

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2008-074

R-3636-2007

22 mai 2008

PRÉSENTS :

Jean-Paul Théorêt
Louise Pelletier
Lucie Gervais

Régisseurs

Énergie La Lièvre s.e.c.

Demanderesse

et

Hydro-Québec

Mise en cause

Décision

*Demande portant sur la détermination du statut de
transporteur auxiliaire (Phase 1)*

1. INTRODUCTION

Le 8 juin 2007, Énergie La Lièvre s.e.c. (ÉLL) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie) en vertu des articles 1, 31(5°) et 85.14 et ss. de la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹ (la Loi) une demande portant sur la détermination du statut de transporteur auxiliaire. Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) est mise en cause. Cette demande est amendée le 2 août 2007 à la suite de la réception d'une demande de service de transport d'électricité du Transporteur expédiée le 23 juillet 2007.

Les conclusions recherchées sont les suivantes :

« **ACCUEILLIR** la présente demande;

CONCLURE à la non-application de la Section II du chapitre VI.1 de la Loi sur la Régie de l'énergie L.R.Q., c. R-6.01, à l'égard d'Énergie La Lièvre s.e.c.;

CONCLURE qu'Énergie La Lièvre s.e.c. n'est pas un « transporteur auxiliaire » au sens de l'article 85.14 de la Loi sur la Régie de l'énergie L.R.Q., c. R-6.01;

AUTORISER Énergie La Lièvre s.e.c. à s'abstenir de négocier tout contrat de service de transport d'électricité avec le transporteur d'électricité Hydro-Québec agissant dans ses activités de transport d'électricité selon l'article 85.15 de la Loi sur la Régie de l'énergie L.R.Q., c. R-6.01, y compris, en regard de la demande décrite à la pièce ELL-6 portant date du 23 juillet 2007 ;

RENDRE toute autre ordonnance jugée utile incluant toute question relative aux frais, le cas échéant. »

Dans sa décision D-2007-100², la Régie juge que la demande d'ÉLL est recevable.

Le 13 mars 2008, le Transporteur dépose sa preuve en réponse à la demande amendée d'ÉLL et se porte à son tour demandeur en vertu des articles 85.19 à 85.23 de la Loi visant l'accès aux installations de transport d'électricité, ainsi qu'en vertu de l'article 34, pour une ordonnance provisoire de sauvegarde.

¹ L.R.Q., c. R-6.01.

² Le 23 août 2007.

Dans sa décision D-2008-054³, la Régie traite des demandes du Transporteur. Elle juge que la demande du Transporteur en vertu des articles 85.19 à 85.23 est intrinsèquement liée au dossier actuel et, en conséquence, doit être entendue dans le même dossier. Toutefois, afin de ne pas retarder l'échéancier déjà fixé, ce qu'ÉLL allègue lui être préjudiciable, et afin de permettre à ÉLL de débattre de la demande reconventionnelle du Transporteur, la Régie décide qu'elle entendra immédiatement la demande d'ÉLL. La demande reconventionnelle du Transporteur sera entendue dans ce même dossier, mais selon une procédure séparée (Phase 2).

Dans cette même décision, la Régie juge qu'il n'y a pas urgence immédiate à traiter de l'ordonnance provisoire de sauvegarde en vertu de l'article 34. Elle verra en temps utile et opportun, s'il y a lieu d'émettre une telle ordonnance après avoir entendu les parties.

L'audience sur la demande d'ÉLL (Phase 1) s'est tenue à huis clos du 29 avril au 5 mai 2008.

Dans la présente décision, la Régie se prononce sur la demande d'ÉLL portant sur la détermination du statut de transporteur auxiliaire.

2. CADRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

En vertu de l'article 31(5°) de la Loi, la Régie a juridiction exclusive pour décider de toute demande soumise en vertu de la Loi.

Selon l'article 5 de la Loi, la Régie doit, dans l'exercice de ses fonctions, favoriser la satisfaction des besoins énergétiques dans une perspective de développement durable et d'équité au plan individuel comme au plan collectif.

Dans le cas présent, ÉLL s'adresse à la Régie pour faire déterminer qu'elle n'est pas un transporteur auxiliaire au sens de l'article 85.14 de la Loi.

Tel que mentionné à la décision D-2007-100⁴, il est admis que la Régie a compétence de déterminer préliminairement si une partie visée peut ou non être astreinte à négocier les conditions d'un contrat de service de transport d'électricité prévu à l'article 85.15 de la Loi.

³ Le 16 avril 2008.

⁴ Le 23 août 2007, page 8.

La Régie détermine donc préliminairement si, en vertu de l'article 85.14, ÉLL est assujettie à la section II du chapitre VI.1 de la Loi.

3. POSITION DES PARTIES

3.1 PREUVE ET ARGUMENTATION D'ÉLL

ÉLL soumet qu'en date du 13 décembre 2006, jour où la *Loi concernant la mise en œuvre de la stratégie énergétique du Québec et modifiant diverses dispositions législatives* (loi 52) fut adoptée et sanctionnée, elle n'était pas, et n'est toujours pas, un « transporteur auxiliaire » au sens de l'article 85.14 de la Loi.

Selon ÉLL, les concepts utilisés dans l'article 85.14 de la Loi, « réseau de transport d'électricité », « installation d'une tension de 44 kV et plus raccordé au réseau du transporteur d'électricité » et « apte à fournir un service de transport à un tiers » n'ayant pas été définis en regard de leur application, il subsiste une incertitude quant à leur portée dans la qualification d'un « transporteur auxiliaire ».

Il n'est aucunement précisé si la notion de réseau de transport d'électricité utilisée à l'article 85.14 est la même que celle de l'article 2 de la Loi qui, à toutes fins pratiques, a été établie en fonction de la volonté du législateur d'assujettir le Transporteur à la juridiction de la Régie, et ce, en particulier, en retenant une définition axée sur l'assujettissement de certains équipements dans une perspective d'allocation des coûts associés à cette activité et à la détermination des tarifs réglementés, plutôt qu'une notion plus conforme à celle de l'industrie.

Aussi, la notion d'installation d'une tension de 44 kV et plus, prévue à l'article 85.14 n'est pas définie et il n'existe aucune indication dans la Loi ou ses règlements d'application précisant ce que comprend, en tant qu'équipement, une telle installation, ni à quelles fins ces installations, une fois identifiées, doivent être destinées au moment de l'assujettissement à la Loi.

La notion de « apte à fournir un service de transport à un tiers » inscrite à titre d'élément qualificatif à l'article 85.14 présuppose que l'on ait déjà défini ce que l'on entend par un service de transport fourni à un tiers dans le contexte particulier des dispositions de la section II du chapitre VI.1 et que l'on ait déterminé ce que compose une installation d'une

tension de 44 kV et plus ou un réseau de transport, ce qui n'est aucunement établi par le cadre législatif actuel.

