

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

AUDIENCE PORTANT SUR LE TEXTE AMENDÉ DU
« CODE DE CONDUITE » DU TRANSPORTEUR

DOSSIER : R-3401-98

RÉGISSEURS : Me MARC-ANDRÉ PATOINE, président
M. FRANÇOIS TANGUAY
M. ANTHONY FRAYNE

AUDIENCE DU 8 JUIN 2004

VOLUME 34

JEAN LAROSE
STÉNOGRAPHE OFFICIEL

R-3401-98
8 juin 2004
Volume 34

COMPARUTIONS

Me PIERRE R. FORTIN
procureur de la Régie;

REQUÉRANTE :

Me F. JEAN MOREL
procureur de Hydro-Québec;

INTERVENANTS :

M. RICHARD DAGENAI
M. VITAL BARBEAU
représentants l'Association coopérative d'économie
familiale de Québec (ACEF de Québec);

M. JACQUES MARQUIS
représentant de l'Association de l'industrie électrique
du Québec (AIEQ);

Me GUY SARAULT
procureur de la Coalition industrielle formée de :
l'Association québécoise des consommateurs industriels
d'électricité (AQCIE),
l'Association des industries forestières du Québec
limitée (AIFQ),
l'Association québécoise de la production d'énergie
renouvelable (AQPER);

Me PIERRE HUARD
procureur de l'Association des redistributeurs
d'électricité du Québec (AREQ);

R-3401-98
8 juin 2004
Volume 34

Me ANDRÉ DUROCHER
procureur de Énergie NB;

M. JEAN-MARC ROUSSEAU
représentant de Gazoduc TQM;

M. RAZI SHIRAZI
M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE
représentants du Groupe de recherche appliquée en
macroécologie (GRAME) et Union pour le développement
durable (UDD);

Me DOMINIQUE NEUMAN
procureur de Groupe Stop et Stratégies énergétiques
(STOP-SÉ);

Me TINA HOBDAV
procureure de New York Power Authority (NYPA);

Me PIERRE TOURIGNY
procureur de Ontario Power Generation (OPG);

Me ISABELLE DURAND
procureur de Option consommateurs (OC);

Me MARC LAURIN
procureur de PG&E National Energy Group Inc. (NEG);

Me HÉLÈNE SICARD
procureur du Regroupement national des conseils régionaux
de l'environnement du Québec (RNCREQ);

Me JOCELYN B. ALLARD
procureur de Société en commandite Gaz Métro (SCGM);

Me CLAUDE TARDIF
procureur de Union des consommateurs et Centre d'études
réglementaires du Québec (UC-CERQ).

TABLE DES MATIÈRES

	PAGE
LISTE DES PIÈCES	4
PRÉLIMINAIRES	5
PREUVE TRANSÉNERGIE	
MARIO BOUCHER	
CHANTAL GUIMONT	
FRANÇOIS G. HÉBERT	
PIERRE LEDUC	
CONTRE-INTERROGÉ PAR Me DOMINIQUE NEUMAN	22
QUESTIONS PAR Me PIERRE R. FORTIN	23
ARGUMENTATION Me PIERRE TOURIGNY	95
ARGUMENTATION PAR Me HÉLÈNE SICARD	99
ARGUMENTATION PAR Me D. NEUMAN	103
RÉPLIQUE DE Me F. JEAN MOREL	111

LISTE DES PIÈCES

HQT-12, Document 1.2 : Curriculum vitae complémentaires, en liasse (document de 6 pages)	14
HQT-2, Document 5 (rév. 2004-06-03) : Code de conduite du Transporteur	14
Régie-1 : Document Régie (en liasse)	70

(9 h 30)

L'AN DEUX MILLE QUATRE (2004), ce huitième (8e) jour
du mois de juin :

PRÉLIMINAIRES

LA GREFFIÈRE :

Protocole d'ouverture, audience du huit (8) juin deux
mille quatre (2004), dossier R-3401-98. Audience
portant sur le texte amendé du Code de conduite du
Transporteur.

Avant de procéder à l'appel, permettez-moi d'attirer
votre attention un moment afin de vous rappeler que,
tel que déjà annoncé sur le site Internet de la Régie
le vingt-deux (22) janvier dernier, la présente
audience est diffusée sur Internet. En conséquence,
je vous prierais, non seulement de bien vous
identifier, mais également de vous assurer d'ouvrir
et de fermer votre micro à chacune de vos
interventions. La Régie vous demande de vous assurer,
lorsque vous quitterez la salle, que vos micros sont
également bien fermés.

Les régisseurs désignés dans ce dossier sont : maître
Marc-André Patoine, président de la formation,
monsieur François Tanguay et monsieur Anthony Frayne.

Le procureur de la Régie est maître Pierre R. Fortin.

Les participants sont Hydro-Québec, représentée par maître F. Jean Morel;

Association coopérative d'économie familiale de Québec, représentée par messieurs Richard Dagenais et Vital Barbeau;

Association de l'industrie électrique du Québec, représentée par monsieur Jacques Marquis;

Coalition industrielle, formée de l'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité, l'Association des industries forestières du Québec limitée et l'Association québécoise de la production d'énergie renouvelable, représentées par maître Guy Sarault;

L'Association des redistributeurs d'électricité du Québec, représentée par maître Pierre Huard;

Énergie NB, représentée par maître André Durocher;

Gazoduc TQM, représentée par monsieur Jean-Marc Rousseau;

Groupe de recherche appliquée en macroécologie et Union pour le développement durable, représentés par messieurs Razi Shirazi et Jean-François Lefebvre;

Groupe STOP et Stratégies énergétiques, représentés par maître Dominique Neuman;

New York Power Authority, représentée par maître Tina Hobday;

Ontario Power Generation, représentée par maître

Pierre Tourigny;

Option consommateurs, représentée par maître Isabelle
Durand;

PG&E National Energy Group Inc., représentée par
maître Marc Laurin;

Regroupement national des conseils régionaux de
l'environnement du Québec, représenté par maître
Hélène Sicard;

Société en commandite Gaz Métro, représentée par
maître Jocelyn B. Allard;

Union des consommateurs et Centre d'études
réglementaires du Québec, représentés par maître
Claude Tardif.

Y a-t-il d'autres personnes dans la salle qui
désirent présenter une demande ou faire des
représentations au sujet de ce dossier? Je
demanderais par ailleurs aux parties de bien
s'identifier à chacune de leurs interventions pour
les fins de l'enregistrement. Merci.

LE PRÉSIDENT :

Bonjour à tout le monde et merci d'être venus ce
matin. Je comprends qu'il y a eu notre rencontre du
six (6) avril qui fut suivie d'une rencontre
technique. Ensuite, il y a eu une autre rencontre
technique après le, vers le vingt-cinq (25) mai. Et
vous avez soumis depuis ce temps un nouveau projet de

Code de conduite. On vous remercie. Et on prend pour acquis que ce matin, les témoins qui sont dans la boîte aux témoins vont expliquer le Code et, sûrement que, nous, on aura des questions à vous poser. On vous a remis quelques suggestions, là, de texte. Vous nous direz si ça vous convient ou pas.

Maintenant, j'ai cru comprendre d'une lettre reçue cette semaine que maître Neuman, SÉ/STOP, sera présent. Bon. J'imagine qu'il va être bientôt présent. Maintenant, je vais vous laisser la parole, Maître Morel.

Me F. JEAN MOREL :

Merci beaucoup, Monsieur le Président. Bonjour, messieurs les régisseurs. Alors, rebonjour, bonjour officiellement à messieurs les régisseurs. Monsieur le Président, vous avez assez bien résumé le processus des dernières semaines, on va dire, pour ne pas dire dernier mois. Effectivement, le six (6) avril, à la fin de journée, lorsqu'on est revenu devant vous, vous avez expliqué que la... il nous apparaissait que la rencontre technique de la journée avec les intervenants qui étaient présents à cette rencontre technique-là, en fait, c'était SÉ/STOP représenté par maître Neuman et le RNCREQ représenté alors par son analyste et son expert, monsieur Raphals, son expert monsieur Raphals, et son analyste

monsieur Lacroix.

Par la suite, selon les indications que nous allions donner le six (6) avril, nous avons déposé un, en prenant bonne note essentiellement de vos remarques du matin du six (6) avril, que vous nous aviez remises également par écrit, de faire en sorte que le Code dans sa facture, dans son style, dans son langage, dans même son vocabulaire, reflète mieux les attentes de la Régie.

Cette version du Code que nous avons déposée fin mai, mi-mai, mais pour la rencontre technique du vingt-six (26) mai, d'après nous reflétait du mieux qu'on peut, et quand je dis « on peut », c'est un « on » indéfini, que les circonstances que l'opération fiable et efficace d'un réseau de transport, que les relations ou les rapports opérationnels qui sont absolument requis entre le Transporteur et, entre autres, le Distributeur pour assurer une desserte fiable, sécuritaire de la charge locale, soit possible.

Il y a eu rencontre technique par la suite sur cette nouvelle version, nouvelle mouture du Code de conduite, rencontre technique à laquelle il y a eu de nombreux échanges entre les représentants du Transporteur et les représentants de la Régie. Et

également rencontre technique à laquelle avait participé maître Neuman pour l'intervenant SÉ/STOP.

Ce matin, vous vous attendez, semble-t-il, à ce que les témoins présentent le Code. Nous ne venions pas ici avec cette première idée ou avec une présentation disons toute préparée d'avance, faite et à vous soumettre. Maître Hébert aura toutefois des remarques préliminaires qui devraient, en fait, résumer ou expliquer un peu la démarche du Transporteur pour en arriver à la version qui est maintenant devant vous.

Les témoins, ils ne sont pas... je vais juste les présenter. Je ne leur demanderai pas d'élaborer sur leur curriculum vitae. Je vais juste les présenter avant que madame la greffière les assermente. Seront en grande partie reconnus par la Régie. Premièrement, madame Chantal Guimont qui est directrice Commercialisation chez le Transporteur qui est la responsable pour les fins du Code de son application chez le Transporteur et du suivi; madame Guimont a déjà témoigné à quelque reprises, ou à plus d'une reprise devant la Régie.

Vous avez reconnu également monsieur Pierre Leduc qui est maintenant contrôleur chez TransÉnergie; monsieur Leduc a été témoin également à quelques reprises devant la Régie. Maître François Hébert qui est chef

des Affaires réglementaires et tarifaires chez TransÉnergie, qui est connu de la Régie. Et comme je l'indiquais plus tôt, qui fera une présentation ou une courte introduction aux témoignages des témoins. Et finalement, un nouveau venu, monsieur Mario Boucher qui est délégué commercial auprès de la Direction commercialisation, qui est dirigée par madame Guimont chez le Transporteur.

Le Transporteur ou, en tout cas, son procureur a remarqué la présence ce matin de ses confrères de OPG et du RNCREQ. Il est content de les voir. Il les a sûrement manqués lors des rencontres techniques, et où ils auraient dû être, sûrement que leur apport aurait été apprécié. OPG, maître Tourigny pour OPG n'a participé ni à l'une ni à l'autre. Et le RNCREQ était absent lors de la dernière rencontre technique. Et ça aurait été utile, comme je dis, et sûrement constructif de les avoir là.

LE PRÉSIDENT :

Je voulais juste vous signaler que maître Neuman aussi est arrivé.

Me F. JEAN MOREL :

Maître Neuman était aux deux, oui.

LE PRÉSIDENT :

R-3401-98
8 juin 2004
Volume 34

PRÉLIMINAIRES

Non, mais il est arrivé.

Me F. JEAN MOREL :

Il est arrivé. Ah! Bien, bonjour, Maître Neuman.

Alors, sur ce, est-ce qu'on peut assermenter les
témoins, Monsieur le Président?

L'AN DEUX MILLE QUATRE, le huitième (8e) jour de
juin, ONT COMPARU :

MARIO BOUCHER, délégué commercial, Direction
commercialisation, Hydro-Québec Trans-Énergie,
Complexe Desjardins, boulevard René-Lévesque,
Montréal;

CHANTAL GUIMONT, directrice Commercialisation, Hydro-
Québec Trans-Énergie, Complexe Desjardins, boulevard
René-Lévesque, Montréal;

FRANÇOIS G. HÉBERT, avocat, chef Affaires
réglementaires et tarifaires, Hydro-Québec Trans-
Énergie, Complexe Desjardins, boulevard René-
Lévesque, Montréal;

ET :

PIERRE LEDUC, contrôleur, Hydro-Québec Trans-Énergie,
Complexe Desjardins, boulevard René-Lévesque,
Montréal;

LESQUELS, après avoir fait une affirmation solennel-
le, déposent et disent comme suit :

INTERROGÉS PAR Me F. JEAN MOREL, procureur du
Transporteur

Pour les fins de la sténographie, j'aimerais préciser
que pendant que madame la greffière assermentait les
témoins, j'ai distribué leurs curriculum vitae, en
liasse, il s'agit de la pièce HQT-12, Document 1.2,
un document de six pages intitulé « Curriculum vitae
complémentaires ».

HQT-12, Document 1.2 : Curriculum vitae
complémentaires, en liasse
(document de 6 pages)

Et, également, la dernière version du Code de
conduite est celle révisée, est bien la pièce HQT-2,
Document 5, révisée en date du trois (3) juin deux
mille quatre (2004).

HQT-2, Document 5
(rév. 2004-06-03) : Code de conduite du Transporteur

Alors sur ce, je demanderais à maître Hébert, si
possible, de faire ou de présenter quelques remarques
à la Régie. Et, également, comme vous l'avez
mentionné, Monsieur le Président, il nous a été remis
ce matin, avant le début des audiences, le texte, ou
certaines propositions de modifications de texte à

certaines articles, dont nous avons pris connaissance et maître Hébert pourra commenter sur ces propositions de la Régie. Merci.

Me FRANÇOIS G. HÉBERT :

Merci, Maître Morel. Bonjour, Monsieur le Président, Messieurs les régisseurs. Alors en guise d'introduction, j'aimerais d'abord aborder la question des amendements ou des corrections qui nous été soumises ce matin par maître Fortin. Alors on a eu l'occasion d'en prendre connaissance et on n'a aucun commentaire ou, enfin, suggestion à rajouter alors on est d'accord avec les modifications qui ont été proposées par le procureur de la Régie sur l'ensemble des questions qui nous ont été soumises ce matin.

En guise de présentation, j'aimerais simplement faire état des changements qui ont été apportés au Code de conduite suite à l'exposé qui a été fait par les régisseurs le six (6) avril et je pense que la façon la plus conviviale de procéder à cette étape-là des audiences, c'est peut-être de prendre l'exposé papier que la Régie nous a remis et je le parcourrais très rapidement pour vous indiquer où ont été faits les changements suite aux difficultés qui ont été soulevées par la Régie.

Alors c'est peut-être la meilleure façon de procéder. Et vous constaterez que l'ensemble des préoccupations que la Régie soulevait dans cet exposé-là ont été prises en compte par le Transporteur et des modifications ont été apportées au Code pour refléter, ou enfin, refléter les difficultés qui avaient été soulevées par la Régie.

Alors je suis à la page 5 de l'exposé que les régisseurs ont donné le six (6) avril, au point C qui s'intitulait :

Certaines difficultés posées par les documents déposés à l'égard du Code de conduite.

(Fin de la citation). Alors la première difficulté qui était soulevée par la Régie était à l'effet que le Code de conduite devait porter spécifiquement sur les responsabilités du Transporteur. Alors à cet égard-là, on voit que le nouveau Code de conduite reflète cette préoccupation-là, enfin, on a corrigé le Code de conduite, notamment l'article 3, qui précise que le Code de conduite s'applique spécifiquement au Transporteur.

La deuxième remarque sous cette rubrique-là concernait la nomination d'une personne responsable

de la mise en application du Code de conduite au sein du Transporteur et d'un pouvoir de décision et de rendre compte à la Régie. Alors à cet effet-là, je vous réfère à l'article 6 du Code de conduite, et plus particulièrement au sous-article 6.1, qui vient faire état que la directrice Commercialisation est responsable de l'application du Code, et à l'article 6.4, où il est mentionné que le contrôleur fournira une attestation de conformité une fois l'an concernant l'application du Code de conduite chez le Transporteur.

