

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

DEMANDE EN RÉVISION DU TRANSPORTEUR
DE CERTAINS ASPECTS DE LA DÉCISION D-2002-95

DOSSIER : R-3496-2002

RÉGISSEURS : Me LISE LAMBERT, présidente
M. NORMAND BERGERON
Mme ANITA CÔTÉ-VERHAAF

AUDIENCE DU 18 DÉCEMBRE 2002

VOLUME 1

JEAN LAROSE
STÉNOGRAPHE OFFICIEL

R-3496-2002
18 décembre 2002
Volume 01

COMPARUTIONS

Me ANNE MAILFAIT
procureure de la Régie;

REQUÉRANTE :

Me F. JEAN MOREL
procureur de Hydro-Québec;

INTERVENANTS :

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

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

Me DOMINIQUE NEUMAN
procureur de Stratégies énergétiques et Groupe STOP
(SÉ-G.S.);

Me CLAUDE TARDIF
procureur de Union des consommateurs.

TABLE DES MATIÈRES

| | PAGE |
|--|------|
| PRÉLIMINAIRES | 4 |
| PLAIDOIRIE PAR Me F. JEAN MOREL | 8 |
| PLAIDOIRIE PAR Me MARC LAURIN | 44 |
| PLAIDOIRIE PAR Me HÉLÈNE SICARD | 56 |
| PLAIDOIRIE PAR Me CLAUDE TARDIF | 58 |
| PLAIDOIRIE PAR Me DOMINIQUE NEUMAN | 84 |
| QUESTIONS DE LA RÉGIE | 98 |
| RÉPLIQUE PAR Me F. JEAN MOREL | 102 |
| SUPPLIQUE DE Me HÉLÈNE SICARD | 140 |

(9 h 30)

L'AN DEUX MILLE DEUX (2002), ce dix-huitième (18e)
jour du mois de décembre :

PRÉLIMINAIRES

LA GREFFIÈRE :

Audience du dix-huit (18) décembre de l'an deux mille
un (2002), dossier R-3496-2002. Demande en révision
du Transporteur de certains aspects de la décision
D-2002-95.

Les régisseurs désignés dans ce dossier sont : maître
Lise Lambert, présidente, de même que monsieur
Normand et madame Anita Côté-Verhaaf.

La procureure de la Régie est maître Anne Mailfait.

La requérante est Hydro-Québec, représentée par
maître F. Jean Morel.

Me F. JEAN MOREL :

Bonjour.

LA GREFFIÈRE :

Les intervenants qui ont déjà déposé leur plan
d'argumentation sont :

PG&E National Energy Group inc., représenté par

maître Marc Laurin.

Me MARC LAURIN :

Bonjour.

LA GREFFIÈRE :

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

Me HÉLÈNE SICARD :

Bonjour.

LA GREFFIÈRE :

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

LA PRÉSIDENTE :

Alors, il est absent pour le moment.

LA GREFFIÈRE :

Union des consommateurs, représenté par maître Claude
Tardif.

Me CLAUDE TARDIF :

Bonjour.

LA GREFFIÈRE :

Y a-t-il d'autres personnes dans la salle qui désirent présenter une demande ou faire des représentations au sujet de ce dossier?

Je demanderais par ailleurs aux intervenants de bien s'identifier à chacune de leurs interventions pour les fins de l'enregistrement. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, il s'agit d'une demande de révision qui, j'imagine, comporte de l'argumentation seulement. Est-ce qu'il y a une demande pour administrer de la preuve ou s'il n'y en a pas?

Me F. JEAN MOREL :

Non, Madame la Présidente, il n'y a pas de preuve, effectivement. C'est seulement une question d'argumentation.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, à ce moment-là, comme il s'agit d'une demande d'argumentation, est-ce que, je veux dire, un délai d'environ combien de temps, pour qu'on puisse un peu prévoir, est nécessaire tant du côté de la requérante que des parties intervenantes? Est-ce qu'on peut considérer qu'environ quarante-cinq (45) minutes pour vous et trente (30) minutes sera suffisant pour les

intervenants, ou si des délais supérieurs doivent être prévus?

Me F. JEAN MOREL :

Je vais commencer. J'ai le défaut de souvent sous-estimer le temps que je prendrai, mais je n'ai pas le défaut de prendre vos suggestions pour presque des ordres.

LA PRÉSIDENTE :

Ça ne se veut pas comme ça. C'est que ce matin, je veux simplement savoir un peu, là.

Me F. JEAN MOREL :

Non, en fait, quarante-cinq (45) minutes est probablement une évaluation raisonnable. Et comme j'exagère un peu, ça sera une heure probablement de la part de la requérante.

LA PRÉSIDENTE :

Bon. Et de la part des intervenants?

Me MARC LAURIN :

Quinze (15) minutes de la part de NEG.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, c'est donc dire que, je veux dire, dans les perspectives qu'on a mentionnées, c'est faisable et

accomplissable pour tout le monde. Alors, on vous écoute, Maître Morel.