Finalement, une définition de ce que constitue une « aptitude à » fournir un service de transport est aussi absente de la Loi.

Malgré l'absence de définition des concepts visés par l'article 85.14 de la Loi décrits ci-dessus, ÉLL soutient qu'elle ne se qualifie pas comme un transporteur auxiliaire et, par conséquent, n'est aucunement obligée de se conformer aux dispositions des articles 85.14 et suivants de la Loi.

À titre d'ayant droit et en vertu des autorisations qui lui ont été consenties par le gouvernement du Québec en 1999 contre considération, ÉLL a acquis le droit d'exporter hors du Québec la totalité de la production d'énergie hydroélectrique provenant des centrales High Falls, Dufferin et Masson. De plus, ÉLL n'a jamais été tenue d'être ou de demeurer un distributeur d'électricité privé et exclusif, tant avant qu'après l'adoption de la loi 52.

ÉLL et ses prédécesseurs ont, tout en respectant leurs obligations contractuelles antérieures, réorganisé et restructuré l'exploitation et les activités commerciales de l'entreprise en les axant sur la production et la vente, sur une base marchande, d'énergie et de capacité.

ÉLL et ses prédécesseurs ont, en tout temps pertinent aux présentes, exporté, seuls ou par des ententes commerciales avec EBMI, une partie de la production hydroélectrique et procédé à la vente de celle-ci et de produits énergétiques y associés sur le marché de gros, tant au Québec qu'à l'extérieur du Québec.

Aujourd'hui, ÉLL n'approvisionne au Québec qu'un seul client de consommation directe, soit l'usine de pâtes et papiers White Birch, maintenant Papiers Masson limitée (PML) située à Gatineau, secteur Masson et ce, en vertu d'un contrat de fourniture d'électricité intervenu en 1998 et venant à échéance en date du 31 décembre 2008.

À compter du 1^{er} janvier 2009, les activités commerciales d'ÉLL et de son mandataire et affiliée, EBMI, seront liées à la production d'hydroélectricité et à la vente pour revente (marché de gros) de cette énergie et des produits énergétiques y associés.

ÉLL reconnaît posséder des installations d'une tension de 44 kV et plus raccordées au réseau du Transporteur aux points d'interconnexions HQT/MATI et HQT/MAFA⁵ et qu'Énergie Brookfield Marketing Inc. (EBMI) est un client de transport du Transporteur.

⁵ Pièce B-5, Requête amendée, paragraphes 1 et 48.

ÉLL soumet que seuls les liens entre la centrale High Falls à partir du sectionneur de ligne et le point HQT/MAFA, d'une part, et entre le sectionneur de ligne du poste d'aiguillage de production Masson et le point HQT/MATI d'autre part, pourraient être visés par l'article 85.14 de la Loi à titre d'installation d'une tension de 44 kV et plus raccordée au réseau du Transporteur.

ÉLL soumet que ses centrales, équipements et les installations reliant les centrales entre elles au poste d'aiguillage de production Masson, ainsi que le poste d'aiguillage de production lui-même, ne sont pas visés par la définition énoncée à l'article 85.14 de la Loi, en ce qu'ils constituent des éléments d'actifs associés à la production d'énergie hydroélectrique et non au transport d'électricité destiné à des tiers.

ÉLL soumet qu'elle n'exploite pas un réseau de transport. Selon elle, l'article 85.14 de la Loi s'adresse à :

- i) Un propriétaire ou un exploitant d'un réseau de transport d'électricité (...);
- ii) Raccordé au réseau du transporteur d'électricité (...);
- iii) Apte à fournir un service de transport à un tiers.

Selon ÉLL, en ce qui concerne les réseaux de transport autres que celui d'Hydro-Québec, et nonobstant la définition de réseau de transport d'électricité de l'article 2 de la Loi, la Régie doit, en regard de l'application de l'article 85.14, déterminer l'imputation des actifs détenus entre les fonctions production, transport et, le cas échéant, distribution, en tenant compte de la spécificité propre au système électrique en cause et des fonctions particulières que ces éléments d'actifs sont appelés à remplir. La Régie doit aussi, dans son analyse des caractéristiques d'un système donné, déterminer si les actifs ont été acquis, installés et exploités à des fins d'offrir un service de transport à des tiers.

Au surplus, une interprétation de la définition de « réseau de transport » prévue à l'article 2 de la Loi fondée uniquement sur la description des équipements y énumérés serait, de l'avis d'ÉLL, inappropriée et irait à l'encontre de ce qui est généralement considéré dans les juridictions avoisinantes et par l'industrie comme étant un réseau de transport d'électricité, tant en ce qui concerne les éléments qui composent un tel réseau que l'objet pour lequel ceux-ci ont été installés.

Selon ÉLL, il semble clair, tant du libellé de la définition susmentionnée que des décisions de la Régie qui ont traité de cette question, que les éléments et équipements liés à l'activité de production d'énergie ne font pas partie des éléments d'un réseau de transport. Dans un second temps, il faut retenir de la définition de réseau de transport d'électricité de l'article 2

de la Loi que les installations et équipements qui y sont énumérés doivent être destinés à transporter l'électricité.

ÉLL soumet que les actifs en cause n'ont pas été acquis à des fins de service de transport d'électricité et que cette définition comporte une composante portant sur la nature et l'objet de l'exploitation ou de l'usage auquel les installations ou l'ensemble de ces installations et équipements, y compris ceux énumérés à l'article 2, doivent être dédiés.

ÉLL soutient que c'est la conception, l'aménagement, l'implantation et la configuration de l'ensemble des installations et l'objet pour lequel ils l'ont été qui déterminent si elles sont destinées à une activité de transport d'électricité ou non.

Un ensemble d'installations ou d'équipements non destinés à offrir du transport d'électricité ou à permettre de servir dans l'opération d'un réseau de transport d'électricité, même s'il comprend des équipements décrits à la définition de l'article 2, n'est pas pour autant un réseau de transport ou un élément d'un réseau de transport.

Par conséquent, ÉLL soumet que les installations et équipements dont il est ici question doivent nécessairement être destinés à offrir un service de transport d'électricité à un tiers pour être considérés comme éléments faisant partie d'un réseau de transport.

Il est essentiel de distinguer entre un service de transport et une entente d'échange d'énergie entre des producteurs ou des détenteurs de droits sur de l'énergie et de la puissance électrique.

Afin de se qualifier comme transporteur auxiliaire selon l'article 85.14, même en appliquant la définition de l'article 2, non seulement les équipements doivent-ils être destinés à transporter de l'électricité, mais l'ensemble formant le réseau de transport doit également avoir la capacité ou l'aptitude à fournir un service de transport à des tiers.

Une entente d'échange d'énergie ou un service qui requiert l'îlotage d'unités de production ou l'isolement des groupes turbines alternateurs pour se matérialiser ne constitue pas un service de transport d'électricité de point à point.