La deuxième difficulté qui était soulevée par la Régie visait le fait qu'il n'y avait, bien enfin, la Régie émettait le souhait qu'il n'y ait qu'un seul document intégrant les dispositions pertinentes des Normes de conduite et du Code de conduite. Alors la nouvelle version fait, en fait, fait suite à cette demande-là de la Régie; alors on a tout concentré dans un seul document.

L'article, ou la difficulté 3 qui était soulevée par la Régie commandait au Transporteur d'énoncer clairement les obligations du Transporteur et de ses employés. À cet égard-là, la nouvelle version, quant à nous, répond à cette attente-là de la Régie, et plus particulièrement aux articles 4.4 et 4.11 de la nouvelle version du Code que nous avons fournie à la

Régie.

La Régie mentionnait également qu'il y avait de longs préambules et qu'elle souhaitait qu'il y ait davantage de courts préambules et on a reflété ça également dans le Code de conduite.

La Régie souhaitait également, comme quatrième difficulté soulevée, que le Code soit élaboré en des termes impératifs et exécutoires et non pas en des termes imprécis et discrétionnaires. Alors la nouvelle version, quant à nous, reflète ce souhait-là de la Régie.

Quant à la cinquième difficulté qui était soulevée par la Régie, qui visait les affiliés, la Régie nous demandait de clarifier ces expressions-là. Quant à nous, ces expressions-là ont été clarifiées, elles ont été discutées avec le personnel technique de la Régie et les intervenants présents lors des rencontres techniques. Je vous réfère plus particulièrement à l'article 1 et à l'annexe 1, où on décrit les affiliés du Transporteur.

La sixième difficulté soulevée par la Régie, la Régie nous mentionnait que certaines sections n'étaient pas traitées adéquatement, notamment quant à la procédure de traitement et de divulgation des manquements.

L'article 6.4 s'y adresse.

Concernant le partage d'employés, d'information et d'équipement, l'article 4 s'adresse plus particulièrement à cette, bien en fait, à cette section. Et la Régie émettait certains commentaires également quant au caractère muet des conditions de transfert ou de prêt des employés et l'article 4 fait également état ou référence à cette préoccupation-là de la Régie.

On mentionnait également, comme septième difficulté, la procédure de plaintes et la Régie souhaitait relier le Code de conduite aux Tarifs et conditions et souhaitait qu'une référence soit faite à la procédure de traitement des plaintes. Alors quant aux Tarifs et conditions, les articles 2.2 et 4.19 y réfèrent spécifiquement. Et quant à la procédure de traitement des plaintes, on y réfère à la section 6.3 du Code de conduite.

Et l'accès aux registres comptables, la Régie était d'avis que le texte du Transporteur devait être plus précis et souhaitait qu'on évite un langage imprécis quant à l'accès aux registres comptables. C'est ce que nous avons fait, notamment par le biais de l'article 4.14 du Code de conduite.

Alors ceci complète le tableau que je voulais brosse
des principales modifications qui ont été faites
suite aux difficultés qui ont été soulevées par la
Régie dans son exposé du six (6) avril. Et,
évidemment, nous sommes disponibles ce matin pour
répondre aux questions qui pourraient demeurer.

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup, Maître Hébert. Maître Morel, avez-
vous quelque chose d'autre à rajouter?

Me F. JEAN MOREL :

En fait, Monsieur le Président, c'est une
préoccupation que nous avons quant à la disponibilité
des témoins : monsieur Leduc, le contrôleur, ne
serait disponible pour le contre-interrogatoire qu'au
courant de la matinée, il ne serait pas
disponible..., en fait, sa participation n'avait pas
été anticipée de longue date, c'est à la toute
dernière minute que nous avons cru préférable de le
faire participer au panel de témoins.

Alors je n'ai pas indication non plus du temps ou de
la journée, ou du programme de la journée, mais je
tenais à porter ce fait à votre attention pour que,
si effectivement il y avait des questions ou des
préoccupations qui devaient s'adresser au contrôleur
de la compagnie que possiblement on le fasse en

premier lieu et qu'on procède par la suite à des contre-interrogatoires sur d'autres aspects du Code. Merci.

LE PRÉSIDENT :

Merci. On va tenir compte de vos obligations, Monsieur Leduc. Alors est-ce qu'il y a des questions à poser de la part de, j'essaie de voir, le premier, je pense c'est OPG, pas de questions. RNCREQ, est-ce que vous avez des...

Me HÉLÈNE SICARD :

Pas vraiment de questions, on aura par contre des commentaires, en particulier sur un article.

LE PRÉSIDENT :

O.K., ça fait que vous allez faire des commentaires tantôt, en argumentation?

Me HÉLÈNE SICARD :

C'est ça.

LE PRÉSIDENT :

STOP/SÉ?

Me DOMINIQUE NEUMAN :

Une question.

(10 h)

CONTRE-INTERROGÉ PAR Me DOMINIQUE NEUMAN,
Représentant de SÉ-STOP :

- 1 Q. Juste une questions pour demander à Hydro-Québec de préciser enfin ce qui avait été amplement discuté dans les réunions techniques puis pour que ce soit à la connaissance de la Régie. Ah, oui, pour l'identification, Dominique Neuman, je représente Stratégies Énergétiques et le Groupe STOP.

Est-ce que vous pourriez, Maître Hébert, est-ce que vous pourriez expliquer les raisons et la perspective qui a amené TransÉnergie à centrer certains de ces articles sur les employés des affiliés qui participent à des activités de marchés de gros.

Me FRANÇOIS G. HÉBERT :

- R. Certainement, maître Neuman. La raison qui justifie notre action à cet égard-là est quand même assez connue. Le Transporteur, on connaît la délicatesse des relations entre les transporteurs et les producteurs au les bras marchands des producteurs généralement dans le marchés alors, le Transporteur a voulu insister sur cette relation-là et prévenir toute forme de traitement privilégié ou discriminatoire.

Alors, c'est la raison pour laquelle nous avons

insisté davantage sur cette relation-là qui, comme vous le savez là, qui est encadrée par les normes de conduite qui est un document qui existe en soi également, qui régleme ou qui encadre les agissements du Transporter.

Alors, c'est la principale raison qui a justifié l'inclusion ou en fait, une attention particulière quant aux relations du Transporteur avec les activités marchandes du Producteur.

- 2 Q. O.K. En tout cas, je vais élaborer un peu plus là-dessus dans les commentaires tout à l'heure.

LE PRÉSIDENT :

Merci, Maître Neuman. Alors, le procureur de la Régie, Maître Fortin.

QUESTIONS PAR Me PIERRE R. FORTIN,

Procureur de la Régie :

- 3 Q. Bonjour Madame, bonjour Messieurs. J'ai quelques questions de, plus de principe à aborder en tout premier lieu puis après ça, je compte aborder certaines rédactions spécifiques de certains articles dont ceux qui vous ont été déposés ce matin là, pour examen avant l'audience.

En premier lieu, j'aimerais, en suivi de la question de maître Neuman sur les questions d'activités de

marchés de gros, j'aimerais vous référer à la définition d'activités de marchés de gros qui est incluse à l'article 1 du Code de conduite proposé et, sauf erreur, cette expression-là qui est définie à cet article est utilisée aux articles 4.4 à 4.7 et 4.9 et 4.10 du Code de conduite donc, essentiellement, dans la section qui parle de la conduite des employés du Transporteur.

Ma première question, c'est on voit à la définition d'activités de marchés de gros qu'il y a une :

[...] exception pour les contrats d'approvisionnement mis en place par Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité pour satisfaire les besoins québécois;

Est-ce que vous pourriez expliquer les motifs exact de l'inclusion de cette exception dans la définition?

Et avant que vous répondiez, Maître Hébert ou vos collègues, je tiens à préciser tout de suite que je suis conscient que plusieurs des questions que je vais poser ce matin sont dans le jargon juridique dites mixtes de fait ou de droit.

Alors, évidemment, si à certains égards, c'est maître

Morel qui est le mieux placé pour y répondre, je pense qu'il pourra s'y adresser immédiatement pour fins de, si ça lui convient, pour fins de pragmatisme.

Il est évidemment qu'on est au niveau d'un Code qui est un texte normatif, il y a certains éléments qui sont des justifications factuelles auxquelles les témoins peuvent répondre; si maître Hébert avec sa formation juridique qu'il a, se sent à l'aise de répondre aux aspects juridiques, soit, mais je suis conscient que son procureur peut effectivement juger qu'il est préférable que ce soit lui-même qui réponde à certaines de ces questions-là. Alors, sentez-vous à l'aise là- dessus.

Me F. JEAN MOREL :

R. L'invitation était trop belle.

4 Q. Je ne voulais pas que vous vous objectiez trop souvent.

R. Je n'avais même pas fait le geste vers le micro et vous m'avez invité alors.

LE PRÉSIDENT :

Voulez-vous vous objecter à la question?

Me F. JEAN MOREL :

Non, non, non.

Me PIERRE R. FORTIN :

Vous ne vous objectez pas aux commentaires?

R. Me F. JEAN MOREL :

Non, non. En fait, ce ne serait peut-être que des remarques préliminaires et, évidemment, certaines questions de fait ou la pratique la réalité de tous les jours du Transporteur pourra vous être présentée par les témoins.

Activités de marchés de gros inclut dans la première partie de la définition, l'achat en vue de la revente d'énergie électrique. Alors, il est apparu au Transporteur que lorsque le Distributeur procède par appel d'offres pour ses approvisionnements au-delà de l'électricité patrimoniale, il est en train de procéder à un achat en vue de la revente ou à une, disons, une transaction, une activité d'approvisionnement qui aurait peu très bien être identifiée comme une activité de marchés de gros à cause de cette définition de l'achat en vue de la revente d'énergie électrique.

Appliquer, et c'est ce sur quoi les témoins compléteront dans les faits mais de ce que j'en sais, appliquer les règles de séparation fonctionnelles comme à ses activités d'approvisionnement à un Distributeur comme nous souhaitons le faire ou comme

il est souhaitable que ce soit fait dans les relations entre le Transporteur et le Producteur lorsque lui-même, participe à des activités marchandes, n'était pas souhaitable et n'était pas réaliste parce que dans les faits et la Régie est au courant puisqu'elle participe ou surveille ou même a mis sur pied certaines règles régissant les approvisionnements du Distributeur, le Transporteur participe en fait ou le Transporteur analyse ou donne des conseils puisque les propositions qui sont faites au Distributeur pour les fins de ses approvisionnements. En fait, même la loi prévoit que lorsque le Distributeur, d'ailleurs la loi prévoit lorsque le Distributeur procède à des appels d'offres, dans ses choix de fournisseur, il doit tenir compte des coûts du transport.

Alors, les propositions des divers fournisseurs qui répondent à des appels d'offres sont analysées, sont évaluées en tenant compte des impacts ou des coûts de transport qui résulteraient des divers appels d'offres, des diverses offres, pardon, et le Transporteur est partie prenante à ce processus-là pour la détermination par le Distributeur des offres les plus attrayantes. Je pense qu'il y a lieu de compléter.

Me FRANÇOIS G. HÉBERT :

R. La seule remarque, Monsieur le Président, que j'aimerais ajouter, c'est que évidemment, le Transporteur et le Distributeur ont des relations et ma collègue pourra en témoigner également, ont des relations fréquentes quant à la planification du réseau et c'est par efficacité organisationnelle aussi là, et opérationnelle qu'on a cru bon d'indiquer cette exception-là.

Alors, on se parle fréquemment pour des fins de planification de réseau alors, quelle sera la meilleure alternative, est-ce que ce sera un ajout en distribution ou en transport? Alors, il y a à plusieurs occasions des échanges d'information qui sont nécessaires à la bonne conduite des opérations du Transporteur et à celle du Distributeur également. Alors, c'est un fait additionnel là, qui justifie cette exception-là.

5 Q. Une question complémentaire par rapport à ce que vous venez de dire, Maître Hébert. Lorsque vous faites référence aux relations fréquentes aux fins de planification entre, planification du réseau du Transporteur, alors aux relations fréquentes entre le Transporteur et le Distributeur, est-ce qu'il est possible que ce genre de relation-là dans le contexte, évidemment, du Code de conduite qui vise les objets énoncés à l'article 3 là, qui est de :

[...] prévenir toute forme de
traitement préférentiel par le
Transporteur envers ses affiliés [...]

y inclut donc le Distributeur comme affilié, est-il possible que dans le cadre de ces relations-là, qui justifient, selon votre témoignage, qui justifierait, selon votre témoignage, l'exception à la définition d'activités de marchés de gros, est-ce qu'il est possible qu'il y ait, cependant, des informations susceptibles de conférer dans les faits un avantage au Distributeur, à supposer qu'il ait, par exemple, des excédents à écouler éventuellement et que, sans que ce soit volontaire dans ce type de relations-là, là, il ne s'agit pas de présumer de la mauvaise foi de qui que ce soit par mon commentaire mais que dans les faits, on expose effectivement le Distributeur et le Producteur et le Transporteur, je m'excuse, à échanger des renseignements qui dans un autre contexte ne le seraient pas autrement que conformément à l'affichage prévu selon le système OASIS et selon les tarifs et conditions. Alors, est-ce que c'est une possibilité, cela? A votre connaissance?

Me FRANÇOIS G. HÉBERT :

R. Maître Fortin, vous émettez une hypothèse que le Distributeur écoulait des surplus, en fait il

exercerait alors là, ma compréhension c'est qu'il exercerait à ce moment-là des activités de marchés de gros en écoulant de tels surplus et à ce moment-là le Distributeur, pour ces portions d'activités-là, serait visé par les dispositions du Code.

- 6 Q. D'accord. Mais en les acceptant ici les contrats d'approvisionnement mis en place, dans le cadre des relations. c'est que la justification que vous donnez est qu'on doit mettre cette exception-là en raison, si je vous ai bien compris, du fait que les relations entre le Distributeur et le Transporteur sont fréquentes et sont nécessaires pour fins de planification du réseau.

Alors prenant pour hypothèse que cette justification-là soit agréée par la Régie. Dans cette hypothèse-là elle peut quand même avoir dans le contact quotidien entre le Transporteur et le Distributeur, le contact fréquent plutôt et non pas le contact quotidien, il peut y avoir des implications factuelles qui pourraient, dans l'hypothèse que je vous soumetts, conférer des avantages au niveau de l'information pour le Distributeur lorsqu'il procéderait effectivement à des activités de marchés de gros comme celles que vous venez de décrire.

Et je vous posais la question de l'effet accessoire possible de l'inclusion de cette exception-là. Alors

si vous avez des commentaires complémentaires à faire là-dessus.

R. Bien avant que ma collègue fasse état de sa position, évidemment vous parlez d'une hypothèse.

7 Q. Oui.

R. Qui n'existe pas au moment où on se parle. Le Distributeur est dans une situation de monopole et évidemment il est difficile d'élaborer sur des hypothèses. Chose certaine, et je répète ce que je mentionnais plus tôt, c'est que si le Distributeur venait à faire des activités dites de marchés de gros en revendant de la capacité, bien évidemment que les relations entre le Transporteur et le Distributeur seraient conditionnées par le Code pour prévenir toute forme de traitement préférentiel.

MME CHANTAL GUIMONT :

R. J'ajouterais simplement, comme maître Hébert disait, que c'est une série d'hypothèses, on ne connaît pas encore si vraiment ça serait de la transaction de marchés de gros ou uniquement des gestions de contrats avec d'autres modalités qui sont là pour assurer la sécurité et la fiabilité et la flexibilité la gestion de la charge locale.

Donc, je pense qu'il faudrait poser la question au Distributeur, quelles sont ses intentions, quelles sont ses modalités puis à ce moment-là voir s'il y a

application du Code pour véritablement un service dit point à point et non pas un service qui est là pour alimenter et assurer la sécurité de la charge locale.

- 8 Q. Toujours dans cette même ligne de pensée mais en relation plus particulièrement avec les articles 4.4 à 4.11 du Code de conduite, donc je réfère au chapitre relatif à la conduite des employés du Transporteur.

Cette section, et vous en avez témoigné ce matin, cette section elle est axée sur les relations avec des employés d'affiliés qui participeraient à des activités qui mèneraient à des activités de marchés de gros essentiellement.

J'aimerais vous référer dans ce contexte-là à la lettre que maître Morel a adressée à la Régie en date du trois (3) juin deux mille quatre (2004) qui était la lettre de transmission du document que vous avez déposé ce matin, HQT-2, document 1.2 révisé en date du trois (3) juin deux mille quatre (2004). Et plus particulièrement aux deux derniers paragraphes de la page 2.

