

Par dépôt électronique¹ seulement

Le 10 septembre 2021

Me Véronique Dubois, Secrétaire
Régie de l'énergie
Tour de la Bourse
800, rue du Square-Victoria
Bureau 2.55
Montréal (Québec) H4Z 1A2

Yves Fréchette
Avocat
Hydro-Québec - Affaires juridiques

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

OBJET : Demande d'approbation des Normes de conduite de Transport
Votre dossier : R-4162-2021
Notre dossier : R062095 YF

Chère consœur,

Hydro-Québec, dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») a reçu les demandes d'intervention des intéressés suivants, à savoir :

- L'Association des hôteliers du Québec et l'Association des restaurateurs du Québec (« AHQ-ARQ ») ;
- Regroupement pour la transition, l'innovation et l'efficacité énergétique (« RTIEÉ »).

Le Transporteur commente ci-après ces demandes d'intervention.

1. Chronologie et commentaires généraux

Le 29 juin 2021, le Transporteur a déposé auprès de la Régie de l'énergie (la « Régie ») la *Demande d'approbation de Normes de conduite du Transporteur* (la « Demande »), laquelle est introduite en conformité avec l'article 31(5°) de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « Loi »).

Le 13 août 2021, la Régie rend sa décision D-2021-104, par laquelle elle décide du mode procédural applicable au déroulement de ce dossier, à savoir que la Régie tiendra une audience publique.

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

Le 20 août 2021, la Régie a publié sur son site Internet un *Avis public* afin de solliciter la participation d'intervenants au présent dossier.

Le 25 août 2021, le Transporteur déposait au présent dossier une proposition d'un calendrier de traitement.

Soulignons que l'intéressé RTIEÉ recommande un calendrier plus rapproché sans pour autant proposer de dates précises. Le Transporteur réitère que le calendrier qu'il a proposé fut élaboré en prenant en compte les contraintes diverses liées au déroulement procédural du dossier à savoir, le calendrier réglementaire des dossiers en cours et à venir, les traductions en français et en anglais de divers documents reçus pendant le déroulement du dossier ainsi que les disponibilités des équipes, des témoins et des experts. La proposition de calendrier du Transporteur est réaliste et respectueuse de toutes les parties prenantes et il prie la Régie de l'accepter.

L'étude du dossier du Transporteur, avec égards, doit se faire en respectant son objet et les conclusions recherchées par la Demande. En bref, il s'agira pour la Régie de se prononcer de manière prospective à l'égard des normes de conduites proposées par le Transporteur.

Tel que mentionné à la preuve, les normes de conduite proposées sont très largement inspirées des textes réglementaires les plus récents issus d'ordonnances de la FERC et de décisions de la Régie. Quant aux dispositions relatives à la Politique de prix de cession prévues aux normes proposées, celles-ci demeurent inchangées, sont hors du périmètre de la Demande et donc ne devraient pas faire l'objet de débats dans le cadre cette audience. D'ailleurs la preuve déposée est muette à cet égard.

Le présent dossier a notamment été précédé par les suivants :

- R-3401-98² ;
- R-3996-2016 – Phase 2 et R-4103-2019³;
- R-3981-2016 – Phase 2⁴ ;
- R-4049-2018 Phase 1⁵.

La Demande du Transporteur, qui constitue une refonte et une actualisation des textes, trouve notamment appui sur les décisions antérieures de la Régie des dossiers précités. Avec égards, il ne saurait être envisagé que les débats qui furent complétés et décidés lors des audiences précitées soient repris en cette instance.

² Audience à la suite de laquelle le Code de conduite actuel fut initialement approuvé par la décision D-2004-122.

³ Décision D-2021-064 et par laquelle la Régie désigne la DPCMÉER comme Coordonnateur de la fiabilité du Québec et juge opportun de reporter l'examen du Code de conduite du coordonnateur au dossier conjoint avec le Transporteur.

