

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC

DISTRICT DE MONTRÉAL

NO: R-3981-2016 – Phase 2

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

HYDRO-QUÉBEC, personne morale de droit public légalement constituée en vertu de la *Loi sur Hydro-Québec* (L.R.Q., c. H-5), ayant son siège social au 75, boul. René-Lévesque Ouest, dans les cité et district de Montréal, province de Québec, H2Z 1A4,

Demanderesse

**DEMANDE DU TRANSPORTEUR DE MODIFICATION DES TARIFS ET
CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT POUR L'ANNÉE 2017
PHASE 2**

[Articles 25, 31, 32, 48, 49, 50 et 16 *Loi sur la Régie de l'énergie* (L.R.Q., chapitre R-6.01)]

RÉPLIQUE DU TRANSPORTEUR

INTRODUCTION

Le Transporteur offre la présente réplique aux divers arguments et éléments soumis par les intervenants RTA, EBM et NEMC, SÉ-AQLPA, FCEI et AHQ-ARQ dans leurs argumentations selon les règles applicables¹.

1. Réplique à l'argumentation de RTA

1.1 Dans son argumentation, RTA mentionne :

« 13. RTA a soumis à la Régie de l'énergie à plusieurs reprises, dans le cadre de divers dossiers portant sur les normes de fiabilité, que des communications de données confidentielles à des fins commerciales ou réglementaires s'effectuaient entre RTA et les différentes divisions d'Hydro-Québec. RTA est également amenée à négocier des ententes commerciales avec ces mêmes divisions, lesquelles sous-tendent la transmission d'informations relatives à ses stratégies commerciales ou internes visant directement l'exploitation de ses installations comme PVI. »

« 26. À titre d'entité visée par les normes de fiabilité et de partenaire commercial d'Hydro-Québec, RTA veut s'assurer qu'elle est en mesure de transiger ouvertement avec les différentes unités d'Hydro-Québec et de leur communiquer de l'information confidentielle tout en ayant la conviction que cette information va demeurer confidentielle, que cette information ne sera pas partagée ou communiquée, directement ou indirectement, entre les unités et que les divisions pourront intervenir avec toute l'indépendance, l'autonomie et l'impartialité nécessaire, nonobstant les intérêts communs de l'entreprise dont les objectifs sont déterminés par la direction générale.

Plusieurs de ces questions demeurent d'ailleurs à être tranchées par la Régie dans la Phase 1 du dossier R-3996-2016. »

¹ Voir la Décision D-2009-075. Le Transporteur réitère qu'il a concentré son argumentation principale sur la preuve administrée lors de l'audience et qu'il a, toujours en plaidoirie principale, répliqué aux mémoires des intervenants qui ont offert des témoignages lors de l'audience. Le Transporteur, à l'évidence, n'a pas scindé sa plaidoirie de manière à empêcher un intervenant de la contredire. Le Transporteur ne peut en plaidoirie principale s'exprimer à l'égard de plaidoiries d'intervenants qu'il ne connaît pas et qui ne sont pas précédées d'un témoignage ou d'un mémoire lors de l'audience. Avec égards pour l'avis contraire, les choix des intervenants de ne pas offrir de témoignages ou de mémoires, en amont de la plaidoirie principale du Transporteur, ne peuvent avoir pour effet de priver le Transporteur de la possibilité de répliquer entièrement aux arguments offerts par ces intervenants dans leurs plaidoiries ainsi que de disposer d'une période de temps raisonnable et correspondante au caractère extensif desdits arguments pour ce faire.

1.2 Réplique du Transporteur :

Le *Code de conduite du Transporteur* (« Code de conduite ») a pour objet de prévenir toute forme de traitement préférentiel en faveur d'une entité affiliée et de prévenir l'interfinancement des activités commerciales d'une entité affiliée par la clientèle du Transporteur².

Le Transporteur souligne que RTA n'est pas un client des services de transport. Le Transporteur précise également qu'il n'est pas partie aux ententes que RTA peut avoir conclu avec « les différentes unités d'Hydro-Québec » et qu'il ne dispose pas de ces ententes. Si RTA est préoccupée par la confidentialité d'informations, le Transporteur comprend que RTA répond à ses besoins par l'utilisation de clauses de confidentialité contractuelles.

Le contrat de transport entre RTA et le Transporteur comporte des dispositions relatives à la confidentialité d'informations. Le Transporteur note que RTA n'a allégué aucun fait relativement à ce contrat.

Le Transporteur estime donc que dans la mesure où ils peuvent trouver application à l'égard des besoins de RTA, les outils qui sont associés à la séparation fonctionnelle (*Code de conduite, utilisation d'un OASIS, Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*³) constituent une réponse adéquate aux préoccupations exprimées.

1.3 Dans son argumentation, RTA mentionne :

« 20. La preuve révèle également que les effectifs d'HQ peuvent être promus ou transférés, au cours de leur carrière, d'une unité à une autre et peuvent se retrouver dans des fonctions assujetties ou non au Code de conduite. Bien que cette situation participe à l'optimisation des ressources dans le meilleur intérêt de l'entreprise, elle favorise également le partage potentiel, directement ou indirectement, d'informations confidentielles et de stratégies commerciales qu'un employé aurait pu avoir accès dans le cadre de ses fonctions antérieures. »

² Pièce HQT-4, Document 2.2, page 2 et argumentation du Transporteur relative à l'application du Code de conduite du Transporteur à la suite de transferts d'activités et de ressources, page 7.

³ Ou *Tarifs et conditions*.

1.4 Réplique du Transporteur :

Les promotions, transferts ou changements d'employés ne sont pas propres au Transporteur. Dans toute industrie, des employés peuvent changer d'emploi et passer d'une entreprise à une autre ou d'une division à une autre. Dans le cas du Transporteur, le Code de conduite autorise et encadre ces situations :

« 4.5 Les employés du Transporteur peuvent être mutés à des fonctions relatives aux activités de marchés de gros en autant que de telles mutations ne servent pas à contourner le présent Code de conduite.

Les employés des entités affiliées du Transporteur qui participent à des activités de marchés de gros peuvent être mutés à des fonctions auprès du Transporteur en autant que de telles mutations ne servent pas à contourner le présent Code de conduite.

Les avis de mutation des employés visés par le présent article du Code de conduite doivent être promptement affichés sur OASIS pendant au moins 90 jours.

Les renseignements affichés sur OASIS doivent inclure le nom de l'employé muté, les titres respectifs des fonctions exercées avant et après la mutation et la date d'entrée en vigueur de la mutation. »

De plus, la preuve ne révèle aucun cas problématique lié à l'application de l'article 4.5 du Code de conduite. Le Transporteur ajoute que la preuve ne supporte aucunement les allégations de RTA à cet égard.

1.5 Dans son argumentation, RTA mentionne ce qui suit :

« 11. RTA souligne que cette demande avait été formulée dans le dossier R-3952-2015 par le Transporteur, dans ses fonctions de Coordonnateur de la fiabilité (CR), et non par HQP, qui est l'entité visée à qui cette fonction est naturellement attribuée. Cet aspect du dossier R-3952-2015 est maintenant traité dans la Phase 2 du présent dossier conformément à la décision D-2016-170 de la Régie. »

1.6 Réplique du Transporteur :

Le Transporteur rappelle que le dépôt du Registre des entités visées par les normes de fiabilité (le « Registre ») est, en vertu de la *Loi sur la Régie*

de l'énergie (la « Loi »), de la responsabilité du Coordonnateur de la fiabilité au Québec (« Coordonnateur de la fiabilité »):

« 85.6. Dépôt. Le coordonnateur de la fiabilité doit déposer à la Régie :

[...] 3° l'identification de toute entité visée à l'article 85.3.