PLAIDOIRIE PAR Me F. JEAN MOREL :

Merci beaucoup. À la demande de la Régie, la requérante ou la demanderesse a déposé plus qu'un plan d'argumentation, en fait c'est une argumentation écrite que je n'ai pas l'intention de vous répéter mot à mot. Je vais quand même y référer passablement parce que, effectivement, c'est une... toute la présentation ou l'argumentation qu'on a à vous faire est essentiellement en droit.

Je vais cependant y ajouter et même à certaines occasions déposer certaines pièces que je n'ai pas eu l'occasion de mettre au dossier précédemment. Ce ne sera pas de longues causes de jurisprudence, soyez rassurés. En fait, de jurisprudence, je me référerai essentiellement à la plus récente de la Régie, soit sa décision sur la première demande de révision du Transporteur dans la cause 3401-98, laquelle décision fait mention des décisions des tribunaux qui ont généralement guidé la Régie en matière de révision.

Alors, si, en me référant à l'argumentation corrigée qui a été déposée auprès de la Régie précédemment, et elle a été corrigée essentiellement pour des coquilles dans le texte, il n'y a pas de grandes

modifications entre celle qui avait été précédemment, entre la version qui avait été précédemment envoyée à la Régie et l'argumentation qui est corrigée.

Alors, dans la présente demande de révision, le Transporteur vise à obtenir de la Régie qu'elle réexamine ses décisions D-2002-95 et D-2002-168 et qu'elle révise les demandes, prescriptions ou conditions énoncées dans la décision D-2002-95 à l'égard du code de conduite du Transporteur et du dépôt d'informations lors du prochain dossier tarifaire du Transporteur de manière à ce qu'il ne soit plus ordonné de déposer, pour approbation finale par la Régie, un code de conduite ou, qu'alternativement, quant à la question du code de conduite, l'accès par la Régie aux livres et registres des entités non réglementées, ne soit plus un élément d'une ordonnance ou d'une décision émise à l'endroit du Transporteur, et de manière à ce que ne soit plus exigé le dépôt, lors du prochain dossier tarifaire du Transporteur, des données financières suivantes concernant les affiliés. La Régie les a énumérées dans sa décision D-2002-95 comme étant les revenus, les dépenses, le bénéfice net, l'actif total, le total de la dette, les garanties de financement, les événements extraordinaires et exceptionnels.

Effectivement, dans sa décision D-2002-95, la Régie a traité, entre autres, d'amendements devant être apportés au code de conduite du Transporteur afin d'aborder spécifiquement les relations de celui-ci avec tous les affiliés d'Hydro-Québec ainsi que du dépôt de certaines informations lors du prochain dossier tarifaire du Transporteur, dont notamment les données financières que je viens d'énumérer et qui concernent tous les affiliés.

Ça fait deux fois que j'insiste sur le mot « tous les affiliés », je reviendrai plus tard dans mon argumentation sur cet aspect qui semble pour le Transporteur important, en ce sens que la décision ne vise pas uniquement les affiliés tels que définis par la Régie ou tels qu'entendus par la Régie dans sa décision D-2002-95, soit les affiliés qui font affaire avec le Transporteur, mais tous les affiliés tels que définis sans distinction entre les affiliés avec qui le Transporteur n'a aucune interface avec lesquels il ne mène aucune activité.

Effectivement, je me réfère aux pages 42, 43 et 44 de la décision D-2002-95 où la Régie a précisé que le code de conduite devrait porter sur l'interface avec toutes les activités, quelles soient réglementées ou non, et non uniquement sur les activités de commerce de gros, et aborder notamment l'accès par la Régie

aux livres et registres des entités non réglementées. C'est à la page 43. Et elle a ordonné au Transporteur de déposer à l'intérieur de cent vingt (120) jours de la date de la décision D-2002-95 pour approbation finale un code de conduite amendé en conséquence.

La date limite de ce dépôt a par la suite été révisée au quinze (15) novembre deux mille deux (2002).

Aussi, vu que la décision à être rendue sur la présente demande de révision pourrait avoir un impact sur certains aspects du code de conduite du Transporteur, notamment les dispositions qui porteront spécifiquement sur les relations du Transporteur avec tous les affiliés d'Hydro-Québec, il a été demandé à la Régie en date du quinze (15) novembre dernier que son dépôt soit reporté à une date ultérieure à la décision dans le présent dossier 3496.

Dans la décision D-2002-95, et c'est en exergue au début de la décision, à la page 5 de la décision, la Régie a inséré un lexique de certains termes, ou se référant à certains termes, ou certaines expressions qui sont utilisées dans sa décision. Et « affiliés du Transporteur » est défini dans ce lexique comme les filiales d'Hydro-Québec, les autres divisions et entités d'Hydro-Québec et de TransÉnergie.