⁴ Audience à la suite de laquelle la décision D-2017-128 fut rendue et par laquelle la Régie jugeait, de manière générale, que les mesures mises en place par le Transporteur, afin d'assurer l'efficacité de la séparation fonctionnelle et le respect du Code de conduite du Transporteur, sont adéquates.

⁵ Décision D-2020-174, concernant les articles 4.7, 4.10.1 et 6.1 du *Code de conduite du Transporteur*.

Le Transporteur est d'avis qu'il serait inapproprié d'importer des sujets traités et ayant résulté en des décisions finales de la Régie dans ces dossiers, dans le cadre de l'étude de la présente Demande. Il est également d'avis que le présent dossier ne devrait pas constituer un forum pour réitérer des points de vue déjà entendus et écartés par la Régie dans ces décisions antérieures.

Enfin, le Transporteur 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. Le présent dossier est de nature prospective et non un forum afin de procéder à l'étude de la conformité des actions du Transporteur lors d'années antérieures⁶.

Le Transporteur prie la Régie d'identifier clairement les sujets sur lesquels elle entend concentrer son étude dans le cadre du présent dossier afin que tous les participants soient en mesure de guider leurs actions en conséquence. Conséquemment, le Transporteur prie celle-ci de préciser, dans la décision à venir concernant les demandes d'intervention, que les intervenants au dossier devront circonscrire leurs participations aux sujets retenus et identifiés.

2. Commentaires spécifiques concernant les demandes d'intervention des intéressés

La décision D-2021-104 mentionne ce qui suit :

[5] Toute personne intéressée désirant participer à l'examen de la Demande doit déposer au plus tard le 7 septembre 2021 une demande d'intervention conformément à l'article 16 du Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie (le Règlement).

[6] La personne intéressée doit notamment préciser la nature de son intérêt, les motifs à l'appui de son intervention, les sujets dont elle entend traiter, les conclusions qu'elle recherche ainsi que la manière dont elle entend faire valoir sa position. À ces fins, la personne intéressée doit joindre à sa demande d'intervention le formulaire Liste de sujets disponible sur le site internet de la Régie.

[7] La personne intéressée qui prévoit présenter à la Régie une demande de paiement de frais doit joindre à sa demande d'intervention un budget de participation préparé conformément aux dispositions du Guide de paiement des frais 2020.

[8] Conformément à l'article 21 du Règlement, toute personne qui ne souhaite pas obtenir le statut d'intervenant peut déposer des commentaires écrits dans le délai qui sera fixé ultérieurement par la Régie.

(Référence omise)

⁶ Le Transporteur souligne que les suivis de l'application des codes de conduite font l'objet d'un suivi annuel auprès de la Régie, laquelle n'a pas émis de commentaires négatifs à cet égard.

La décision précitée s'appuie sur l'article 16 du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*⁷. Les critères énoncés à l'article précité requièrent qu'un intéressé établisse un lien direct entre le sujet à l'étude et la nature de son intérêt et qu'il démontre la pertinence de son apport à l'étude du dossier eu égard à son champ de compétence. Ces indications sont requises afin que la Régie puisse se prononcer à l'égard de la demande d'intervention soumise et dicter le cadre de la participation en fonction de l'intérêt de l'intervenant et de la nature, de l'importance et de l'ampleur des enjeux qu'il aborde.⁸

L'AHQ-ARQ mentionne ce qui suit comme motifs à l'appui de sa demande d'intervention:

13. *À ce titre, les membres de l'AHQ et l'ARQ, étant donné que la tarification du Transporteur aura éventuellement un impact direct sur celle d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution (le « Distributeur »), ont un intérêt particulier à s'assurer que le Transporteur exerce des choix judicieux, raisonnables et optimaux à tous égards dans le cadre de sa gestion.*

14. *De plus, dans le contexte particulier du présent dossier, les membres de l'AHQ et l'ARQ ont un intérêt supplémentaire, comme citoyens 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.*

Le Transporteur souligne que le présent dossier ne comporte pas d'aspects tarifaires. Le Transporteur doute de la suffisance de l'intérêt général identifié comme « citoyens du Québec » selon l'article 16 du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*. 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 réglementaire précité mis en parallèle avec l'objet et les conclusions de la Demande en l'instance.

