

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

RENCONTRE CONCERNANT LE
« CODE DE CONDUITE » DU TRANSPORTEUR

DOSSIER : R-3401-98

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

AUDIENCE DU 6 AVRIL 2004

VOLUME 33

JEAN LAROSE
STÉNOGRAPHE OFFICIEL

R-3401-98
6 avril 2004
Volume 33

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
6 avril 2004
Volume 33

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 (GRAMÉ) 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 YVES FRÉCHETTE
procureur de Option consommateurs (OC);

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

M. JEAN LACROIX
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).

R-3401-98
6 avril 2004
Volume 33

TABLE DES MATIÈRES

	PAGE
PRÉLIMINAIRES	5
EXPOSÉ DES RÉGISSEURS	7
REPRÉSENTATIONS PAR Me F. JEAN MOREL	27
REPRÉSENTATIONS PAR Me PIERRE TOURIGNY	50
REPRÉSENTATIONS PAR Me DOMINIQUE NEUMAN	54
REPRÉSENTATIONS PAR M. JEAN LACROIX	61
DISCUSSIONS	69

(9 h 30)

L'AN DEUX MILLE QUATRE (2004), ce sixième (6e) jour
du mois d'avril :

PRÉLIMINAIRES

LA GREFFIÈRE :

Rencontre du six (6) avril deux mille quatre (2004),
dossier R-3401-98. Rencontre concernant le « 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 monsieur Richard Dagenais et monsieur 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;

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 monsieur Razi Shirazi et monsieur 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 Yves Fréchette;

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

Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec, représenté par monsieur Jean Lacroix;

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 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.

EXPOSÉ DES RÉGISSEURS

LE PRÉSIDENT :

Alors, bonjour. Nous vous avons fait parvenir un ordre du jour de la rencontre. Il est prévu, comme vous pouvez le constater, un exposé de la formation; de la position des participants; une rencontre technique sans la présence de la formation; et un retour de la formation pour les conclusions de la

rencontre technique et un calendrier.

Nous avons convenu, mes collègues et moi, que je vous lirais un texte, et j'ai demandé à ce qu'on vous le distribue de sorte que vous puissiez suivre sans difficulté. Alors, le texte, comme vous pouvez le constater, a trois sections : la lettre de convocation, l'historique des décisions et les difficultés que la Régie a rencontrées dans la lecture du Code de conduite.

Alors dans la Lettre de convocation. Vous avez pris connaissance de la lettre du secrétaire de la Régie en date du vingt-six (26) mars qui annonçait la tenue de la présente rencontre ainsi que l'ordre du jour transmis le deux (2) avril. Je vais donc exposer quelques réflexions de la formation face aux documents soumis par le Transporteur.

Au préalable, j'attire votre attention sur le terme « rencontre » que nous avons choisi. En effet, il ne s'agit pas d'une audience habituelle avec réception de preuve testimoniale mais plutôt d'une demande exploratoire manifestant l'ouverture de la Régie à l'égard d'une rencontre technique, s'il y a lieu.

Comme il est dit dans la lettre du secrétaire, la formation considère que le texte soumis du Code de

conduite du Transporteur ne répond pas aux attentes de la Régie tant par son format que son contenu.

La formation a envisagé de rendre une décision de refus en élaborant sur les motifs, mais elle a décidé qu'il serait approprié avant de prendre une décision finale à ce sujet de convoquer une « rencontre » pour exposer davantage les différents aspects qui posent des difficultés et afin de connaître le point de vue des participants sur ces points.

Si le Transporteur manifeste l'intention de travailler dans le cadre d'une rencontre technique en vue d'explicitier à la Régie la raison de la rédaction de certaines clauses et de démontrer une ouverture aux changements pour finalement produire un texte acceptable à la Régie, alors il y aura transformation de la présente « rencontre » en « rencontre technique » procédure utilisée ponctuellement par la Régie. La formation n'entend pas imposer la rencontre technique, elle s'attend à ce que les participants fassent connaître leur point de vue sur les différents points soulevés dans la lettre avant d'instituer la présente rencontre.

Il importe de noter le délai écoulé depuis la décision D-2002-95 qui date du trente (30) avril deux mille deux (2002) la Régie n'a pas l'intention

d'entreprendre ce genre d'exercice si elle n'a pas de garanties suffisantes que le travail de refonte puisse se faire rapidement. Elle s'attend donc à ce que les participants fassent état du délai envisagé pour produire un nouveau document qui réponde aux attentes de la Régie.

Au niveau de l'Historique. Il y a eu plusieurs décisions de rendues au sujet du Code de conduite. Nous avons pensé qu'il était important d'en préciser quelques passages. Le présent dossier est le premier dossier tarifaire d'Hydro-Québec soumis à la Régie et, comme tout « premier dossier », il a fait l'objet de plusieurs décisions à la Régie.

La décision D-2002-95 du trente (30) avril deux mille deux (2002) a énoncé les principes des différents « Tarifs et conditions » et la position de la Régie sur les différentes problématiques soumises par les participants. Elle traite du Code de conduite du Transporteur à la section 2.2 de la page 38 à la page 44. On y retrouve ce passage à la page 42 :

Un code de conduite vise à prévenir toute forme de traitement préférentiel en faveur des autres unités et affiliés de l'entreprise intégrée en régissant les comportements, les

échanges d'employés et d'informations.
Il vise aussi à prévenir
l'interfinancement en encadrant les
transactions avec le Transporteur qui
ont des impacts financiers pour ce
dernier.

À propos du premier document déposé à l'audience par
le Transporteur, la Régie exposait ce qui suit à la
page 43 :

Le document est, selon la Régie,
incomplet. Les responsabilités de la
Régie vont au-delà de la portée
actuelle du code et ce dernier ne
régit pas spécifiquement les
interfaces entre le Transporteur et
l'ensemble des affiliés d'Hydro-
Québec.

La Régie note aussi que la personne
responsable du code de conduite est le
secrétaire général d'Hydro-Québec et
non un responsable du Transporteur. La
Régie demande au Transporteur qu'à
l'avenir, une personne indépendante
d'Hydro-Québec responsable du code de
conduite soit nommée.

En conséquence, la Régie ordonne au Transporteur de déposer, à l'intérieur de cent vingt (120) jours de la date de la présente décision, pour approbation finale, un code de conduite amendé portant spécifiquement sur les relations du Transporteur avec tous les affiliés d'Hydro-Québec. Ce code devra porter sur l'interface avec toutes les activités, qu'elles soient réglementées ou non, et non uniquement sur les activités de commerce de gros, et aborder, notamment, les sujets mentionnés ci-dessous :

la description de la nature des transactions ou relations d'affaires avec les affiliés;

la méthode utilisée par le Transporteur pour rendre compte à la Régie des transactions entre le Transporteur et les affiliés d'Hydro-Québec;

le partage d'employés, d'informations, de locaux, d'équipements;

l'accès par la Régie aux livres et registres des entités non réglementées;

la description de la politique de prix de cession (le terme « cession » devrait remplacer « transfert »);
la formation continue du personnel concerné;
les vérifications de conformité au code de conduite;
la procédure de traitement et de divulgation des manquements au code concernant le Transporteur;
le rapport annuel à la Régie sur l'application du code, incluant toute infraction et les rapports en cas de non-respect;
les informations qui doivent être publiées sur OASIS relativement à l'application du code de conduite;
le maintien de livres et registres distincts du Transporteur;
la publication du code sur OASIS.

Fin de la citation. La Régie a, en conséquence, demandé une modification à l'article 4 du document « Tarifs et conditions » qui fait référence au Code de conduite afin d'éviter d'avoir deux codes de conduite en même temps.

À la demande du Transporteur, des précisions furent

adoptées par la Régie par les décisions D-2002-142,
D-2002-168 dont la précision suivante à la page 13 de
la décision D-2002-142 :

La Régie précise que sa référence à

Hydro-Québec dans cette phrase était à
Hydro-Québec « Corporatif » qui n'est
pas réglementé, par différenciation
avec les divisions d'Hydro-Québec,
telle celle réglementée du transport.
En conséquence, la demande de la Régie
à l'effet que le Transporteur désigne
une personne indépendante d'Hydro-
Québec se référerait à Hydro-Québec
« Corporatif », dans le contexte de la
séparation fonctionnelle. TransÉnergie
est une division distincte au sein
d'Hydro-Québec. Le Transporteur doit
donc désigner une personne, parmi son
personnel, qui sera responsable du
code de conduite. Elle fera rapport à
la Régie, tel que prévu à la page 44
de la décision. Il va évidemment de
soi qu'elle serait susceptible de
témoigner à la Régie dans les dossiers
de transport.

(9 h 50)

Sur d'autres aspects de la décision, le Transporteur a présenté une demande de révision et cette demande a donné lieu à la décision D-2003-49 du sept (7) mars deux mille trois (2003). Sur le sujet des données financières des affiliés, la Régie affirme entre autres, à la page 14 :

En ordonnant au Transporteur d'« aborder », dans le cadre d'un Code de conduite, la question d'un accès aux livres et registres des entités non réglementées, la Régie n'a pas précisé le contenu ni les modalités de cet accès. Elle n'a pas non plus déterminé les circonstances selon lesquelles cet accès s'avérerait utile. Le Transporteur est donc confronté à une ordonnance dont il ne peut mesurer la portée ni même appréhender les limites. Or, il est clair qu'un accès illimité, inconditionnel, systématique et non balisé constituerait un excès de compétence.

À la page 15 :

En conclusion, si vice il y a, la Régie considère qu'il ne s'agit

toutefois pas d'un vice de nature à invalider la décision, puisque le vice appréhendé par le Transporteur n'est ni déterminé ni déterminable actuellement.