85.13. Pouvoirs. Le coordonnateur de la fiabilité :

1° doit déposer à la Régie, pour approbation, un registre identifiant les entités visées par les normes de fiabilité adoptées par la Régie. »

[...]

C'est de fait le Coordonnateur de la fiabilité qui a déposé le Registre⁴ ainsi que toutes ses modifications depuis le premier dossier relatif aux normes de fiabilité (R-3699-2009) jusqu'à aujourd'hui, y compris en ce qui a trait à l'enregistrement de RTA. Il est donc requis et obligatoire que le Coordonnateur de la fiabilité s'adresse à la Régie relativement aux modifications du Registre.

1.7 Dans son argumentation, RTA mentionne ce qui suit :

« 12. De fait, le Coordonnateur de la fiabilité dans le dossier R-3952-2015 et le Transporteur dans la Phase 2 du présent dossier demandaient à la Régie non pas de permettre le transfert de la majeure partie de cette fonction GOP au Transporteur mais plutôt d'entériner une délégation qui est en place depuis 2006, sans la connaissance de la Régie ou celle de tiers, tel RTA. »

1.8 Réplique du Transporteur :

Le Transporteur rappelle que l'exercice des activités de téléconduite reliées à l'exploitation des centrales, par ailleurs aujourd'hui associées à la fonction GOP, sont effectuées par le Transporteur non pas depuis 2006, mais bien depuis la création de la division de transport d'électricité en 1997 (maintenant Hydro-Québec TransÉnergie)⁵.

⁴ Le Registre en vigueur fut adopté par la décision D-2016-109.

⁵ Pièce HQT-2, Document 1, page 6.

Contrairement aux prétentions de RTA :

- **Le Producteur rémunère le Transporteur au coût complet depuis le premier dossier tarifaire du Transporteur (dossier R-3401-98) ;**
- **Tous les dossiers tarifaires du Transporteur contiennent l'information relative à cette facturation ;**
- **La Régie et les intervenants ont connaissance de cette situation depuis le premier dossier tarifaire du Transporteur, comme l'indique l'extrait suivant de la décision D-2002-95, page 107 :**

« La facturation interne émise consiste en la facturation, au coût complet, de services fournis à d'autres unités d'Hydro-Québec, principalement pour le contrôle et la télécommande des équipements de production. Le montant soustrait des charges directes passe de 39 M\$ en 1999 à 28 M\$ en 2001, une diminution de 11 M\$. »
- **Il donc inexact d'affirmer que la Régie et les intervenants n'avaient pas connaissance de cette situation, compte tenu des informations rendues disponibles par le Transporteur dans le dossier R-3401-98⁶ ainsi que dans chaque dossier tarifaire ;**
- **Les objectifs de l'entente de délégation étaient de clarifier l'imputabilité de chaque entité et de faciliter le déroulement des audits de conformité, comme l'ont expliqué les témoins. Comme l'ont également mentionné les témoins, cette entente a été conclue dans un contexte de régime volontaire d'assujettissement aux normes de fiabilité, donc ne pouvant faire l'objet de sanctions.**

1.9 Dans son argumentation, RTA mentionne ce qui suit :

« 16. Compte tenu que le Transporteur a le fardeau de démontrer et de justifier les avantages liés à l'exercice de la fonction GOP dans ses activités de transport d'électricité, sur les tarifs et les conditions des services de transport d'électricité, ainsi que sur son Code de conduite, l'intervention de RTA ne nécessitait pas de soumettre une preuve autrement que par le biais des contre-interrogatoires des panels du Transporteur et celui d'HQP qu'elle a menés dans le cadre de l'audience. »

⁶ Pour de plus amples détails sur les informations présentées dans le dossier R-3401-98, voir le paragraphe 2.2 de la présente réplique.

1.10 Réplique du Transporteur :

Contrairement aux prétentions de RTA, le fardeau du Transporteur n'est pas de « démontrer et justifier les avantages liés à l'exercice de la fonction GOP dans ses activités de transport ». Le Transporteur rappelle que l'exercice des activités aujourd'hui associées à la fonction GOP découle d'une situation de fait qui est connue et inchangée depuis la création de la division de transport d'électricité en 1997.

Le fardeau du Transporteur est plutôt de démontrer que la facturation des services rendus au Producteur est faite au coût complet, ce que la preuve démontre de façon probante et non contestée, et que les dispositions du *Code de conduite du Transporteur* et du *Code de conduite du Coordonnateur de la fiabilité*, tous deux approuvés par la Régie, sont respectés. Par ailleurs, ne s'agit pas d'activités de marchés de gros et ces services n'ont pas l'effet d'accorder un traitement préférentiel au Producteur, comme le démontre également la preuve.

1.11 Dans son argumentation, au paragraphe 21 (i) à (ix), RTA mentionne plusieurs éléments qui, selon elle, constituent des illustrations de « partage d'intérêts communs ».

1.12 Réplique du Transporteur :

Avec égards, plusieurs de ces éléments soulevés par RTA ne sont que des spéculations.

RTA fait également plusieurs référence à des dossiers relatifs à l'adoption de normes de fiabilité par la Régie (dossiers R-3947-2015, R-3944-2015 et R-3952-2015). Il est exact que RTA a tenté dans chacun de ces dossiers de faire exclure ou réduire la portée des normes de fiabilité à l'égard de ses propres installations :

- **Demande de réduire la portée des normes CIP en ce qui a trait au centre de contrôle de RTA (dossier R-3947-2015 phase 2) ;**
- **Demande d'exempter les transformateurs-élévateurs et bancs de condensateurs de RTA du réseau de transport principal (RTP) (dossier R-3952-2015) ;**
- **Demande de ne pas être assujettie à la courbe de tension proposée par le Coordonnateur de la fiabilité pour la norme PRC-024-1, cette**

proposition du Coordonnateur de la fiabilité allégeant le fardeau de conformité des autres entités au Québec.

Avec égards, RTA se trompe en présumant que toutes les entités assujetties aux normes de fiabilité au Québec ont un intérêt semblable à celui manifesté par RTA dans les exemples cités par celle-ci.

À l'occasion des débats relatifs aux normes de fiabilité dans les dossiers mentionnés par RTA, le Transporteur constate que seule RTA intervient dans les dossiers devant la Régie afin de limiter l'application des normes de fiabilité sur ses installations, les autres entités (par exemple des propriétaires ou exploitants de parcs éoliens, des producteurs d'énergie, les entités d'Hydro-Québec) participant plutôt aux consultations publiques effectuées par le Coordonnateur de la fiabilité. Le Transporteur note également que c'est ce qui a été explicitement mentionné par les témoins du Producteur.

1.13 Dans son argumentation, aux paragraphes 22 à 24, RTA suggère que suite aux réorganisations effectuées, la perception du public, concernant le respect des règles du Code de conduite par le Transporteur, est affaiblie.

1.14 Réplique du Transporteur :

Avec égards, cette affirmation par RTA ne repose sur aucune preuve ou démonstration quelconque.