Le Transporteur soumet que la demande d'intervention des intéressés RTIEÉ ne respecte pas les critères énoncés au *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie* et devrait donc être rejetée. Le tout, tel que ci-après exposé.

⁷ *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*, (Décret 1098-2014).

⁸ Id., article 19.

AHQ-ARQ

À sa Liste des sujets⁹ (page 2), l'intéressé mentionne :

« Le Transporteur définit les employés exerçant une fonction de transport ("FT") ou une fonction de marchés de gros ("FMG") et fournit la liste des unités d'affaires desquelles relèvent ces employés (B-0004, section 4.2). Or, aucun organigramme n'est déposé dans le présent dossier afin de pouvoir situer ces unités d'affaires ni les autres unités d'affaires desquelles pourraient relever d'autres employés exerçant des FT ou des FMG.

L'AHQ-ARQ recommande à la Régie, à ce stade-ci, de demander à Hydro-Québec, comme elle l'a fait dans le cadre du dossier R-4049-2018 (A-0006 et A-0036), les organigrammes d'Hydro-Québec en vigueur en identifiant les unités assujetties aux Normes de conduite de Transport et celles qui ne le seraient pas. De plus, les organigrammes généraux détaillés de 2013, 2019 et 2021 qui ont été revus par la firme Deloitte (B-0006, page 23) devraient être déposés au dossier. »

Le Transporteur a fourni toute l'information pertinente et contemporaine à l'appui de sa Demande.

Comme il l'a indiqué dans sa preuve (pièce B-004, HQT-1, Document 1), l'approche adoptée par le Transporteur dans le présent dossier ne porte pas sur la structure organisationnelle, mais sur la fonction exercée par les employés, tel que privilégié par la FERC. Avec égards, 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 FT ou un FMG sans avoir recours aux organigrammes.

Le Transporteur soumet que la revue de la structure globale de l'entreprise n'est pas pertinente pour la détermination de la Régie dans ce dossier. Il souligne que les organigrammes de la Société ont été déposés récemment dans le dossier R-4167-2021¹⁰ et que les participants peuvent s'y référer. Cela dit, le Transporteur sera en écho aux demandes de la Régie.

RTIÉÉ

Comme mentionné à la demande d'intervention¹¹, les intéressés sont des organismes à vocation environnementale. La nature de l'intérêt et l'expertise des intéressés concerne les aspects environnementaux et de développement durable.

La Demande concerne les normes de conduite de transport d'électricité. Ces normes 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.

⁹ Demande d'intervention et Liste des sujets du 7 septembre 2021.

¹⁰ HQT-1, Document 2 (B-0005).

¹¹ Demande d'intervention de RTIÉÉ, Annexe et Liste des sujets du 7 septembre 2021.

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 marché de gros de cette même société. Les ordonnances précitées énoncent quatre principes fondateurs:

- (1) Un transporteur doit traiter tous les clients du transport, affiliés et non affiliés, sur une base non indûment discriminatoire, et ne doit pas accorder de préférence ou avantage indu à quiconque, ni soumettre quiconque à un préjudice ou désavantage indu pour le service de transport de l'électricité.
- (2) Les employés de la fonction de transport doivent fonctionner indépendamment des employés de la fonction de marché de gros d'électricité.
- (3) Il est interdit à un transporteur et à ses employés, sous-traitants, consultants et agents de divulguer ou d'utiliser un canal pour divulguer des informations non publiques sur la fonction de transport aux employés de la fonction de marché de gros d'électricité.
- (4) Un transporteur doit, hormis des exceptions limitées, fournir un accès égal aux informations de transport non publiques à tous ses clients de transport, affiliés et non affiliés.