ÉLL reconnaît que ses prédécesseurs, au début de leurs opérations (2000 à 2004), croyaient de bonne foi que le système électrique d'ÉLL avait une certaine capacité de fournir un service de transport à des tiers. En ce sens, ils ont permis que soit déposé un exemplaire d'un contrat de service de transport similaire au « *Pro Forma Tariff* » de la « *Federal Energy Regulatory Commission* » (FERC) et des Tarifs et conditions des services de transport

d'Hydro-Québec lors de la demande de licence ou de permis déposée auprès de la FERC par Brascan Energy Marketing Inc. (prédécesseur d'EBMI). Ils ont affiché sur le site OASIS du Transporteur une certaine disponibilité de transport d'électricité et ont référé au contrat de service de transport susmentionné. Ils ont également pris des engagements envers des tiers pour transporter de l'électricité.

Les prédécesseurs d'ÉLL se sont rendu compte, par la suite, que le système n'avait aucunement la capacité de fournir un service de transport de point à point à un tiers sans que la fourniture de ce service n'implique à la fois des contraintes et restrictions de nature opérationnelle et commerciale. Au cours de 2004, ils ont retiré l'inscription sur le site OASIS du Transporteur.

Tel qu'il ressort du tableau préparé par Breton, Banville & Associés s.e.n.c. (BBA)⁶, une étude des divers chemins potentiels sur le système électrique d'ÉLL, tel que configuré, et susceptibles d'une demande de service de transport par un tiers, démontre qu'aucun scénario n'est réalisable sans contraintes et restrictions techniques, sans nécessiter le recours à l'îlotage ou l'isolement d'unités de production ou sans occasionner des pertes d'opportunités ou de capacités de production pour le propriétaire.

Depuis 2004, ÉLL et ses prédécesseurs n'ont pas offert ou rendu de service de transport d'électricité de point à point à même ses installations d'une tension de 44 kV et plus, sur une base ferme ou non ferme, à une tierce personne, sauf lorsque associée exceptionnellement :

- (i) à un transfert de charge d'un ex-client à Hydro-Québec Distribution (le Distributeur) et dans le seul but d'accommoder, nonobstant les contraintes, restrictions et pertes d'opportunités encourues par ÉLL, le transfert de cette charge au Distributeur;
- (ii) à un service lié à un contrat d'achat d'électricité d'un client situé à l'intérieur de son système d'infrastructures de production (PML) et conclu avant 1999; ou
- (iii) à un cas de situation d'urgence impliquant le réseau québécois ou ontarien.

Dans chaque cas, pour des considérations, autres que celles liées à l'exploitation d'un réseau de transport, ÉLL et ses prédécesseurs ont accepté de subir les contraintes opérationnelles et commerciales en résultant.

⁶ Pièce B-1, ELL-5.

ÉLL considère que son système n'est pas un réseau de transport et que ses installations ne sont pas aptes à fournir un service de transport à un tiers. Au surplus, ses installations et équipements qui pourraient être destinés au transport ne permettent pas, en soi, d'offrir ou de fournir un service de transport ferme ou non ferme de point à point à un tiers.

ÉLL soumet qu'elle n'exploite pas un réseau de transport d'électricité au sens de l'article 85.14 ou en fonction de la définition prévue à l'article 2 de la Loi.

ÉLL n'est donc pas astreinte à convenir d'un contrat de service de transport d'électricité avec le Transporteur puisque les dispositions des articles 85.14 à 85.18 de la Loi ne trouvent aucunement application en ce qui la concerne.

D'ailleurs, les instructions communes entre le Transporteur et ÉLL ne permettent pas le bouclage du réseau du Transporteur en passant par le système d'ÉLL et ainsi de relier la ligne 1123-HQT à la ligne HF1/HF2-ELL (sauf en mode transitoire), avec pour conséquence qu'il ne peut y avoir d'échanges d'énergie entre le point MATI et le point MAFA.

ÉLL précise également que le lien entre le poste d'aiguillage de production Masson et le point d'interconnexion HQT/MATI ne permet en aucune circonstance d'offrir un service de transport à un tiers sans qu'une telle demande, qu'elle soit de type ferme et non ferme, implique une limitation ou une restriction directe pour ÉLL portant soit :

- (i) sur l'utilisation du poste d'aiguillage de production Masson;
- (ii) sur la maximisation et la flexibilité des équipements associés aux activités de production de l'une ou l'autre ou de toutes les centrales;
- (iii) sur l'obligation pour le producteur d'iloter une partie ou la totalité de sa production;
- (iv) sur l'imposition de contraintes opérationnelles et d'exploitation; ou
- (v) sur une interdiction relative aux instructions communes entre le Transporteur et ÉLL ou entre Hydro One et ÉLL.

Au surplus, outre les besoins de la charge de l'usine de PML qui se terminera le 31 décembre 2008, les infrastructures de production d'ÉLL précédemment décrites ne desservent aucune charge au Québec et ne sont raccordées à aucun client consommateur capable de recevoir de l'énergie acheminée par le biais des infrastructures d'une tension de 44 kV et plus exploitées par ÉLL.

ÉLL soumet qu'un service de transport n'est pas censé être discrétionnaire pour le transporteur, et qu'un réseau de transport doit être en mesure d'offrir le service de façon totalement autonome et indépendante de la production et des équipements associés à la production, ce que ne peut faire le système d'ÉLL.

Le système ou les installations d'un transporteur auxiliaire doivent être en mesure de répondre à une demande de type ferme ou de type non ferme de point à point en respectant le principe de la priorité de réservation et de ne réduire ou d'interrompre le service que dans les circonstances particulières généralement prévues au contrat de service de transport.

Le système d'ÉLL, tel que conçu et configuré, et les installations d'une tension de 44 kV et plus raccordées au réseau du Transporteur ne sont pas aptes à fournir un service de transport à un tiers.

En plaidoirie, ÉLL soumet qu'en date de l'entrée en vigueur de la loi 52 incorporant les modifications à la Loi, en particulier celles visées par la section II du chapitre VI.1, ÉLL n'était pas et n'est toujours pas apte à fournir un service de transport à un tiers, et plus particulièrement, le type de service qui est requis par le Transporteur et qui a fait l'objet d'une demande spécifique en date du 23 juillet 2007 concernant l'alimentation de l'usine de PML⁷.

Il n'y a pas d'effet rétroactif à ces dispositions de la Loi et donc il faut se placer au moment de son adoption pour établir s'il y avait aptitude à fournir un service de transport à un tiers et non pas 10 ans ou 15 ans en arrière.

Selon ÉLL, il importe de déterminer quelles sont les installations visées par les dispositions de l'article 85.14. De même, il est important de déterminer ce qu'est l'aptitude à fournir un service de transport à un tiers et ce que l'on entend par un service de transport.