La preuve offerte par le Transporteur est contraire à l'énoncé de RTA. Ainsi, tous les employés visés par les réorganisations attirés à des activités visant le Transporteur sont demeurés pleinement assujettis au Code de conduite et les représentants du Transporteur s'assurent que les règles applicables sont suivies (voir notamment les pièces HQT-1, Document 1, sections 2, 3.1 et 3.2 et HQT-4, Document 2.2, aux pages 6, 7 et 15).

2. Réplique à l'argumentation d'EBM et NEMC :

2.1 Dans leur argumentation, EBM et NEMC mentionnent ce qui suit :

« 14. En effet, nous sommes d'avis que la prise en charge de la fonction GOP par le Transporteur va à l'encontre d'une part du principe de la séparation fonctionnelle notamment par l'assumption proposée de la très grande imputabilité liée à cette fonction et d'autre part du Code de conduite, incluant la question du traitement préférentiel et les notions de conflits d'intérêt qui y sont liées ainsi que l'inter financement par le biais des tarifs de transport d'électricité et ce, pour les motifs plus amplement exposés ci-après; EBM et NEMC se questionnent grandement sur le partage d'informations commerciales et les conséquences possibles au niveau de l'accès ouvert, transparent et non-discriminatoire au réseau de transport;

15. Le présent dossier a démontré que c'était essentiellement le Transporteur qui effectuait la grande majorité des activités liées à la fonction de GOP comme s'il n'y avait plus aucune indépendance entre les deux entités contrairement au principe de la séparation fonctionnelle. [...] »

2.2 Réplique du Transporteur :

Le Transporteur souligne d'abord, avec égards, que les procureurs d'EBM et NEMC se livrent à des spéculations relativement au « *partage d'informations commerciales et les conséquences possibles au niveau de l'accès ouvert, transparent et non-discriminatoire au réseau de transport* » et demande à la Régie de ne pas en tenir compte dans sa décision. Aucune preuve administrée au présent dossier n'a trait au fait que cet accès pourrait être menacé.

Ensuite, le Transporteur estime, avec égards, que les procureurs d'EBM et NEMC se trompent lorsqu'ils laissent entendre qu'il n'y aurait « plus » d'indépendance entre le Transporteur et le Producteur. En effet, la preuve démontre que les activités liées à la téléconduite des installations de production sont effectuées par le Transporteur depuis la création de la division de transport d'électricité en 1997. De plus, la Régie avait connaissance de la situation lorsqu'elle a rendu sa décision D-2002-95 établissant les principaux fondements de la séparation fonctionnelle. La Régie s'exprimait ainsi :

« En conséquence, la Régie considère qu'une séparation fonctionnelle des activités d'Hydro-Québec est un outil essentiel pour assurer la

réglementation du transporteur. La Régie demande au transporteur de se rapprocher le plus possible du concept d'entreprise autonome distincte et de ne conserver, à titre de services intégrés, que les seuls services pour lesquels des économies d'échelle et/ou des économies de gamme sont possibles. La Régie s'attend à ce que le transporteur traite aussi les affiliés comme s'ils étaient des tiers.

La tâche de la Régie est de mettre en place les outils réglementaires assurant l'efficacité de la séparation fonctionnelle, de manière à protéger la clientèle du service réglementé contre les risques d'interfinancement, et à permettre un accès non discriminatoire aux services. Les outils privilégiés sont le code de conduite, le système OASIS et une procédure d'examen des plaintes. À ces outils, s'ajouteront les tarifs et conditions de service applicables aux services offerts, tel que discuté à la section 11.

La Régie considère qu'Hydro-Québec a démontré l'efficacité opérationnelle du regroupement des activités chez TransÉnergie. Selon la Régie, le modèle mis en place est acceptable aux fins de la fixation, par la Régie, des tarifs du transporteur ».

(Nous soulignons)

La preuve administrée dans le dossier R-3401-98 mentionnait explicitement que TransÉnergie réalise, pour le compte de la vice-présidence Exploitation des équipements de production du Producteur, la téléconduite des installations. La Régie le mentionne d'ailleurs dans sa décision :

« La facturation interne émise consiste en la facturation, au coût complet, de services fournis à d'autres unités d'Hydro-Québec, principalement pour le contrôle et la télécommande des équipements de production. Le montant soustrait des charges directes passe de 39 M\$ en 1999 à 28 M\$ en 2001, une diminution de 11 M\$ ».

Le Transporteur réfère également à la pièce HQT-6, Document 1.1 (Revenus / Récupération de coûts appliqués contre le coût de service réglementé), page 4⁷, où il mentionnait ce qui suit :

⁷ Dossier R-3401-98.

« **PRODUCTION**

* *Tel que montré dans le tableau, la VP Exploitation des équipements de Production est l'unité avec laquelle TransÉnergie a le plus d'interaction, soit pour 23,0 M\$ (80%) des services facturés, soit :*

○ Services de Téléconduite	<i>(Quantités estimées)</i>	19,2 M\$
- <u>Contrôler les équipements</u>	<u>322 groupes</u>	10,6
- <u>Télécommander les équipements</u>	<u>84 000 manœuvres</u>	5,9
- Règles et schémas	<i>(inclus dans télécomm.)</i>	2,4
- Coordonner les retraits	4300 retraits	0,3
○ Autres services		3,8 M\$
- <u>Exploiter les installations de production</u>	<u>12 500 heures</u>	1,2
- <u>Maintenance des installations de production</u>	<u>13 000 heures</u>	1,2
- Gestion des propriétés immobilières	forfaitaire	1,1
- Études d'impact	forfaitaire	0,2
- Préviation de la demande SÉ	500 heures	0,1
		23,0 M\$
		»

(Nous soulignons)

Le Transporteur précise que sa référence à la preuve administrée dans le dossier R-3401-98 est faite non pas pour faire la preuve des coûts des années visées par ce dossier, mais uniquement afin de confirmer qu'une preuve détaillée avait été fournie à la Régie et rappeler les éléments de faits sur la base desquels la Régie avait pris sa décision précitée.

C'est donc en ayant à l'esprit que certains services étaient effectués et facturés par le Transporteur au Producteur que la Régie a indiqué dans la citation précédemment mentionnée que le Transporteur avait démontré l'efficacité opérationnelle du regroupement des activités chez TransÉnergie.

La preuve démontre que la situation est toujours la même aujourd'hui : le Transporteur effectue la téléconduite des installations de production. Avec l'adoption des normes de fiabilité, ces tâches sont aujourd'hui associées à la fonction GOP dans le modèle fonctionnel de la de la fiabilité de la *North American Electric Reliability Council* (« NERC ») également appliqué par la Régie.

Le Transporteur ajoute que la preuve démontre que les activités de transport sont gérées indépendamment des activités de marchés de gros.

Le Transporteur soutient donc que l'on ne peut constater aucun effritement de la séparation fonctionnelle ni aucune contravention au Code de conduite relativement aux services rendus, moyennant rémunération au coût complet, par le Transporteur au Producteur. Cette situation est la même que celle qui prévalait lorsque la Régie a rendu sa décision D-2002-95 dans le dossier R-3401-98.

De plus, aucune l'information détenue dans le cadre de l'exercice de la fonction GOP par le Transporteur n'a été échangée avec le Producteur. Il ne s'agit pas d'activités de marchés de gros et ces services n'ont pas l'effet d'accorder un traitement préférentiel.