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

Il n'y a aucune dimension environnementale qui concerne les aspects précités.

Avec égards, la Demande n'a aucun lien avec la nature de l'intérêt et l'expertise des intéressés.

La décision à venir au présent dossier n'aura aucun impact sur ces intéressés et il n'existe aucun lien entre les sujets identifiés par les intéressés et la nature de leurs intérêts et expertises. De plus, les intéressés ne proposent pas d'examiner des aspects du dossier qui leurs soient propres ou exclusifs.

La demande d'intervention des intéressés RTIEÉ est insuffisante et non conforme au *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*, à son article 16 (2°). Le Transporteur soumet, avec respect, que la demande d'intervention devrait être rejetée par la Régie et ce, pour les motifs précités.

Subsidiairement, sous toutes réserves de ce qui précède et en sus, le Transporteur s'objecte spécifiquement à la demande d'intervention de GIRAM et ESQ tel que ci-après.

Dans leur demande d'intervention, les intéressés mentionnent :

« 3 - La présente demande est logée par le Regroupement pour la transition, l'innovation et l'efficacité énergétiques (RTIEÉ), un Regroupement comprenant les organismes suivants : l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA), Stratégies Énergétiques (S.É.), le Groupe d'Initiatives et de Recherches Appliquées au Milieu (GIRAM) et Énergie solaire Québec (ÉSQ).

Les organismes constitutifs du Regroupement sont décrits en annexe à la présente. »

Le Transporteur constate que SÉ et AQLPA, tous deux participants réguliers aux activités de la Régie, souhaitent par osmose issue de la création du « Regroupement », faire bénéficier GIRAM et ESQ de l'intérêt et de la représentativité qui de longue date leur a été reconnu par la Régie. Avec égards, le Transporteur réprovoque le procédé.

Les intéressés GIRAM et ÉSQ, lesquels sont des organismes à vocation environnementale, souhaitent intervenir au présent dossier.

Dans leurs demandes d'interventions, GIRAM et ÉSQ mentionnent :

« 4. Le Groupe d'initiatives et de recherches appliquées au milieu (GIRAM)

Actif depuis février 1983, le Groupe d'initiatives et de recherches appliquées au milieu (GIRAM) est un groupe entièrement bénévole qui vise à informer et mobiliser la communauté locale, régionale et nationale autour d'enjeux spécifiques à sa triple mission : la protection de l'environnement, l'aménagement durable du territoire et la mise en valeur du patrimoine national, et les choix de société sur lesquels ceux-ci se fondent. [...]

5. Énergie Solaire Québec (ÉSQ)

Énergie Solaire Québec (ÉSQ) est un organisme sans but lucratif indépendant et neutre promouvant les énergies renouvelables (solaire actif-photovoltaïque-solaire passif-éolien-microturbine hydroélectrique-géothermie-biomasse, etc.) au Québec depuis 1983. En assumant le rôle d'intermédiaire entre le consommateur/utilisateur public et les acteurs corporatifs, ÉSQ a pour mission primordiale d'informer, d'éduquer et de sensibiliser tous les Québécois et Québécoises à l'utilisation optimale des ressources énergétiques et de favoriser l'émergence au Québec de la filière des énergies vertes. [...]

La participation d'Énergie solaire Québec (ÉSQ) au présent Regroupement permettra d'apporter une connaissance spécialisée et une expertise fondamentales sur les enjeux de l'intégration de la filière solaire à la transition, l'innovation et l'efficacité énergétiques au Québec, tant en réseau intégré qu'en réseaux autonomes d'Hydro-Québec Distribution. »

Avec égards, le Transporteur soumet que les représentations des intéressés sont insuffisantes. À l'évidence, ces intéressés ne disposent pas de l'intérêt requis, ni de l'expertise pour une participation valable dans l'intérêt public au présent dossier.