À l'article 85.15, le législateur a choisi de limiter celui qui peut demander l'accès à ce service de transport au Transporteur. Ce dernier peut demander à tout transporteur auxiliaire de négocier avec lui les conditions d'un contrat de service de transport.

Le législateur a visé le transporteur apte à fournir le service de transport à un tiers au moment où la demande est faite. Il n'a pas voulu forcer tous les propriétaires ou exploitants à opérer les changements nécessaires à leurs installations et à leurs équipements afin d'offrir le service. Ce n'est pas le but recherché. Si ce l'était, ce serait de l'appropriation illégale au profit du Transporteur.

⁷ Pièce B-2, ELL-6.

Selon ÉLL, dépanner ou accepter de dépanner un industriel local, assumer des contraintes que normalement un transporteur n'assumerait pas afin de lui permettre d'être alimenté ne constitue pas un service de transport.

Le 23 juillet 2007, le Transporteur fait une demande de négocier les conditions d'une convention de service de transport avec ÉLL, en sa qualité de transporteur auxiliaire, pour permettre l'alimentation de l'usine de PML à compter du 1^{er} janvier 2009.

La demande de négocier prévue à l'article 85.15 de la Loi doit être dirigée à un transporteur auxiliaire. L'aptitude à offrir un service de transport est une condition préalable et s'analyse en fonction de la preuve déposée.

Pour établir une aptitude à fournir le service de transport, ÉLL a soumis un rapport qui établit ce qu'est son réseau et quelle sera l'activité à laquelle il s'adonnera à compter du 1^{er} janvier 2009, date à laquelle la demande de service du Transporteur prendra effet. ÉLL a déposé la pièce ELL-5 qui énumère les contraintes pour ÉLL de fournir un service de transport avec les équipements actuels tels qu'ils sont configurés, tant pour le lien appelé MAFA qu'à l'égard du lien avec PML. Cette preuve n'a pas été contredite.

Selon ÉLL, le véritable but de la demande du Transporteur est d'empêcher ÉLL de débrancher le lien entre le poste d'aiguillage Masson et PML. Le Transporteur pourra alors se servir de ce lien pour alimenter PML au lieu de le faire directement. Elle soutient que ce qu'on lui demande, dans le contexte de l'alimentation de PML, ne se limite pas au transport, mais que c'est aussi de l'énergie.

Il est essentiel qu'il y ait soutien d'énergie de la centrale Masson pour être capable de redémarrer l'usine de PML sans mettre en péril la sécurité et la fiabilité du réseau. Le faible niveau de court-circuit et les limites de capacité thermique des lignes 1101 et 1104 sont reconnus. Ils créent une incapacité pour le Transporteur de livrer lui-même l'énergie nécessaire. La seule façon de le faire est de forcer ÉLL à suppléer par de la production. Ce service ne fait pas partie des opérations normales d'un transporteur. Cette production est destinée, dans le cadre des activités de production d'ÉLL, à autre chose que du transport.

Essentiellement, le système d'ÉLL constitue, à l'exception de la desserte de l'usine PML pour un temps limité, ce que l'industrie considère comme un « *radial generator lead* ». ÉLL soutient qu'il n'y a pas de lien entre les unités de production de son système. Il y a un point central, le poste Masson, permettant l'évacuation dans un sens ou dans l'autre. Le système d'ÉLL n'est pas bouclé.

Historiquement, pendant des travaux planifiés ou pendant des périodes de pointe où il était nécessaire de permettre une certaine alimentation de la région, un lien a été mis en place afin de permettre de compenser par de la production de la centrale de High Falls des besoins en tension ou en support de tension de la région de Notre-Dame-du-Laus et Lac-des-Iles. Ces situations exigeaient toujours de la production et l'îlotage du réseau de la région du Lac-des-Iles et de Notre-Dame-du-Laus sur le réseau d'ÉLL.

Pour ÉLL, on ne peut prétendre qu'un lien mis en place lors de situations exceptionnelles constitue un lien d'interconnexion principal à partir duquel il peut y avoir un transport d'énergie de façon significative entre MATI et MAFA, d'autant plus que cette situation est prohibée en vertu des instructions communes que le Transporteur a lui-même établies.

L'ingénieur-conseil d'ÉLL, M. Goyette de BBA, explique qu'une situation de décalage angulaire rend nécessaire l'instruction commune interdisant le bouclage. Cet état de fait n'a pas été contredit. Il n'y a aucune preuve à l'encontre du témoignage de M. Goyette à l'effet que la raison pour laquelle cette instruction commune a été convenue est d'éviter une circulation incontrôlable d'énergie pour les deux réseaux. Il n'y a donc pas véritablement de capacité de fournir un service de transport entre MATI et MAFA.

ÉLL rappelle qu'en 1999, à la suite du verglas, il y a eu des négociations entre ÉLL, Hydro One et le Transporteur relativement à la mise en place d'une nouvelle interconnexion de 1250 MW vers l'Ontario. En 2000, lorsqu'il y a eu la négociation relativement aux instructions communes et aux « *operating instructions* » de l'IMO (Independent Market Operator) (remplacé aujourd'hui par l'Independent Electricity System Operator (IESO)), il était déjà prévu qu'à un moment donné, dans le cadre de la réalisation de cette interconnexion de 1250 MW, il y aurait des travaux de chaque côté de la rivière des Outaouais. ÉLL soutient qu'il n'y a eu bouclage que durant une partie de ces travaux.

Dans ce contexte, on ne peut prétendre que l'acceptation de cette situation, spécifiquement prévue dans l'entente avec l'IESO, constitue une reconnaissance d'un réseau bouclé alors que les instructions prohibent ce lien en tout temps. C'est un cas d'exception.

Pour ÉLL, son système n'est pas bouclé au sens où le présente le Transporteur dans la preuve de son expert, M. Philip Hanser, qui soutient qu'ÉLL possède un réseau de transport. L'opinion émise par M. Hanser est à l'effet qu'ÉLL n'est pas un « *generator lead* » puisque la circulation, même hypothétique, d'énergie sur ses installations peut se faire en boucle, entre deux points du réseau du Transporteur.

Le principe de M. Hanser voudrait que pour obtenir une boucle, il faille que l'énergie puisse faire le tour et revenir à son point de départ. Selon ÉLL, il n'y a aucun élément de preuve qui établit cette capacité de faire le tour et de revenir. Le rapport de M. Hanser s'est servi de données irréalistes allant à l'encontre des instructions communes. Il n'y a pas de véritable possibilité de transiter de l'énergie entre MATI et MAFA ou entre MATI et Mont-Laurier.