2.3 Dans leur argumentation, EBM et NEMC mentionnent ce qui suit :

« 15. [...] Malgré la position exprimée par le Transporteur, EBM et NEMC sont d'avis que le Centre de contrôle du réseau (le « CCR ») fait partie de la chaîne de commandement et exerce aussi par le fait même la fonction GOP tout comme ceux qui exécutent les différentes actions et manœuvres en lien avec les activités de production décrites. Ce faisant, l'addition des rôles exercés par le CCR, notamment et particulièrement son rôle de contrôle des mouvements d'énergie, en plus de son rôle de GOP, est préoccupant; »

2.4 Réplique du Transporteur :

Avec égards, le Transporteur soutient que les procureurs d'EBM et NEMC se trompent lorsqu'ils prétendent que le CCR du Transporteur agit à titre de GOP parce qu'il « fait partie de la chaîne de commandement ».

Le modèle fonctionnel de la NERC établit diverses catégories de fonctions, dont le responsable de l'équilibrage (Balancing Authority ou BA). La preuve démontre que le Transporteur est le BA pour l'Interconnexion du Québec, comme indiqué au Registre. Selon le modèle fonctionnel de la NERC⁸, le BA est ainsi décrit :

« The Balancing Authority operates within the metered boundaries that establish the Balancing Authority Area. Every generator, transmission facility, and end-use customer is in a Balancing Authority Area. The Balancing Authority's mission is to maintain the balance between loads and resources in real time within its Balancing Authority Area by keeping its actual interchange equal to its scheduled interchange and meeting its

⁸ Pièce HQT-2, Document 1.1.

frequency bias obligation. The load-resource balance is measured by the Balancing Authority's Area Control Error (ACE).

NERC's Reliability Standards require that the Balancing Authority maintain its ACE within acceptable limits.

Maintaining resource-demand balance within the Balancing Authority Area requires four types of resource management, all of which are the Balancing Authority's responsibility:

- Frequency control through tie-line bias*
- Regulation service deployment*
- Load-following through economic dispatch*
- Interchange implementation*

Frequency control through tie-line bias. To maintain frequency within acceptable limits, the Balancing Authority controls resources within its Balancing Authority Area to meet its frequency bias obligation to the interconnection.

Regulation service deployment. To maintain its ACE within these acceptable limits, the Balancing Authority controls a set of generators within its Balancing Authority Area that are capable of providing regulation service.

Load-following through economic dispatch. The organization that serves as the Balancing Authority will in general also perform unit commitment and economic dispatch; however, in some markets, Generator Operators may be permitted to perform unit commitment and economic dispatch among the fleet of generators under their control and within the requirements accepted by the market operator.

[...] »

(Nous soulignons)

Les passages soulignés montrent bien que le BA contrôle les centrales situées à l'intérieur de sa zone de réglage.

Selon la preuve administrée par le Transporteur, les directives relatives à l'exploitation des centrales sont données par le CCR à titre de BA, RC (Reliability Coordinator) ou TOP (Transmission Operator). Cette situation

est vraie pour toutes les centrales situées dans l'Interconnexion du Québec qui sont sous la juridiction du CCR, peu importe à qui elles appartiennent. Il en va de même pour toutes les entités enregistrées comme BA auprès de la NERC, telle qu'ISO-NE. Ces directives se concrétisent par des manœuvres à la centrale qui, elles, sont exécutées par les GOP. Dans le cas du Producteur, les manœuvres sont réalisées par les CT du Transporteur dans leur fonction de GOP. Cette situation existe depuis la création de la division de transport d'électricité en 1997. Elle fait l'objet d'une facturation à coût complet par le Transporteur au Producteur et est à la connaissance expresse de la Régie depuis le premier dossier tarifaire du Transporteur (R-3401-98). De plus, cette situation est conforme au modèle fonctionnel de la NERC qui prévoit explicitement que cette fonction peut être déléguée.

Le Transporteur affirme donc à la Régie que le rôle joué par son CCR à titre de BA est entièrement conforme au modèle fonctionnel de la NERC, notamment dans sa description de cette fonction, précitée. Que le CCR fasse partie de la chaîne de commandement n'est tout simplement pas pertinent à l'identification des fonctions assumées par le Transporteur.

Le Transporteur souligne au passage que le CCR « *fait partie de la chaîne de commandement* » à l'égard des divers parcs éoliens, par exemple, sans qu'il ne devienne pour autant leur GOP. C'est ainsi à bon droit que le Registre n'identifie pas le Transporteur comme étant le GOP de ces entités.

En conclusion sur ce point, le Transporteur note qu'EBM et NEMC basent une partie importante de leur argumentation sur une compréhension erronée de l'application du modèle fonctionnel de la NERC et il soutient que la preuve démontre sans ambiguïté que le CCR n'agit pas comme GOP, pour quelque entité que ce soit. Le Transporteur invite donc la Régie à ne pas accepter les conclusions de ces intervenants qui sont basées sur cette prémisse inexacte.

2.5 Dans leur argumentation, EBM et NEMC mentionnent ce qui suit :

« 20. Il ressort de l'extrait ci-dessus que le principe de la séparation fonctionnelle au sein d'Hydro-Québec implique principalement ce qui suit pour le Transporteur :

- Il doit tendre le plus possible vers le concept d'une entreprise distincte;*
- Les employés d'Hydro-Québec qui participent aux opérations liées au réseau de transport, en l'occurrence les employés du Transporteur,*

doivent travailler indépendamment des autres employés d'Hydro-Québec ou de toute société affiliée qui ont des activités de marchés de gros;

- *La Régie s'attend à ce que le Transporteur traite les autres entités affiliées à Hydro-Québec, dont le Producteur et la direction générale, comme des tiers;*
- *Il doit permettre un accès non discriminatoire aux services de transport d'électricité;*
- *Parmi les outils mis en place par la Régie pour assurer une véritable séparation fonctionnelle au sein d'Hydro-Québec se trouve le Code de conduite, lequel vise à prévenir toute forme de traitement préférentiel par le Transporteur en faveur de ses entités affiliées, en régissant les comportements et les échanges d'employés et d'informations. »*

2.6 Réplique du Transporteur :

Le Transporteur soutient avec égards que les procureurs d'EBM et NEMC ont procédé à leur propre interprétation de la décision D-2002-95, dont ils ne citent que certains extraits choisis.

Selon le Transporteur, les affirmations précitées méritent d'être nuancées. En effet, la Régie reconnaît expressément que certains services intégrés doivent demeurer groupés au sein d'Hydro-Québec. Dans la décision D-2002-95, la Régie se déclarait satisfaite de la preuve du Transporteur à cet égard, comme indiqué dans l'extrait suivant (non repris par les procureurs d'EBM et NEMC) :

« La Régie considère qu'Hydro-Québec a démontré l'efficacité opérationnelle du regroupement des activités chez TransÉnergie. Selon la Régie, le modèle mis en place est acceptable aux fins de la fixation, par la Régie, des tarifs du transporteur ».

Le Transporteur précise également que la séparation fonctionnelle vise avant tout les activités de transport, d'une part, et les activités de marchés de gros, d'autre part. Il souligne que dans son ordonnance n° 717, la Federal Energy Regulatory Commission (« FERC ») a établi explicitement que les comptables, avocats, hauts dirigeants et autres employés ne sont pas visés par la règle du fonctionnement indépendant.