En conséquence, la Régie renvoie le Transporteur devant la première formation afin qu'il lui dépose son Code de conduite amendé et qu'elle puisse statuer sur sa proposition de texte, incluant la façon dont la question de l'accès est abordée par le Transporteur.

Le vingt (20) décembre deux mille deux (2002), la Régie précisait ce qui suit eu égard au Code de conduite, à la page 33 de sa décision D-2002-286.

Toutefois, étant donné que le Code de conduite dont la Régie a ordonné la production par le Transporteur n'a pas encore été approuvé, la Régie doit s'assurer qu'il n'y aura pas de « vide juridique » en ce qui a trait aux normes de conduites jusqu'à ce qu'elle ait procédé à cette approbation. À l'audience du 14 novembre 2002, le

représentant du Transporteur a
confirmé que d'ici là, le Code qui le
réglemente actuellement est bien celui
prévu au Règlement 659.

La Régie ordonnait en conséquence au Transporteur de
modifier l'article 4 des « Tarifs et conditions » et
les autres références au Code de conduite pour y
substituer une référence au chapitre 37 des
Règlements de la FERC.

Le seize (16) janvier deux mille trois (2003), la
Régie rend la décision D-2003-12 sur l'approbation
finale des « Tarifs et conditions » et ajoute cette
conclusion recherchée par le Transporteur à la page
6 :

AUTORISE le Transporteur à reporter à
une date ultérieure à la décision
éventuelle de la Régie dans le dossier
R-3496-2002 le dépôt du Code de
conduite ordonné par la décision D-
2002-95 et RÉSERVE en conséquence sa
décision quant à l'approbation dudit
Code et quant aux modifications
pouvant en résulter au texte des
« Tarifs et conditions ».

Je vous précise que le dossier R-3496 était celui de la demande de révision, qui a donné lieu à la décision D-2003-49. Enfin, par la décision D-2003-203 du trois (3) novembre deux mille trois (2003), page 4, la présente formation mentionne qu'elle est toujours saisie de la question du Code de conduite.

Alors le troisième point que j'avais signalé et les différentes difficultés que la Régie voit au Code :

1. Un Code de conduite spécifique au
Transporteur

Le Code de conduite du Transporteur devrait porter spécifiquement sur les responsabilités du Transporteur à l'égard de ses obligations découlant de la séparation fonctionnelle.

La précision apportée dans la décision D-2002-142, page 13, mentionne clairement la distinction à faire entre le Transporteur et la société Hydro-Québec intégrée ou « corporatif ». D'ailleurs, la Régie a fait mention dans la décision sur le Distributeur - Phase 1 (la décision D-2003-93, page 37) qu'elle se sentait liée par la Loi et non par les nombreuses divisions et sous-divisions d'Hydro-Québec intégrée qui changent régulièrement leurs mandats et leurs responsabilités (par exemple, la DPAS et DPTI et Connexim, qu'on a connus il y a deux ans dans la

preuve déposée par le Transporteur, se retrouvent maintenant au sein du CSP, le Centre de services partagés).

De plus, la Régie a demandé au Transporteur de nommer 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.

Si Hydro-Québec intégrée veut se doter de normes internes qui s'appliquent également à d'autres que le Transporteur et nommer la vice-présidente exécutive comme responsable de l'application de ces normes, elle peut toujours le faire, mais il n'y a pas lieu d'en faire état dans le Code de conduite.

Par ailleurs, la Régie ayant juridiction sur le Transporteur, il nous semble plus convenable de mentionner que l'entité visée par le Code de conduite est le Transporteur plutôt que TransÉnergie qui n'a pas d'existence légale et qui n'est pas définie dans la Loi sur la Régie de l'énergie. L'article 2 de cette Loi mentionne clairement que le « transporteur d'électricité » est « Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité ». Le lexique de la décision D-2002-95 mentionne les deux concepts mais la Régie préfère s'en tenir au concept du Transporteur. De cette façon, si les responsabilités

de TransÉnergie changent au fil du temps, le terme légal persistera. Cependant, si des problèmes particuliers sont soulevés à ce sujet, la Régie prendra position. Vous pourrez en faire état dans le cadre de la rencontre technique.

2. Un seul document

Dans sa lettre du vingt-six (26) mars deux mille quatre (2004), la Régie indiquait ce qui suit :

Le Transporteur a intégré à son code de conduite soumis (ci-après le Code) une édition en date de décembre 2003 du document « Séparation fonctionnelle des activités de transport, de production et de marché de gros - Normes de conduite » (ci-après appelé les Normes). Cette pièce déposée n'est pas spécifique au Transporteur.

Le Code prévoit qu'il vise à compléter les règles contenues dans les Normes et qu'il doit être interprété et appliqué d'une manière compatible avec ces règles, engendrant ainsi une ambiguïté quant au contenu des exigences que doit respecter le

Transporteur.

Dans ce contexte, la Régie est d'avis que le Code de conduite doit être constitué d'un seul document intégrant les dispositions pertinentes des deux documents précités et dont une seule personne, parmi le personnel du Transporteur, serait responsable.

L'unicité du texte éviterait toute ambiguïté quant à la prépondérance d'un texte sur l'autre explicitement ou implicitement et favoriserait sa cohérence.

3. Un langage normatif

Le Code de conduite doit énoncer clairement les obligations du Transporteur et de ses employés. Ce n'est pas un texte récapitulatif ou de vulgarisation. Cela n'empêche pas le Transporteur de se doter de tels textes à l'interne s'il le juge opportun.

Ainsi les longs préambules ne semblent pas pertinents. Un court préambule suffirait.

4. Caractère impératif et exécutoire

Les normes du Code doivent être élaborées en des termes à caractère impératif et exécutoire et non en des termes imprécis ou discrétionnaires comme il

appert du dernier paragraphe de la section 4.2 du Code de conduite.

Ces normes doivent être aussi conformes à la décision D-2002-95. Ainsi, lorsque la Régie a référé au concept du coût complet d'un bien ou d'un service à la page 59, elle a prévu le cas d'une situation non conforme à la pratique générale et elle a exigé l'autorisation préalable de la Régie et non son approbation tel que mentionné à la page 10, au paragraphe 4.4, du Code de conduite déposé par le Transporteur.

5. Les Affiliés

Dans le lexique de la décision D-2002-95, la Régie a décrit les affiliés de façon à couvrir tout ce qui n'est pas le Transporteur en faisant référence aux filiales d'Hydro-Québec et aux autres divisions et entités d'Hydro-Québec et de TransÉnergie.

Le Code soumis distingue, dans les définitions, « entités affiliés », « filiales » et « sociétés affiliées ».

Dans certaines dispositions, on fait appel au concept de « unités, groupes et services » qui ne sont pas définis ni décrits, comme à l'Annexe I où

l'expression « entités affiliées du Transporteur »
inclut :

- les groupes, unités corporatives ou unités
de services d'Hydro-Québec

Cette même Annexe réfère de plus aux « unités,
groupes ou services dont les activités [...] ne sont
pas réglementées par la Régie de l'énergie. »

Autre exemple, il est difficile à la Régie de savoir
clairement ce qui est visé par l'exception prévue à
la norme suivante :

4.3.1 - Les bureaux du Transporteur
doivent être séparés physiquement de
ceux des entités affiliées, à
l'exception des unités, groupes ou
services, au sein de la division
Hydro-Québec TransÉnergie dont les
activités ne sont pas réglementées.

Par ailleurs, la Régie signale que sa recherche du
mot « filiale » dans la Loi sur les compagnies L.R.Q.
c. C-38 a été vaine tant dans la version à jour des
Lois refondues du Québec que dans le texte accessible
sur Internet mis à jour en date du premier (1er) mars
deux mille quatre (2004).

Il y aurait donc lieu de clarifier toutes ces expressions, mots et concepts de façon à ce qu'on puisse s'y retrouver facilement et déterminer quelles sont les affiliées visées dans chaque cas.

6. Sections non traitées adéquatement

Plusieurs éléments qui se trouvent typiquement dans un code de conduite sont peu élaborés ou pas du tout traités.

La procédure de traitement et de divulgation des manquements au Code n'est pas traitée de façon adéquate; ainsi, il est difficile de voir comment un employé peut se sentir obligé de suivre les prescriptions du Code.

De même, concernant le partage d'employés, d'information et d'équipements, il n'est pas mentionné ce qu'il advient en cas de divulgation d'informations non publiées sur OASIS.

De plus, le Code de conduite est muet concernant les conditions de transfert ou de prêt des employés ou autres ressources, autres que celle d'être rémunéré au coût complet selon la politique de prix de cession reconnue par la Régie.

7. Procédure de plainte

Le Code de conduite est relié aux tarifs et conditions et une référence doit être faite à la procédure de traitement de plainte approuvée par la Régie et ses amendements.

Ainsi, le directeur Commercialisation identifié comme responsable de la mise en application des règles énoncées au Code, doit rendre des décisions et les plaignants doivent avoir un recours à la Régie en cas d'insatisfaction.

(10 h)

8. Accès aux registres comptables

L'article 4.3.2 à la page 8 mentionne en son dernier alinéa des propos qui semblent très parcimonieux quant à la portée du Code de conduite et en apparence contradiction avec l'opinion de la Régie aux pages 13 à 15 de la décision D-2003-49.

En autres, la décision D-2003-49 mentionne aux pages 14 et 15 :

La première formation chargée
d'approuver le contenu du code pourra

apporter de telles précisions lorsqu'elle aura été saisie de la proposition de texte du Transporteur sur ce sujet. Par exemple, on peut concevoir que le Transporteur puisse s'engager à effectuer des démarches auprès des affiliés pour obtenir leur collaboration ou encore conclure des ententes à cette fin. Le Transporteur pourrait également proposer, par exemple, un mode d'accès permettant d'assurer l'accessibilité ou le repérage des transactions avec l'entité réglementée, si besoin est.