ÉLL soumet qu'il est irréaliste et insoutenable, dans le contexte du présent dossier, de prétendre qu'il y ait véritablement une capacité de transport de MATI vers MAFA. On doit retenir de la preuve qu'il n'y a pas de capacité de transport entre ces deux points. Il n'y a pas non plus de possibilité de transport entre le point MATI et les deux liens avec l'Ontario puisqu'ils sont asynchrones.

Selon ÉLL, il existe des problèmes de faible niveau de court-circuit et de capacité thermique des lignes du Transporteur. Le rapport de BBA démontre que PML ne respecte pas la norme minimale établie à 3 %, lorsque le niveau de court-circuit est faible. De plus, les lignes 1101 et 1104 du Transporteur ont une capacité thermique d'environ 85 MW à certaines occasions durant l'année. Le besoin de PML est de 110 MW. Le Transporteur affirme que le Distributeur fournira l'énergie nécessaire pour l'alimentation de PML. ÉLL soutient cependant que le Transporteur est incapable de livrer l'énergie et la puissance du Distributeur et que le Transporteur n'a pas expliqué comment il allait résoudre ce problème.

Selon ÉLL, la question fondamentale est de savoir si ses installations sont capables de fournir un service à l'usine PML à partir d'une livraison du Transporteur de 110 MW au point MATI. La réponse d'ÉLL est qu'elles en sont incapables, à moins de dédier de la production à ces fins.

ÉLL soutient que les contraintes et restrictions opérationnelles et commerciales exposées à la pièce ELL-5 n'ont jamais été contestées de façon spécifique par le Transporteur dans sa preuve. Ces contraintes constituent la base sur laquelle ÉLL établit son absence de capacité et d'aptitude à fournir un service de transport.

Au surplus, ÉLL souligne qu'en vertu des ententes entre le Transporteur et le Distributeur, tous les services complémentaires sont fournis par le Distributeur⁸. Les services complémentaires permettent, entre autres, de s'assurer que le niveau de tension est maintenu, selon les variations de l'offre et de la demande. Ces services complémentaires ne visent pas à régler un problème ponctuel associé à un client incapable de respecter la norme de 3 %.

⁸ Tarifs et conditions des services de transport, Annexe 8, tels que fixés par la Régie dans ses décisions D-2008-019, D-2008-027, D-2008-036 et D-2008-045.

Dans le contexte des demandes faites, ÉLL comprend que le Transporteur et le Distributeur voudraient qu'ÉLL change son réseau, qu'elle s'adapte et qu'elle rencontre les obligations du distributeur exclusif pour le Québec et du transporteur exclusif pour le Québec, au niveau de la charge locale.

ÉLL soutient que le Transporteur et le Distributeur demandent de l'énergie, mais que ce n'est pas par le biais d'un contrat de transport que l'on achète de l'énergie.

Finalement, ÉLL soumet que les définitions usuelles des mots « apte » et « destination » sont utiles pour en comprendre le sens donné par la Loi. Les définitions des dictionnaires du mot « apte » lui donnent le sens de « capable de quelque chose, qui est naturellement ou juridiquement capable de quelque chose ». Quant aux définitions du mot « destination », elles visent « qui sont essentiellement une destination à un usage déterminé ». À l'article 2 de la Loi, où il est question du réseau de transport d'électricité, l'usage pour lequel un objet est destiné ou affecté revêt une grande importance dans la qualification d'une installation électrique.

ÉLL soutient que son aptitude à fournir un service de transport est définie par sa capacité de fournir une demande de transport aujourd'hui, sans modification à son réseau. La définition de réseau de transport d'électricité, à l'article 2, précise que c'est l'ensemble des installations destinées à transporter l'électricité. Dans le cas sous examen, les lignes d'une tension de 44 kV et plus entre le poste d'aiguillage et les centrales ne sont pas destinées à effectuer une activité de transport d'électricité. Elles sont destinées à acheminer l'énergie vers un point central et ensuite de voir à ce qu'elle soit transportée vers les marchés appropriés. Le but n'est donc pas celui de transporter de l'électricité dans le sens d'un réseau de transport, c'est-à-dire une activité de transport d'énergie. En réalité, les installations d'ÉLL sont destinées à permettre le regroupement de l'énergie produite en vue de son acheminement vers l'extérieur.

3.2 PREUVE ET ARGUMENTATION DU TRANSPORTEUR

Le Transporteur soumet que les nouvelles dispositions de la loi 52 lui accordent une autre option pour transporter de l'énergie vers des clients québécois.

Le Transporteur indique qu'aux fins de l'application de l'article 85.14 de la Loi, trois conditions doivent être rencontrées. Selon lui, il fait peu de doute qu'ÉLL rencontre les deux premières conditions, soit être propriétaire ou exploitant d'un réseau de transport

d'électricité ou d'une installation d'une tension de 44 kV et plus et être raccordé au réseau du Transporteur. La preuve à cet effet est claire et déterminante.

Le Transporteur souligne que la troisième condition de l'article 85.14, à savoir si ÉLL est apte à fournir un service de transport à un tiers, est le principal enjeu de cette audience.

En réponse à l'argument d'ÉLL à l'effet qu'elle et ses prédécesseurs ne destinaient pas leurs installations au transport d'électricité, le Transporteur soumet que les installations d'ÉLL sont aptes à fournir un service de transport à un tiers puisqu'elles ont déjà servi à cette fin et qu'elles continuent à le faire actuellement.

Le Transporteur soumet de plus que les prédécesseurs d'ÉLL ont agi comme transporteur et reconnu ce fait, tel qu'en font foi la *Convention d'exploitation* de 1984, toujours en vigueur entre le Transporteur et ÉLL, et les instructions communes qui en découlent⁹. En devenant propriétaire des installations de transport en vertu de l'acte de vente déposé sous pli confidentiel, ÉLL est tenue aux droits et obligations du vendeur.

L'acte de vente en question énumère des actifs dont « *the transmission system* ». Également, le rapport de l'ingénieur-conseil d'ÉLL décrit le système électrique qui comprend des équipements éleveurs de tension, transformateurs, disjoncteurs, sectionneurs et batteries de condensateur. Dans le cas du Transporteur, de tels équipements sont réglementés par la Régie et font partie de son réseau de transport.

Le Transporteur soumet qu'ÉLL, en admettant avoir rendu le service de transport, même si ce fût fait de façon exceptionnelle, reconnaît que son réseau est apte à le faire. ÉLL est apte à fournir un service de transport puisqu'elle le fait à l'égard de son tiers affilié encore aujourd'hui, tel qu'en font foi les ententes annuelles signées par EBMI, lesquelles indiquent que le « réseau de transport de Brookfield » fournit un service de transport à titre de réseau intervenant dans le service de transport demandé¹⁰.