Le Transporteur réfère la Régie à l'annexe à son argumentation écrite portant sur l'application du Code de conduite à la suite du transfert d'activités et de ressources, document B-0206, pages 20, 21, 26 et 27.

Enfin, le Transporteur ajoute que, conformément au Code de conduite, les entités affiliées sont traitées comme des tiers : tout service rendu par une entité à une autre entité à l'intérieur d'Hydro-Québec est facturé au coût complet.

Aucune preuve soumise à la Régie ne permet de conclure que les règles de la séparation fonctionnelle devraient s'appliquer différemment au Québec qu'aux États-Unis et la Régie devrait en venir aux mêmes conclusions que la FERC dans son ordonnance n° 717.

2.7 Dans leur argumentation, EBM et NEMC mentionnent ce qui suit :

« 39. Il faut ramener les choses à leur plus simple expression. L'entité réglementée qu'est le Transporteur exécute des activités de production pour son affiliée non réglementée, le Producteur. Comment peut-on parler d'entités indépendantes ou de tierces parties? »

2.8 Réplique du Transporteur

Lorsque les procureurs d'EBM et NEMC parlent d'« entité réglementée », le Transporteur comprend qu'ils réfèrent à la réglementation de ce dernier par la Régie en vertu de sa loi constitutive.

Le Code de conduite prévoit expressément la possibilité que le Transporteur, une entité dont la Régie fixe les tarifs en vertu de la Loi, rende des services à d'autres unités d'Hydro-Québec. Ce code établit à cet égard la règle que de tels services doivent être facturés à coût complet. Le fait que de tels services soient effectivement rendus à une entité affiliée ne peut donc être source d'inquiétude ou de critique relative à l'indépendance du Transporteur. Que le Producteur soit l'une des entités affiliées auxquelles le Transporteur rend des services n'y change rien. De plus, il ne s'agit pas d'activités de marchés de gros et ces services n'ont pas l'effet d'accorder un traitement préférentiel.

2.9 Dans leur argumentation, EBM et NEMC mentionnent ce qui suit :

« 43. Par ailleurs, il est important de souligner que c'est le Transporteur qui a accepté d'agir pour et nom du Producteur, alors que la LRÉ ne l'oblige en rien. Dans le contexte où le Transporteur assume la fonction de GOP pour le Producteur, la quasi-totalité des risques qui viennent avec cette délégation, les obligations de conformité, etc., on ne peut plus parler d'entités tierces telle que souhaité par la Régie pour assurer une séparation fonctionnelle efficace. Autrement dit, cette confusion des rôles, dans le contexte d'une entreprise qui se

veut verticalement intégrée, porte clairement atteinte au principe de la séparation fonctionnelle; »

2.10 Réplique du Transporteur :

Encore une fois, avec égards, les procureurs d'EBM et NEMC confondent dans ce paragraphe leur propre vision de la séparation fonctionnelle et l'application du Code de conduite approuvé par la Régie. Le Transporteur réitère que le Code de conduite permet que des services soient rendus au Producteur, à la condition qu'ils soient facturés au coût complet.

Il n'y a aucune « confusion des rôles » en l'espèce. En effet, le Transporteur a fourni dans sa preuve le détail des activités réalisées et facturées à coût complet et le détail des exigences des normes de fiabilité applicables. Le Transporteur a également répondu à de nombreuses demandes de renseignements de la part de la Régie et des intervenants. Le rôle de GOP a été expliqué exigence par exigence et aucun doute ne saurait subsister à cet égard.

2.11 Dans leur argumentation, EBM et NEMC mentionnent ce qui suit :

« 45. En plus des motifs exposés ci-après en lien avec la question du traitement préférentiel, EBM et NEMC trouvent inquiétant le fait que la demande de modification du Registre soit présentée dans le cadre du dossier R-3952-2015 par le Coordonnateur de la fiabilité, pour et au nom du Producteur, alors que c'est le Producteur qui aurait dû présenter cette demande puisqu'il est l'entité inscrite comme GOP au Registre. Par ailleurs, en cas de contestation de cette demande dans le dossier R-3952-2015, c'est le Coordonnateur de la fiabilité qui va se retrouver à défendre les intérêts du Producteur, ce qui va à l'encontre, à notre avis, des principes d'indépendance et de transparence qui s'imposent au Coordonnateur de la fiabilité; »

2.12 Réplique du Transporteur :

Le Transporteur rappelle que le dépôt du Registre des entités visées par les normes de fiabilité est, en vertu de la Loi, de la responsabilité du Coordonnateur de la fiabilité :

« 85.6. Dépôt. Le coordonnateur de la fiabilité doit déposer à la Régie :

[...] 3° l'identification de toute entité visée à l'article 85.3.

85.13. Pouvoirs. Le coordonnateur de la fiabilité :

1° doit déposer à la Régie, pour approbation, un registre identifiant les entités visées par les normes de fiabilité adoptées par la Régie.

[...] »

C'est de fait le Coordonnateur de la fiabilité qui a déposé le Registre ainsi que toutes ses modifications depuis le premier dossier relatif aux normes de fiabilité (dossier R-3699-2009) jusqu'à aujourd'hui. Il est donc requis et obligatoire que le Coordonnateur de la fiabilité s'adresse à la Régie relativement aux modifications du Registre.

2.13 Dans leur argumentation, EBM et NEMC mentionnent ce qui suit :

« 63. Les extraits suivants tirés des notes sténographiques du 6 avril 2017, sont une autre illustration démontrant que le CCR assume également la fonction GOP, contrairement à ce que prétend le Transporteur. En effet, il ressort du témoignage du Transporteur que les coûts reliés aux directives envoyées aux exécutants, en l'occurrence les opérateurs et répartiteurs des CT, sont refacturés au Producteur à coût complet et ce, en vertu de l'entente relative à la délégation de la fonction GOP au Transporteur. Par conséquent, si ce dernier juge que ces coûts doivent être facturés au Producteur à coût complet et que ces coûts sont encourus par le CCR, cela implique nécessairement que le CCR assume une partie de la fonction GOP. Il en est de même pour le travail d'analyse du respect des exigences des normes GOP par le CCR; »

2.14 Réplique du Transporteur :

Avec égards, le Transporteur soutient que les procureurs d'EBM et NEMC se trompent lorsqu'ils mentionnent que les coûts encourus par le CCR ou les coûts du CCR sont facturés au Producteur. La preuve administrée par le Transporteur montre clairement que les coûts facturés au coût complet au Producteur sont les coûts des CT et des systèmes informatiques des CT et non ceux du CCR[.

Sur ce dernier point, les systèmes informatiques des CT sont ceux décrits par M. François Brassard dans son témoignage [n.s. vol. 1 page 24(3-22)] ainsi que dans sa réponse à la question suivante de la part du président de la formation :

« LE PRÉSIDENT :

Q. [7] Avant que vous continuiez. Si je peux me permettre. Voulez-vous me dire, Monsieur Brassard, la différence entre le centre de téléconduite et

la place d'affaires? Est-ce que c'est la même chose ou on parle de deux choses...