Vous avez abordé succinctement cette question-là par vos commentaires, Maître Hébert, mais j'aimerais plus particulièrement vous demander quelles seraient les conséquences qui sont anticipées, si l'ensemble des

dispositions du Code de conduite s'appliquaient indistinctement et pas seulement en relation avec les dispositions relatives aux marchés de gros, quand on parle de la conduite des employés. Je réfère plus particulièrement aux trois dernières lignes :

C'est qu'imposer au Distributeur l'ensemble des règles de conduite qui visent les entités affiliées qui participent à des activités de marchés de gros complexifierait...

Et là je cite :

... complexifierait l'opération du réseau de transport d'électricité au point de mettre en péril dans certaines circonstances l'alimentation fiable, efficace et sécuritaire de la charge locale.

(Fin de la citation). Ce matin vous avez fait allusion effectivement à des questions de fiabilité d'approvisionnement pour la charge locale. Est-ce que vous pourriez être en mesure d'élaborer davantage sur la signification de ce texte de maître Morel et évidemment je suis conscient que c'est maître Morel qui l'a écrit, mais je présume qu'il voulait refléter

une appréhension ou une situation de son client. Donc l'un ou l'autre peut y répondre, mais la Régie aimerait mieux comprendre le sens de cette phrase.

Me F. JEAN MOREL :

Effectivement, oui c'est moi qui l'a écrit. C'est moi qu'on cite.

Me PIERRE R. FORTIN :

C'est vous qui allez témoigner.

Me F. JEAN MOREL :

Mais en fait témoigner non. Oui, témoigner ça me fait toujours plaisir. J'étais le messenger, je vais tout d'abord vous dire ma compréhension du message que j'avais à confier à la Régie et ensuite ceux qui sont plus à même de confirmer ou d'infirmer ou de préciser ce message pourront le faire.

En plus de la planification du réseau, et c'était dans ma compréhension au moment où j'ai écrit cette phrase, qu'il y a effectivement une planification, une planification souhaitée. Si je me souviens bien, les témoins l'ont ainsi soumis à la Régie, à ce banc de la Régie dans les audiences dans la cause R3401-98 qu'effectivement il y avait une collaboration ou disons une co-planification des installations pour la desserte de la charge locale, la façon de faire qui

serait la plus économique, la plus efficace, avec le moins d'impact, entre autres sur l'environnement.

Donc, il y a cet aspect de collaboration dans la planification des ajouts au réseau. Il y a également, comme je l'ai indiqué tantôt, dans ce nouvel environnement d'approvisionnement par voie d'appels d'offres auprès des fournisseurs autres qu'Hydro-Québec Production les propositions.

Premièrement, la desserte ou l'approvisionnement comme tel par un nouveau fournisseur, qu'il soit éolien, thermique, hydraulique ou hydroélectrique ou qu'il soit autre, qu'il soit via les interconnexions, requiert une implication technique, une planification, une implication à l'avance pour évaluer la faisabilité, pour évaluer les coûts, pour évaluer les modifications qui devront être apportées au réseau et en fait pour permettre au Distributeur d'apprécier, d'évaluer, de sous-peser les offres qu'il reçoit.

Donc, il y a une implication à ce niveau-là du Transporteur qui est toute autre ou qui se fait d'une façon complètement différente de qu'est-ce qui est prévu pour les relations entre le Transporteur et le Producteur lorsqu'ils procèdent à des activités de marchés de gros.

Il y a également la gestion de la pointe. Mais mes renseignements la gestion de la pointe ne se fait pas de façon, dans les faits, complètement séparée entre le Distributeur et le Transporteur, il faut, afin de gérer la pointe d'une façon qui réponde plus qu'adéquatement, qui réponde de façon parfaite aux besoins de la charge locale au moment de la pointe, il faut une coordination, il faut des efforts conjugués entre le Transporteur et le Distributeur dans le seul but de desservir de façon fiable et sécuritaire en période de difficulté lorsque les deux réseaux sont dans des situations critiques, il faut une collaboration entre le Transporteur et le Distributeur qui ne souffrirait pas de règles trop strictes ou très strictes ou qui ne souffrirait pas des délais occasionnés par des règles de conduite qui, de toute façon - et c'est là que l'avocat va mettre son dernier grain de sel avant de laisser les témoins compléter - qui, de toute façon ne servirait à prévenir aucune difficulté qu'il pourrait y avoir parce que le Distributeur ne jouit pas, du fait qu'il entretient et qu'il a ses liens privilégiés avec le transporteur, ne jouit pas d'un traitement préférentiel, ne jouit pas d'un avantage par rapport à un autre distributeur parce qu'il est le seul à avoir le droit exclusif ou l'obligation de desservir. Il n'est pas en concurrence avec qui que ce soit pour la desserte de la charge locale et donc il ne peut

tirer aucun avantage indu de ses rapports avec le
Transporteur.

Alors les règles... c'est pour ça qu'en fait la
définition de marchés de gros, parce que ça part
essentiellement de là, d'activités de marchés de gros
ne couvre pas toutes les activités du Distributeur
mais ne couvre que ses activités d'approvisionnement
pour les fins de la desserte de la charge locale.

Si le Distributeur devait, selon l'hypothèse
présentée par maître Fortin, devait effectivement
requérir du point à point à un certain moment donné
pour écouler des surplus ou pour participer de
quelque façon sur le marché, il ne bénéficierait à ce
moment-là ou pour les fins de ces activités-là
d'aucun traitement de faveur.

Ses activités seraient soumises aux tarifs et
conditions et aux règles du Code de conduite
puisque'il participerait au même titre que n'importe
quel autre client du Transporteur à des activités de
marchés de gros et les règles s'appliqueraient
indistinctement à lui. Merci.

Me FRANÇOIS G. HÉBERT :

R. J'aimerais ajouter deux commentaires. Le premier
c'est qu'il ne faut pas perdre de vue que les

relations entre le Distributeur et le Transporteur sont encadrées par les tarifs et conditions, notamment par la partie 4 des tarifs et conditions, d'une part.

Et maître Fortin faisait référence au Distributeur, mais évidemment dans les affiliés on peut penser, par exemple, au Groupe Équipement et c'est un autre exemple qui me vient à l'esprit avec qui il est primordial d'avoir des échanges d'informations sur le réseau lorsqu'on demande à notre équipementier de construire pour le Transporteur, pour le compte du Transporteur.

Alors là encore c'est un autre exemple où il y a des échanges d'informations qui se font et qui sont non seulement souhaitables mais nécessaires à la bonne conduite des activités du Transporteur.

(10 h 24)

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que je peux vous poser une question, Maître Morel? Quand vous dites que le Distributeur va être obligé de suivre les mêmes règles que tout le monde quand il voudra faire du point à point, service point à point, vous vous référez à quel article du Code de conduite qui va, qui fait la distinction entre les

services d'activités marchandes pour le gros puis les services d'activités de point à point?

Me F. JEAN MOREL :

En fait, ce n'est pas tellement dans le Code. La seule distinction, ou la seule... c'est l'article 4.19 qui prévoit que les services de transport fournis par le Transporteur et ses entités affiliés doivent être conformes aux tarifs et conditions.

Alors, pour la desserte de la charge locale par le Distributeur, il y a la partie 4 comme maître Hébert vient de vous souligner. La partie 4 des tarifs et conditions s'applique à ce moment-là aux relations du Transporteur ou entre le Transporteur et le Distributeur pour les fins de la desserte de la charge locale.

Maintenant, si le Distributeur voulait avoir un service autre que celui qui est prévu aux tarifs et conditions pour la desserte de la charge locale, donc voulait avoir un service point à point pour les fins d'exporter, le Transporteur ne pourrait lui accorder ou offrir, vendre ce service que suivant toujours les tarifs et conditions, il n'y a rien de, d'au-dessus des tarifs et conditions, ou il n'y a rien à côté des tarifs et conditions qui fait en sorte que le Transporteur puisse traiter avec un affilié qui soit

le Distributeur ou tout autre affilié autrement que par les tarifs et conditions.

Et d'ailleurs, 4.19 le confirme. Le premier alinéa de 4.19 confirme ça. Le Transporteur ne pourrait pas accorder un service de transport à quelque affilié que ce soit ou, pour cette raison, à qui que ce soit sans que ce soit en vertu des tarifs et conditions.

Alors, si le Distributeur demande quelque chose d'autre que la desserte de la charge locale, le Transporteur doit lui offrir quelque chose d'autre que la desserte de la charge locale, mais toujours selon les termes des tarifs et conditions. C'est ma compréhension.

LE PRÉSIDENT :

Les tarifs et conditions. Bon. Il y a la section 4 pour la desserte de la charge locale. Mais il n'y a pas de condition particulière quant à l'information, quant au contrôle de l'information, c'est dans le Code de conduite.

Me F. JEAN MOREL :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

Et le Code de conduite ne dit rien quant à ce qui

concerne l'application du Code au Distributeur pour des services autres que la section 4?

Me F. JEAN MOREL :

Bien, en fait, ça n'en parle même pas pour... Bien, la section 4, ça... ce que ça dit, et c'est pour ça qu'on a ajouté en fait un article, l'article 4.10, suite à la dernière rencontre technique, qui dit que :

Ni le Transporteur ni aucun de ses employés ne doivent utiliser un quelconque intermédiaire en vue de divulguer ou partager des renseignements spécialement prohibés aux articles 4.7 et 4.9 du présent Code de conduite avec les employés des entités affiliées du Transporteur qui participent à des activités de marchés de gros.

Alors, on ne peut pas... En fait, cet article-là est un peu plus élaboré, mais ça dit en fait que le Transporteur ne peut pas faire indirectement ce que le Code ne lui permet pas de faire directement, et ne peut pas le faire via un intermédiaire.

Maintenant, votre question va un peu plus loin. Votre

question présume... Tantôt, on était dans les hypothèses. Là, on est dans une présomption claire.

Je pense que le Distributeur lorsqu'il recevra, recevrait des services du Transporteur pour les fins de la desserte de la charge locale se trouverait placé dans une situation où il obtiendrait des informations, parce que vous vous préoccupez d'informations qu'il pourrait mettre à profit, d'informations que d'autres n'auraient pas, et qu'il pourrait mettre à profit dans ses activités de marchés de gros, si activités de marchés de gros il a un jour.

L'essence du... Bien, en fait, je ne le sais pas. Je veux dire, tous les producteurs, il y a bien des gens qui font affaire avec le Transporteur pour diverses raisons - puis ce ne sont pas des relations douteuses, incestueuses ou autrement « euses » - qui font en sorte que quelqu'un peut effectivement, s'il est connaissant du marché, s'il est connaissant de l'ingénierie, s'il est connaissant de la physique et de l'électrique, peut effectivement savoir comment un réseau de transport fonctionne. C'est généralement le cas de tous ceux qui participent aux marchés.

Je n'ai pas, moi, de... Je vous soumets respectueusement que, dans ma tête, je ne vois aucune

situation... c'est peut-être par manque, je ne sais pas, d'expérience ou une trop grande confiance, je ne sais pas, mais je ne vois pas de cas où le Distributeur, si jamais il participait à des activités marchandes ou des activités de marchés de gros, parce que, encore là, ce n'est qu'une hypothèse ou qu'une présomption qu'il le ferait, qu'il se trouverait dans une situation disons plus avantageuse du fait qu'il est aussi client de la charge locale. En fait, c'est ça. C'est que...

Comme un tiers qui est client, qui deviendrait client du service point à point ou... premièrement, du service en réseau, le fait d'être un client du service en réseau, le fait d'avoir établi des relations avec le Transporteur lui donnerait une position différente d'un autre tiers qui n'est que client du service de point à point. On peut se poser cette question-là aussi. Je n'ai pas la réponse.

Me PIERRE R. FORTIN :

Sur ce même sujet, Maître Morel et Maître Hébert, et autres témoins, je vous réfère à l'article 4.10 du Code de conduite proposé.

Le premier paragraphe de l'article 4.10 essentiellement indique que le Transporteur ne peut pas servir d'intermédiaire pour divulguer ou partager

des renseignements dont la divulgation est prohibée par les articles 4.7 et 4.9 proposés avec des employés des entités affiliées qui participent à des activités de marchés de gros. Cependant, le deuxième paragraphe indique, et je cite :

Le Transporteur peut cependant divulguer ou partager les renseignements dont font état les articles 4.7 et 4.9 du présent Code de conduite avec les employés de ses entités affiliées qui ne participent pas à des activités de marchés de gros.

(Fin de la citation). Quel est le motif de cet ajout et qu'est-ce qu'on vise exactement? Quel genre de renseignements pourraient être divulgués parmi ceux dont la divulgation est prohibée aux articles 4.7 et 4.9 quand il y a des échanges avec le Transporteur autrement que par le biais, évidemment, du système OASIS?

Et quels sont ces renseignements qui pourraient cependant être divulgués par le Transporteur à d'autres entités affiliées et à quelles fins?

Me F. JEAN MOREL :

Encore une fois, je ne peux pas vous citer d'exemple précis ou de type de renseignement et à quel moment et comment il serait divulgué et qui aurait intérêt ou avantage à le faire.

Ce que je peux vous donner comme sens, en fait, ou ce qui est visé, c'est, si on prend 4.9, on dit... ça vise à faire en sorte que le Transporteur pourrait, par exemple, lorsqu'il prévoit, planifie, conçoit avec Hydro-Québec Équipement, une division d'Hydro-Québec, des travaux sur le réseau, des travaux d'entretien, des travaux de rénovation, et qu'ensemble, ils visent, je ne sais pas, par exemple, de fermer une ligne à telle date si, qui n'est pas nécessairement arrêtée précisément, si le commerce ou le transit sur la ligne est à tel niveau, si les équipes sont libérées, si...

Ces deux entités-là sont en fait, dans ma tête, en train d'échanger des renseignements qui peuvent avoir une certaine valeur commerciale pour quelqu'un qui a un intérêt à connaître la disponibilité du réseau à telle période, Équipement n'a aucun intérêt autre que technique à savoir, à discuter, à déterminer quand la ligne serait mise hors tension.

Le Transporteur n'est en fait qu'à planifier ses

travaux d'entretien en période basse. Puis il n'y a rien de définitif. C'est vague. Il n'y a aucune raison de le mettre sur OASIS puis d'informer tous les clients. C'est une information qui, au moment où elle est discutée, n'est que préparatoire.

Lorsque Équipement reçoit cette information-là, bien, à ce moment-là, le Transporteur ne serait pas en... n'irait pas à l'encontre d'une disposition du Code de conduite dans la mesure où le Transporteur ne se sert pas d'Équipement comme un intermédiaire, comme un conduit pour annoncer à un client ces informations-là qui pourraient avoir une certaine valeur commerciale pour le client. C'est ce que l'article tente de faire.

Me PIERRE R. FORTIN :

Dans les faits, est-ce qu'on doit comprendre que c'est strictement au niveau des exigences opérationnelles qui peuvent se présenter de temps à autre qu'est la préoccupation visée par ce paragraphe-là, le protéger effectivement, qu'il n'y ait pas de reproche de fait au Transporteur de procéder à certaines divulgations de renseignements autrement prohibés par les articles 4.7 et 4.9, mais strictement dans un contexte de besoins opérationnels du Transporteur dans sa relation avec le Distributeur pour la desserte de la charge locale?

Me F. JEAN MOREL :

Oui, je peux vous dire, mon exemple est effectivement à cet effet-là. Je pourrais peut-être en trouver un autre qui serait moins opérationnel, mais je ne peux pas vous contredire. Oui, mon exemple est opérationnel. C'est effectivement pour des raisons opérationnelles. Je vous ramène aux exemples que je donnais à messieurs les régisseurs tantôt sur la planification et la collaboration qu'il doit y avoir dans la planification entre le Distributeur et le Transporteur.

On peut voir ça comme opérationnel. En fait, c'est de la planification de travaux. C'est l'élaboration d'un plan de développement d'un réseau qui soit le plus efficace possible. Oui, il y a ça. J'ai parlé de la gestion de la pointe également. On peut voir comme étant primordialement opérationnel, mais ça peut être un autre exemple que je vous donne, la gestion de... Savoir qu'un poste est fonctionnel à cent pour cent ou un poste est fonctionnel à cinquante pour cent ou qu'un poste ne sera pas fonctionnel du tout à certaines époques, si c'est essentiellement un poste qui dessert la charge locale, mais pas uniquement la charge locale, ça l'a une importance opérationnelle effectivement importante pour le Distributeur qui doit, qui reçoit, lui, ses livraisons pour... du Transporteur pour desservir l'ensemble de la charge

locale via plusieurs postes, plusieurs moyens.