La Régie est d'avis que le texte du transporteur doit être plus précis que celui soumis et doit éviter un langage imprécis quant à l'accès aux registres comptables tel que l'expression « selon les règles de droit applicables à chaque espèce ».

La Régie, ayant exposé une partie des motifs qui rendent l'acceptation du Code de conduite soumis difficile, s'attend maintenant à ce que les participants exposent leur point de vue tant sur la lettre du 26 mars que sur le présent exposé.

Alors, je vous rends la parole.

REPRÉSENTATIONS PAR Me F. JEAN MOREL,

Représentant de Hydro-Québec :

Bonjour, Messieurs les Régisseurs. J'ai tout d'abord pris bonne note ou j'avais cru comprendre en me présentant ici ce matin qu'on était dans une rencontre, non pas une rencontre technique mais une rencontre, une rencontre avec la formation, c'est un nouveau concept qu'on tente d'appriivoiser.

Vous avez parlé d'opportunité d'échanges, c'est le Transporteur accueille favorablement cette opportunité.

Le texte que vous venez de lire éclaire effectivement beaucoup plus amplement les difficultés auxquelles la lettre précédente faisait référence et j'étais surpris de lire dans votre texte que la rencontre technique, si rencontre technique il y a, dépendrait de la volonté ou de la bonne volonté du Transporteur mais soyez-en assurés.

Alors, si vous, je vais peut-être vous demander une courte pose après vous avoir donné, vous assurer de notre bonne volonté, au-delà de notre bonne volonté, je pense que le Transporteur veut s'assurer que la journée ou que l'exercice qui possiblement pourrait s'étendre au-delà de la journée parce qu'on comprend

qu'on pourrait repartir avec des devoirs dans notre serviette et ayant pris aussi bonnes notes de vos remarques quant au délai qui s'est écoulé depuis la décision D-2002-95 du trente (30) avril deux mille deux (2002), ça serait des devoirs qu'on s'empresserait de faire rapidement.

Il y a beaucoup de nouveaux éléments dans le texte que vous venez de rendre ce matin. Si vous me permettez, dans un premier temps, de vous demander une pause peut-être de cinq à dix (10) minutes, cinq minutes, disons, ou un gros cinq minutes, pour discuter avec les représentants du Transporteur, quelle position ou disons quelle réaction première on pourrait avoir et cette réaction première sera, évidemment, teintée de ce que je viens de vous dire de toute cette bonne volonté et ce vouloir d'aboutir avec un Code de conduite.

J'aimerais également, il y a peut-être, disons, trois réactions premières là, ou instinctives que j'ai. Dans un premier temps, il y a peut-être des positions ou des rédactions ou des règles qui vous sont présentées dans le Code de conduite qu'on aimerait avoir l'opportunité de vous expliquer le pourquoi c'est ainsi fait, dans le contexte d'échanges qui est le but de la journée. Il y a d'autres, je pense, d'autres points où on peut peut-être déjà d'emblée

reconnaître qu'il y a moyen d'améliorer, de modifier, de clarifier dans le sens que la Régie le souhaite et ensuite, bien, il y a peut-être des points qui sont plus, disons, sujets à débat, c'est un grand mot, mais à échanges plus élaborés là, pour qu'on puisse tout le monde se comprendre et savoir où on devrait s'en aller.

Alors, si effectivement, vous m'accordez ce gros cinq minutes, j'apprécierais.

LE PRÉSIDENT :

Avec plaisir.

Me F. JEAN MOREL :

Merci bien, Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT :

Alors, on pourrait reprendre à dix heures et quart (10 15).

Me F. JEAN MOREL :

Parfait. Merci.

SUSPENSION DE L'AUDIENCE

REPRISE DE L'AUDIENCE

Me F. JEAN MOREL :

Re-bonjour. Les discussions que j'ai eues avec les représentants du Transporteur m'ont amené à conclure qu'il serait peut-être préférable pour nous d'entendre les représentations des autres, également, comme je l'ai mentionné, de participer à toutes rencontres techniques qu'on pourrait avoir avec les intervenants mais surtout avec, les intervenants présents mais surtout avec le personnel de la Régie. Il y a certaines de vos remarques qui sont, en fait, très précises ou très techniques là, dans la rédaction d'un document et que je n'aurais pas avantage à commenter là, point par point en ce moment, en ouverture de rencontre avec la formation.

Il y a des, peut-être deux, trois grandes lignes là, que je pourrais donner. Il semble, pas il semblerait, il est évident que la Régie n'est pas prête à accepter la..., pas en fait la coexistence mais en fait, c'est l'intégration des normes de la séparation fonctionnelle dans le Code de conduite tel que le propose le Transporteur. Il faudra voir donc à essayer d'intégrer les deux documents.

A cet égard, je peux déjà aviser ou informer la Régie, qu'on ne voit pas que ça changerait les règles

en fait, c'est une présentation choisie par le Transporteur puisque, et la Régie se rappellera que les normes, dans quel contexte les normes de la séparation fonctionnelle ont été acceptées parce qu'elles ont été déposées, le texte a été déposé dans le cadre de la cause R-3401-98. Et on a expliqué qu'effectivement lors de la création, le pourquoi de la création de la division TransÉnergie dans le contexte de l'ouverture des marchés aux États-Unis, c'est comme ça que tout a débuté, la création, la première division distincte de Hydro-Québec corporatif a été TransÉnergie afin que le Transporteur soit, pour satisfaire aux exigences de réciprocité avec les réseaux voisins dont les réseaux américains du Nord-Est des États-Unis, pour que le Transporteur soit séparé fonctionnellement d'où les normes de séparation fonctionnelle qui étaient en fait le premier document de séparation fonctionnelle, le premier document qui régissait exactement ce que la Régie tente de régir, les interfaces entre le Transporteur et dans ce cas-là, une autre division d'Hydro-Québec ou d'autres divisions d'Hydro-Québec parce que ça ne couvre pas uniquement le Producteur, ça couvre toutes les divisions, toutes les entités affiliées qui ont des activités marchandes de façon à régir les rapports entre le Transporteur et ses entités affiliées qui procèdent à des entités, à des activités marchandes.

Ce document a servi, au départ, pour établir aux yeux, à la satisfaction des réseaux voisins et dans le cadre de, disons, la démonstration que justement les activités marchandes d'Hydro-Québec devait faire aux États-Unis qu'il y avait séparation fonctionnelle entre le Transporteur et les activités marchandes.

Et ce document a encore sa raison d'être, ce document a encore en soi une fin utile auprès des autorités américaines, auprès des réseaux voisins et c'est pour cette raison que le Transporteur a choisi de le garder intact le plus possible, il y a eu évidemment des modifications, des modifications de langage surtout, pour refléter le langage préféré ou suggéré par la Régie mais il est resté dans cette forme-là uniquement pour fins de commodité pour pouvoir continuer de démontrer aux autorités réglementaires voisines que nous avons l'outil, que le Transporteur a l'outil minimal en fait parce que c'est ce qu'on exige, FERC ou les réseaux voisins ne s'attendent pas ce que le Transporteur leur démontre quelles sont les règles applicables aux interfaces entre le Transporteur et une autre entité affiliée qui serait Hydro-Québec Équipement, comment est-ce qu'Hydro-Québec Équipement rend des services au Transporteur, comment est-ce qu'Hydro-Québec Équipement lorsque cette division construit une ligne pour Hydro-Québec, comment facture-t-elle? Pour TransÉnergie comment

facture-t-elle TransÉnergie?

Ce sont des règles qu'on retrouve dans le Code de conduite parce que la Régie a souhaité les règles qui s'appliqueraient à toutes les entités affiliées du Transporteur, non pas celles qui ont uniquement des activités marchandes.

Mais si on regroupe, à ce moment-là, dans un seul document, bien, il va falloir, nous, se présenter ou faire valoir entre autres, par exemple, à la FERC ou à nos voisins américains, que ce document qui régit l'ensemble des interfaces du Transporteur, régit également, inclut ces transactions ou ces rapports avec ses affiliés qui ont des activités marchandes et, à ce moment-là, bien eux, auront le gros document et l'éplucheront pour voir qu'effectivement, on y retrouve, on y retrouve dans ce gros document les règles, qui pour eux, sont essentielles à l'égard de la séparation fonctionnelle.

Alors, ça expliquait les deux documents, ce n'était pas une, c'est une raison très, très pratique pour le Transporteur de faire d'une pierre, deux coups.

Maintenant, l'exercice peut, comme je le dis, peut être fait parce que j'ai la ferme conviction qu'il n'y a pas incompatibilité entre les deux, entre les

deux textes. Au contraire, à bien des égards, c'est un miroir des règles; celles qui au départ s'appliquaient aux interfaces ou aux rapports entre le Transporteur et les activités marchandes sont celles qui maintenant s'appliquent, doivent s'appliquer au Transporteur et dans ses rapports avec l'ensemble des autres entités affiliées qui ont d'autres fonctions, d'autres genres d'activités. Mon premier point.

Maintenant, la responsabilité de l'application et la difficulté que semble avoir la Régie quant aux responsabilités qui demeurent entre les mains de la secrétaire générale, en tenant compte de la décision et des précisions, la décision D-2002-95 et des précisions qui ont été rendues, qui ont été données au Transporteur suite à sa demande de précisions.