R. Dans le fond, si on revient à la deux, troisième acétate, Sylvain, là. Oui. En fait, c'est relié dans le fond au nombre de systèmes informatiques. Donc, le centre de téléconduite, c'est les trois infrastructures -je pense que le terme va être mieux- trois infrastructures informatiques que nous avons pour contrôler le réseau. Donc, on a vraiment trois centres de téléconduite. Et, par exemple, le CTS (sic) [CT Est]⁹ a trois places d'affaires. Donc, il y a trois établissements dans lesquels on a des gens, dans le fond trois endroits sécurisés où il y a physiquement des opérateurs. Qu'est-ce que ça veut dire? Dans le fond, c'est que, par exemple, au CT de Baie-Comeau, les gens, il n'y a pas de centre informatique au CT de Baie-Comeau. Les gens, quand ils arrivent le matin puis qu'ils se connectent, là, ils se connectent à un centre informatique qui est à distance, qui est le CT Est. Ça fait que, dans le fond... Ça fait que c'est la consolidation des serveurs informatiques qu'on a faite il y a de cela quelques années. Et c'est pour ça qu'on a notre distinction entre les centres de téléconduite et les places d'affaires. »
(Nous soulignons) [n.s. vol. 1 pages 38(3) à 39(5)]

La facturation des services de téléconduite a également été expliquée dans la preuve¹⁰, ainsi qu'en témoignage¹¹ incluant l'extrait suivant.

« Si vous regardez la figure à votre gauche, on reprend la figure qui vous a été présentée par monsieur Brassard. Là vous voyez les sept places d'affaires, donc c'est les centres de téléconduite.

Les coûts qui sont refacturés au Producteur en lien avec ces activités-là se retrouvent à la ligne « Services de téléconduite ».

Pour l'année témoin deux mille dix-sept (2017) on voit un coût facturé au Producteur de seize point neuf millions (16.9 M\$) [...] »

(Nous soulignons) [n.s. vol. 1 page 36(2-11)]

La précision que les centres de conduite (« CT ») à la direction – Exploitation du réseau (« DER ») ne constituent pas le CCR.

⁹ Ce terme se lit « CTS » dans la transcription, mais devrait se lire « CT Est ».

¹⁰ Pièce HQT-2, Document 1, pages 12 à 14.

¹¹ Pièce HQT-4, Document 2.1, page 8.

« M. SYLVAIN CLERMONT :

R. Juste pour ne pas qu'il y ait de confusion, DER et CT, c'est la même chose, là. Les CT sont à la DER.

[...]

M. FRANÇOIS BRASSARD :

R. Mais la DER, ce n'est pas le CCR, là. »

(Nous soulignons) [n.s. vol. 1 page 136(8-9 et 23)]

- 2.15 Dans leur argumentation, EBM et NEMC élaborent sur les règles applicables en matière de responsabilité stricte, notamment en mentionnant ce qui suit :

« 87. Il est un principe bien reconnu en matière d'infraction pénale à responsabilité stricte qu'un défendeur ne peut que présenter une défense de diligence raisonnable. Autrement dit, il ne peut mettre en preuve qu'il n'a pas commis d'infraction (l'actus reus). Seule la défense de diligence raisonnable est possible; »

« 91. De par l'inscription du Transporteur au Registre, c'est ce dernier qui se verra émettre une SP, le cas échéant, alors que nous sommes clairement en présence d'une délégation de fonction. Autrement dit, l'inscription au Registre du Transporteur à titre de GOP ne changerait aucunement la responsabilité potentielle du Producteur à l'égard du respect des normes de fiabilité; »

- 2.16 Réplique du Transporteur :

Le Transporteur soutient que l'analyse des infractions pénales de responsabilité stricte est d'une utilité fort limitée concernant les sanctions que pourrait déterminer la Régie en cas de contravention à des normes de fiabilité qu'elle adopte.

Il est important de noter que dans le régime obligatoire relatif aux normes de fiabilité, la Régie approuve un Registre des entités visées par les normes de fiabilité et que seules les entités identifiées au Registre ont l'obligation de se conformer aux normes de fiabilité selon les exigences des normes qui leur sont applicables compte tenu de leurs catégorie(s) de fonction(s). Le Registre doit être établi conformément à l'article 85.3 qui identifie les « exploitants d'installation de production ». Le Transporteur répond à cette identification dans sa fonction de GOP.

Le Transporteur soutient que l'inscription au Registre est un critère déterminant dans l'attribution de sanctions dans le régime québécois, contrairement aux prétentions des procureurs d'EBM et NEMC au paragraphe 91 de leur argumentation, précité.

Le Transporteur soutient que la question de la responsabilité en cas de sanction pécuniaire n'a pas à être décidée dans le présent dossier. Comme la Régie l'indiquait dans sa décision D-2016-011 dans le dossier R-3699-2009 – Phase 2 :

« [57] À l'instar du montant maximal qui peut être imposé par jour, la Régie juge qu'il serait plus approprié de débattre de l'interprétation de ces dispositions lorsque surviendra une situation de non-conformité relative à l'une des deux catégories de normes en cause, selon les faits d'un cas concret, plutôt que dans l'abstrait, de façon hypothétique.

[58] Il sera toujours loisible à une entité de faire valoir son point de vue, le cas échéant, si elle le juge à propos, tant sur le montant maximal que sur les modalités d'imposition retenues. La Régie ne retient donc pas les commentaires de RTA et d'ÉLL-EBM sur les deux catégories de normes de la sous-section 2.15. »

Le Transporteur invite la Régie à faire preuve de la même prudence dans le cadre du présent dossier. Par ailleurs, les témoins du Transporteur ont indiqué clairement à l'audience que tout traitement réglementaire des montants relatifs à une sanction pécuniaire ferait nécessairement l'objet d'une demande à la Régie.

Le Transporteur réitère enfin que la question de son inscription au Registre comme GOP relève du dossier R-3952-2015 et non du présent dossier.

2.17 Dans leurs argumentations, les intervenants EBM et NEMC mentionnent que les transferts d'activités et de ressources discutés dans cette audience créent une apparence de conflit d'intérêt (paragraphe 17 et 34).

2.18 Réplique du Transporteur :

Le Transporteur est en désaccord avec les propos précités, notamment en ce que :

- **Aucun conflit réel ou potentiel n'est identifié ;**
- **Avec égards, les intervenants tentent d'accoler une étiquette de conflit d'intérêt aux transferts précités alors que la Régie a mis en place des prohibitions particulières par le Code de conduite qui annihile la possibilité de survenance et d'apparence de conflits d'intérêts. Ainsi, la Régie a approuvé le Code de conduite dont les**

règles claires sont respectées par le Transporteur selon la preuve offerte par ce dernier à l'audience ;

- **L'objet de l'article 3.1 du Code de conduite est de prévenir toute forme de traitement préférentiel et ce, en régissant les comportements et les échanges d'employés. Cet objet s'incarne dans la section 4 du Code de conduite qui énonce des « *Règles de conduite* » ;**
- **L'objet de l'article 3.2 du Code de conduite est de prévenir l'interfinancement et ce, en encadrant les transactions entre le Transporteur et ses entités affiliées. Cet objet s'incarne dans la section 5 du Code de conduite qui énonce la « *politique de prix de cession* » applicable à de telles transactions ;**
- **Avec égards, les intervenants font fi de la lettre et du contenu du Code de conduite approuvé par la Régie et ignorent la preuve offerte par le Transporteur en cette audience quant au maintien de l'assujettissement au Code de conduite des employés visés par les transferts d'activités ;**
- **La mise en place du Code de conduite par la Régie conjugué à son respect par le Transporteur font en sorte que les références génériques au concept d'apparence de conflit d'intérêt sont inapplicables en l'instance et devraient être écartées par la Régie ;**
- **La Régie, par l'approbation du Code de conduite, a édicté des règles qui sont respectées par le Transporteur et aucune apparence de conflit d'intérêt n'a été démontrée à l'audience.**

2.19 À la section D de leurs argumentations, les intervenants prétendent que les transferts d'activités et de ressources (Contrôleur HQT et DIT) résultent en un effritement de la séparation fonctionnelle, que le directeur Commercialisation n'est plus en mesure d'assurer le respect de l'application du Code de conduite et que les économies d'échelle ou de gamme dont la clientèle du Transporteur pourra bénéficier demeurent mineures.