Puis gérer ces moyens-là, ça peut lui être... pas ça peut lui être, ça lui est, pour des raisons opérationnelles, d'une importance primordiale. Ces informations-là, lui a besoin de le savoir; lui a besoin de le savoir pour une fin bien précise, la desserte de la charge locale.

Lui n'a pas, selon le nouvel article 4.10... le Distributeur, cette information-là qui est donnée au Distributeur ne doit pas servir, ou le Distributeur ne doit pas servir d'intermédiaire pour le refiler à un client du point à point, un autre client du Transporteur qui pourrait, pour qui ça pourrait donner un avantage commercial. C'est ça le but de la règle.

Me PIERRE R. FORTIN :

Et ça vise également, si je comprends bien, le groupe Équipement dans cette mesure limitée-là également?

Me F. JEAN MOREL :

Oui. Le premier exemple que je vous ai donné, c'était l'Équipement. Le deuxième, c'est le Distributeur. Je pourrais peut-être en trouver un autre où ça serait une autre division qui serait mise dans cette situation-là.

On peut penser à Centre de services partagés qui procéderait à un certain appel d'offres ou qui serait appelé à procéder à un appel d'offres pour l'achat de certains équipements ou certains... Ces informations-là qui lui proviennent du Transporteur, pour des fins précises, qui sont de procéder à un appel d'offres de service d'ingénierie ou quoi que ce soit. Mais c'est des informations qui sont...

Centre de services partagés ne doit pas servir d'intermédiaire pour transférer ou divulguer ces informations-là à un client de point à point.

Me PIERRE R. FORTIN :

Maintenant, dans la mesure ou dans l'hypothèse où la Régie accepterait les motifs que vous venez d'exposer pour maintenir le deuxième paragraphe de l'article 4.10, compte tenu des précisions que vous venez d'apporter, est-ce que vous auriez objection à ce que la formulation de ce paragraphe soit plus ciblé, justement, aux réalités très concrètes auxquelles vous venez de faire référence afin qu'il n'y ait pas là un principe d'application apparente, en tout cas d'application générale apparente qui couvre davantage?

Est-ce qu'il y a une formulation à laquelle vous pouvez réfléchir, parce que je comprends que vous ne

l'avez pas immédiatement, mais est-ce que c'est pensable qu'on puisse arriver à une formulation qui soit (guillemets) « plus rassurante », j'emploie l'expression à dessein (guillemets) « plus rassurante » (fermez les guillemets) à cet égard, en rapport évidemment aux objectifs de la non-divulgence qui est annoncée à 4.7 et 4.9 comme principe?

Me F. JEAN MOREL :

Oui. Mais, en fait, Maître Fortin, on a passé des belles journées de rencontres techniques ensemble, vous connaissez ma bonne volonté.

Je saisis mal, il faudrait peut-être qu'on discute un peu plus, je saisis mal. Moi, je le voyais, je vois l'article 4.10 tel qu'il est écrit là, vu que c'est un article qui tente de limiter la divulgation,; essentiellement, c'est ça son but, c'est de limiter la divulgation d'informations par le biais d'intermédiaires, si, donc vu que c'est un article limitatif, plus son langage est large et englobant, plus je le vois comme étant, comme imposant une limite grande et efficace.

Si vous me demandez, c'est pour ça peut-être que je ne comprends mal votre intervention, si vous me demandez de lui donner un langage plus précis, plus

limitatif, donc je vois son efficacité pour limiter le transfert d'informations moins grande, mais on peut essayer de le faire.

Me PIERRE R. FORTIN :

Je vais clarifier ce que je veux dire, si ce n'est pas clair. L'article 4.10, premier paragraphe, énonce le principe, effectivement, de la non-divulgence par le biais d'intermédiaires. Dans l'hypothèse que je vous émetts, ça ne change pas, ça. Donc le principe est là.

Là où j'en suis, c'est au niveau de l'exception à ce principe qui est indiqué au deuxième paragraphe et je vous demande simplement s'il y a possibilité, dans la rédaction, de préciser davantage la portée de l'exception au principe. Mais ça ne remet pas, dans mon esprit, en cause...

Me F. JEAN MOREL :

Oui.

Me PIERRE R. FORTIN :

... le principe qui est énoncé au premier paragraphe.

Me F. JEAN MOREL :

Bien, en fait, moi, je ne le voyais même pas comme une exception au principe, je le voyais plutôt comme

une façon de réaffirmer le principe, parce que le premier paragraphe dit : « Vous ne devez pas divulguer, via des intermédiaires, des informations à des entités qui participent à des activités de marchés de gros », ce que vous identifiez comme le principe, « on ne peut pas divulguer, à des entités qui participent à des activités de marchés de gros, via un intermédiaire, des informations qu'on ne doit pas divulguer autrement. »

Le deuxième dit : « Lorsque des informations sont divulguées à des entités, ces informations-là peuvent être divulguées à des entités qui ne participent pas à des activités de marchés de gros », donc c'est exactement, ça, ça ne vient pas miner, ça vient juste affirmer mais a contrario le principe du premier paragraphe : « Si vous ne participez pas à des activités de marchés de gros, vous pouvez recevoir les informations, on peut vous divulguer les informations, mais à condition que ça ne serve pas... », donc ça réaffirme le principe, « ... à condition que ça ne serve pas, que vous ne serviez pas comme intermédiaire pour les transmettre à des entités impliquées dans des activités de marchés de gros. »

Alors moi, je le voyais comme juste une réaffirmation plus précise du principe mais si vous voyez ça plutôt

comme une exception, ou une porte de sortie, ou un faux, disons, c'est ça, une exception ou, dont quelqu'un ou que quelqu'un pourrait, de malveillant, pourrait profiter, bien, on va essayer de les attraper.

Me FRANÇOIS G. HÉBERT :

J'aimerais ajouter deux petites remarques, Maître Fortin.

Me PIERRE R. FORTIN :

Oui.

Me FRANÇOIS G. HÉBERT :

La première, c'est que d'aucune façon il faut limiter l'efficacité opérationnelle du Transporteur, c'est l'objectif primordial que l'on vise, d'une part. Et d'autre part, cette disposition-là est le reflet presque'intégral d'une disposition qui a été récemment adoptée par la FERC dans le même sens, là, on pourra vous fournir les références si vous le désirez, du FERC 2004, c'est une traduction à peu près littérale d'une disposition qui existe là-bas, qui a l'effet que maître Morel vient de préciser. Alors je voulais simplement attirer votre attention sur ces deux remarques-là.

Me PIERRE R. FORTIN :

Maintenant, au niveau...

Me F. JEAN MOREL :

Excusez, au mieux, en fait, c'est que leur 4.10 pourrait ne survivre qu'avec le premier paragraphe, parce que c'est la règle. Comme j'ai dit, le deuxième paragraphe est là pour préciser que, même indirectement, ce n'est pas plus acceptable. Mais le principe est au premier paragraphe; la solution, je pense, ce n'est pas de réécrire ou, disons, de façon plus stricte ou précise ou limitative le deuxième paragraphe, c'est peut-être tout simplement de l'enlever.

Me PIERRE R. FORTIN :

Vous avez précédé ma question, vous avez un sens de l'anticipation, Maître Morel, j'allais justement vous demander ça, s'il était absolument nécessaire, ce paragraphe, dans ce contexte-là.

Je passe maintenant à un autre sujet. Je vous réfère à l'article 1, aux définitions. Et je vais inviter les témoins et leur procureur à aborder un sujet qu'on a abordé à au moins deux reprises en réunion technique. Et je vous demande de ne pas prendre pour acquis que nous avons une compréhension adéquate et je vous invite à faire part directement à la présente

Formation, au Banc, de ce que vous entendez par « entités affiliées du Transporteur »; et là, on réfère à l'annexe 1 du présent Code de conduite.

Il y a eu une modification au niveau de la terminologie employée à l'annexe 1 relativement au « groupe », « service », « unité administrative », et cetera. Dans le texte précédent, au deuxième point de l'annexe 1 précédente, on avait un certain nombre d'expressions que vous avez remplacées dans le présent texte du trois (3) juin deux mille quatre (2004) par l'expression :

Les unités administratives regroupant
les activités corporatives d'Hydro-
Québec;

J'aimerais que vous nous expliquiez ce que ça vise et, en particulier, en vous référant, pour fins de précision et d'information complète, en vous référant à l'article 4.1 et à l'article 4.12, où on emploie aussi des expressions qui ne sont pas toutes à l'annexe. Alors simplement nous faire, j'appellerais ça, non péjorativement, le « ménage » de ces expressions pour qu'on comprenne bien ce que vous visez, s'il vous plaît.

Me F. JEAN MOREL :

Je vais prendre le micro, vous voyez, les témoins se
« garrochent » pour répondre!

LE PRÉSIDENT :

J'avais peur que monsieur Leduc soit pris à rester
cet après-midi mais...

Me F. JEAN MOREL :

Alors il y a peut-être, bien j'y reviendrai, il faut
se remettre, je pense, dans le contexte de la
décision D-2002-95 au départ, Maître Fortin, vous
avez raison, on a eu quelques échanges à cet égard,
où, à la page 5, le lexique de cette décision-là,
d'où découle, en fait, l'obligation du Transporteur
de soumettre un code de conduite à l'approbation de
la Régie, où « affiliés du Transporteur » est défini
pour une première fois comme étant :

... les filiales d'Hydro-Québec, les
autres divisions...

ça fait que déjà là, il y a une espèce de, peut-être
pas reconnaissance mais, en fait, de l'existence de
divisions,

... et entités...

et lesquelles entités, on précise, les :

... entités d'Hydro-Québec et de
TransÉnergie.

Il n'y a pas autrement de définitions dans le lexique ou dans la décision, ou beaucoup plus de précisions dans la décision sur ce qu'entend la Régie par « filiales, autres divisions ou entités d'Hydro-Québec et de TransÉnergie ».

Alors avec cette expression « affiliés du Transporteur » en tête, et avec les attentes et ordonnances de la Régie à l'égard de la préparation d'un code de conduite, le Transporteur a cru bon de préciser, pour les fins de l'application de son Code de conduite, ne serait-ce que juste pour la compréhension des gens chez Hydro-Québec qui auront à appliquer ou à mettre en vigueur le Code de conduite, de préciser un peu plus ce qu'on devait entendre par les « affiliés du Transporteur ».

On les a appelées « entités affiliées du Transporteur » parce qu'ils ont toutes sortes de, ils sont de toutes natures donc on ne pouvait plus définir « affiliés du Transporteur » par le terme « entités » comme la Régie l'avait fait dans son lexique de la décision D-2002-95. Alors on a pris

l'expression « entités affiliées du Transporteur ».

Le premier, ce sont « les autres divisions d'Hydro-Québec », elles sont assez généralement connues, la notion de « division » est admise par la Régie dans sa décision alors on pensait être assez sûrs avec

« les autres divisions d'Hydro-Québec ». En ce moment, ces divisions sont le Transporteur, TransÉnergie, Distribution, Production, Équipement, Pétrole et gaz.

L'autre expression qu'on avait avant et qu'on avait déjà remplacée partout dans le texte, on y reviendra, sur « groupe » et « unité », et on a décidé de simplifier, ou d'avoir une définition qui couvrirait si c'est une unité de service, si c'est un groupe, si c'est un, en mettant « les unités administratives regroupant les activités corporatives d'Hydro-Québec », parce qu'on s'est rendu compte que tous ces « groupes », « unités de services » ou autres menaient des activités corporatives soit, en ce sens, des activités centrées, Ressources humaines par exemple, Services financiers, et que, alors que certains s'appellent « groupe », l'autre s'appelle « unité », ou l'autre s'appelle « centre », on a pensé qu'une seule expression, « unités administratives », était suffisante. Et en définissant la nature de leurs activités, soit « les

activités corporatives d'Hydro-Québec », on avait pas mal, pas pas mal, on a couvert tout le monde.

Me PIERRE R. FORTIN :

Si vous permettez cependant, peut-être...

Me F. JEAN MOREL :

Par la suite...

Me PIERRE R. FORTIN :

Excusez.

Me F. JEAN MOREL :

Allez-y, non, allez-y, on va échanger.

Me PIERRE R. FORTIN :

C'est, peut-être juste faire le parallèle parce que vous avez référé à l'ancien texte où il y avait le « groupe », « unité corporative » et « unité de service », ça, c'est remplacé maintenant par l'expression « unités administratives regroupant les activités corporatives d'Hydro-Québec ».

Cependant, l'article 4.1, pour les deux premières lignes, est identique à la version antérieure et là, on retrouve les :

... divisions, groupes, unités de

services et unités corporatives...

qui étaient dans l'ancienne version. Est-ce qu'on doit comprendre, dans le fond, je peux comprendre jusqu'à un certain point que c'est peut-être une question littéraire :

... est distinct des autres unités administratives regroupant les activités...

on a peut-être voulu éviter de reprendre la définition de l'annexe aux fins de lecture mais peut-être vous pourriez être, nous expliquer là-dessus.

Me F. JEAN MOREL :

Non. En fait, 4.1 a oublié de suivre la modification qu'on a faite à l'annexe 1. Alors il faudrait lire à 4.1 :

Le Transporteur est distinct des autres divisions et unités administratives de la Société.

Me PIERRE R. FORTIN :

En fait, on prendrait la définition de l'annexe, en fait?

Me F. JEAN MOREL :

Oui.

Me PIERRE R. FORTIN :

... regroupant les activités
corporatives d'Hydro-Québec...

au complet?

Me F. JEAN MOREL :

Oui, oui.

Me PIERRE R. FORTIN :

Et on ajouterait « les filiales », on garderait « les
filiales » également?

Me F. JEAN MOREL :

On garde « les filiales », oui.

Me PIERRE R. FORTIN :

Et là, il resterait :

Les personnes qui oeuvrent au sein du
Transporteur...

qui est le troisième élément de l'annexe 1, est-ce
que vous l'incluriez ou pas à 4.1?

Me F. JEAN MOREL :

Je ne l'inclurais pas à 4.1 parce que j'ai de la misère à voir qu'un employé serait vraiment, un employé du Transporteur, uniquement de par ses fonctions, serait distinct, tu sais, serait plutôt, disons, un principe, on s'était mis d'accord que 4.1 était plutôt un principe qu'une règle; ça fait que par principe, les employés ne sont pas si distincts que ça; de par leurs fonctions doivent être traités de telle façon mais je ne verrais pas à les distinguer de leur employeur.

Me PIERRE R. FORTIN :

Alors, continuez ce que vous vous apprêtiez à dire.

Me F. JEAN MOREL :

O.K. Bien le troisième, vous venez d'y faire référence :

Les personnes qui oeuvrent au sein du Transporteur et dont les activités ne sont pas réglementées par la Régie de l'énergie;

L'expression au départ semblait, qui avait été utilisée auparavant, qui était les services au sein du Transporteur dont les activités ne sont pas réglementées par la Régie de l'énergie créait des

problèmes de définition de service ou de compréhension de qu'est-ce qu'était exactement la définition de service alors que de toute façon service était employé dans un autre sens dans la définition.

Dans l'élément de définition précédente, après discussion, on s'est rendu compte que ce qu'on entendait par service ici un regroupement de personnes, qu'on a décidé plutôt de les identifier comme des personnes qui oeuvrent au sein du Transporteur, d'où la difficulté, pas la difficulté mais la raison pourquoi il faut faire une exception pour ces personnes-là et dont les activités ne sont pas réglementées par la Régie.

Alors on sait que la Régie entend par Transporteur Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité tel que défini dans la loi. Donc la Régie entend par Transporteur l'entité qui mène l'activité réglementée de transport d'électricité au sens de la loi, mais qu'il y a, comme les témoins ont expliqué à la Régie lors des audiences dans la cause 3401-98, il y a des cas où des personnes chez TransÉnergie ou essentiellement des personnes qui sont employés du Transporteur qui, à certains moments donnés, mènent des activités qui sont non réglementées.