Vous aurez remarqué que chez le Transporteur, que dans la division réglementée par la Régie, Hydro-Québec dans ses activités de transport, deux, pourquoi on a choisi deux plutôt qu'une personne, c'est qu'il est apparu que de confier à la même personne les responsabilités d'application du Code et en même temps la responsabilité de vérification que le Code est bel et bien appliqué pouvait laisser cette seule et même personne dans une situation de conflit d'intérêts, évidemment, de conclure à la fin

de l'année qu'elle a très bien fait son premier travail, celui d'appliquer.

C'est pour ça qu'il y a deux personnes responsables chez le Transporteur, deux personnes qui sont à l'emploi, qui ont des fonctions de gestion, des fonctions importantes de gestion chez le Transporteur, des personnes qui ont été par le passé appelées à témoigner devant la Régie et qui le seront par la suite, seront responsables, face à la Régie, de la façon dont le Transporteur applique le Code de conduite et la façon dont il évalue en bout de compte, la façon dont il l'a appliqué et qui rend un compte dans un premier temps au président de la division transport, TransÉnergie et par la suite, le président dépose son rapport à la Régie.

Le Code de conduite du Transporteur n'est pas une série de règles qui ne s'appliquent qu'au Transporteur, ce n'est pas un mode d'emploi, ce ne sont pas des règles d'agissements que le Transporteur sous la responsabilité ultime de son président impose à ses employés uniquement, ce n'est pas une façon de faire qu'on impose aux employés, on ne l'a pas vu comme ça.

Si on revient à la décision D-2002-95, la Régie, où on a compris que la Régie s'attendait à ce que le

Code de conduite régisse, réglemente, établissee des façons de faire dans les rapports, les rapports d'affaires, les rapports opérationnels entre le Transporteur, une grande division réglementée par la Régie et tous les autres, puis j'admets la difficulté là, d'avoir une définition claire et précise parce qu'effectivement, l'entreprise intégrée a des divisions, a des unités d'affaires, a des unités de services, c'est ainsi qu'elle mène ses affaires.

Et c'est ainsi, et on a tenté, dans le Code de conduite, de définir, non pas d'en exclure, mais de définir le mieux possible qui sont ces autres unités d'affaires, unités de services, groupes et divisions avec qui le Transporteur a ses interfaces, a ses relations d'affaires.

Ça peut être précisé, ça peut être amélioré, ça peut être de la façon dont la Régie le souhaiterait, je n'y vois pas au départ d'objection.

Mais lorsque, comme j'ai dit au début de mon intervention, le Code de conduite du Transporteur, ce n'est pas un document qui ne s'applique qu'au Transporteur, ce n'est pas un modus operandi du Transporteur seulement, ce n'est pas les Dix Commandements que le Transporteur impose à ses employés, c'est, on l'a compris nous comme étant la

façon dont le Transporteur va faire affaire avec les autres groupes de l'entreprise, groupes, divisions, appelez-les comme vous voulez, de l'entreprise.

Donc, il y a nécessairement des relations, des rapports, des règles que le Transporteur, étant une entité réglementée, donnant suite aux attentes de la Régie des règles que le Transporteur dit à ses, ou veut, ou tente d'imposer, ou se dit obligé d'imposer, à ses collaborateurs, ou à ses, à d'autres unités d'affaires, dont certaines sont réglementées, le Distributeur, d'autres ne le sont pas, le Producteur.

CSP, à toutes fins pratiques, je le vois quasiment réglementé sur la base des coûts en ce moment par la Régie. Il y en a qui sont réglementés selon la définition de la Loi, le Distributeur, le Transporteur; d'autres, par la force des choses, sont quasi réglementés sur la base des coûts; d'autres ne le sont pas. Mais c'est un ensemble, le Code de conduite, en bout de ligne, c'est un ensemble de règles pour régir comment des groupes ou des affiliés, non réglementés, doivent faire affaire avec le Transporteur.

Alors ce que la Régie finit par faire ou ce que le Transporteur, à la demande de la Régie, finit par faire, c'est d'imposer une façon de faire, c'est

d'imposer une façon de transiger à d'autres unités de l'entreprise, je prends « unités » comme mot générique en ce moment, à d'autres unités de l'entreprise, qui ne sont pas réglementées, qui ne sont pas sous, couvertes par la Loi sur la Régie de l'énergie, et à qui la Régie de l'énergie ne peut pas directement imposer ces règles-là.

Alors au sein de l'entreprise intégrée, il se trouve à y avoir, il peut y avoir des situations où le Transporteur n'a pas la capacité, lui, d'imposer à quelqu'un d'autre la règle ou n'a pas non plus beaucoup de, j'allais dire crédibilité, oui, il en a beaucoup, mais n'a pas beaucoup d'autorité pour interpréter la règle qui s'applique à cette entité non réglementée puis lui dire : « C'est ça que ça veut dire, c'est ça que moi, Transporteur, je t'exige, toi, cette autre division qui est dans l'entreprise sur le même pied que moi mais à la seule différence que tu n'es pas réglementée. »

Alors il faut, dans l'entreprise, une autorité, une personne en autorité qui a la responsabilité de voir à ce que les règles, que le Transporteur se fait imposer en quelque sorte par son autorité réglementaire et qu'ensuite, dans un code de conduite, impose à ses partenaires au sein de l'entreprise, il faut une autorité qui soit, pour que

ça fonctionne bien, il faut une autorité qui soit capable de dire : « Oui, je l'impose, la règle... oui, le Transporteur a raison... non, le Transporteur n'a pas raison... non, le Transporteur va trop loin... oui, je m'attends à ça de vous, entités non réglementées, ou unités non réglementées... », afin que le Transporteur soit en mesure de bel et bien respecter ses obligations à l'égard de la Régie.

C'est pour ça, puis c'est presque, indépendamment, c'est venu bien avant la décision de la Régie sur le Code de conduite parce que depuis fort longtemps déjà, toute la question d'éthique, de régies d'entreprise, d'éthique autant des employés que des administrateurs, que des dirigeants d'une entreprise, est sous la responsabilité de la secrétaire générale.

Puis c'est justement parce que la secrétaire générale avait cette autorité-là dans l'entreprise d'ailleurs que dans le Code d'éthique du Distributeur quant à ses appels d'offres, c'est elle encore une fois qui a été identifiée, pour l'application du Code d'éthique du Distributeur pour les appels d'offres, qui a été identifiée comme la personne ultimement responsable de l'application du Code d'éthique. Et dans ce cas-là, la Régie, ou une autre formation de la Régie a accepté que, même si c'est le Code d'éthique du Distributeur, a accepté que ça soit la secrétaire

générale qui soit ultimement responsable de
l'application du Code.

Alors dans la proposition qui est devant vous, il y
a, le Transporteur a tenté de concilier les deux, de
concilier, comme dans le cas du Distributeur, comme
dans le cas de toutes les questions d'éthique puis
toutes questions de régie d'entreprise, a tenté de
concilier la responsabilité ultime que l'entreprise
accorde à la secrétaire générale, qui elle-même a des
mécanismes au sein du Secrétariat général pour
l'appliquer.

C'est une fonction dont elle s'acquitte, pas
uniquement dans le cas du Code de conduite du
Transporteur, c'est une fonction dont elle s'acquitte
dans le cas du Code de conduite des administrateurs,
le Code d'éthique des employés, qui s'applique à tous
les employés, elle a des responsabilités à cet égard-
là.

Donc chez Hydro-Québec, pour une application
complète, équilibrée, disons sérieuse, des règles
d'éthique ou de conduite entre divisions, ou à
plusieurs divisions, il nous apparaissait la façon la
plus constante avec les pratiques de l'entreprise et
la façon la plus efficace de ne pas complètement
couper, ou éliminer, la responsabilité de la

secrétaire générale.

Maintenant, pour le Transporteur, chez le Transporteur, celui qui doit répondre, l'entité réglementée qui doit répondre à la Régie de l'application du Code, puis du respect du Code, puis de la diffusion du Code, puis de la formation des employés pour le respect du Code, pour s'assurer que le Transporteur lui-même ne partage pas des bureaux avec quelqu'un d'autre, la secrétaire générale peut le faire mais encore mieux des gens chez le Transporteur, le Code prévoit la nomination d'un responsable du Transporteur.

LE PRÉSIDENT :

Bon, c'était simplement pour vous dire que, effectivement, on comprend que la situation est complexe, on comprend qu'il y a plusieurs entités. Sauf que c'est le premier code de conduite et comme on n'a pas de juridiction sur l'autorité suprême de votre organisme, on se dit : on va s'organiser pour rendre le Transporteur responsable des obligations qui y sont mentionnées, de telle sorte que comme on a juridiction sur le Transporteur, le Transporteur viendra rendre compte.

On ne sera pas en perpétuel débat de savoir si on peut faire venir la secrétaire générale pour

témoigner et rendre compte. On veut quelque chose qui soit efficace, pragmatique, concret. On comprend que la situation est complexe, et c'est pour ça qu'on a préféré tenir une rencontre technique. Vous expliquerez aux représentants de la Régie et aux intervenants les difficultés que vous rencontrez. Ce qu'on cherche, c'est un équilibre, un juste équilibre dans les impératifs que vous avez et les impératifs qu'on a.

Mais il y a, il persiste quand même, au fil des années, une ambiguïté quant à la séparation fonctionnelle et à la compagnie intégrée. Bon nombre d'argumentations nous ont été servies dans un sens et bon nombre dans un autre sens. Quand on cherche à avoir plus d'information, souvent on nous dit que l'information est au niveau intégré et ne vous est pas accessible. Quand on cherche à essayer de contraindre, c'est l'inverse.

