le rapport annuel de l'année concernée.

⁵³ Dossier R-3996-2016 Phase 2, décision [D-2019-101](#), p. 7, par. 13 et pièce [A-0021](#).

5. MISE EN ŒUVRE DES NORMES DE CONDUITE ET ENTRÉE EN VIGUEUR

5.1 LA DEMANDE

[102] Le Transporteur demande à la Régie de fixer l'entrée en vigueur des Normes de conduite au 1^{er} janvier de l'année civile qui suit la décision finale⁵⁴.

[103] Dans ce contexte, afin d'éviter des conflits résultant de l'entrée en vigueur des Normes de conduite, le Transporteur propose que les Normes de conduite n'aient pas d'effet rétroactif et qu'elles ne s'appliquent que pour l'avenir. Elles seraient toutefois applicables aux situations juridiques en cours lors de leur entrée en vigueur.

[104] Le Transporteur est également disposé à considérer toute proposition de la Régie qui puisse faciliter la transition du CCT et du CCCF vers les nouvelles Normes de conduite, sans préjuger de la décision à venir en l'instance.

[105] Dès l'approbation des Normes de conduite par la Régie, le Transporteur précise qu'il affichera sur son site Web un avis annonçant la désignation du Chef de la conformité, soit le vice-président exécutif GACJRG, lequel exerce son rôle à ce titre par l'entremise de la DCE dans ses fonctions actuelles. Il précise également que la DCE maintiendra les activités actuelles et déploiera graduellement un programme de conformité global applicable aux employés exerçant une fonction de Transport, une fonction de Marchés de gros, un rôle à titre de personnel du Coordonnateur de la fiabilité, ainsi qu'aux employés visés par la règle visant la non-divulgaration par des tiers⁵⁵.

[106] De plus, le Transporteur mentionne qu'il pourrait transmettre le calendrier de déploiement des Normes de conduite au moment jugé opportun par la Régie⁵⁶.

⁵⁴ Pièce [B-0024](#), p. 4.

⁵⁵ Pièce [B-0034](#), p. 13.

⁵⁶ Pièce [B-0048](#).

5.2 OPINION DE LA RÉGIE

[107] **La Régie accueille la demande du Transporteur et fixe l'entrée en vigueur des Normes de conduite au 1^{er} janvier 2024.**

[108] Dans ce contexte, considérant que le Transporteur dispose d'une période raisonnable pour le déploiement des Normes de conduite, elle ne juge pas nécessaire d'exiger le dépôt d'un calendrier de déploiement.

6. DEMANDE DE PAIEMENT DE FRAIS DE L' AHO-ARO

Cadre juridique

[109] En vertu de l'article 36 de la Loi, la Régie peut ordonner au Transporteur de payer des frais aux personnes dont elle juge la participation utile à ses délibérations.

[110] Le *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*⁵⁷ (le Règlement) et le *Guide de paiement des frais 2020*⁵⁸ (le Guide) encadrent les demandes de paiement de frais que la Régie peut payer ou ordonner de payer, sans limiter son pouvoir discrétionnaire de juger de l'utilité de la participation des intervenants à ses délibérations et du caractère nécessaire et raisonnable des frais encourus.

[111] L'article 42 du Règlement prévoit qu'un participant, autre que le transporteur d'électricité ou un distributeur, peut déposer à la Régie une demande de paiement de frais.

[112] La Régie évalue le caractère nécessaire et raisonnable des frais réclamés en tenant compte des critères prévus à l'article 11 du Guide. Elle évalue également l'utilité de la participation des intervenants en tenant compte des critères prévus à l'article 12 du Guide. Le remboursement des taxes est effectué en fonction du statut fiscal de chaque intervenant.

⁵⁷ [RLRQ, c. R-6.01, r. 4.1.](#)

⁵⁸ [Guide de paiement des frais 2020.](#)

Frais réclamés, admissibles et octroyés

[113] Les frais réclamés par l’AHQ-ARQ s’élèvent 6 983,40 \$.

[114] Le Transporteur n’a pas déposé de commentaires quant aux frais réclamés.

[115] Dans sa décision D-2021-139⁵⁹, la Régie a rejeté la demande d’intervention de l’AHQ-ARQ en précisant que ce regroupement pourrait déposer des commentaires au dossier, comme toute autre personne intéressée. La Régie n’a donné aucune instruction particulière indiquant que les frais engagés par l’AHQ-ARQ pour déposer ses commentaires pourraient lui être remboursés conformément à l’article 36 de la Loi.

[116] Malgré ces circonstances, la Régie juge qu’il y a lieu d’exercer sa discrétion en vertu de l’article 36 de la Loi et de se prononcer sur la demande de paiement de frais de l’AHQ-ARQ. Bien qu’elle juge que la participation de l’AHQ-ARQ a été partiellement utile à ses délibérations, ses commentaires ont tout de même permis d’approfondir la compréhension de la portée des Normes de conduite proposées par le Transporteur. Également, elle note que le montant réclamé est admissible et demeure tout de même raisonnable. **En conséquence, la Régie octroie à l’AHQ-ARQ les frais réclamés, soit 6 983,40 \$.**

[117] Pour ces motifs,

La Régie de l’énergie :

ACCUEILLE la demande du Transporteur;

APPROUVE les Normes de conduite présentées à l’annexe 1 de la pièce B-0034;

FIXE l’entrée en vigueur des Normes de conduite au 1^{er} janvier 2024, date à laquelle le CCCF sera abrogé;

⁵⁹ Décision [D-2021-139](#), p. 13, par. 55.

DEMANDE au Transporteur de déposer une version révisée du CCT pour approbation, conformément aux instructions de la présente décision;

OCTROIE à l'AHQ-ARQ un montant de 6 983,40 \$;

ORDONNE au Transporteur de payer à l'AHQ-ARQ, dans un délai de 30 jours, les frais octroyés par la présente décision;

ORDONNE au Transporteur de se conformer à tous les autres éléments décisionnels contenus à la présente décision.

François Émond
Régisseur

Louise Rozon
Régisseur

Jocelin Dumas
Régisseur

ANNEXE

LEXIQUE

Annexe (1 page)

F. É. _____

L. R. _____

J. D. _____

LEXIQUE

Transporteur	Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité
Régie	Régie de l'énergie
CCT	Code de conduite du Transporteur
CCCF	Code de conduite du Coordonnateur fiabilité
FERC	Federal Energy Regulatory Commission
IGOPP	Institut sur la gouvernance d'organisations privées et publiques
NC	normes de conduite
VPE-GACJRG	vice-président exécutif du groupe Affaires corporatives, juridiques et réglementaires, chef de la gouvernance
DCE	direction Conformité entreprises
RTA	Rio Tinto Alcan