Le Transporteur mentionne que l'Open Access Transmission Tariff (OATT) ou le contrat de service de transport de Fiducie Great Lakes Power¹¹ est toujours en vigueur et qu'il lie ÉLL. La version du 20 février 2004 de l'OATT a été déposée auprès de la Régie dans la cause R-3549-2004, Phase 2, le 22 novembre 2005 et a aussi été déposée dans la présente cause. Il s'agit d'un contrat de transport qu'ÉLL dit ne plus être en vigueur, ce dont elle n'aurait pas encore informé la FERC ou la Régie. En réplique au Transporteur, quant au statut de

⁹ Pièce C-1-14, HQT-1, document 1 et HQT-2, document 1.

¹⁰ Pièce C-1-14, HQT-3, document 1.

¹¹ Pièce déposée par ÉLL en réponse à la question 8.1 de la demande de renseignements n° 1 du Transporteur.

l'OATT, ÉLL soutient que le présent dossier traite d'une situation intracanadienne n'impliquant pas la FERC.

Le Transporteur réfère à l'article 2.3 de la *Convention d'exploitation* de 1984 qui oblige les deux parties à mettre à la disposition de l'autre ses installations de transport dans le but de fournir de la puissance et de l'énergie à des clients de l'autre partie. Il ajoute qu'ÉLL se doit de respecter les obligations de ses prédécesseurs, comme prévu à la clause de cession de cette convention.

Le Transporteur réfère également au contrat de fourniture d'électricité intervenu entre l'un des prédécesseurs d'ÉLL et PML. Le « *Power Transmission Contract* » que l'on retrouve à la « *Schedule B* » du « *Power Purchase Agreement* », permet d'établir clairement que la planification et la configuration des équipements ont été faites dans une perspective d'exploitation d'un réseau de transport et d'une offre de service de transport à un tiers. Le Transporteur conclut qu'il s'agit d'un réseau de transport et non de l'extension des actifs de production d'ÉLL, puisqu'il y est prévu qu'on puisse transporter l'énergie d'un tiers jusqu'à l'usine de PML.

En réponse à une demande de renseignements de la Régie, ÉLL confirme qu'une partie de ses équipements a déjà, autrement que virtuellement, servi pour transporter de l'électricité à des tiers, notamment pour la desserte de Produits chimiques Sterling limitée ou Erco.

Le Transporteur ajoute que ces cas où ÉLL a bel et bien offert du transport d'électricité devraient en soi convaincre la Régie de la présence d'un réseau de transport utilisé par le passé et encore utilisable aujourd'hui, dans le cas de PML.

Selon le Transporteur, l'opposition relativement récente d'ÉLL au fait que ses installations d'une tension de 44 kV et plus constituent un réseau de transport, est reliée au fait qu'ÉLL se rend compte que le service de transport impose des contraintes opérationnelles et commerciales. Il ajoute que les opportunités de marchés sont primordiales pour ÉLL. Lorsqu'elle parle de flexibilité, de limites ou de contraintes, ÉLL veut en fait se réserver la totalité de ses capacités de transport pour bénéficier au maximum d'opportunités d'affaires.

La prétention d'ÉLL est à l'effet qu'il n'y a pas de précision dans la Loi ou dans les nouvelles dispositions de la Loi à l'effet que la notion de réseau de transport d'électricité utilisée à l'article 85.14 soit la même que celle prévue à la définition de l'article 2. Le Transporteur rappelle les principes d'interprétation des lois et soumet des extraits de la doctrine de Pierre-André Côté¹². Selon le principe de l'uniformité d'expressions, chaque

¹² *Interprétation des lois*, P.A. Côté, 3^e édition, 1999, Éditions Thémis, pages 325 et suivantes.

terme ou expression dans une loi devrait n'avoir qu'un seul et même sens, à moins d'indication contraire. Des arguments de cohérence de texte soutiennent aussi cette approche.

Ainsi, dans le présent dossier, l'article 85.14 de la Loi doit être lu en relation avec les définitions de l'article 2 et l'économie générale de la Loi. Le Transporteur maintient que, le législateur n'ayant pas ajouté de définition particulière devant s'appliquer expressément au chapitre VI.1, la définition de « réseau de transport d'électricité » prévue à l'article 2 s'applique indistinctement à toutes les dispositions de la Loi où se retrouve cette expression.

De plus, le Transporteur soumet que l'examen des autres dispositions de la Loi, et en particulier celles des articles 85.2 et 85.3 portant sur les normes de fiabilité, permet clairement de considérer des installations d'une tension de 44 kV et plus de même qu'un réseau de transport, comme étant destinés au transport d'électricité au Québec et que la Loi ne vise pas uniquement le réseau du Transporteur. Il est clair que les installations d'ÉLL sont destinées au transport d'électricité, tel qu'il apparaît de l'intention du législateur de les astreindre à la Loi.

Le Transporteur soumet également que la prétention d'ÉLL à l'effet qu'elle est un « *radial generator lead* » n'est pas appuyée par le droit ou les faits. Les configurations techniques et opérationnelles des installations d'ÉLL démontrent, au contraire, que son système constitue un réseau de transport.

Le Transporteur soumet qu'ÉLL n'a pas démontré que ses lignes de transport ne sont que radiales et ne sauraient, pour cette raison, constituer un réseau de transport au sens de la Loi. Le Transporteur renvoie la Régie à l'opinion de son expert Hanser qui établit que les lignes de transport d'ÉLL ne constituent pas un « *generator lead* » puisque la circulation d'énergie peut se faire en boucle par ses installations.

La contre-preuve d'ÉLL n'a pas contredit le test de l'expert Hanser. L'ingénieur-conseil d'ÉLL n'a pas proposé un autre critère ou test. Il n'a pas non plus expliqué à la Régie pourquoi le test de l'expert Hanser ne serait pas valide. Il a admis qu'il y a démonstration d'une boucle, mais qu'elle n'est pas suffisante pour assurer le transport alors que le transport requis n'utilisera pas l'ensemble de la boucle. De plus, la limite de capacité à MAFA, quelle qu'elle soit, ne saurait avoir un impact dans le dossier actuel puisque le service de transport requis d'ÉLL par le Transporteur dans sa demande du 23 juillet 2007 serait fait de MATI à PML.

Le Transporteur ajoute que même si les installations d'ÉLL constituaient un « *generator lead* », une telle désignation ne justifierait pas son refus d'offrir un service de transport à des tiers. Sur ce point, le Transporteur porte à l'attention de la Régie les décisions de la FERC déposées au présent dossier. Ces décisions indiquent que si un transporteur a été exempté de l'obligation d'avoir un OATT et d'offrir un service de transport, parce que ses installations de transport sont limitées, cette exemption cesse dès qu'un tiers fait la demande d'un service de transport.

Selon le Transporteur, il est démontré que les installations d'ÉLL constituent un réseau de transport, qu'elles sont raccordées au réseau du Transporteur et qu'elles sont aptes à fournir un service de transport à un tiers, l'ayant fait plus d'une fois par le passé.