Alors il vaut trouver aujourd'hui le juste équilibre entre tout ça mais que, en bout de ligne, ça marche. Et le texte que vous nous avez soumis, avec respect, ne nous semble pas offrir de garantie que ça va marcher. Ça fait qu'il s'agit de s'entendre, de se parler. On n'est pas inconscients de ce que vous venez de nous dire et on la comprend, la réalité que vous vivez, sauf qu'on se dit : il faut trouver une

façon de rendre le Transporteur responsable des différentes obligations, par exemple qui sont dans les normes, de sorte que, en bout de ligne, nous autres, on aura un interlocuteur : le Transporteur.

On aura un ou deux responsables; le fait que ce soit le contrôleur ou le directeur de la Commercialisation, disons que c'est une belle invention de votre part, parce que ça respecte la philosophie et les principes généraux, mais on ne veut pas avoir les difficultés que peuvent poser, dans le cadre de notre travail qu'on doit faire comme régie, les ambiguïtés et les réserves qui peuvent être amenées, ou qui ont déjà été amenées dans le passé, sur le témoignage de l'un ou de l'autre. On veut que ça fonctionne. Il s'agit de trouver le juste équilibre.

Me F. JEAN MOREL :

Parfait.

LE PRÉSIDENT :

C'était ça, mon doigt sur le piton!

Me F. JEAN MOREL :

O.K. Mais je vais conclure, vous avez vu, moi aussi, je suis vite sur le piton! Je vais tenter de conclure en vous disant : bien, tant mieux si vous

êtes, je pense, conscient des difficultés et aussi tant mieux si vous avez pris bonne note de mes dernières remarques, mais soyez assurés que la Haute direction que vous avez décrite comme étant, je ne sais pas, vous semblez décrire comme étant inatteignable ou, est consciente qu'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité est réglementée, est consciente également qu'Hydro-Québec dans ses activités de distribution est réglementée, est consciente des responsabilités, de l'autorité de la Régie et de ses responsabilités.

Je ne voudrais pas laisser ou partir d'ici avec, en pensant que la Régie croit que la secrétaire générale n'a pas de compte à rendre dans la façon dont l'entreprise ou dans la façon dont elle s'acquitte de ses fonctions dans l'entreprise face à la réglementation que fait la Régie des activités de transport et des activités de distribution de l'entreprise. Ce n'est pas du tout, ce n'est pas du tout le cas.

Moi, je veux vous convaincre du contraire que, pour que le code de transport, parce que le Transporteur qui est un des bras ou des silos, appelons-le comme on veut, de l'entreprise réglementée, si on lui laisse à lui seul la responsabilité, comme j'ai tenté de vous le dire, là, de se donner un code, de dire,

bien, c'est pour mon bien, là, ce code-là parce que la Régie me l'a imposé, puis ensuite, bien, voici, je pars et j'impose.

Et c'est un code qui règle, qui est censé réglementer ou régir mes relations avec tout le monde dans l'entreprise, tous les autres dans l'entreprise, donc vu que, moi, j'ai un code, vu que, moi, j'ai un code approuvé par la Régie, c'est moi qui réglemente, qui décide, qui a le dernier mot sur la façon dont je vais interagir avec tout le monde dans l'entreprise réglementé, pas réglementé, réglementé sur la base des... quasi réglementé sur la base des coûts ou réglementé à titre de distributeur, c'est moi qui l'impose, c'est parce que, après tout, c'est moi qui vais en répondre.

Évidemment, le Distributeur aussi va avoir à en répondre à son tour à la Régie, parce que le Code de conduite du Transporteur, théoriquement, s'applique ou régit les relations du Transporteur avec le Distributeur; les deux vont en répondre puis les deux, bien, expliqueront leurs difficultés ou leurs problèmes d'interprétation du code de un par rapport au code de l'autre, puis comment on a appliqué un, qu'on a appliqué l'autre.

Puis la Régie, bien, pourra au moins, elle,

départager de qui du Transporteur ou du Distributeur est mieux placé pour interpréter un code ou pour écrire des dispositions d'un code de conduite. Mais ce n'est pas le cas pour les autres, pour tous les autres unités, divisions, groupes, filiales de l'entreprise. Et c'est pour ça que l'entreprise, pour s'assurer justement d'éviter des conflits, d'éviter des interprétations qui pourraient être faites par un groupe non réglementé, pour éviter qu'il pourrait y avoir une unité de service non réglementée loin des yeux de la Régie qui dise : Bah! vous savez, moi, le Code, là, je l'interprète comme ça, puis je l'applique dans ses grandes lignes, puis ça fait mon affaire.

C'est pour ça qu'on a cru bon, puis comme je vous dis, ça reflète les règles d'entreprise à tous égards en matière d'éthique qu'on a cru bon de conserver l'autorité ultime de la secrétaire générale sur tous ces groupes, unités, filiales, divisions dans l'application des règles. Alors, je ne pense pas que ce qu'on propose à la Régie est incompatible avec... Le but ultime que la Régie tente d'obtenir, c'est une application complète, sérieuse et efficace des règles contenues dans le Code de conduite.

Et c'est pour ça que c'est un peu mon deuxième point, c'était mon plaidoyer sur les responsabilités. Parce

que si... Je vois difficilement comment une personne, même si c'est son président, même si c'est monsieur Filion qui vient ici qui dise, oui, on a un beau code, oui, j'en assume l'entière responsabilité, oui, je l'ai envoyé à tout le monde, je l'ai mis sur l'Intranet, tout le monde l'a lu dans l'entreprise, mais je ne peux pas vous dire parce que, moi, je n'ai pas d'autorité sur HQ, pour donner un exemple, je ne veux pas manquer de respect en nommant quelqu'un, mais sur telle unité ou tel groupe, je n'ai pas d'autorité sur cette personne-là.

Moi, je me suis assuré que mes troupes l'appliquaient bien. Moi, je me suis assuré que tout le monde chez TransÉnergie le suivait religieusement. Moi, je l'ai diffusé à travers l'entreprise. Moi, j'ai dit à tous les groupes avec qui je faisais affaire : Voici les règles en vertu desquelles, nous, on aimerait ou on veut, ou on doit faire affaire. Mais, là, il y en a qui disent que j'interprète mal mon code; il y en a qui disent que je vais trop loin; il y en a qui disent que ci; il y en a qui disent que ça.

Il fallait l'arbitre, il fallait l'autorité au-dessus de monsieur Filion; il fallait l'autorité au-dessus d'un directeur de, ou d'un responsable de groupe; il fallait l'autorité qui dise, l'interprétation de monsieur Filion est la bonne. Ça fait que vous allez,

vous, là, autre groupe ou autre unité vous enligner pour agir, fournir l'information, agir, contracter avec TransÉnergie de cette façon-là.

Et c'est pour ça que la secrétaire générale demeure l'ultime responsable dans l'entreprise, un peu comme un parapluie, au-dessus de tous ceux, celles, groupes, unités, filiales à qui on veut imposer ces règles-là, qu'elles demeurent là. C'est tout ce que j'avais à dire. On pourra se plier ultimement ou on pourra essayer de préciser les responsabilités, préciser du langage tel qu'on a compris dans le message.

Une autre chose qui nous cause, pas qui nous... oui, qui nous cause, un dernier point qui nous cause des difficultés, c'est qu'on a compris le Code de conduite et comme étant cet ensemble de règles régissant les rapports d'affaires ou autres, ou l'interface entre le Transporteur et les autres divisions, groupes, unités, filiales, et caetera, de l'entreprise.

Le Code de conduite, disons le client du service de transport, le consommateur n'est pas partie prenante au Code de conduite. Vous l'avez dit vous-même, le Code de conduite, c'est un instrument pour s'assurer qu'il n'y a pas de... que les activités, il n'y a pas

d'interfinancement. Le Code de conduite est un instrument de, est un, votre pouvoir d'imposer ou d'approuver un code de conduite vient des pouvoirs de la Régie en matière de réglementation tarifaire.

On voit difficilement comment il pourrait y avoir, comment, je ne sais pas, moi, HQ équipement ou comment, qui n'est pas client du service de transport, ou un autre groupe au Chili, TransSélect qui se fait facturer des services techniques de TransÉnergie au coût complet pour que, effectivement, les clients du service réglementé ne paient pas, ou que les bons coûts soient reflétés selon les règles de la Régie, et qui serait malheureuse ou qui ne serait pas d'accord avec l'application du Code de conduite ait un recours à la Régie en plainte pour dire : Hey! ils me chargent trop cher, ils appliquent mal votre politique de prix de cession.

Le droit aux plaintes est accordé dans la loi aux consommateurs du service (dans ce cas-là, du service de transport) en vertu des dispositions de la loi, en vertu de la procédure de plainte. Et comment un code de conduite devant régir l'interface entre des unités réglementées et des unités non réglementées puisse faire autrement que par des représentations dans une cause tarifaire. Mais l'objet d'une procédure distincte de plainte, on le voit difficilement.

Ça complète mes commentaires. On va prendre bonne note des représentations des gens s'il y a lieu, si vous pensez que, effectivement, dans une rencontre technique, je pense, j'espère que les, ou je présume, je présume et j'espère que les représentants ou le personnel de la Régie va à son tour participer et faire part au Transporteur des difficultés avec plus de précision, de difficultés à l'égard du Code tel que proposé, et on améliorera le produit en conséquence.

LE PRÉSIDENT :

Disons qu'on peut tout de suite vous assurer du support de la Régie pour les autres aspects.

Me F. JEAN MOREL :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

Alors, est-ce qu'il y a d'autres participants qui veulent? Oui, Maître Tourigny.

(10 h 55)

REPRÉSENTATIONS PAR Me PIERRE TOURIGNY,

Représentant de Ontario Power Generation :

Je pense que votre intervention lors du laius de mon confrère a mis exactement le doigt là-dessus. Je me dois, cependant, de rappeler à la Régie, parce que

c'est mon mandat, que dès septembre deux mille un (2001), on avait déjà exprimé le fait que la séparation fonctionnelle n'était pas l'idéal et que la perception de neutralité était une nécessité absolue si l'on voulait que le marché du transport puisse fonctionner et que les participants devaient avoir confiance en l'impartialité de celui qui gère et assigne les capacités de transport.