Les témoins ont expliqué à ce moment-là comment leur temps était comptabilisé, chargé aux activités non réglementées, et cetera, mais qu'il fallait reconnaître cette réalité-là dans l'application d'un code de conduite du Transporteur, donc de l'activité réglementée.

Ensuite les filiales de premier rang d'Hydro-Québec et les filiales de second rang d'Hydro-Québec et leurs filiales et les sociétés en commandite et co-entreprises sur le contrôle d'effectifs d'Hydro-Québec.

Donc, c'est une tentative, ce n'est pas une tentative d'exclure qui que ce soit, au contraire une liste si exhaustive et complète couvre pas mal tout le monde et son frère. C'est plutôt une tentative ou une volonté de la part du Transporteur de préciser, comme je dis, pour tout lecteur mais surtout à l'interne pour préciser aux yeux de tous ceux à qui le Code s'applique à qui effectivement on doit l'appliquer et dans nos relations avec qui il faut l'appliquer.

Me PIERRE R. FORTIN :

Deux questions de précision supplémentaires. Vous avez référé tout à l'heure dans le troisième élément les personnes qu'il y a au sein du Transporteur dont les activités ne sont pas réglementées, vous avez

mentionné qu'elles ne sont pas réglementées en vertu de la loi.

Justement j'allais vous demander si vous aviez objection à ce qu'on remplace la référence à « réglementées par la Régie de l'énergie » par « réglementées en vertu de la Loi sur la Régie de l'énergie »?

Me F. JEAN MOREL :
Aucune objection.

Me PIERRE R. FORTIN :
Deuxième question de précision à l'article 4.12 qui porte sur les registres comptables distincts. Sur l'obligation de tenir des registres comptables distincts pour le Transporteur, de ceux de ses entités affiliées, là il y a une exception et on parle d'une exception des services au sein même du Transporteur qui peuvent accomplir des activités qui ne sont pas réglementées et là je vous suggérerais qu'on modifierait, on dirait « en vertu de la Loi ».

Mais vous venez d'aborder succinctement cette question-là, est-ce que vous pouvez préciser de quels services il s'agit spécifiquement présentement?

M. PIERRE LEDUC :

R. Alors, Monsieur le Président, pour la question soulevée au niveau des registres comptables. Alors comme on l'avait souligné dans la cause 3401-98 que pour les entités affiliées dénommées « filiales », les registres comptables sont complètement séparés et donc tenus au niveau de la filiale même.

Pour les registres comptables au niveau des entités affiliées du Transporteur à l'intérieur du périmètre d'Hydro-Québec, on pense ici aux activités de télécommunications et à ce moment-ci dans le périmètre de comptabilité, dans notre jargon nous utilisons deux centres de profit séparés. Donc, un centre de profit pour les activités du Transporteur, je dirais réglementées, ou Transporteur électrique, et un centre de profit distinct pour les activités de télécommunications.

Donc, ce qui nous permet d'assurer, comme il est mentionné à 4.12, la tenue de registres comptables distincts.

9 Q. Est-ce qu'il y a d'autres services que les télécommunications, par exemple les services occasionnels qui peuvent être fournis par les employés du Transporteur qui font des activités dites réglementées par la Loi de la Régie mais sous forme de prêts à d'autres entités affiliées du Transporteur

et, si oui, est-ce qu'elles sont visées par
l'exception de 4.12 ici?

R. Bien on est en mesure de tenir une information
comptable distincte. Nous avons utilisé dans le
passé, lors de la cause nous avons identifié les
centres de coûts pour les activités non réglementées
qui nous permettent de cumuler les apports fournis
par des employés de façon occasionnelle pour des
activités non réglementées et d'assurer un prix de
cession conforme à ce qui est prévu au Code, soit
l'utilisation du coût complet.

10 Q. Une question aussi de précision. Relativement à ces
personnes effectivement ou à ces personnes qui
effectuent des services non réglementés, que ce soit
télécom, télécommunications ou que ce soit les
activités occasionnelles dont on vient de parler,
est-ce qu'il y a des mesures prises de façon à ce que
ces personnes-là n'aient aucune implication au
niveau, par exemple, des relations avec les employés
qui participent à des activités de marchés de gros?

En d'autres termes, le fait que ces employés-là ne
soient pas exclusivement à cent pour cent (100 %) de
leur temps dédiés à des fonctions du Transporteur tel
qu'il est réglementé, est-ce que la cloison est
étanche par rapport aux objectifs évidemment de la
séparation fonctionnelle et du Code de conduite et
qu'il n'y ait aucune implication quelconque indirecte

au niveau des marchés de gros au niveau de ces employés-là?

Et je ne parle pas évidemment de bonne ou de mauvaise foi, je présume que tout le monde est de bonne foi, mais je parle dans la façon de fonctionner, est-ce que c'est étanche à ce niveau-là?

R. Je vous dirais qu'à ma connaissance l'étanchéité telle que vous la décrivez m'apparaît respecter parce que peut-être à titre de rappel les expertises qui sont fournies sont surtout fournies dans le cadre de mandats réalisés à l'extérieur de l'Amérique du Nord. Et donc je ne pense pas que des travaux réalisés pour du travail d'expertise à l'extérieur de l'Amérique du Nord confèrent un avantage quelconque aux clients du transport au Québec.

11 Q. Maintenant je vous réfère également, évidemment ma question avait deux volets, là on est à l'article 4.12, mais ma question portait également sur la question des locaux qui est abordée à l'article 4.3. Alors les mesures d'étanchéité auxquelles je viens de faire référence effectivement est-ce que la Régie peut avoir une assurance à ce niveau-là que l'exception qui est prévue pour les mêmes personnes dont on vient de parler, qu'elle est concrète au niveau de ces employés-là eu égard aux renseignements dont pourraient bénéficier éventuellement les employés qui font des activités de marchés de gros?

R. La réponse est oui.

12 Q. J'aborde maintenant...

LE PRÉSIDENT :

Maître Fortin.

Me PIERRE R. FORTIN :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

Avant d'aborder une autre section on va prendre une
pause-santé.

Me PIERRE R. FORTIN :

Parfait.

LE PRÉSIDENT :

Alors quinze (15) minutes, on reprend à et vingt-cinq
(11 h 25).

PAUSE

(11 h 25)

Me PIERRE R. FORTIN :

13 Q. Alors, je vais aborder maintenant la question de la
politique de prix de cession en fait, je vais vous
référer au document que je vous ai fait distribué
avant le début de l'audience ce matin qui contient un

certain nombre de propositions de modifications à votre texte et auquel vous avez référé ce matin, Monsieur Hébert.

Alors, je vais les prendre l'une après l'autre pour fins de la transcription et peut-être qu'on pourrait coter le document Régie, je ne sais plus à quel numéro nous sommes rendus mais Régie, en liasse là, pour l'ensemble des articles, on donnera la cote ultérieurement.

Régie-1 : Document Régie (en liasse)

Me F. JEAN MOREL :

J'allais suggérer Régie, dernier document.

Me PIERRE R. FORTIN :

A part la décision éventuelle évidemment, Maître Morel.

Me F. JEAN MOREL :

Évidemment, oui, mais qui n'est pas cotée de la même façon.

Me PIERRE R. FORTIN :

Bon. Alors, nous avons préparé une modification au texte de l'article 4.14 par rapport à celui que vous avez proposé dans votre document du trois (3) juin et

le texte se lirait maintenant comme suit :

Lorsque requis pour l'évaluation de certaines transactions où il agit comme client, le Transporteur s'engage à prendre les mesures nécessaires pour obtenir de l'entité affiliée du Transporteur qui agit comme fournisseur la justification des coûts qu'elle utilise lors de ces transactions.

(Fin de la citation). Est-ce que je comprends, Maître Hébert que le Transporteur n'a aucune objection à ce que ce texte soit intégré au Code de conduite en remplacement de celui que vous avez proposé?

Me FRANÇOIS G. HÉBERT :

R. C'est exact et, évidemment, le Transporteur a toujours le fardeau de la preuve lorsque vient le temps d'une cause tarifaire de démontrer la raisonnablement de ses coûts et c'est dans cet esprit-là qu'on entend agir.

14 Q. Parfait. Maintenant, je vous réfère au deuxième texte proposé, c'est à l'article 1 au niveau des définitions. Le texte que nous envisageons au niveau du personnel de la Régie et que nous vous proposons est le suivant, alors je cite :

« Tarifs et conditions » : le texte en vigueur des « Tarifs et conditions du service de transport d'Hydro-Québec » tels que fixés ou modifiés,...

et c'est au pluriel,

... de temps à autre, par la Régie :

(Fin de la citation). Est-ce que le Transporteur a objection à ce qu'on incorpore cette définition en remplacement de celle qu'il a proposée?

R. Aucune objection, Maître Fortin.

15 Q. Bien. Toujours dans les définitions et là, vous n'avez pas de texte, c'est une question que je veux vous poser relativement à votre proposition de texte. A la première ligne, on indique et je cite :

Dans le présent Code de conduite du Transport, à moins que le contexte n'indique un sens différent, on entend par :

et ça continue. Dans le contexte particulier de ce Code de conduite et compte tenu des définitions qui sont inscrites à cet article 1, est-ce que vous pouvez nous indiquer la nécessité ou l'utilité de l'expression « à moins que le contexte n'indique un

sens différent » qui est une formule qu'on voit fréquemment là, dans les lois et la réglementation mais dans la mesure où ça a une certaine utilité; compte tenu de l'usage qui est fait de ces termes qui sont très précis et dans le Code de conduite actuel, est-ce qu'il y a une nécessité de laisser entendre que le contexte pourrait impliquer une signification différente?

Me F. JEAN MOREL :

Effectivement, on pourrait l'enlever, comme vous l'avez mentionné, Maître Fortin, il s'agit presque d'une expression ou d'une formule consacrée que le Transporteur ait adoptée. Après révision ou précision du texte, comme on l'a fait, je pense qu'on a tous l'assurance que les termes définis à l'article 1 sont, de façon constante, utilisés dans le même sens, ça fait qu'on pourrait l'enlever.

- 16 Q. Merci. Ensuite, je vous réfère à l'article 2.1 et toujours dans la même veine, au niveau de l'interprétation juridique. Est-ce qu'il y a une utilité ou une pertinence quelconque à l'article 2.1, compte tenu du fait que nous avons l'article 1 qui définit un certain nombre de termes et que, en tout cas, à première vue, je vous suggère qu'on ne voit pas quel autre terme important dans le Code de conduite a besoin de cette référence? Ou de cet article 2.1?

Me F. JEAN MOREL :

Je dois avouer que cette règle-là, là, me fait moins, moins, ou me cause moins de souci qu'il semble en causer à mon confrère. Il y a plainte, il y a procédure de plainte, par exemple, qui sont utilisés plus loin dans, par exemple, je donne ça comme exemple, c'est le premier et pour l'instant, le seul qui me vient à l'idée mais je pourrais peut-être trouver d'autres expressions qui ou mots ou expressions dans le Code qui seraient reliés à la loi.

Je ne pense pas là, que sans 2.1, le Code ne souffrirait nécessairement des grandes lacunes d'interprétation, qu'on aurait de la difficulté à le comprendre ou à l'appliquer pour autant mais, c'est donc, je suis neutre.

17 Q. Parfait.

Me F. JEAN MOREL :

Tout ça pour dire que je suis neutre.

18 Q. A l'article 4.2, le Transporteur, votre proposition fait référence à la façon dont :

Le Transporteur établit ses objectifs et ses plans d'affaires en fonction des orientations du plan stratégique d'Hydro-

Québec et de l'approbation du conseil
d'administration de la Société.

Quelle est la pertinence de cet article dans le cadre
du Code de conduite?

Me FRANÇOIS G. HÉBERT :

R. C'est simplement, Maître Fortin, pour préciser la
teneur de l'article 4.1. Maintenant si la Régie juge
à propos de retirer cet article-là, le Transporteur
n'a aucune objection.

19 Q. Parfait. Merci. Maintenant, aux articles 4.4 à 4.11,
on fait référence à l'expression « les employés du
Transporteur » et, bon, cette expression est
similaire à celle que le FERC emploie dans le
chapitre 37 auquel réfère l'article 4 des Tarifs et
conditions du service de transport d'Hydro-Québec.

Cependant, on remarque qu'à l'article 4.17 du Code de
conduite de vous proposez, vous référez au personnel
du Transporteur et à l'article 6.3 du même Code de
conduite proposé, vous faites une distinction entre
« les employés du Transporteur » et « les
gestionnaires du Transporteur ».

Ma question est la suivante, c'est lorsqu'on lit le
mot « les employés du Transporteur » aux article 4.4
à 4.11, est-ce qu'il est exact que vous visez

l'ensemble du personnel du Transporteur et non pas par opposition aux gestionnaires ou à quoi que ce soit d'autres?

Me FRANÇOIS G. HÉBERT :

R. C'est exact.

20 Q. Et est-ce qu'il serait, à votre avis, approprié qu'on parle du personnel du Transporteur à cet article de façon à couvrir l'ensemble ou si vous avez des réticences ou des objections à ce niveau-là?

R. A première vue, je n'ai aucune objection, Maître Fortin, à utiliser « le personnel du Transporteur » plutôt que « les employés du Transporteur ».

21 Q. Et on, oui.

Me F. JEAN MOREL :

Pardon, juste par, pour fins de précision, lorsque vous souhaitez remplacer ou utiliser « personnel » à un article, vous avez dit « à cet article », est-ce qu'il y en a un particulier ou c'est?

Me PIERRE R. FORTIN :

Toute la section 4.4 à 4.11 là, qui réfèrent...

Me F. JEAN MOREL :

O.K.

Me PIERRE R. FORTIN :

... aux employés du Transporteur et peut-être
ailleurs dans le texte là, je ne l'ai pas fait...

Me F. JEAN MOREL :

Ça causerait peut-être, qu'on peut voir des synonymes
dans « employés » et « personnel », sauf qu'il y a
« les employés » puis il n'y a « aucun employé » puis
il y a « employés du Transporteur » et
« employés »...

Me PIERRE R. FORTIN :

Hum, hum.

Me F. JEAN MOREL :

... d'une autre entité...

Me PIERRE R. FORTIN :

Ça serait aucun membre du personnel là, à la limite?

Me F. JEAN MOREL :

Aucun membre, à ce moment-là, du personnel. O.K., à
ce moment-là, « les employés, le personnel doit
travailler ». O.K. « aucun employé, aucun membre du
personnel », on pourrait, ça alourdirait mais, O.K.,
il n'y a pas de problème, c'est juste que je voulais
m'assurer...

Me PIERRE R. FORTIN :

C'est surtout pour couvrir les gestionnaires là,
c'est que...

Me F. JEAN MOREL :

Je voulais m'assurer que...

Me PIERRE R. FORTIN :

C'est une question d'interprétation, comment je
dirais, des règles d'interprétation d'un texte, d'un
même texte. Alors, si on distingue dans certains
articles entre les gestionnaires et les employés, je
posais simplement la question pour qu'il n'y ait pas
d'ambiguïté, j'anticipais la réponse de maître Hébert
mais il faut le préciser quand même.

Me F. JEAN MOREL :

O.K. Puis, ça serait peut-être plus simple de mettre
« membres du personnel » à 6.3?

Me PIERRE R. FORTIN :

Également, on peut faire la cohérence.

Me F. JEAN MOREL :

Membres du personnel.

Me PIERRE R. FORTIN :

Effectivement, on peut faire la cohérence à ce

niveau-là.

Me F. JEAN MOREL :

A 6.3.

Me PIERRE R. FORTIN :

C'est ça.

Me FRANÇOIS G. HÉBERT :

Maître Fortin?

Me PIERRE R. FORTIN :

Oui.

Me FRANÇOIS G. HÉBERT :

Est-ce que la Régie aurait une objection à ce que plutôt on utilise « les employés du Transporteur » plutôt que « les membres du personnel du Transporteur », est-ce que l'inverse pourrait être également vrai?

Me PIERRE R. FORTIN :

Dans la mesure où vous jugez que les gestionnaires sont des employés du Transporteur...

Me FRANÇOIS G. HÉBERT :

Oui...

Me PIERRE R. FORTIN :

... je n'ai pas de problème.

Me FRANÇOIS G. HÉBERT :

Oui, nous le sommes...

Me PIERRE R. FORTIN :

A première vue.

Me FRANÇOIS G. HÉBERT :

Nous le sommes. Effectivement, je pense qu'il serait peut-être plus opportun d'utiliser « les employés du Transporteur » là. Évidemment, uniformiser l'ensemble des paragraphes dans ce sens-là.