Les intéressés GIRAM et ÉSQ ne peuvent obtenir, par la seule association avec des intervenants antérieurement reconnus par la Régie, l'intérêt et l'expertises nécessaires afin de participer à l'audience en cause.

L'avis public émis par la Régie dans ce dossier mentionne :

Toute personne intéressée à participer à l'examen de la demande du Transporteur doit faire parvenir à la Régie une demande d'intervention accompagnée du formulaire Liste des sujets et, le cas échéant, d'un budget de participation au plus tard le 7 septembre 2021 à 12 h. Cette demande doit être faite conformément au Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie (le Règlement), au Guide de paiement des frais des intervenants 2020 (le Guide) et aux instructions de la Régie contenues dans sa décision procédurale D-2021-104.

La demande d'intervention de GIRAM et ÉSQ doit être examinée à son mérite propre et non par osmose avec SÉ et AQLPA. Avec respect, il n'est pas possible pour GIRAM et ÉSQ de contourner les mentions claires de l'avis public, de la décision D-2021-104, ni les dispositions du cadre réglementaire afin d'obtenir le statut d'intervenant dans le présent dossier et ce, par simple association avec des intervenants antérieurement reconnus.

Les demandes d'intervention de GIRAM et ÉSQ trouvent appui sur la notion d'intérêt public. Bien qu'historiquement, la Régie ait appliqué de façon large et libérale la notion d'« intérêt pour agir », le respect des dispositions du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie* sont incontournables.

L'article 16 du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie* ainsi que nombreuses décisions de la Régie incarnent les critères qui doivent être satisfaits par un intéressé afin d'obtenir le statut d'intervenant à la Régie. Ceux-ci requièrent qu'un intéressé établisse un lien direct entre le sujet à l'étude et la nature de son intérêt et qu'il démontre la pertinence de son apport à l'étude du dossier eu égard à son champ de compétence. Ces indications sont requises afin que la Régie puisse se prononcer à l'égard de la demande d'intervention soumise et dicter le cadre de la participation en

fonction de l'intérêt de l'intervenant et de la nature, de l'importance et de l'ampleur des enjeux qu'il aborde¹².

Les intéressés doivent donc présenter des demandes d'intervention qui sont suffisantes et qui rencontrent les critères requis par le cadre réglementaire applicable à l'égard de la nature de l'intérêt exprimé, des motifs à l'appui des interventions, des sujets sur lesquels ils désirent intervenir et des conclusions qu'ils recherchent.

Le GIRAM élabore ses actions afin d'informer et mobiliser la communauté locale, régionale et nationale autour d'enjeux spécifiques à sa triple mission : la protection de l'environnement, l'aménagement durable du territoire et la mise en valeur du patrimoine national, et les choix de société sur lesquels ceux-ci se fondent.

ESQ a pour mission primordiale d'informer, d'éduquer et de sensibiliser la population à l'utilisation optimale des ressources énergétiques et de favoriser l'émergence au Québec de la filière des énergies vertes. Sa participation au présent dossier a pour objet « *d'apporter une connaissance spécialisée et une expertise fondamentale sur les enjeux de l'intégration de la filière solaire à la transition, l'innovation et l'efficacité énergétiques au Québec, tant en réseau intégré qu'en réseaux autonomes d'Hydro-Québec Distribution* ».

Avec égards, ces aspects mis de l'avant par GIRAM et ESQ n'ont aucune pertinence à l'égard de la demande déposée par le Transporteur en l'instance. Le Transporteur rappelle que la demande déposée vise à « actualiser ses encadrements relatifs au transport de l'électricité dans une perspective réglementaire nord-américaine, dans le respect du contexte réglementaire québécois en matière de service de transport et de fiabilité »¹³. Ainsi, les intéressés GIRAM et ÉSQ ne démontrent pas à la Régie que leurs participations seront utiles et qu'ils pourront contribuer à approfondir certains éléments pertinents au dossier d'Hydro-Québec.