Nous avons vu les ordonnances, elles nous donnaient satisfaction et les termes nous semblaient clairs. Alors, je suis ici pour dire à la Régie que nous, Ontario Power Generation encourage la Régie à pousser pour avoir un Code de conduite. Ce Code-là est plus que nécessaire. Il doit être propre au Transporteur qui est la personnes assujettie à votre juridiction. Il doit être clair et vous l'avez dit vous-même dans vos notes, normatif et exécutoire.

Il doit être policé aussi par une personne détachée des affiliés ou du Hydro-Québec corporatif et cette personne-là doit être directement responsable à la Régie.

Les explications de notre confrère Morel nous amènent à faire une seule réflexion, juste une autre façon de dire ce que vous avez vu vous-même, c'est qu'on est en train de nous dire qu'en vertu du Code, la

secrétaire générale va exercer une autorité sur des non-réglés, autorité que vous-même ne pouvez exercer.

Quant à nous, nous croyons que c'est la Régie qui doit être l'autorité suprême et l'arbitre final des problèmes qui peuvent survenir entre n'importe quel utilisateur du réseau et le Transporteur, que ce soit pour des questions techniques ou que ce soit parce que l'un croit que l'autre a eu une préférence.

Si Hydro-Québec corporatif veut, par ailleurs, indiquer sa très grande bonne volonté qu'elle a j'en suis convaincu, en disant, bien quiconque incite un représentant du Transporteur à ne pas suivre son Code va avoir affaire à nous, ça, bravo, c'est très bien mais ce n'est pas de votre juridiction.

Pas plus, par exemple, que si Ontario Power décidait de tenter de soudoyer ou d'exercer une pression quelconque sur un employé qui continuait quand même à refuser quelque chose, par exemple, d'illégal en vertu du code ou des règles d'accès, bien, il viendrait à la Régie ou Ontario Power viendrait à la Régie dire, « il n'a pas voulu me donner ça » et l'autre dirait, « oui mais il a exercé des... » Alors, vous voyez, il n'y a aucune raison de croire

qu'il faut trouver une personne au-dessus de la Régie qui puisse avoir l'autorité hiérarchique sur Ontario Power, il n'y a pas plus de raisons, dans le fond, d'en avoir pour d'autres branches non réglementées.

Quand on réglemente une compagnie, on s'assure que les employés de cette compagnie réglementée ont un code clair et qu'on puisse avoir des sanctions qui ne dépendent pas non plus d'un arbitrage d'une personne qui malgré toute la bonne volonté du monde apparaît, à tout le moins, pour les participants, pour d'autres participants comme étant en conflit d'intérêts.

Bon. Voilà. Alors, je pense que c'est la position que vous avez effectivement exprimée et je me permets de la réitérer parce que c'est la nôtre aussi et nous croyons que la Régie devrait « stick to its guns » et exiger effectivement un code précis pour l'entité réglementée.

Si des tiers ne se sentent pas liés par ça, bien, ils ne seront pas capables de faire affaires, c'est aussi simple que ça parce qu'il n'y aura qu'une seule façon de faire affaires. Merci.

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que, il y a maître Neuman qui s'avance. Vous êtes prêt, Maître Neuman?

REPRÉSENTATIONS PAR Me DOMINIQUE NEUMAN,

Représentant de STOP-SÉ :

Bonjour, Monsieur le Président, Messieurs les Régisseurs. Dominique Neuman pour le groupe STOP et Stratégies énergétiques. Alors, nous avons fait parvenir quelques commentaires le trente (30) janvier et une brève réponse à la lettre de réplique qu'avait déposée Hydro-Québec par la suite.

D'abord, je veux vous dire que je suis en bonne partie en accord avec les propos de maître Morel qui ont été prononcés tout à l'heure mais peut-être pour des raisons légèrement différentes.

Je vous ai exposé un peu la problématique, avant de rentrer sur des points spécifiques, la problématique générale dans laquelle on fait nos représentations. Ce qu'on souhaite, c'est qu'en bout de ligne, qu'Hydro-Québec comme entité intégrée continue d'exister et continue de garder sa capacité de prendre des décisions comme entité intégrée en matière stratégique, en matière de planification parce que ce maintien de capacité de prendre des décisions intégrées nous apparaît essentiel pour que l'on puisse tenir compte de l'intérêt public et tenir compte de considération de développement durable. Donc, ce qu'on souhaite, c'est que la séparation

fonctionnelle dont il est question ici n'en vienne pas à s'accroître progressivement et à dégénérer de manière à nuire à la capacité d'Hydro-Québec comme entité intégrée de prendre ses décisions qui puissent tenir compte de l'intérêt public et du développement durable.

On sait qu'à la suite de l'ordonnance, des ordonnances 888 et 889 de la FERC, que la FERC dans certaines ordonnances ultérieures, l'ordonnance 2000 et des projets d'ordonnances subséquents a exprimé l'idée que la séparation fonctionnelle qu'elle avait décidée dans ces deux ordonnances-là ne fonctionnait pas, fonctionnait mal, qu'il y avait des gens qui en abusaient donc, elle a proposé ou a ordonné une plus grande séparation fonctionnelle et est allée jusqu'à parler d'une séparation corporative entre les entités Transport et les autres entités constitutives d'une utilité publique et certains intervenants dans le dossier 3401 ont fait le même genre de réflexion dans l'audience générale de la présente cause.

Ce qu'on souhaite, c'est que la séparation fonctionnelle qui est prévue, qui existe au niveau des opérations, fonctionne pour que cette Régie-ci, pour que la Régie ne soit pas tentée de faire comme la FERC et ne soit pas tentée d'aller plus loin pour gruger de plus en plus et d'accroître de plus en plus

la séparation fonctionnelle jusqu'au point où Hydro-Québec comme entité intégrée cesserait de pouvoir prendre ce genre de décision de planification et de stratégie que j'ai mentionnée. Donc, c'est le contexte général de l'ensemble de notre intervention.

Il y a un autre élément sur lequel je voudrais vous sensibiliser. Il a été fait mention tout à l'heure de Hydro-Québec corporatif. Comme vous savez, l'article 2 de la Loi sur la définition du transporteur d'électricité donne juridiction à la Régie sur Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité.

TransÉnergie a des activités de transport d'électricité. HQ corporatif gère tout ce qu'Hydro-Québec fait. Or tout, ça inclut les activités de transport d'électricité. Donc, il me semble que la Régie ne devrait pas lancer la serviette et décider trop, trop rapidement qu'elle ne peut absolument rien faire, qu'elle ne peut absolument pas exercer de juridiction sur HQ corporatif et il me semble que peut-être, quand on parle de la secrétaire générale, que si, enfin s'il y a certaines activités de la secrétaire générale ou d'autres personnes au sein de HQ corporatif qui gèrent quelque chose qui s'applique à tout l'Hydro-Québec incluant Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité, eh bien, la Régie doit d'une manière ou d'une autre avoir

juridiction sur cette personne-là ou ces activités-là.

Également, une autre considération, c'est que s'il y a une violation des règles de conduite, si, par exemple, un échange d'information irrégulier a lieu entre le Transporteur et d'autres entités d'Hydro-Québec, la sanction ou la correction du problème peut nécessiter une intervention à la fois auprès du Transporteur et auprès de l'autre entité qui a pris part à cette violation. Dans certains cas, cette autre entité pourrait être HQ Distribution, ça tombe bien, la Régie a déjà juridiction sur HQ Distribution mais ça pourrait être d'autres entités qui globalement relèvent de HQ corporatif donc, ça peut être une bonne idée pour la Régie d'exercer sa juridiction sur un code, sur un document qui s'appliquerait à l'ensemble des entités d'Hydro-Québec et de cette manière de pouvoir contrôler le problème des deux côtés, à la fois du côté de la violation qui releverait du Transporteur et du côté de la violation qui releverait des autres entités.

Ceci étant dit, je vais passer en revue très rapidement les quelques points que la Régie a exprimé à partir de la page 5, les difficultés particulières qu'elle a identifiées dans le Code de conduite et ceci en tenant compte du fait que ça nécessiterait un

examen plus approfondi de notre part parce que nous venons de recevoir ce document et ça nécessiterait certaines discussions de notre côté.

Donc, en ce qui concerne les points 1) et 2) sur un Code de conduite spécifique au Transporteur et l'item 2), le fait qu'il y ait un seul document, quant à nous et comme je l'avais exprimé dans la lettre du trente (30) janvier, ce qui est important, c'est, qu'il y ait un document, deux ou trente-six, ce qui est important, ce que l'ensemble soit, face l'objet d'une approbation par la Régie donc, soit sujet à la juridiction de la Régie donc que ce soit un document qui intègre tout ou un document avec des annexes ou un document qui réfère à un autre, et donc quand on adopte le premier, on se trouve par référence à adopter le deuxième, c'est une question de forme donc, là-dessus, tout est possible en ce qui concerne la forme et je remarque, par exemple, au quatrième paragraphe de l'item 1) de la section C) à la page 5 que la Régie est ouverte à ce qu'il y ait d'autres normes internes qui s'appliqueraient à l'ensemble d'Hydro-Québec mais à la section 2), la Régie favorise qu'il y ait un seul document mais en tout cas, quant à nous, j'imagine que c'est, dans la rencontre technique, les deux hypothèses pourraient être examinées que ce soit l'un, que ce soit l'un ou l'autre. Mais nous avons identifié une difficulté

particulière en rapport avec l'article 6 du Code, que je n'ai pas devant moi mais j'y réfèrais dans ma lettre du trente (30) janvier, à savoir que la personne responsable de l'application du Code au sein du Transporteur avait ce qu'on appelait un pouvoir d'intervention auprès de toutes entités d'Hydro-Québec, ce qui posait un problème puisque si cette personne est interne au Transporteur, il ne peut pas être en même temps investi d'un pouvoir d'intervention auprès des autres entités d'Hydro-Québec et c'est un peu ce qui nous a amenés à ne pas nous opposer à ce qu'il y ait justement une autre personne qui est la secrétaire générale et qui éventuellement aurait en-dessous d'elle d'autres responsables locaux de l'application du Code, ou des normes dans les différentes entités pour que l'on puisse s'assurer que s'il y a une violation qui implique plusieurs entités à la fois le Transporteur et une autre unité, qu'une intervention puisse être faite valablement dans l'ensemble, auprès de l'ensemble des entités concernées.