Me PIERRE R. FORTIN :

C'était le but. C'était le but.

Me FRANÇOIS G. HÉBERT :

O.K.

Me PIERRE R. FORTIN :

S'assurer qu'on couvre tout le monde chez le Transporteur puis qu'on ait une expression qui le reflète partout dans le texte. Alors, parfait.

Me FRANÇOIS G. HÉBERT :

Certainement que ça vise l'ensemble...

Me PIERRE R. FORTIN :

Très bien.

Me FRANÇOIS G. HÉBERT :

... des membres du personnel du Transporteur.

Me PIERRE R. FORTIN :

Et on ferait la même chose à 4.17 à ce moment-là,
l'expression « employés » engloberait dans ce
contexte-là les gestionnaires.

Me FRANÇOIS G. HÉBERT :

R. Effectivement.

22 Q. Parfait. À l'article 4.16, question de précision pour
les troisième et quatrième lignes. Alors on indique
et je cite :

... le transporteur doit constituer,
conserver et mettre à la disposition
de la Régie, sur demande, des
registres distincts...

Fin de citation. Est-ce que l'expression « sur
demande » s'applique aux trois verbes ou simplement à
« mettre à la disposition de la Régie »?

R. Juste un instant s'il vous plaît.

M. PIERRE LEDUC :

R. En réponse à votre préoccupation, c'est qu'au niveau des transactions, comme on en parlait tantôt, on constitue déjà une trace d'information financière, on la conserve déjà. La mettre à la disposition c'était plus dans les cas où il était identifié pour un million (1M \$) et plus où il y aurait mise à la disposition.

23 Q. Je ne suis pas sûr que je comprends votre réponse. Pour la question des transactions d'un million (1M \$) c'est traité, je pense, à 5.

R. 4.16.

24 Q. Je m'excuse à 4.16 c'est traité au début du paragraphe.

Me FRANÇOIS G. HÉBERT :

R. Maître Fortin, essentiellement c'est que le Transporteur constitue déjà ces registres-là, il les conserve alors on n'a pas besoin de se le faire demander par la Régie, nous le faisons déjà. Mais maintenant si la Régie en désire une copie ou désire, enfin être mise à la disposition, si la Régie désire qu'on mette à sa disposition copie de ces registres-là, bien sur demande on considère qu'on le fera.

25 Q. Donc l'expression « sur demande » s'applique dans les faits simplement à mettre à la disposition. Il est reflété que si la Régie le demande vous la mettiez à sa disposition mais vous ne vouliez pas dire que vous

le constituiez ou que vous conserviez simplement à la demande de la Régie?

Me F. JEAN MOREL :

Non, à cet égard-là la réponse du témoin était à l'effet que c'est sur demande que ça serait mis à la disposition. Donc les mots « sur demande » entre les virgules pourraient être placés après le « et » pour plus de précision, « et sur demande mettre à la disposition » pour s'assurer que « sur demande » ne s'applique pas, ou disons pas s'assurer mais ça serait plus clair que « sur demande » ne s'applique pas aux trois actions.

Me PIERRE R. FORTIN :

Et si on l'enlevait carrément est-ce que vous auriez objection? Parce qu'évidemment si vous le mettez à la disposition de la Régie sur une base permanente, c'est évident que si elle le demande de façon spécifique elle va vous le demander, si elle ne vous le demande pas il est toujours en permanence à la disposition de la Régie.

Me FRANÇOIS G. HÉBERT :

R. C'est ma compréhension.

Me F. JEAN MOREL :

Bien c'est parce qu'attends minute là. Si ce n'est

pas, si ce n'est pas une expression juridique :
(attends une minute là!).

Me PIERRE R. FORTIN :

Il n'y avait pas de piège ici, Maître Morel. On vous suggère juste que si vous le mettez à la disposition de la Régie.

Me F. JEAN MOREL :

En italique.

Me PIERRE R. FORTIN :

On va le demander si on en a de besoin, c'est juste ce que je vous suggère.

Me F. JEAN MOREL :

Reprenons nos sens là. Non, la raison pour laquelle le « sur demande » est là et pourquoi je vois un intérêt dans le « sur demande » c'est que si on impose une obligation au Transporteur de mettre à la disposition des registres distincts sans préciser si c'est sur demande, que la Régie peut très bien à ce moment-là faire via une cause tarifaire, parce que c'est surtout dans ce contexte-là que l'on voit l'intérêt pour la Régie de recevoir un tel registre, ou par le biais du rapport annuel si elle désire l'avoir annuellement. Mais s'il n'y a aucune indication de comment l'obligation de mettre à la

disposition de la Régie se matérialise, l'obligation devient une obligation soit constante dans le temps, soit floue dans le temps ou on va dire : « Bien on l'avait, il s'agissait juste que vous le demandiez pour qu'on le mette à votre disposition. » Ou à tous les mois lorsque le registre est mis à jour on l'envoie à la Régie.

Moi je pense que le « sur demande » permet à la Régie d'exprimer de quelle façon elle veut le recevoir ou elle veut que ce soit mis à sa disposition. C'est pour ça que le « sur demande » est là, sinon l'obligation est quoi, comme je dis hebdomadairement, mensuellement, annuellement, quand ça nous tente ou quand ça lui tente. C'est pour ça que je préfère garder « sur demande ».

Me PIERRE R. FORTIN :

Et à ce moment-là on inverserait. Dans l'hypothèse où ça reste on le mettrait après le « et ».

Me F. JEAN MOREL :

« Et, sur demande, mettre à la disposition de la Régie. » La demande peut être, comme je dis, faite via plus d'un mécanisme, mais au moins on saurait comment l'obligation naît ou, quand et comment.

Me PIERRE R. FORTIN :

Très bien. À l'article 4.20, et là je vous réfère au texte qui vous a été distribué avant l'audience. Alors je ne relirai pas au complet l'article. Les seuls changements sont identifiés en gris et nous avons ajouté les mots « cédés ou » pour faire l'expression « cédés ou fournis » et nous avons évidemment fait une correction de concordance au niveau de l'expression « doivent l'être conformément à la politique de prix ». Alors est-ce que vous n'avez pas d'objection, Maître Hébert, si je vous ai bien compris ce matin, à ce qu'on ajoute ces mots?

Me FRANÇOIS G. HÉBERT :

R. Aucune objection, c'est une belle suggestion, un bon ajouté

26 Q. Très bien. À l'article 4.21, et là je vous réfère également à la proposition de texte que nous avons remise. Alors pour le deuxième paragraphe de l'article 4.21 que vous avez proposé, nous suggérons que ce soit exprimé comme suit et je cite :

Lorsque des employés des entités affiliées du Transporteur sont détachés auprès de celui-ci pendant certaines périodes, le coût de leurs services pour le Transporteur doit être conforme à la politique de prix

de cession reconnue par la Régie et
décrite à la section 5 du présent Code
de conduite.

(Fin de la citation). Est-ce que cette formulation du
deuxième paragraphe de l'article 4.21 vous convient?

R. Ça nous convient, Maître Fortin.

27 Q. Et j'avais oublié de mentionner, je pense qu'il y a
une correction qui n'apparaît pas en gris à l'article
4.21. La formulation est légèrement différente de
celle antérieure, alors je vais quand même lire le
premier paragraphe et votre ancien texte faisait
référence à « qui peuvent être acquis » au niveau des
actifs, biens et services. Nous avons remplacé par
« qui sont acquis » et nous avons précisé, nous avons
reformulé en conséquence. Alors je vais le lire pour
les fins du dossier. Alors premier paragraphe de
l'article 4.21 se lirait maintenant comme suit :

Les actifs, les biens et les services,
liés ou non à l'électricité, qui sont

acquis par le Transporteur auprès
d'entités affiliées du Transporteur
doivent l'être conformément à la
politique de prix de cession reconnue
par la Régie et décrite à la section 5
du présent Code de conduite.

Est-ce que vous êtes d'accord avec cette formulation
que nous vous proposons?

R. Oui.

28 Q. Merci.

(11 h 48)

Me PIERRE R. FORTIN :

29 Q. J'arrive maintenant à l'article 5.3. Nous vous
proposons un nouveau texte en remplacement de celui
que vous proposez dans votre version du trois (3)
juin deux mille quatre (2004). Le texte se lirait
maintenant comme suit, et je cite :

Le Transporteur doit soumettre à la
Régie, pour autorisation préalable,
toute exception aux exigences des
articles 5.1 et 5.2 et préciser en
quoi elle est nécessaire et justifiée.

(Fin de la citation). Est-ce que vous êtes d'accord
avec cette formulation que nous vous proposons?

Me FRANÇOIS G. HÉBERT :

R. Nous n'avons aucun commentaire à formuler sur cette
nouvelle formulation-là. Ça nous va, ça nous
convient.

30 Q. Ça vous convient. Parfait. À l'article 6.3

maintenant, nous vous proposons de modifier l'article pour qu'il soit plus précis et - comment dirais-je - plus normatif quant au rôle du directeur Commercialisation au niveau du traitement de plainte, et la formulation serait maintenant comme suit, je cite :

6.3 Le directeur Commercialisation du Transporteur est désigné pour recevoir toute plainte d'un consommateur, directement ou par l'intermédiaire d'un employé ou d'un gestionnaire du Transporteur ou d'une entité affiliée du Transporteur, et doit traiter la plainte conformément à la procédure de plainte approuvée par la Régie en vertu du chapitre VII de la Loi.

Fin de la citation. Est-ce que vous êtes d'accord avec cette proposition de texte que nous vous formulons?

R. Oui.

31 Q. Je vous réfère maintenant à l'article...

Me F. JEAN MOREL :

Excusez! Pour plus de précision. On pourrait... on suggérerait.

Me PIERRE R. FORTIN :

Oui, je m'excuse.

Me F. JEAN MOREL :

Vu que le terme employé est... il serait préférable pour le Transporteur de garder le terme employé à la section 4, de simplement enlever les mots « ou d'un gestionnaire » dans 6.3.

Me PIERRE R. FORTIN :

Tout à fait d'accord, Maître Morel, compte tenu de ce que nous venons de discuter pour les articles 4.4 à 4.11. C'est un échange de bons procédés, effectivement. Vous voyez qu'on ne présumait pas de vos réponses.

- 32 Q. Alors, à l'article 6.4, le deuxième paragraphe indique que le rapport annuel sur l'application du Code de conduite doit être déposé auprès de la Régie. Pouvez-vous préciser à quelle période de l'année, vous anticiperiez faire ce dépôt à la Régie?

Me FRANÇOIS G. HÉBERT :

- R. Ce que nous avons en tête, c'est de le faire lors du dépôt du rapport annuel du Transporteur, d'ajouter une section. C'est l'endroit qui nous semblait le plus indiqué pour le faire.

- 33 Q. Merci. Maintenant, je vous réfère à l'article 9.2. Et

je cite. Cet article indique que :

La Régie peut, sur demande du
Transporteur, l'exempter de
l'application d'une ou plusieurs
règles contenues au présent Code de
conduite.

Fin de la citation. Pouvez-vous indiquer à la Régie
quelle est l'utilité, la pertinence ou la nécessité,
selon le cas, de cet article que vous proposez à la
Régie? Et donnez des exemples, le cas échéant, de
situations où cela pourrait se produire si vous en
avez.

Me F. JEAN MOREL :

Le premier bout de la question, c'est justifié. C'est
pour donner au Transporteur le plus de flexibilité
possible. C'est louable.

Des exemples. S'il y avait pour des raisons dont
j'ignore des difficultés insurmontables, des coûts
excessifs, des empêchements quelconques, personne sur
le panel des témoins, me laisserait prononcer le mot
« verglas », mais je vais le dire quand même, un
verglas où il devait y avoir pour des raisons
exceptionnelles de reconstitution de réseau ou de
problèmes graves de fiabilité, la nécessité pour le

Transporteur de, par exemple, faire appel, ne serait-ce que momentanément à, je ne sais pas, moi, à des employés du Producteur, si... et que des délais ne pouvaient être respectés pour aviser, pour mettre sur OASIS les informations à temps.

C'est des exemples qui me viennent à la tête. On ne souhaite pas à OASIS le sort qui est arrivé au système informatique de la Banque Royale, mais si c'était le cas et qu'il y avait certains manquements à l'égard d'informations à mettre en temps opportun sur OASIS, si, effectivement, il y avait une sérieuse difficulté avec le système OASIS et que certaines règles du Code de conduite ne pouvaient pas être... pouvaient être acceptées, bien, pas acceptées mais respectées, le Transporteur en aviserait ou demanderait à la Régie dans les circonstances exceptionnelles particulières d'être exempté ou de ne pas être à tout le moins reconnu en défaut avec des conséquences plus graves.

En fait, ça pourrait ne prévenir que des plaintes subséquentes. En fait, c'est ce qui me vient à l'esprit. En fait, l'article n'est pas nécessairement complètement ou totalement indispensable pour... je ne peux pas vous prétendre ça, là, que, pour... une opération efficace, fiable et sécuritaire ou sécuritaire du réseau de transport, mais c'était l'intention.

Puis c'était sujet évidemment à une décision de la Régie.

Me PIERRE R. FORTIN :

- 34 Q. Une dernière question, puis c'est strictement une question d'agencement de texte. Est-ce que vous auriez objection à ce que le chapitre 9 ou la section 9 précède les sections 7 et 8 actuelles, ou s'il y avait une raison pour le traiter à part?

Me FRANÇOIS G. HÉBERT :

- R. On n'a aucune objection.

Me PIERRE R. FORTIN :

Parfait. Je n'ai pas d'autres questions pour ces témoins. Je les remercie tous, ainsi que leur procureur qui a très bien témoigné aussi ce matin.

Me F. JEAN MOREL :

Merci bien. C'est tout nouveau pour moi!

Me PIERRE R. FORTIN :

Vous étiez évidemment sous votre serment d'office quand vous l'avez fait.

Me F. JEAN MOREL :

En tout temps.

LE PRÉSIDENT :

On remarque qu'il est midi, et on voudrait avoir une idée du temps que chacun de vous pourrait prendre. Est-ce qu'on peut terminer ça tout de suite ou bien non si on fait une pause? Monsieur Leduc est d'accord pour qu'on argumente tout de suite. Je ne sais pas, Maître Morel, si vous avez des commentaires ? Comme vous en avez déjà faits pas mal à date depuis ce matin.

Me F. JEAN MOREL :

C'est ce que j'allais vous dire, là. Qu'est-ce que je peux ajouter?

LE PRÉSIDENT :

Le silence.

Me F. JEAN MOREL :

Oui. Sinon : vingt fois sur le métier remettez votre ouvrage! Et c'est ce qu'on a fait, et le résultat est là. Merci.

LE PRÉSIDENT :

Merci. Alors Maître Tourigny.

(11 h 58)

Me F. JEAN MOREL :

Excusez, cher confrère. On me souligne ou propose une dernière modification que je pourrais proposer à la Régie.

Dans la définition, à l'Annexe 1, des entités affiliées, le deuxième point qui a déjà été modifié là, qui se réfère aux unités administratives plutôt que « regroupant », on mettrait « réalisant des activités », je pense que c'est plus précis et plus descriptif.

ARGUMENTATION Me PIERRE TOURIGNY,

Représentant de OPG :

Pierre Tourigny pur Ontario Power Generation. Quant à nos clients, Messieurs, nous croyons qu'OASIS devrait être la seule source de transmission de quelque information que ce soit quant aux tarifs et à la disponibilité des services de TransÉnergie.

Ça devrait être vrai pour tous les participants au marché qui qu'ils soient et en particulier, évidemment, le groupe Hydro-Québec.

Nous croyons aussi qu'à l'exception de situations d'urgence, TransÉnergie ne devrait divulguer d'information à personne d'autre chez Hydro-Québec que de la façon dont je viens de mentionner.

Et certains mots de l'article 4.5 ii) du texte proposé de même que de 4.7 reprennent ce principe et nous en sommes, évidemment, heureux.

Nous croyons, de plus, que le terme « entités affiliée » ou quelque autre terme qui puisse être choisi pour définir les autres composantes directes ou indirectes à Hydro-Québec, devrait recevoir la définition, l'acceptation la plus large possible.