Le Transporteur ne remet pas en cause le caractère légitime des missions des organismes en cause. Toutefois, les intéressés n'ont pas démontré la pertinence de leurs apports respectifs à l'étude du dossier eu égard à leurs champs de compétences respectifs.

Les expériences pratiques ou expertises particulières des intéressés GIRAM et ÉSQ ne sont pas de nature à donner un éclairage valable à la Régie à l'égard de l'objet de la Demande.

Avec égards, le Transporteur soutient que les intéressés GIRAM et ÉSQ ne satisfont pas aux prescriptions du cadre réglementaire précité afin d'obtenir le statut d'intervenant au présent dossier.

¹² Voir note de bas page 7, article 19.

¹³ B-004, HQT-1, Document 1, page 7, lignes 25 à 28.

Le Transporteur souligne que la Régie a rejeté, dans de nombreux dossiers antérieurs, des demandes d'intervention des intéressés pour les motifs précités. Ces décisions sont réitérées et plaidées en appui aux présentes¹⁴.

Avec égards, la Régie devrait rejeter la demande d'intervention et la participation au présent dossier de GIRAM et ÉSQ.

Sous réserve de ce qui précède, le Transporteur commente ci-après la demande d'intervention et Liste des sujets de RTIEÉ.

À la Liste des sujets (page 2), les intéressés mentionnent :

« Le RTIEÉ, comme HQT, accorde une importance prioritaire au maintien de la fiabilité du réseau et de la qualité de l'onde, cette fiabilité et cette qualité ayant été jugées essentielles par la Commission Nicolet ayant suivi le verglas de 1998, afin de maintenir et accroître la clientèle électrique non captive (pour éviter qu'elle n'opte pour des énergies plus polluantes). Les normes de conduite doivent donc toujours maintenir une flexibilité opérationnelle suffisante pour assurer cette fiabilité et cette qualité dans toutes les situations. De plus, les communications entre catégories d'employés doivent assurer le respect efficace des normes environnementales dans la gestion des services auxiliaires et lors de reprises (par ex, des débits réservés hydroélectriques). L'ensemble de ces représentations s'effectuera en continuité avec nos représentations antérieures dans les autres dossiers de la Régie relatifs au code de conduite de HQT.

Nous sommes en accord avec le fait qu'HQT classe les obligations selon les fonctions exercées par les membres du personnel.

Les normes énumèrent les différentes circonstances permettant à des employés de fonctions différentes peuvent communiquer, et de quelle manière. Nous examinerons celles-ci et formulerons des recommandations dans la perspective de nous assurer que la flexibilité opérationnelle de ces employés soit 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 auxiliaires et lors des reprises tel que susdit (dont les débits réservés). Les restrictions de communications entre employés ne devraient pas, même dans les circonstances exceptionnelles) nuire à ces objectifs. » (Nos soulignés)

Comme indiqué plus haut, la Demande concerne les normes de conduite de transport d'électricité. Ces normes 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 du

¹⁴ D-2016-136 par. 7 ss., D-2017-107 par. 112 ss., D-2017-105 par. 48 ss, D-2018-125 par. 63 à 71, D-2018-128 par. 12 à 18 et D-2020-079 par. 15 à 21. Le Transporteur souligne que dans le dossier TEQ – Demande relative au Plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques du Québec 2018-2023, la demande d'intervention RTIEÉ fut acceptée par la décision D-2018-111. Cette dernière décision ne peut servir de précédent valable en cette instance en raison du caractère unique et du sujet de ce dossier qui est à l'antipode de la présente demande tarifaire du Transporteur.

Transporteur, dans le souci d'assurer le respect de la réciprocité avec les réseaux voisins. Les normes 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 quelconque normes environnementales auxquelles les intéressés peuvent faire allusion. Le Transporteur demande à la Régie de rejeter ces sujets.