2.20 Réplique du Transporteur

Le Transporteur est en désaccord avec les allégations précitées non supportées et niant la preuve.

En bref, les déclarations des représentants du Transporteur témoignent du grand souci qu'ils apportent à assurer le respect des règles du Code de conduite. Ainsi, malgré les transferts discutés en audience, le Transporteur

demeure distinct des autres divisions d'Hydro-Québec, il dispose de bureaux séparés, ses employés qui participent aux opérations du réseau travaillent indépendamment des employés du Producteur qui mènent des activités de marchés de gros, ses employés sont informés ainsi que formés à l'égard des règles du Code de conduite, il applique les *Tarifs et conditions* de la même manière à l'égard de tous les clients, il maintient des registres comptables distincts et applique la politique de prix de cession décrite au Code de conduite.

Le Transporteur réitère que les services intégrés ou partagés au sein d'Hydro-Québec sont permis (voir décision D-2002-95, page 36), qu'ils existent et que la Régie les accepte depuis la mise en place de la réglementation des activités de transport d'électricité. De plus, le Transporteur a fait état de l'efficience attendue des transferts en cause qui sera reflétée dans les revenus requis du Transporteur pour la détermination de ses tarifs.

Le Transporteur a également témoigné à l'effet qu'il a mis en place les encadrements appropriés afin d'assurer une pleine application du Code de conduite notamment aux employés visés par les transferts.

Le témoignage du représentant du Transporteur à l'effet que les règles édictées à la section 6 du Code de conduite sont respectées est sans équivoque. Ainsi, des règles de gestion sont en place, le processus d'information et de formation continue est en place et vise plus de 1000 personnes, la procédure de plainte pour les clients des services de transport est bien en place, comme la Régie a déjà pu le constater, et enfin un rapport sur l'application du Code de conduite est élaboré à chaque année et déposé à la Régie par le biais du rapport annuel selon l'article 75 de la Loi.

La preuve révèle que les encadrements sont en place et fonctionnels afin d'assurer, à la suite de transferts d'activités et de ressources, le respect du Code de conduite à l'égard des employés qui sont attirés à des activités visant le Transporteur.

Avec égards, les allégations non supportées des intervenants sont contraires à la preuve et devraient être rejetées par la Régie.

3. Réplique à l'argumentation de SÉ-AQLPA

3.1 Dans son argumentation, SÉ-AQLPA mentionne ce qui suit :

« REQUÉRIR qu'Hydro-Québec TransÉnergie dépose et soumette à son approbation dans les 15 jours de la décision à intervenir une Annexe 7A des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec codifiant le service optionnel offert par le Transporteur à tous les producteurs de sa zone de réglage quant à la réalisation par le Transporteur de la fonction d'Exploitant des installations de production (« Generator operator » ou « GOP ») (et le mode de détermination de son tarif, basé sur le coût complet). Cette codification assurera notamment que la procédure de plainte devant la Régie s'appliquera en cas de différend à ce service. »

3.2 Réplique du Transporteur :

Le Transporteur estime que la rédaction d'une annexe 7A aux Tarifs et conditions serait un exercice inutile et demande à la Régie de ne pas donner suite à cette conclusion recherchée par l'intervenant. Le caractère hautement hypothétique de l'utilité d'une telle démarche la rend contraire à l'allégement réglementaire souhaité par la Régie et le Transporteur.

Le Transporteur réitère que c'est en raison du fait qu'il a assumé, à la suite de la création, en 1997, de la division de transport d'électricité, l'exploitation des installations de production et de transport par le biais des CT qu'il est aujourd'hui l'exploitant des installations de production du Producteur au sens du modèle fonctionnel de la NERC.

Bien qu'en principe, le Transporteur puisse envisager rendre des services liés à la fonction GOP à d'autres entités, aucune demande n'a été reçue en ce sens et il n'est pas réaliste de croire que tel serait le cas dans un avenir rapproché. Le Transporteur réfère également au témoignage de M. Sylvain Clermont :

« Q. [176] Est-ce qu'au niveau de l'imputabilité on doit comprendre également que HQT serait prête à assumer l'imputabilité des sanctions comme ce que vous proposez pour HQP à tous les autres GOP?

R. Écoutez, je pense qu'on spéculé beaucoup. Il faudrait en arriver à une entente. On a mis un certain nombre de conditions élémentaires là, mais il faudra en arriver à une entente, il faudra discuter, il faudra voir les demandes de chacun. Difficile de répondre qu'est-ce qui pourrait avoir

dans une entente, c'est un cas hypothétique là. Vous savez, la majorité, par exemple, des producteurs privés au Québec, les parcs éoliens, ont déjà un GOP parce qu'ils appartiennent à des grands groupes là. Il y en a qui appartiennent à NextEra, à EDF, qui ont déjà des centres d'exploitation de centrale. C'est vraiment dans un cas hypothétique. Mais notre réponse demeure, mais il faudrait voir qu'est-ce qu'une telle entente pourrait contenir, mais on est vraiment, vraiment dans un cas très hypothétique dans le contexte du Québec. »

(Nous soulignons) [n.s. Vol. 1, pages 140(19) à 141(5)]

Ainsi, dans un cas hypothétique, si un producteur faisait une demande en ce sens, le Transporteur conclurait une entente à cet égard.

3.3 Dans son argumentation (pages 19 et 20), l'intervenant conclut comme suit :

« SUR LE TRANSFERT D'ACTIFS ET DE RESSOURCES (INFORMATIQUES ET CONTRÔLEUR) DU TRANSPORTEUR VERS HYDRO-QUÉBEC-CORPORATIF

CONSTATER que le transfert d'actifs et de ressources (informatiques et contrôleur) du Transporteur vers Hydro-Québec-Corporatif ici envisagé par ces derniers ne peut se réaliser sans une autorisation préalable de la Régie de l'énergie suivant l'article 73 al. 1, par 4^O de la Loi sur la Régie de l'énergie.

CONSTATER que la Régie est implicitement saisie, à la présente phase 2 de ce dossier, d'une demande de la part d'Hydro-Québec TransÉnergie requérant l'autorisation de la Régie, selon l'article 73 al. 1, par 4^O de la Loi, pour transférer des actifs et ressources informatiques et son Contrôleur à Hydro-Québec Corporatif ET que la preuve soumise par cette dernière vise à satisfaire les exigences articles 1 et 4 du Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie. La Régie doit toutefois veiller à bien respecter les règles d'équité procédurale de chacun à ces égards.