Et pour ce qui est de la définition de l'Annexe 1, je me permets de faire remarquer à la Régie le principe d'interprétation qui est que l'expression d'une chose est l'exclusion d'une autre. Je vous épargne le latin mais rappelons-nous de notre jeunesse, le terme *expressio unius et exclusio alterius*. Alors, je ne vous ai fait grâce du latin.

Des remarques sur le texte, j'en ai relativement peu. Je voulais tout simplement faire remarquer, rappeler à la Régie, quant à l'article 1, que le Distributeur lui-même et ça, je retiens ça de causes de distribution auxquelles j'ai participé, peut certainement devenir un vendeur de ses surplus d'électricité.

Deuxièmement, je me rappelle un contre-interrogatoire dans la présente cause avec les représentants de la

commercialisation des services du chez TransÉnergie, que toute importation est réputée aux fins comptables et aux fins réglementaires, peut-être devrais-je dire aux fins de comptabilité réglementaire, comme étant faite pour besoins de la franchise.

Et troisièmement, la Régie a déjà refusé au Distributeur toute priorité de services par rapport aux gens qui détiennent des contrats en bonne et due forme pour le « wheeling through » ou le « wheeling in » ou quoi que ce soit ou « out ».

Quant à l'article 3.1, les mots « au détriment des clients du service de transport », bien que je comprenne l'idée, mon esprit méchant me force à vous rappeler qu'on a déjà entendu de la part de composantes d'Hydro-Québec, le fait que quoiqu'on ait fait, ça n'a pas été fait au détriment de personne étant donné qu'aucun autre client n'avait fait de demande pour la même capacité d'exportation, par exemple, au même moment ou pour une période X.

Alors, de mettre « au détriment », quant à moi, ça n'a pas besoin d'être au détriment de qui que ce soit, c'est qu'il ne devrait pas y avoir de traitement préférentiel même quand il n'y a personne d'autre qui veut avoir la même route, par exemple.

Enfin, les articles 4.5, 4.7, 4.9 et 4.10, à deux endroits pour ce dernier article, reprennent l'expression « employés d'une entité affiliée qui » et je me demande à qui fait référence le pronom « qui »?

Et j'essayais de faire avec la concordance des nombres et des genres mais malheureusement, on emploie toujours « employés » et « entités » au pluriel en même temps qu'on emploie « employés » et « entité » au singulier et je me disais que si le « qui », vous savez « qui » se livre à des activités de marketing là, si le « qui » se rapporte aux employés, bien, ceux-ci ne l'ont pas écrit dans le front, marqué au fer rouge exactement ce qu'ils font premièrement et quand ils parlent au téléphone, ils n'ont pas de signaux téléphoniques spéciaux non plus qui fait qu'on puisse reconnaître qu'un tel employé est à tel endroit ou à tel autre ou est proche de ceux qui font du « trading » ou non.

Alors, maître Morel a semblé laisser entendre que c'était les entités qui étaient visées mais il faudrait, dans ce cas-là, peut-être le dire, reprenant le mot de « monsieur Le Tolérant » à qui on disait : « Cela va sans dire » et qui répondait toujours : « Cela irait encore mieux en le disant. » Alors, on ne gagnera pas de prix Goncourt en disant

« entité qui », en répétant ça mais, et c'est peut-être nécessaire de le faire si c'est ce qu'on veut dire.

Voilà mes remarques. Merci.

LE PRÉSIDENT :

Merci, Maître Tourigny. Maître Sicard.

(12 h 4)

ARGUMENTATION PAR Me HÉLÈNE SICARD :

Bonjour. Hélène Sicard, pour le Regroupement national des Conseils régionaux de l'environnement du Québec. Alors quelques commentaires, en fait, si on avait bien compris cette démarche très amicale entre les procureurs de la Régie, on aurait peut-être posé les mêmes questions mais on va vous les soulever.

À définitions, on a une définition de « filiale » et mon confrère, maître Morel, nous a confirmé qu'elle était bien dans la Loi des corporations, Loi sur les compagnies du Québec, alors, et qu'il s'agit, pour ce qui est d'une « filiale », d'une compagnie dont cinquante pour cent (50 %) des voix servent à élire des administrateurs serait une filiale, alors on a maintenant une définition claire de « filiale ».

« Entités... », par contre, « ... affiliées du Transporteur », quand on réfère à l'annexe 1, qu'est-ce que le Transporteur entend par « filiales de premier rang d'Hydro-Québec », on n'en est pas certains; qu'est-ce qu'il entend par « filiales de second rang [...] et leurs filiales », on n'en est pas certains non plus; et qu'est-ce qu'il entend par « contrôle effectif » :

Les sociétés en commandite et
coentreprises sous le contrôle
effectif...

on n'en est pas certains non plus. Alors il faudrait peut-être que ces mots-là soient mieux définis qu'on sache de quoi on parle. Parce que dans un premier temps, lorsqu'il s'agit de s'assurer que les activités et les informations ne circulent pas entre, de façon privilégiée entre le Transporteur et d'autres affiliés ou filiales d'Hydro-Québec, c'est une chose; et à ce moment-là, la définition des « entités affiliées », oui, doit être le plus large possible pour inclure le plus de monde possible, il faudrait le définir.

Par contre, et je vous réfère maintenant à l'article 5.2 du Code de conduite suggéré en date du trois (3) avril, et je vais le comparer à un paragraphe de la

décision D-2002-95, à la page 59 : « Opinion de la Régie », et la Régie nous disait :

La Régie accepte...

et vous vous rappellerez que le RNCREQ avait, entre autres, soulevé ce problème et la nécessité de quelque chose de clair en rappelant les faits et ce qui s'était passé avec la vente et les actifs dans Connexim, où on en avait parlé beaucoup dans le dossier de Transport et ça a donné lieu à ce paragraphe :

La Régie accepte la proposition du Transporteur de transférer les actifs entre unités d'affaires d'Hydro-Québec, ou avec une filiale à 100 %, au coût comptable. Quand il y a présence de tiers...

et ici, on aurait eu le cas pour Connexim,

... la cession s'effectuera à un prix négocié.

Quand on lit le paragraphe 5.2, ce n'est pas ce qui est reflété parce que ce que le Transporteur nous propose, c'est :

Quant au prix de cession applicable
lors de cessions d'actifs entre le
Transporteur et ses entités
affiliées...

alors là, on va à la fin des définitions voir ce qui
est « entités affiliées » et c'est évident que, dans
le but de divulgation d'information, on veut que
« entités affiliées » inclue le plus de monde
possible, alors qu'au paragraphe 5.2, tout ce qui
devrait être inclus, c'est les unités d'affaires
d'Hydro-Québec et les filiales à cent pour cent
(100 %).

Donc on vous proposerait de demander au Transporteur
de re-rédiger l'article 5.2 pour qu'il se lise :

Quant au prix de cession applicable
lors de cessions d'actifs entre le
Transporteur et les autres unités
d'affaires d'Hydro-Québec ou ses
filiales à 100 %, il doit correspondre
au coût comptable de ces actifs. Quand
il y a présence de tiers, la cession
devra s'effectuer à un prix négocié.

Et ceci refléterait adéquatement la décision que vous
avez rendue et l'opinion que vous avez donnée dans le

dossier D-2002-95. Pour ce qui est du reste du document, la Régie a fait, je pense, un très bon travail de révision et on arrête nos commentaires à ce niveau. Merci.

LE PRÉSIDENT :

Merci. Maître Neuman?

(12 h 09)

ARGUMENTATION PAR Me D. NEUMAN :

Bonjour, Monsieur le Président, Messieurs les Régisseurs. Alors les représentations qu'on a fait aux différentes étapes qui ont mené à aujourd'hui ont toujours été de s'assurer, pour reprendre l'expression que j'avais déjà employée, qu'on ne jette pas le bébé avec l'eau du bain, c'est-à-dire qu'on n'aille pas dans la séparation fonctionnelle au-delà de ce qui est requis, de ce qui a été requis quant aux raisons qui ont justifié la séparation fonctionnelle d'être là en premier lieu.

Au départ c'est une volonté de s'assurer que les exigences de réciprocité requises par le FERC sont respectées. Et au départ cela concerne certaines des activités seulement du Transporteur.

Donc nous sommes d'accord avec les formulations qui apparaissent à la section 4 d'Hydro-Québec qui propose de limiter certaines obligations quant à l'échange d'informations aux employés, aux employés d'une entité affiliée du Transporteur qui participent à des activités de marchés de gros.

J'avais posé une question tout à l'heure à maître Hébert qui n'avait pas répondu de façon très élaborée, mais par la suite maître Morel est revenu là-dessus et a, je pense, très bien expliqué les raisons qui justifient de limiter les normes de cette section aux employés qui participent aux activités de marchés de gros.

Si on allait au-delà de ça il faudrait, si on touchait à l'ensemble des employés qui touchent à l'ensemble des activités même autres que celles relatives aux marchés de gros, il faudrait se mettre à mettre toute sorte d'exceptions pour exclure les activités.

Il y a des activités de fiabilité de réseau que remplissent des employés du Transporteur, dans le cadre, par exemple, des services ancillaires, des services qu'on appelle maintenant services complémentaires.

Il y a des activités des employés d'Hydro-Québec Équipement comme ça a été mentionné tout à l'heure qui, par leur fonction normale, touchent à des activités de fiabilité de réseau, les équipements qui s'y rapportent.

Il y a la planification décennale du développement du réseau qu'Hydro-Québec Distribution fait en concertation avec TransÉnergie et c'est prévu au texte des tarifs et conditions.

Il y a la planification spécifique d'ajouts au réseau qui est fait lorsqu'un ajout spécifique est demandé, que ça soit par Hydro-Québec Distribution ou Hydro-Québec Production, donc tout ça nécessite des communications de renseignements privilégiés.

Et il y a la convention d'exploitation du réseau qui est prévue au texte des tarifs et conditions par lequel le Distributeur assume certaines fonctions de fiabilité du réseau.

Donc toutes ces fonctions d'Hydro Production, Hydro Distribution, Hydro Équipement impliquent le partage de renseignements relatifs à la fiabilité du réseau transport mais n'ont pas à être interdites puisque c'est des fonctions normales qui doivent être effectuées pour permettre la planification du réseau,

pour permettre ses opérations, et c'est des fonctions qui ne touchent pas aux activités de marchés de gros proprement dites.

Donc pour ces raisons nous sommes favorables aux limitations qui sont proposées aux articles 4.5 et suivants.

Pour régler un problème qui a été souligné notamment par une question de maître Patoine un peu plus tôt qui a été posée à maître Morel. Une difficulté qui peut être posée par l'article 4.10, l'article 4.10, si je comprends bien, dont on ne garde que le premier paragraphe puisque le deuxième a été supprimé par Hydro-Québec qui a convenu de supprimer le paragraphe 4.10, indique que :

Ni le Transporteur ni aucun de ses employés ne doivent utiliser un quelconque intermédiaire en vue de divulguer ou partager des renseignements expressément prohibés...

La question c'est : qu'arrive-t-il si TransÉnergie fait affaires avec un employé d'un des affiliés, d'un de ses affiliés, d'un des affiliés d'Hydro-Québec pour un motif qui apparaît ne pas faire l'objet d'une

exclusion, pour un motif qui n'est pas une activité de marchés, mais comment est-ce que le Transporteur sait que cette personne ne fait pas aussi des activités de marchés de gros, que la personne avec qui il fait affaires, qui n'est pas un employé du Transporteur, qui est un employé d'une autre unité ou division d'Hydro-Québec. Comment est-ce qu'on peut réglementer cette question?

Donc, ce que je proposerais ce que je proposerais ce serait d'ajouter le paragraphe suivant à 4.10 qui se lirait comme suit :

Le Transporteur doit prendre les mesures nécessaires, y compris des ententes de confidentialité, s'il y a lieu, pour s'assurer que toute personne à qui il divulgue ou partage des renseignements visés aux articles 4.7 et 4.9 du présent Code, ne les divulguera pas ou ne les partagera pas avec des personnes à qui la divulgation ou le partage est prohibé par le présent Code.

Donc, ceci permettrait indirectement de réglementer ce qui se passe au sein des autres unités, y compris celles sur lesquelles la Régie n'a pas juridiction

puisqu'on obligerait le Transporteur à prendre des mesures nécessaires qui pourraient inclure des ententes de confidentialité que signeraient ses autres employés et qui permettraient de s'assurer qu'il n'y aura pas d'échanges entre les employés participants aux marchés de gros et n'y participant pas au sein des autres unités.

Et finalement un dernier point. Il y a un article qu'Hydro-Québec s'est dit prête à retirer qui est l'article 4.2. Moi je vous inviterais à la garder puisque cet article exprime justement cette question d'éviter de jeter le bébé avec l'eau du bain. Hydro-Québec en plus, c'est-à-dire le Transporteur en plus d'être distinct des autres divisions d'Hydro-Québec, tel qu'exprimé à 4.1, TransÉnergie fait partie d'une société intégrée, d'une société unique qui est Hydro-Québec qui a un plan stratégique unique qui pourrait inclure une concertation entre les différentes unités d'Hydro-Québec au niveau de la planification stratégique.

Je pense qu'il peut être utile de garder 4.2 pour éviter qu'à la longue, par exemple, à force, à travers des processus de plaintes qu'on en vienne à gruger de plus en plus le caractère intégré qu'a cette société Hydro-Québec à des niveaux autres que les activités de marchés de gros lorsqu'il s'agit

notamment de faire de la planification stratégique.
Donc ça complète mes représentations.

LE PRÉSIDENT :

Merci, Maître Neuman. Maître Sicard, vous avez un
dernier mot.

(12 h 18)

Me HÉLÈNE SICARD :

Oui et maître Neuman ne l'a pas fait non plus.
Monsieur Raphals me demandait de vous souligner, on
vous demanderait d'avoir la gentillesse de nous
permettre de demander nos frais dans ce dossier pour
le suivi du Code de conduite pour les participants.
Merci.

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

Me DOMINIQUE NEUMAN :

Je le demande pareillement.

LE PRÉSIDENT :

Merci. Maître Morel.

Me F. JEAN MOREL :

Il ne me reste qu'à remercier la Régie pour cette

patience, entre autres pour les efforts qui ont été jusqu'à ce jour déployés dans ce dossier 3401-98, et souhaiter enfin une fin heureuse pour tous. Merci.

LE PRÉSIDENT :

Juste un instant. Il y a notre... Maître Fortin qui veut nous parler. Peut-être que le point final ne sera pas encore dit.

Me F. JEAN MOREL :

Peut-être que.

LE PRÉSIDENT :

Pôvre Maître Morel!

Me F. JEAN MOREL :

Il va falloir demander au sténographe de changer ma citation. C'est : vingt et une fois sur le métier!

LE PRÉSIDENT :

Le seul point qui nous préoccupe, c'est, il y a eu des suggestions faites en argumentation. Et est-ce qu'on comprend de votre silence, eu égard à ces propositions-là, que vous les acceptez?

Me F. JEAN MOREL :

Aucunement.

LE PRÉSIDENT :

Voulez-vous en commenter?

RÉPLIQUE DE Me F. JEAN MOREL :

J'aurais dû en fait commencer en disant que c'est faux que : « Qui ne dit mot consent ». Ce n'est pas ça du tout, du tout. Je n'ai aucun... Ce sont des remarques qui ont été faites dans bien des cas lors des... pas tous les cas, mais dans bien des cas, lors de soit la rencontre du six (6) avril, la rencontre avec la Régie, ce n'est pas la première fois que vous entendez certaines de ces remarques-là.

Elles ont été répétées à la rencontre technique du six (6) avril dans bien des cas. Je ne dis pas dans tous les cas, et je ne veux pas généraliser. Elles ont été répétées lors de la dernière rencontre technique en date du vingt-cinq (25) mai. J'ai parlé du vingt-six (26) en début d'audience, mais je me corrige. C'est le vingt-cinq (25) mai. Elles n'ont pas été reflétées dans le Code que le Transporteur vous propose aujourd'hui.

Le Transporteur a consenti ou a accepté ou a lui-même proposé certaines modifications au cours de cet avant-midi alors qu'on a ressassé une ixième fois le Code de conduite, mais le Transporteur n'accepte aucune des modifications proposées par les

intervenants en plaidoirie finale et s'en remet au produit ou au Code tel que arrêté finalement suite aux discussions de ce matin.