(11 h 10)

En ce qui concerne les items 3 et 4 sur le besoin d'un langage normatif, d'un texte qui soit à caractère impératif et exécutoire, là-dessus, nous avons déjà fait quelques représentations là-dessus, nous avons trouvé quelques points qui nécessitaient

d'être mieux exprimés. Donc là-dessus, j'imagine que cela fera partie du travail à faire de vérifier les formulations et de s'assurer de leur qualité.

En ce qui concerne la définition des affiliés, nous avions, nous ne nous étions pas opposés à la définition, mais je comprends qu'elle aura besoin d'être clarifiée. Ce qu'on avait demandé, c'est à des fins de compréhension qu'Hydro-Québec identifie hors du texte, à des fins d'information la liste des groupes, des unités corporatives ou des entités qui font partie de cette définition.

Donc, on voyait une difficulté possible d'interprétation. C'est pour ça qu'on souhaitait que cette liste soit déposée et, éventuellement, mise à jour à mesure que l'organigramme d'Hydro-Québec change. Donc, si la définition peut être clarifiée, on est en accord avec ça.

En ce qui concerne donc les sections, l'item 6 « section non traitée adéquatement », et l'item 7 « procédure de plainte », on avait effectivement également fait quelques représentations le trente (30) janvier à l'effet que ce qu'il advenait des plaintes, à savoir le caractère décisionnel, la publication et la disponibilité de l'information sur l'existence des plaintes et leur traitement, manquait

de rigueur dans la description qui en était faite au code et aux normes. Donc, on proposait effectivement des clarifications à cet égard.

Et je comprends parfaitement les propos de maître Morel sur la question de plaintes, à savoir qu'il pourrait y avoir certains plaignants qui seraient sujets à la juridiction de la Régie en matière de plaintes, parce que ce serait des consommateurs au sens de la loi, et d'autres plaignants qui ne seraient pas sujets à cette juridiction. Donc, il faudrait prévoir les deux cas dans la procédure. Donc, ça complète mes représentations.

LE PRÉSIDENT :

Merci infiniment, Maître Neuman. Monsieur Lacroix, vous aviez des commentaires à faire.

REPRÉSENTATIONS PAR M. JEAN LACROIX :

Jean Lacroix du RNCREQ. Je dirais au départ, je ne partage pas complètement l'avis de maître Neuman qui vient de passer. En ce qui nous concerne, il a été peut-être difficile au départ d'accepter le concept de la séparation fonctionnelle. Maintenant qu'on y est, on doit jouer jusqu'au bout ce concept de séparation fonctionnelle pour qu'il n'y ait pas de zone grise ou de confusion.

En ce sens-là, maître Morel a bien illustré toute la zone qu'il peut y avoir d'interprétation quant à qui fait quoi. En ce sens-là, on partage pleinement l'avis de la Régie qu'il doit y avoir une personne indépendante provenant du Transporteur pour justement faire une, qu'il n'y ait pas d'ambiguïté. Je vous dirais, on s'est fait tellement, nous, servir, le RNCREQ, par Hydro-Québec toute cette question de : ne mélangez pas à qui appartiennent les activités du Producteur versus les autres activités réglementées. Que j'invite évidemment grandement la Régie, et je pense que c'est le souci qu'on perçoit de la correspondance et du document de ce matin d'être clairement séparé.

Je vous invite, et on partage particulièrement la définition du concept du Transporteur, de la distinguer clairement de TransÉnergie. On avait effectivement fait cette analyse-là. Et en ce sens-là, pour nous, il nous apparaît clair que la secrétaire générale, telle qu'identifiée dans le Code de conduite, n'est pas une personne partie prenante de TransÉnergie, mais de ce qu'on comprend, c'est qu'elle a une fonction à certains moments de ses activités de transporteur.

Évidemment, ça amène toute cette ambiguïté-là justement de cette personne-là. Donc, on comprendrait

qu'à ce moment-ci, si c'était accepté tel que c'est, la secrétaire générale serait amenée à témoigner devant la Régie. Et, là, vous pouvez imaginer un petit peu toute la jonglerie qu'on aurait à exercer sur qu'est-ce qui est, qu'on devrait dire devant la Régie de ce qu'on ne devrait pas dire devant la Régie en fonction des fonctions qu'elle exerce qui sont de toute son entité intégrée.

En ce sens-là, je vous invite à la page 9 du document qui s'appelle « Séparation fonctionnelle des activités de transport, normes de conduite d'Hydro-Québec ». On a identifié un autre problème qui, on pense qui n'a pas été clairement identifié et que ce n'est pas le cadre ici d'amener des solutions. Mais quand on lit à la page 9 en haut :

Le concept d'aucun employé d'Hydro-Québec ou d'une société affiliée qui participe aux activités de marché du gros.

Ce que j'en comprends à ce moment-ci, c'est qu'on distingue des employés d'Hydro-Québec qui participent des employés d'Hydro-Québec qui ne participent pas. Et en ce sens-là, on comprend qu'au niveau d'avoir accès au centre de conduite du réseau, il arrive en tout cas une... je vais l'appeler comme ça, on

perçoit une séparation, je dirais, d'Hydro-Québec Production, si j'appelle ça, ou incorporée, dans laquelle il y a des fonctions qui pourraient être à l'intérieur du Transporteur et une autre fonction qui ne le serait pas.

Et je vous avoue, on ne voit pas dans le Code de conduite de distinction quant à cette question de participe ou ne participe pas aux activités de gros. Et je pense que ça fait partie des confusions au niveau des ressources qui sont octroyées, qui peuvent amener une complication. Et je vous amène à la mutation. Quand on lit ce concept-là et quand on regarde cette ambiguïté-là sur qui participe ou ne participe pas au marché de gros, on lit plus précisément :

Les employés qui participent à des activités de marché de gros ou à des opérations liées au transport ou fonctions de fiabilité peuvent être mutés entre ces fonctions en autant que cette mutation ne serve pas à contourner les normes de conduite prévues au présent document.

À partir du moment où on ne sait pas clairement qui participe et qui ne participe pas, et qui est

intégré, cette mutation-là devient très confuse dans notre esprit et rentre dans cette zone grise que la Régie a identifiée en disant : Si on ne distingue pas clairement une approche auprès du Transporteur, bien, on reste dans cette ambiguïté. Donc, je pense qu'à ce sujet-là, on doit, à mon avis, s'adresser à cette problématique-là également qui est peut-être encore, qui n'est pas résolue.

Un dernier point qui n'a pas été abordé dans vos commentaires, mais je pense qui est une autre problématique, au niveau de la cession de l'actif. Et si on se réfère à la page 10 du document HQT-2 document 5, page 10, quand on va à la section 4.4 « la politique de prix de cession ». À notre avis, il y a une contradiction entre ce qui est écrit dans ce paragraphe-là et la décision de la Régie D-2002-95 à la page 59. J'y reviendrai. Ce qu'on voit, on marque dans un concept, on dit :

Quant au prix de cession applicable
lors de cessions d'actifs entre le
Transporteur et ses entités affiliées,
il doit correspondre au coût comptable
de ses actifs.

Donc, le coût moyen amortissement éventuellement. Et, là, je vous réfère quand on parle d'affiliés au

document de l'annexe à la page 13.

Pour Hydro-Québec, les affiliés sont les filiales de premier rang d'Hydro-Québec, les filiales de second rang d'Hydro-Québec et les sociétés en commandite.

Donc, ça inclut toutes les filiales y compris ceux qui sont moins de cent pour cent au coût comptable. Et en ce sens-là, quand on lit la décision de la Régie à la page 59, on lit le point suivant :

La Régie accepte la proposition du Transporteur de transférer les actifs entre unités d'affaires d'Hydro-Québec ou avec une filiale à cent pour cent au coût comptable.

Et un petit peu plus loin, on lit :

Quand il y a présence de tiers, la cession s'effectuera à un prix négocié.

On pense que ce concept-là n'est pas intégré dans le document d'Hydro-Québec. Ce n'est pas ça qu'il reflète. Et à notre avis, il ne répond pas

directement à la décision D-2002-95.

Ça représente grossièrement les principaux points. Il y a peut-être des petits points plus mineurs qu'on voulait aborder, mais que je préfère retenir peut-être en réunion technique. On pense qu'elle serait nécessaire, cette réunion technique-là, pour bien clarifier les choses. Souvent, à se parler, on se comprend mieux. Je ne veux pas porter d'intention à TransÉnergie ou à quiconque, mais, là, je pense qu'on a besoin de clarifier des aspects.

Et au-delà d'une difficulté, la position de l'organisation que je suis, sans qu'on... on n'a jamais été favorable, mais une fois qu'on y est, on va jouer le jeu jusqu'au bout, il ne faut pas que ce soit une situation dans laquelle on se sert de cette séparation fonctionnelle quand ça fait notre affaire, et on ne s'en sert pas quand ça semble compliqué, parce qu'il y a un corporatif.