Le Transporteur soumet que le législateur n'a prévu ni intégré aucun test d'intention dans cette section II du chapitre VI.1 de la Loi ni à son article 85.14. Il suffit que les équipements soient aptes à fournir un service de transport. Il s'agit, en fait, de déterminer si c'est un réseau de transport au sens de la Loi et si les équipements sont aptes à faire le transport d'électricité, quelle que soit la fin à laquelle on les destine.

Si un transporteur privé pouvait se soustraire à l'application de la Loi en alléguant ne pas avoir l'intention de faire du transport, en n'y trouvant pas son compte ni aucun intérêt, les dispositions de la Loi n'auraient, à toutes fins pratiques, aucun effet. Un des buts de la Loi, c'est-à-dire la réglementation du transport d'électricité par les transporteurs privés, ne serait pas rencontré. C'est la nature des équipements qui importe et non pas l'utilisation qu'on entend en faire.

En ce qui concerne l'interprétation à donner à l'aptitude à fournir un service de transport à un tiers, le Transporteur mentionne que les dictionnaires offrent les mêmes définitions, mais que la façon dont on les interprète peut changer. Le Transporteur réfère à la définition du mot « apte » dans le Grand Robert, qui se lit ainsi: « Qui détient naturellement ou juridiquement une capacité, un droit ». Il retient que le critère en est un de capacité et non de volonté.

Ce n'est pas parce qu'un système subit des contraintes ou qu'il doit y avoir des modifications pour fournir un service de transport spécifique qu'il n'est pas apte à offrir le service à un tiers. ÉLL a la capacité d'offrir le service et est donc un transporteur auxiliaire. Par ailleurs, le Transporteur rappelle qu'en vertu de la Loi, en tant que transporteur auxiliaire, ÉLL a la possibilité de récupérer ses coûts.

Quant à l'argument d'ÉLL concernant le support de tension et au fait que le Transporteur demande de l'énergie et non pas du transport, le Transporteur soumet que la question du support de tension n'est pas vraiment un enjeu puisqu'il peut installer chez le client PML un équipement de démarrage, si requis.

4. OPINION DE LA RÉGIE

La demande originale d'ÉLL vise à obtenir de la Régie une détermination à l'effet qu'ÉLL n'est pas un transporteur auxiliaire au sens de l'article 85.14 de la Loi et de l'autoriser à s'abstenir de négocier tout contrat de service de transport d'électricité avec le Transporteur et de conclure à la non-application de la section II du chapitre VI.1 de la Loi à l'égard d'ÉLL. La demande amendée ajoute l'autorisation d'abstention de négocier y compris en regard de la demande du 23 juillet 2007.

La présente affaire relève des nouvelles dispositions législatives qui font partie d'un nouveau chapitre de la Loi, le chapitre VI.1 traitant du transport d'électricité. Sont visés par les dispositions de ce nouveau chapitre les normes de fiabilité, les contrats de service de transport d'électricité et l'accès aux installations de transport d'électricité.

C'est la première fois depuis l'entrée en vigueur de ce chapitre que la Régie doit se prononcer sur cette section II et, en particulier, sur son article 85.14 définissant l'expression « transporteur auxiliaire ».

Cet article stipule que :

« 85.14 Pour l'application de la présente section, un « transporteur auxiliaire » désigne le propriétaire ou l'exploitant d'un réseau de transport d'électricité ou d'une installation d'une tension de 44 kV et plus raccordé au réseau du transporteur d'électricité, apte à fournir un service de transport à un tiers. »

Pour être reconnu transporteur auxiliaire, il y a donc trois préalables. Il faut être :

- i) un propriétaire ou un exploitant d'un réseau de transport d'électricité ou d'une installation d'une tension de 44 kV et plus;
- ii) raccordé au réseau du transporteur d'électricité;
- iii) apte à fournir un service de transport à un tiers.

ÉLL reconnaît être propriétaire au Québec d'installations d'une tension de 44 kV et plus raccordées au réseau du Transporteur aux points d'interconnexions HQT/MATI et HQT/MAFA. De plus, elle reconnaît que les liens entre la centrale High Falls à partir du sectionneur de ligne et le point HQT/MAFA, d'une part, et entre le sectionneur de ligne du poste d'aiguillage de production Masson et le point HQT/MATI d'autre part, pourraient être visés par l'article 85.14 de la Loi à titre d'installation d'une tension de 44 kV et plus raccordée au réseau du Transporteur.

Le point litigieux touche le dernier membre de phrase, soit l'aptitude de l'installation à fournir un service de transport à un tiers.

De l'avis de la Régie, l'aptitude à fournir pareil « service de transport d'électricité » est d'abord et avant tout une question physique, c'est-à-dire déterminer si les équipements d'ÉLL sont aptes à faire le transport d'électricité. C'est la nature des équipements qui importe et non l'objet ou l'utilisation qu'on entend en faire.

Le législateur n'a intégré aucun test d'intention dans la section II du chapitre VI.I de la Loi ni à son article 85.14. L'intention du propriétaire quant à l'utilisation des installations en question ou encore sa façon d'exploiter les installations ne sauraient constituer des conditions à l'application de la Loi.

La preuve démontre clairement qu'ÉLL a des équipements qui ont assuré et assurent encore le transport d'électricité et qui demeurent aptes à transporter de l'électricité.

Dans le cadre du contrat de fourniture d'électricité à PML intervenu en 1998¹³ et toujours en vigueur, ÉLL offre un service de transport dans certaines circonstances relevant de la volonté de PML. La preuve démontre que ces circonstances ne se sont jamais matérialisées, mais nulle part dans la preuve ne se retrouve quelque mention d'un amendement à ce contrat à quelque moment que ce soit.

ÉLL a aussi offert et a effectivement donné au Transporteur un service de transport d'électricité pour la livraison à une usine appartenant à un tiers (ERCO), et ce service a été rendu de 2001 à 2005.

Le simple fait qu'un contrat de service de transport ait pris fin n'entraîne pas l'incapacité des installations à fournir ce service.

¹³ Pièce déposée sous pli confidentiel en réponse à la question 3.1 du Transporteur.

Par ailleurs, quelles que soient les raisons ou circonstances pour lesquelles ÉLL a offert et fourni le transport d'électricité aux tiers mentionnés ci-dessus, il est clair qu'ÉLL jugeait ses installations aptes à fournir un service de transport aux tiers, et qu'elles le sont encore aujourd'hui.

La demande du Transporteur de négocier les conditions d'une convention de service de transport avec ÉLL afin de permettre l'alimentation de l'usine de PML identifie le point d'interconnexion MATI.

Pour l'alimentation de PML, ÉLL mentionne que les lignes 1101 et 1104 du Transporteur ont une capacité thermique d'environ 85 MW à certaines occasions durant l'année alors que le besoin de PML est de 110 MW.