À la Liste des sujets (page 3), les intéressés mentionnent :

« Nous souhaitons assurer l'harmonie du Code avec les Tarifs et conditions et le pouvoir de la Régie de statuer sur les actifs et dépenses faisant partie de son revenu requis. L'ensemble de ces représentations s'effectuera en continuité avec nos représentations antérieures dans les autres dossiers de la Régie relatifs au code de conduite de HQT.

Plusieurs des dispositions des normes proposées, telles que formulées, peuvent dupliquer (parfois avec moins de nuances) ce qui relève normalement des tarifs et conditions de HQT et/ou du pouvoir de la Régie de statuer sur les dépenses en actifs faisant partie du revenu requis de HQT, (de surcroît lorsque ce pouvoir est modulé par le mécanisme de réglementation incitative). Il y a lieu de s'assurer que les choix de texte des Normes s'harmonisent avec l'exercice de ces autres pouvoirs de la Régie.

Il y a aussi quelques contradictions dans le texte des Normes proposé par HQT, tel que formulé. »

(Nos soulignés)

Le Transporteur est en profond désaccord avec les propos précités. Il rappelle que les normes proposées sont issues des dispositions réglementaires découlant des ordonnances de la FERC. Il en est de même pour les *Tarifs et conditions des services 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.

Le Transporteur réitère 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 reliés 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 proposées n'affectent en rien les pouvoirs de la Régie en vertu de la Loi.

Le Transporteur demande à la Régie de rejeter ce sujet d'intervention avancé par les intéressés.

À la Liste des sujets (page 4), les intéressés mentionnent :

« L'efficacité des Normes dépend de l'indépendance de la supervision de leur mise en oeuvre et de la vérification de sa conformité, par rapport aux autres unités de HQ. La supervision continue et la vérification de conformité, doivent être propre à HQT, de manière à avoir l'indépendance nécessaire au cas de situations inhabituelles qui nécessiteront justement une telle supervision et appréciation indépendantes. Nous avons déjà abordé cette question antérieurement, notamment au dossier R-4049-2018. Nous soumettrons des propositions visant à assurer cette indépendance. »

Le Transporteur souligne que ce sujet d'intervention avancé par les intéressés n'a aucune dimension environnementale. Les intéressés n'ont aucune expertise en vérification de conformité, ni d'expertise en matière de gestion et d'opération d'un réseau de transport. À l'évidence, ces intéressés ne seront pas en mesure d'éclairer la Régie dans son processus décisionnel et ce, à l'égard d'un sujet qui ne relève pas de leur domaine d'expertise.

Au surplus, l'objet de la Demande concerne l'adoption des normes de conduite refondues et actualisées du Transporteur. En ce qui concerne l'aspect « propre à HQT » souligné par les intéressés, le Transporteur rappelle qu'en vertu de l'article 9.6 des normes de conduite proposées, il revient à la Société de désigner le Chef de la conformité pour veiller au respect des normes. L'approche proposée est donc déjà « propre » au Transporteur.

Soulignons que l'objet de la Demande n'est pas de revoir en entier les processus d'audit qui sont en place, lesquels relèvent de la gestion interne d'Hydro-Québec et ont déjà fait l'objet de longues discussions dans les dossiers mentionnés plus haut. Le Transporteur est certes disposé à expliquer de façon générale les gestes qu'il entend poser afin d'assurer la conformité des ses actions aux normes de conduite; toutefois cela ne doit pas se muer en une recherche à l'aveuglette d'informations diverses afin de faire le « procès » des processus de vérification d'Hydro-Québec. Le Transporteur rappelle, finalement, que les processus en place demeureront jusqu'à ce que la Régie modifie ou abroge les codes de conduite actuels.

Le Transporteur demande à la Régie de rejeter ce sujet d'intervention avancé par les intéressés.

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

Me Yves Fréchette

c.c. Personnes intéressées