Il faut que cette séparation fonctionnelle-là soit fonctionnelle ou pas. Et en ce sens-là, je pense que, là, on aborde la difficulté. Mais je pense qu'il faut aller au bout. La Régie a montré ce désir-là, et on va exactement dans le sens de la Régie. On le fait dans l'expertise qu'on avait présentée à la Régie où, maintenant, on dit : Voici le cadre, il faut aller

jusqu'au bout avec ça. Merci.

LE PRÉSIDENT :

Alors merci, Monsieur Lacroix. Est-ce qu'il y a d'autres personnes dans la salle qui veulent se faire entendre? Je ne vois personne d'autre. Écoutez, je l'ai mentionné tantôt, l'important, c'est d'arriver à quelque chose qui soit fonctionnel et qui tienne compte de la réalité complète d'Hydro-Québec.

Évidemment, si on avait voulu rendre une décision, on l'aurait rendue. On vous demande votre point de vue. On veut que vous vous rencontriez, que vous en discutiez puisque vous acceptez, tant mieux. Je pense que ça va être à l'avantage de tout le monde. Et qu'on puisse arriver au juste équilibre qui est souhaité de part et d'autre.

Alors, on va convertir la rencontre en rencontre technique. Nous, on va vous laisser travailler. Et on s'attend à ce que vers quatre heures et demie (4 h 30) au plus tard, si ce n'est pas plus tôt, qu'on se rencontre de nouveau, puis que vous nous fassiez part de votre position, puis surtout d'un échéancier. Parce que ce dossier-là a été très long avant d'aboutir et on voudrait que ça procède plus rondement à l'avenir. Alors, on vous remercie infiniment et bonne rencontre technique.

SUSPENSION DE L'AUDIENCE

REPRISE DE L'AUDIENCE

(16 h 30)

LE PRÉSIDENT :

Alors, Messieurs, nous avons convenu de nous revoir à seize heures trente (16 h 30) pour les conclusions et échéancier. J'imagine que vous avez tout élaboré à la fois les conclusions et l'échéancier?

Me F. JEAN MOREL :

Oh! élaboré les conclusions, c'est... Alors, Jean Morel, Hydro-Québec, le Transporteur, TransÉnergie, on ne le sait plus. On se pose encore la question. Mais on va trouver une réponse. En tout cas, je suis toujours Jean Morel.

La rencontre a été longue, comme vous avez pu le constater, et a été profitable, a été frustrante par bouts mais je vous ferai grâce de mes frustrations. Il a été convenu, premièrement, en fait, le Transporteur avait pris, avait déjà pris beaucoup de notes avant que vous nous laissiez à nos troubles ce matin. Les notes avaient été prises lors de vos commentaires d'ouverture et des échanges, l'échange que nous avons eu avant que le Banc ne se retire.

Il a été convenu par le Transporteur, et je pense que les participants, y inclus le personnel de la Régie,

étaient d'accord avec cette façon de procéder ou cette proposition du Transporteur qu'on réécrive ou représente, réécrive, à toutes fins pratiques, dans un seul document des règles ou des, oui, des règles régissant la conduite du Transporteur, ayant constamment à l'esprit les commentaires qui nous été faits que ce nouveau Code, que je n'appellerai même pas Code amendé, je vous le dis d'avance, ça va être le nouveau Code, « new and improved » comme ils disent, Code de conduite du Transporteur dans la semaine du vingt-six (26) avril.

Ce n'est pas nécessairement que la rédaction, qu'on anticipe que la rédaction va prendre trois semaines mais comme je vous ai expliqué, vu que, à l'interne, l'éthique, les règles d'éthique, le Code de conduite, ou la conduite des employés, et cetera, est une préoccupation corporative, les travaux, ou premièrement le pourquoi des travaux devra être présenté et expliqué, le résultat des travaux devra être également circulé à l'interne, alors on aimerait avoir un délai suffisant pour être sûrs d'avoir consulté ou mis au parfum, à tout le moins, tous ceux qu'on doit consulter.

Alors donc ce ne sera pas avant la semaine du vingt-six (26) avril qu'on pourrait déposer le nouveau Code. Par la suite, il y a évidemment l'événement de

6 avril 2004
Volume 33

mai, et je ne réfère pas uniquement à Camput, qui va être les audiences du Suroît qui vont occuper bien des participants, en commençant par le procureur du Transporteur, de TransÉnergie, d'Hydro-Québec Transport, et cetera.

Alors là, il semblerait que ça serait plutôt vers la fin mai qu'on pourrait avoir une rencontre, parce qu'on s'est entendus aussi qu'il serait utile d'avoir une réunion technique, du genre de celle qu'on a eue aujourd'hui, sur le nouveau Code pour échanger avec les intervenants et la Régie, un peu comme il a été fait, vous l'avez mentionné, pour les tarifs et conditions et comme il a été fait aujourd'hui, je pense qu'on a fait du chemin puis je pense que ça ne nuit pas d'avoir une réunion technique. Et par la suite, on pourra demander ou déposer une version finale pour laquelle on demandera l'approbation du Banc.

LE PRÉSIDENT :

Je ne voudrais pas vous mettre une pression indue mais la rencontre technique que vous prévoyez à la fin mai, est-ce qu'elle ne pourrait pas se tenir sans votre présence à un moment plus tôt dans le mois de mai?

Me F. JEAN MOREL :

Sans la présence de TransÉnergie, du Transporteur...

LE PRÉSIDENT :

Non, non.

Me F. JEAN MOREL :

... ou de son procureur, vous voulez dire?

LE PRÉSIDENT :

De son procureur.

Me F. JEAN MOREL :

Ce n'est pas tellement le procureur qui n'est pas disponible...

LE PRÉSIDENT :

C'est la partie?

Me F. JEAN MOREL :

... il y a, au début...

LE PRÉSIDENT :

Non, c'est parce que je croyais que c'était Jean Morel qui était...

Me F. JEAN MOREL :

O.K., non, non, non, je pense que, ça a été fait en

collégialité toute la journée, vous voyez bien, alors ce n'est pas juste moi, il y a la disponibilité, au début du mois, la première semaine de mai, en fait, la dernière semaine d'avril et la première semaine de mai, maître Hébert est absent. Malgré tout, on va déposer, durant le vingt-six (26), parce qu'on va être, on va sûrement être à l'étape non pas de la rédaction mais à l'étape des consultations internes.

Donc la première de mai, il n'est pas disponible. Par la suite, je pense qu'il y a monsieur Constant et également les intervenants, ils peuvent venir participer puis expliquer à quelle date ils, c'est suite à un...

LE PRÉSIDENT :

O.K., O.K., c'est...

Me F. JEAN MOREL :

... une consultation puis un commun accord qu'on en est arrivés au vingt-quatre (24) mai comme étant la, le vingt-cinq (25), pardon, le vingt-quatre (24) étant un congé...

LE PRÉSIDENT :

Le vingt-cinq (25) mai?

Me F. JEAN MOREL :

Non, qui... Le vingt-cinq (25) mai.

LE PRÉSIDENT :

Oui, mais c'est une rencontre technique, on n'a pas besoin d'être là, nous, le Banc.

Me F. JEAN MOREL :

Non, non. En fait, ça serait le dernier tour de table pour vous soumettre un produit qui aura fait, justement, l'objet de commentaires des participants.

M. FRANÇOIS TANGUAY :

On peut supposer donc que vous allez, après cette rencontre de fin mai, pas mettre énormément de temps avant de déposer le document?

Me F. JEAN MOREL :

Non.

M. FRANÇOIS TANGUAY :

Ça va venir tout de suite après, quelques jours après?

Me F. JEAN MOREL :

Quelques jours, effectivement, oui.

M. FRANÇOIS TANGUAY :

On ne vous cache pas que l'agenda que nous, on voit, c'est de signer ça avant l'été, régler ça avant l'été.

Me F. JEAN MOREL :

Oui, oui.

M. FRANÇOIS TANGUAY :

Puis après ça, on pourra faire sauter le champagne, on aura fini le 3401-98.

Me F. JEAN MOREL :

Mais avec ce qu'on a vécu aujourd'hui tous ensemble, on est sûrs que le nouveau Code va être, faire l'affaire.

LE PRÉSIDENT :

Avec l'enthousiasme que vous avez...

Me F. JEAN MOREL :

Vous me connaissez, vous...

LE PRÉSIDENT :

... vous nous contaminez.

Me F. JEAN MOREL :

... vous me connaissez assez bien, Maître Patoine.

LE PRÉSIDENT :

O.K., bon. Alors, tant mieux si on avance et tant mieux si on peut finir ça pour le vingt-six (26) avril. Je comprends que ça inclurait les consultations à l'interne, le vingt-six (26) avril?

Me F. JEAN MOREL :

Oui, oui, c'est pour ça qu'on a besoin des trois semaines, ça nous amène à une vingtaine de jours, c'est aujourd'hui le six (6), la semaine du vingt-six (26). Vous savez, moi, quand je présente ça, je promets ça dans une semaine, vous savez quand est-ce que ça arrive?

LE PRÉSIDENT :

Ah! oui. Alors, O.K., je ne sais pas si mes collègues ont... Maître Neuman, est-ce que vous avez quelque chose à rajouter?

Me DOMINIQUE NEUMAN :

Ça va.

LE PRÉSIDENT :

Bon. Monsieur Lacroix, non plus?

M. JEAN LACROIX :

Non.

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci infiniment puis merci de votre
collaboration.

Me F. JEAN MOREL :

Merci à vous aussi.

AJOURNEMENT

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