ET, STATUANT AU MÉRITE, REFUSER D'AUTORISER le transfert d'actifs et de ressources (informatiques et contrôleur) du Transporteur vers Hydro-Québec-Corporatif. »

3.4 Réplique du Transporteur :

Avec égards, l'article 73 4° de la Loi ne trouve pas application en l'espèce notamment en ce que :

- **La preuve établit que le Transporteur n'a nullement restructuré ses activités afin d'en soustraire une partie à l'application de la Loi ;**
- **Les transferts d'activités sont institués pour des objectifs généraux d'efficience et d'optimisation, ce qui est à l'avantage de tous les parties prenantes ;**
- **La réglementation par la Régie d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité s'exerce pleinement et n'est nullement affectée par les transferts en cause ;**
- **Aucun actif inclus à la base de tarification du Transporteur n'a été transféré dans le cadre des transferts visés (voir à pièce HQT-1, Document 1, page 15, lignes 12 à 16)**
- **Comme mentionné en preuve, le Transporteur présentera pour l'autorisation tout projet d'investissement visé par l'article 73 de la Loi ;**
- **Depuis le début de la réglementation des activités du Transporteur, divers services sont rendus et facturés à ce dernier par des fournisseurs internes à Hydro-Québec. La récupération de ces coûts dans les revenus requis présentés par le Transporteur pour la détermination de ses tarifs est soumise à l'approbation de la Régie. Les transferts effectués n'ont aucun impact à cet égard ;**
- **La Régie a déjà décidé que les services intégrés, pour lesquels des économies d'échelle et/ou des économies de gamme sont possibles, peuvent être considérés (voir décision D-2002-95, page 36). Le Transporteur a offert des démonstrations en ce sens à la Régie en cette instance ;**
- **Le Transporteur a fait la démonstration claire et probante du respect des règles contenues au Code de conduite et du souci apporté à cet égard notamment dans le cadre des transferts effectués ;**
- **Le Transporteur a fait la démonstration qu'il a mis en place les encadrements appropriés afin d'assurer le respect du Code de conduite à l'égard du personnel visé tant à la VPTIC qu'au groupe DFC.**

4. Réplique à l'argumentation de FCEI¹²

4.1 Aux paragraphes 4 et 5 de son argumentation, l'intervenant mentionne :

4. *« Les faits démontrent qu'HQT se rapproche, sur de l'information stratégique, d'un de ses clients, qui est en compétition avec la charge locale et d'autres clients point à point pour l'accès aux lignes de transport d'HQT.*
5. *Les protections réglementaires mises en place dans les 15 dernières années par la Régie de l'énergie à l'égard des activités de HQT face aux autres unités d'affaires d'HQ, notamment HQP, ne peuvent être amincies, réduites ou effritées pour permettre à HQP ou à Hydro-Québec, prise globalement, d'être plus « optimale ». »*

4.2 Réplique du Transporteur :

Les allégations de l'intervenant sont sans assise factuelle. Le Transporteur a longuement témoigné que les activités du Producteur demeurent séparées.

- **Ni le Contrôleur HQT, ni le groupe DFC ne mènent des activités de marchés de gros ;**
- **Le Contrôleur HQT demeure assujetti au Code de conduite ;**
- **La VPTIC ne mène pas d'activités de marchés de gros ;**
- **La VPTIC offre du soutien notamment en matière de technologies de l'information au Transporteur et les employés de ce dernier demeurent les seuls utilisateurs des applications logicielles propres au domaine d'affaires du Transporteur ;**
- **Les employés de la VPTIC attitrés aux activités du Transporteur sont assujettis au Code de conduite ;**
- **La VPTIC a mis en place les encadrements appropriés afin d'assurer l'intégrité des accès aux divers systèmes informatiques du Transporteur.**

¹² Le Transporteur souligne la parenté entre le paragraphe 22 de l'argumentation et la question juridictionnelle posée par la Régie en cette instance. Le Transporteur offrira sa réplique à cet égard le 5 mai 2017 selon la lettre du 20 avril 2017 de la Régie.

5. Réplique à l'argumentation de d'AHQ-ARQ¹³

5.1 Dans son argumentation, le procureur de l'intervenant cite un extrait de l'ordonnance 717 de la FERC, le paragraphe 121, afin, il semble, d'en dégager une règle de prudence qui devrait faire en sorte de proscrire toute forme d'échange ou de transferts (voir n.s., 11 avril 2017, page 30 à 33).

5.2 Réplique du Transporteur :

Avec égards, la citation tirée de l'ordonnance précitée ne peut être détachée de son contexte.

La citation se retrouve à la section 5 de l'ordonnance 717 (voir page 20 de l'argumentation du Transporteur) qui mentionne que les « *Supervisors, Managers and Corporate Executives* » ne sont pas considérés comme des employés exerçant des fonctions de transport ou de marketing d'énergie car ils ne sont pas généralement impliqués au quotidien dans de telles fonctions.

La FERC précise que lorsqu'il s'agit d'une situation qui « *Truly does appear to be a close call* » l'entreprise devrait faire en sorte d'assujettir cette personne aux règles du Code de conduite.

Or, la preuve du Transporteur va exactement dans ce sens, et même au-delà, des propos de la FERC.

Ainsi, malgré que le Contrôleur HQT et ses relevants, ainsi que la VPTIC ne participent pas à des activités de marchés de gros, leur personnel respectif visé, attiré à des activités visant le Transporteur, demeure assujetti au Code de conduite¹⁴.

Le Transporteur a clairement choisi la prudence préconisée par la FERC.

Avec égards, l'extrait précité, mis dans son contexte, appuie entièrement les actions entreprises par le Transporteur et non l'argument développé par l'intervenant.

¹³ Dans sa plaidoirie principale, le Transporteur réplique aux éléments contenus au mémoire déposé par l'intervenant : N.S. 10 avril 2017, pages 255 à 263.

¹⁴ Pièce HQT-1, Document 1, pages 6 et 7.

Enfin, le Transporteur soutient que toutes les tâches effectuées dans le cadre de la fonction GOP respectent le *Code de conduite du Transporteur* et le *Code de conduite du Coordonnateur de la fiabilité* et ces services n'ont pas l'effet d'accorder un traitement préférentiel au Producteur.

CONCLUSION

Le Transporteur soutient que sa preuve, documentaire et testimoniale, est complète et probante.

Le Transporteur prie la Régie de rejeter les arguments offerts dans le cadre de cette audience qui, avec égards, ne reposent sur aucune assise factuelle ou juridique valable.

Le Transporteur réitère et sont ici réputés être repris dans leur intégralité les éléments contenus à ses argumentations déposées et plaidoiries du 10 avril 2017.

Le Transporteur soutient que les activités qu'il exerce, selon une rémunération à coûts complets, dans le cadre de l'exercice de la fonction d'exploitant d'installation de production (« GOP »), sont conformes aux pratiques de l'industrie, au modèle fonctionnel de la NERC et respectent le *Codes de conduite du Transporteur* et le *Code de conduite du Coordonnateur de la fiabilité*, approuvés par la Régie.

Le Transporteur demande respectueusement à la Régie constater la conformité de ses activités au *Code de conduite du Transporteur*.

Le Transporteur demeure disposé, si la Régie le juge pertinent, à proposer une mise à jour de son Code de conduite pour s'assurer de son harmonisation avec les pratiques de l'industrie, comme plaidé dans son argumentation en ce qui a trait à l'ordonnance n° 717 de la FERC.

Le tout respectueusement soumis.

Montréal, le 24 avril 2017

(s) Affaires juridiques d'Hydro-Québec

Affaires juridiques Hydro-Québec