J'allais juste vous demander s'il faudrait pour le Transporteur d'attendre la décision de la Régie pour préparer ou soumettre par la suite à la Régie la version finale qui va refléter la décision ou est-ce que la Régie préférerait ou apprécierait que le Transporteur, d'ici la fin de cette semaine, dépose une version reflétant les discussions de ce matin et sur laquelle version, la Régie, dans sa décision, pourrait se prononcer, quitte à la changer.

Je suis parfaitement conscient que la Régie ne serait pas liée par toute version finale, entre guillemets, que le Transporteur proposerait. C'est juste en fait pour savoir avec quel outil de travail la Régie entend travailler.

Maintenant, pour ce qui est des remarques, je pense que vous voulez que j'en fasse état de quelque façon.

Je vais plutôt m'arrêter, là, au mot d'encouragement de maître Tourigny, à l'effet que, à bien des égards, le Code de conduite du Transporteur reflète beaucoup des préoccupations de OPG, le choix de mots au détriment parce que ça serait interprété d'une façon qui pourrait être pas assez vaillante ou

malveillante, ou plutôt malveillante pour un tiers, je n'y porte aucun, aucune crédibilité.

Oui, effectivement, les importations ne sont pas faites en vertu d'un service point à point, mais sont considérées, sont faites en vertu de la partie 4. Il n'y a rien de nouveau, de pas correct à ça, en fait, en vertu, fait comme si c'était pour les fins de la desserte de la charge locale. Ce n'est pas de ce dont la Régie semblait préoccupée. Mais ce serait plutôt dans la situation hypothétique où on a dit que le Distributeur aurait des surplus et qu'il voudrait à toutes fins pratiques exporter.

Donc, ce n'est pas l'importation pour les besoins de la charge locale, les entités visées ou les employés qui participent, effectivement, il a bien compris ma compréhension, ce sont... moi, je vois les entités visées qui participent. Donc, on se réfère aux employés des entités visées qui participent à des activités de marchés de gros.

Pour ce qui est des remarques de maître Sicard. Comme la Régie semble l'être de toute façon, le Transporteur est très à l'aise avec les définitions de filiales et est très à l'aise aussi également, il ne semble pas y avoir... il n'y a pas de confusion en tout cas dans sa tête en qu'est-ce qu'une filiale de

premier rang puis une filiale de second rang.

Également, le contrôle effectif, je ne pense pas que ça a besoin d'être défini. Quand on parle justement de la définition de filiale comme elle l'a mentionné elle-même, parle à l'article 123, mentionne à l'article 123.2 que lorsqu'une corporation, une compagnie contrôle cinquante pour cent (50 %) ou plus de cinquante pour cent (50 %) des droits de vote, en fait, pas de la corporation, mais des droits de vote nécessaires pour élire les administrateurs elle est présumée contrôler l'autre, on était conscient que c'était ainsi défini dans la Loi.

Et pour les autres entités, coentreprises ou sociétés en commandites, la notion de contrôle effectif n'est pas quelque chose de complètement nouveau ou si indéfini ou insaisissable qu'il faille le définir. Ce sera défini comme une question de fait.

Maintenant, pour ce qui est de l'intervenant Stratégies énergétiques, STOP, ce que j'ai... en fait, j'ai très peu de commentaires à faire sinon, pour la proposition de son procureur fera un ajout à l'article 4.10 quant aux ententes de confidentialité pour, en fait, s'assurer ou confirmer l'application de la règle à 4.10, je vous sou mets qu'il s'agit là d'un moyen pour appliquer la règle, qu'un moyen que

le Transporteur pourrait très bien prendre, comme il peut en prendre d'autres, je ne pense pas que le Code de conduite a à prévoir tous les moyens par lesquels les règles seraient respectées, le Code de conduite est là pour établir la règle, pour établir les règles, les règles qui devront régir la conduite du Transporteur.

Et pour s'assurer qu'il respecte les règles que la Régie lui imposera éventuellement dans une décision quant au Code de conduite, le Transporteur pourra prendre plusieurs moyens, dont des ententes de confidentialité si c'est approprié dans les circonstances, si ça ne vient pas mettre en péril tout ce que je vous ai précédemment expliqué ou donné comme exemples de relations qu'il devrait, qu'il doit exister pour une opération fiable et sécuritaire du réseau.

Alors j'espère que j'ai répondu à, avec mes dernières remarques, à ce que mes confrères et consoeurs ont soulevé. Et à votre première question, est-ce que du fait que je ne disais rien, je devais consentir, ce n'est pas le cas, comme vous voyez. Merci.

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci beaucoup.

Me F. JEAN MOREL :

Et pour ma dernière suggestion de vous soumettre une version reflétant nos entendements d'aujourd'hui, ça serait, comme je vous dis, uniquement un outil de travail pour tous et chacun, ça ne lierait pas la, ou ça ne modifierait en aucune façon la décision finale de la Régie, ça serait uniquement pour servir de base, savoir en fait, ou vous sauriez, à ce moment-là, au moins ce qu'on a compris de la journée.

LE PRÉSIDENT :

Écoutez, personnellement, si vous étiez capables de nous soumettre un texte très rapidement, tu sais, d'ici quarante-huit (48) heures, je pense que ce n'est pas un délai qui est excessif parce qu'on s'est entendus ici à plusieurs égards, si vous voulez nous offrir ça, je pense qu'on va accepter, parce que le plus vite c'est le mieux pour nous permettre de rédiger; sans ça, la rédaction va être plus longue.

Me F. JEAN MOREL :

Le délai de quarante-huit (48) heures, nous le respecterons, donc jeudi, midi trente-quatre (12 h 34).

M. ANTHONY FRAYNE :

Maître Morel, peut-être j'ai manqué quelque chose, excusez, je reviens un petit peu en arrière. Vous

avez commenté les propositions des divers intervenants, est-ce que vous avez adressé la proposition de maître Sicard concernant le prix de cession et le prix négocié? Peut-être vous avez dit quelque chose que j'ai manqué mais...

Me F. JEAN MOREL :

Non. Non, effectivement, je n'ai pas parlé de ça, vous avez raison. Il s'agit d'une interprétation à donner à votre décision D-2002-95; son interprétation est à l'effet que le coût complet, de la façon que c'est rédigé, ne s'appliquerait - je pense, il me semble, c'est comme ça j'ai compris - ne s'appliquait qu'au cas où le Transporteur ferait affaire avec une unité d'affaires, alors qui est un terme qui, à toutes fins pratiques, n'existe plus, n'existe plus dans le langage de tous les jours et n'existe plus dans le Code de conduite, et une filiale à cent pour cent (100 %).

Et que dans les autres cas, lorsqu'il s'agit de tiers, moi, j'ai compris, ou nous, on a compris que lorsque la Régie parlait de tiers, elle voulait dire lorsque le Transporteur transige avec des tiers, donc transige avec quelqu'un qui n'est pas un affilié, une entité affiliée au sens de la décision.

Parce qu'il faut, nous, on a interprété la, cette, en

fait, ce paragraphe-là, parce que maître Sicard ne vous a cité qu'un paragraphe de la décision D-2002-95, nous, on a interprété ce paragraphe de la décision D-2002-95 dans l'ensemble de la décision et on en est arrivés à la règle qu'on vous propose là quant au prix de cession, que le coût complet va s'appliquer entre le Transporteur et toutes les entités, ou toutes les entités affiliées telles que nous les avons décrites.

C'est clair que c'est comme ça qu'on l'a fait et c'est ce qu'on vous propose. Et on pense que c'est une interprétation qui est juste et raisonnable de la décision D-2002-95 dans son ensemble. Et lorsqu'on parlait de « tiers » dans cette, on a interprété « tiers » dans cette partie de la décision comme quelqu'un dans le sens, avec qui le Transporteur « is dealing at arm's length », quelqu'un qui n'est pas une entité affiliée, un tiers, une entité affiliée, un tiers.

Un tiers : prix négocié; entités affiliées, pour qu'il y ait une règle, en fait, qui s'applique, une règle de conduite qui s'applique au Transporteur dans toutes les situations où il transige avec, parce que si on regarde la définition de « entités affiliées » dans le lexique de la décision D-2002-95, on dit « filières », on ne dit pas « filières à 100 % », par

exemple, je vous donne ça comme exemple d'efforts d'interprétation qu'on a faits.

On est donc, je peux dire, ou ce que je peux dire, je peux conclure que l'interprétation de maître Sicard est peut-être, quand on prend le paragraphe dans son extrait désincarné de la décision, on peut peut-être y trouver un certain argument d'interprétation juridique en disant : lorsqu'il y a un tiers, comme si c'était une filiale à quatre-vingt-dix-neuf point neuf pour cent (99,9 %) d'Hydro-Québec mais que un tiers détenait point un pour cent (0,1 %) des actions, là, il faudrait que Hydro-Québec transige avec cette filiale à quatre-vingt-dix-neuf point neuf pour cent (99,9 %) au prix négocié.

On est peut-être près, là. Une filiale à quatre-vingt-dix-neuf point neuf pour cent (99,9 %), mais une filiale à quatre-vingt-dix-neuf point neuf pour cent (99,9 %) voudrait dire qu'il y a effectivement un tiers d'impliqué, selon l'interprétation de ma consoeur.

Alors nous, on n'a pas voulu l'interpréter comme ça, on a compris « tiers » étant quelqu'un complètement détaché, « at arm's length », quelqu'un qui n'est pas une entité affiliée, et on a cru préférable, on a cru raisonnable, dans les circonstances, d'appliquer la

politique de prix de cession à toute entité affiliée
telle que définie dans le Code.

M. ANTHONY FRAYNE :

Merci.

Me F. JEAN MOREL :

C'est comme ça que je peux répondre à cette
interprétation, ou ce point qui peut paraître sujet à
interprétation ou litigieux. Est-ce qu'il aurait
autre chose?

LE PRÉSIDENT :

Écoutez, je pense que maître Fortin aurait une
question à vous poser, c'est juste pour faire durer
le plaisir.

Me PIERRE R. FORTIN :

C'est simplement, c'est un procédé, évidemment,
exceptionnel, là, après les plaidoiries mais c'est,
effectivement, j'ai retenu le commentaire de maître
Sicard qui indiquait, bon, quant à la façon de
procéder ce matin au niveau de la proposition de
texte là, elle ignorait qu'on pourrait procéder de
cette façon-là, et de vous demander des commentaires
au Transporteur comme je l'ai fait ce matin.

Or, effectivement, je voulais simplement, pour que le

dossier soit clair pour les fins du délibéré de la Régie, si vous pouviez faire un commentaire sur les deux autres propositions de texte qui ont été soumises par des procureurs. Il y en a eu une, si ma mémoire est bonne, oui, de la part de maître Tourigny, vous y avez référé tout à l'heure, la question du « au détriment » à l'article 3.1. Je ne suis pas certain si on doit comprendre de votre réponse que vous êtes d'accord ou en désaccord avec le retrait de l'expression « au détriment » à 3.1, ça, c'est pour que le dossier soit clair là-dessus?

Me F. JEAN MOREL :

Non, je trouve l'utilisation des mots « au détriment »... est-ce que, on vous demande d'excuser monsieur Pierre Leduc comme témoin?

LE PRÉSIDENT :

Oui, oui, d'accord.

Me F. JEAN MOREL :

Vu qu'il devait partir...

LE PRÉSIDENT :

On vous excuse.

Me F. JEAN MOREL :

Merci, Monsieur Leduc. Excusez, non, en fait, mes

remarques étant à l'effet que je trouvais l'utilisation des mots « au détriment » dans l'article ne causant aucune difficulté, étant plutôt une expression consacrée dans ce cas-là, là, ne pas faire bénéficier une partie d'un traitement préférentiel au détriment de l'autre partie, je n'y voyais pas de, d'intention malveillante ou je ne voyais pas l'occasion d'une interprétation quelconque de la part du Transporteur là, pour s'assurer ou pour convaincre la Régie d'une application toute particulière à l'article qui serait, disons, contraire aux principes du Code de conduite, non.

Me PIERRE R. FORTIN :

Mais de façon, peut-être plus précise, si la Régie envisageait de retrancher cette expression-là, est-ce qu'elle causerait problème ou non, au Transporteur? On essaie d'évaluer les deux aspects. Il y a l'aspect positif que vous soumettez de l'inclure puis il y a l'aspect négatif que soulève maître Tourigny de le garder et la Régie doit avoir une information la plus complète possible là-dessus alors, je vous demande si la Régie donnait son aval à la proposition de maître Tourigny, est-ce que ceci implique des difficultés particulières pour le Transporteur que nous n'aurions pas encore visualisées là?

Me F. JEAN MOREL :

En fait, là, vous me provoquez là, Maître Fortin, à savoir si...

Me PIERRE R. FORTIN :

Ce n'est pas mon but.

Me F. JEAN MOREL :

Non, non, dans ce sens, non, non, vous me provoquez, c'est dit mi-sérieux, mi-badin en ce sens que, tu sais, vous me demandez tout d'un coup si la Régie, elle faisait peut-être quelque chose qui vous tenterait moins, est-ce que ça ferait votre affaire, c'est la première fois qu'on me demande ça de même.

J'ai même l'impression, en fait, je ne pense pas là. tu sais, que si on disait, « prévenir toute forme de traitement préférentiel par le Transporteur en faveur de ses entités affiliées », vous pouvez changer quoi, « au détriment », par : « par rapport à »? Je veux dire, je serais capable de vivre avec « par rapport à » mais je n'ai aucun mal, je me demande même si l'expression « au détriment » là, ne vient pas de la décision D-2002-95 alors que la Régie elle-même expliquait c'est quoi l'intérêt d'un Code de conduite et pourquoi elle voulait en imposer un au Transporteur.

Alors, si la Régie a utilité « au détriment » et ne veut plus utiliser « au détriment », bien, qu'elle utilise les mots qu'elle veuille. Bien, maintenant, moi, vous m'avez demandé mon opinion, mon opinion personnelle, c'est que les mots que nous avons choisis là sont adéquats, sont parfaits et ne donnent pas ouverture à des quelque abus ou agissement douteux de la part du Transporteur.

Me PIERRE R. FORTIN :

Parfait. Un dernier point de la proposition de maître Neuman concernant un ajout d'un paragraphe à l'article 4.10, je vous pose la question. Est-ce que vous avez des commentaires par rapport à cette proposition-là et ceci, selon deux hypothèses, soit celle qu'on conserve le deuxième paragraphe, ce dont on a discuté ce matin, soit qu'on l'enlève. Est-ce que dans l'un ou l'autre cas, quel est votre commentaire au niveau du Transporteur par rapport à cette proposition de texte de maître Neuman?

Me F. JEAN MOREL :

Je pense que j'ai déjà, j'ai déjà répondu aux deux questions là, le deuxième...

Me PIERRE R. FORTIN :

Je m'excuse.

Me F. JEAN MOREL :

Le deuxième alinéa ou le deuxième paragraphe de l'article 4.10 nous apparaissait non pas une exception, une limitation de la règle du premier mais plutôt une précision sur la façon dont on allait l'appliquer.

Pour ce qui est de la, puis si la Régie décide de l'enlever, la Régie en disposera ainsi ou en décidera ainsi.

Pour ce qui est de la proposition de maître Neuman, je croyais avoir indiqué qu'il n'apparaissait pas nécessaire au Transporteur de lui imposer une façon de mettre en vigueur le premier paragraphe de 4.10 qui subsisterait, ça serait là, commencer à décrire, définir, imposer des moyens pour respecter la règle générale du premier paragraphe. Alors, le Transporteur n'est pas en faveur de cette proposition de maître Neuman.

Me PIERRE R. FORTIN :

Parfait. Alors, ça complète. Merci, Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci infiniment, Maître Morel et les autres procureurs dans la salle et les témoins, merci

R-3401-98
8 juin 2004
Volume 34

RÉPLIQUE
HQT
Me F. Jean Morel

infiniment et à la prochaine.

Me F. JEAN MOREL :

Merci beaucoup encore une fois, à la prochaine.

LE PRÉSIDENT :

A la prochaine.

FIN DE L'AUDIENCE

Je, soussigné, JEAN LAROSE, sténographe
officiel dûment autorisé à pratiquer la sténographie
officielle, certifie sous mon serment d'office que
les pages ci-dessus sont et contiennent la transcrip-
tion exacte et fidèle de la preuve en cette cause, le
tout conformément à la Loi;

Et j'ai signé :

JEAN LAROSE
Sténographe officiel