Pour régler ce problème de capacité thermique, le Transporteur a présenté un scénario dans lequel il prévoit que, dans une situation où plus de 85 MW doivent être transportés vers MATI pour l'alimentation de PML, la ligne 1101 sera utilisée en provenance du poste source Vignan au lieu du poste de Petite-Nation.

Le tableau préparé par BBA présente les divers chemins potentiels sur le système électrique d'ÉLL et susceptibles d'une demande de service de transport par un tiers. Le chemin faisant l'objet de la demande du Transporteur pour alimenter l'usine de PML, soit entre le point MATI et le disjoncteur à 120 kV à l'entrée des installations de PML est l'un des chemins examinés dans cette étude.

Pour une demande de service de transport sur ce chemin, l'étude mentionne les contraintes suivantes :

- au moins deux groupes de la centrale Masson sont requis sur MATI pour soutenir le niveau de court-circuit minimum lors du démarrage d'un raffineur chez PML;
- le démarrage d'un raffineur chez PML est impossible si l'une des lignes 1101 ou 1104 du Transporteur est absente;
- la centrale High Falls demeure captive d'Hydro-Québec lors du démarrage d'un raffineur chez PML ou lorsque le disjoncteur MR2 n'est pas disponible.

Les contraintes mentionnées résultent de la difficulté à maintenir à moins de 3 % la variation de tension sur le réseau lors du démarrage d'un raffineur chez PML lorsque le niveau de court-circuit est faible.

Le Transporteur mentionne¹⁴ que toute cette question du support de tension n'est pas vraiment un enjeu dans le présent dossier puisque le Transporteur peut, si nécessaire, installer chez le client PML un équipement de démarrage¹⁵, pour réduire les pertes d'opportunité ou de capacité de production pour ÉLL.

Les contraintes mentionnées dans l'étude d'ÉLL pour le service de transport demandé par le Transporteur pourraient avoir comme conséquences des pertes d'opportunités ou de capacités de production pour ÉLL qui pourront être estimées lors de la négociation des conditions d'une convention de service de transport. De l'opinion de la Régie, ces contraintes et conséquences ne sont pas de nature à empêcher ÉLL de transporter jusqu'à l'usine de PML la puissance et l'énergie reçues du Transporteur au point d'interconnexion MATI.

La Régie doit donner un sens aux différents articles de la section II du chapitre VI.1 de la Loi. Le législateur ne parlant pas pour ne rien dire, l'interprétation à donner doit être libérale pour que la Loi trouve application. La Régie doit aussi, dans son interprétation, tenir compte de l'ensemble de la Loi et du contexte connu de décembre 2006, lors de l'adoption de la loi 52.

La Régie se réfère aux articles 41 et 41.1 de la Loi d'interprétation¹⁶ qui stipulent que :

*« 41. Toute disposition d'une loi est réputée avoir pour objet de reconnaître des droits, d'imposer des obligations ou de favoriser l'exercice des droits, ou encore de remédier à quelque abus ou de procurer quelque avantage.
Une telle loi reçoit une interprétation large, libérale, qui assure l'accomplissement de son objet et l'exécution de ses prescriptions suivant leurs véritables sens, esprit et fin.*

41.1. Les dispositions d'une loi s'interprètent les unes par les autres en donnant à chacune le sens qui résulte de l'ensemble et qui lui donne effet. »

En outre, l'article 5 de la Loi exige de la Régie qu'elle interprète sa loi en favorisant la satisfaction des besoins énergétiques dans une perspective de développement durable et d'équité au plan individuel comme au plan collectif.

¹⁴ Pièce A-15.5, page 184, lignes 17 à 20.

¹⁵ Pièce A-15.2, page 98, lignes 17 à 23.

¹⁶ L.R.Q., ch. I-16.

L'intention du législateur apparaît être la volonté d'éviter les doubléments d'installations de transport d'électricité, dès lors qu'une installation existe qui peut rendre le service recherché. À cet effet, les dispositions de l'article 85.14 visent à accorder une autre option pour transporter l'énergie aux consommateurs québécois.

En édictant les sections II et III du chapitre VI.1, le législateur réduit le besoin d'investissements, évite les impacts sociaux et environnementaux qui vont de pair avec de pareils investissements, et s'assure que le but recherché, soit le transport d'électricité, se fasse à moindre coût pour l'ensemble des utilisateurs.

D'abord, il convient de noter que le « contrat de service de transport d'électricité » qui est visé à la section II du chapitre VI.1 de la Loi en est un d'accès par le Transporteur à toute installation d'une tension de 44 kV et plus. Ce contrat pourrait à la rigueur ne toucher qu'un seul équipement.

Par ailleurs, la section II du chapitre VI.1 mentionne à plusieurs reprises les « conditions d'un contrat » de service de transport d'électricité dont les parties doivent convenir ou, à défaut, que la Régie doit fixer.

C'est à l'étape de la négociation de ces conditions que les parties s'assureront que le propriétaire et exploitant des installations conservera la versatilité de son système de production et d'évacuation d'électricité ou qu'ÉLL, en vertu du décret 1267-99 du 17 novembre 1999, sera compensée des inconvénients attribuables aux services requis.

La Régie croit que cette interprétation du mot « conditions » est nécessaire afin d'éviter que soient restreints indûment les droits d'ÉLL à la jouissance des biens dont elle est propriétaire ou des droits qui lui ont été conférés.

La Régie est d'opinion que l'aptitude à rendre un service de transport doit s'interpréter selon le sens commun des mots comme une disposition naturelle ou acquise à faire quelque chose. L'aptitude s'entend de la capacité physique. La nature des équipements d'ÉLL la rend apte à fournir un service de transport d'électricité à un tiers.

Pour les raisons précitées, la Régie conclut que les installations d'ÉLL sont aptes à fournir un service de transport à un tiers et qu'en conséquence, ÉLL est un transporteur auxiliaire au sens de l'article 85.14. Elle est donc visée par la section II du chapitre VI.1 de la Loi.

Pour ces motifs,

La Régie de l'énergie :

REJETTE la demande d'ÉLL;

CONCLUT à l'application de la section II du chapitre VI.1 de la Loi, à l'égard d'ÉLL;

CONCLUT qu'ÉLL est un transporteur auxiliaire au sens de l'article 85.14 de la Loi;

ORDONNE à ÉLL de négocier les conditions d'un contrat de service de transport d'électricité avec le Transporteur selon l'article 85.15 de la Loi, y compris en regard de la demande décrite à la pièce ELL-6 portant date du 23 juillet 2007.

Jean-Paul Théorêt
Régisseur

Louise Pelletier
Régisseur

Lucie Gervais
Régisseur

Représentants :

- Énergie La Lièvre s.e.c. représentée par M^e Pierre Legault;
- Hydro-Québec représentée par M^e F. Jean Morel, M^e Louise Ouellet et M^e Carolina Rinfret.