(9 h 45)

Pour fins de sa lecture et de sa compréhension de la décision D-2002-95 dans son ensemble le Transporteur comprend que l'expression « affilié d'Hydro-Québec » qui est utilisée dans la décision entre autres à la page 43 signifie essentiellement la même chose que les affiliés du Transporteur soit les filiales d'Hydro-Québec et les autres divisions et entités d'Hydro-Québec

Filiale n'est pas définie au lexique et n'est pas définie non plus dans la décision D-2002-95 de la Régie. Il faut donc dans les circonstances se référer, je crois au sens le plus commun du terme « filiale » et pour se faire le Transporteur s'est inspiré de la Loi sur les compagnies du Québec qui définit à son article 123.1, filiale - comme une personne morale contrôlée par une autre et qui précise à son article 123.2 :

Une personne morale en contrôle une autre si elle détient autrement qu'à titre de créancier des actions qui lui donnent plus de cinquante pour cent (50 %) de voix qui lui permettent d'élire la majorité des administrateurs de cette autre personne morale.

Or donc, il faut comprendre de l'expression « filiale d'Hydro-Québec » les personnes morales pour lesquelles Hydro-Québec détient cinquante pour cent (50 %) ou plus des actions.

Division non plus n'est pas définie au lexique ou dans la décision D-2002-95. La preuve du Transporteur a toutefois indiqué à la Régie et la Régie dans sa décision y fait référence que TransEnergie, le transporteur, avait été en fait mis sur pied ou séparé des autres activités d'Hydro-Québec sous forme de division et que d'autres activités subissaient le même sort.

A cet effet, vu qu'essentiellement la notion de division est inspirée ou est, oui, je dirais dans la décision D-2002-95 des représentations qui ont été faites par le Transporteur dans sa preuve dans la cause 3401-98 pour confirmer cette interprétation de l'entreprise, j'aimerais déposer deux copies de deux communications du président directeur général d'Hydro-Québec. Une première communication datée du dix-huit (18) juin deux mille un (2001) qui fait état de la création des divisions Distribution, Production et IAC, IAC étant ingénierie, approvisionnement et construction. La deuxième communication du président directeur général d'Hydro-Québec est en date du quatorze (14) juin deux mille deux (2002) et elle

réfère à une réorganisation de la division IAC qui désormais sera connue sous le nom d'Hydro-Québec Equipement et également c'est à la même occasion que la Société d'énergie de la Baie James auquel les activités de la Société d'énergie de la Baie James étaient relancées pour les projets au nord du 49e parallèle. Merci.

Me MARC LAURIN :

Madame la Présidente, je ne veux pas être trop procédurier mais vous avez demandé au début de l'audition si il y avait une preuve qui devait être présentée par Hydro-Québec, la réponse vous a été que non, présentement ce qu'on vous soumet, ce ne sont pas des autorités mais bien des communiqués et quant à moi, c'est une preuve documentaire; nonobstant mon commentaire, je suggérerais quand même que vous preniez peut-être mon objection sous réserve de manière à ne faire retarder le processus de l'audition mais je pense que je vais noter au dossier que c'est irrégulier que de procéder de cette façon-ci dans le cadre d'une argumentation. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, c'est pris sous réserve.

Me F. JEAN MOREL :

Merci. Merci bien. Et également dans la définition

d'affilié du Transporteur, il y a la notion d'entité. Cette notion n'est pas définie dans la décision D-2002-95 non plus il n'en avait pas été vraiment fait référence non plus dans la preuve dans la cause R-3401-98. C'est une notion qui est assez, je n'ose pas dire vague mais oui, je vais dire vague ou disons indéfinie et qui réfère généralement à quelque chose ou à l'essence d'une chose, une entité. J'ai trouvé dans quelques lois fédérales où essentiellement on veut se servir ou on se sert dans le texte de Loi de l'expression « entité » généralement, on va définir ce qu'on entend pour les fins de la Loi par l'expression « entité », il s'agit de la Loi sur les banques où entité est définie comme :

personne morale, fiducie, société de personnes, fonds, toute organisation ou association non dotée de la personnalité morale, sa Majesté du Chef du Canada ou d'une province et ses organismes et le gouvernement d'un pays étranger ou de l'une de ses subdivisions politiques et ses organismes.

Évidemment, comme j'ai dit c'est assez large comme définition et pour les fins de la Loi, on définit également entité canadienne :

Une entité constituée en personne morale ou formée sous le régime d'une loi fédérale ou provinciale et qui exerce son activité commerciale directement ou non au Canada.

Dans la Loi canadienne sur les sociétés par actions, il y a également une définition d'entité qui est différente. Elle est cette fois-ci :

Entité, s'entend d'une personne morale, d'une société de personnes, d'une fiducie, d'une co-entreprise ou d'une organisation ou association non dotée de la personnalité morale.

Alors, ça confirme un peu ce que je vous soumettais que la définition n'est pas précise et lorsque le législateur entend s'en servir dans une loi, il définit au départ ce qu'il entend par entité.

Donc, après une analyse de la décision D-2002-95, le Transporteur a soumis à la Régie et ça, en date du vingt (20) juin deux mille deux (2002) une demande de précision quant à l'étendue de l'accès par la Régie aux livres et registres des entités non réglementées et quant à la nature des données financières des filiales et des autres divisions et entités d'Hydro-Québec qui devraient être déposées par le

Transporteur lors de sa prochaine cause tarifaire.

Par cette demande, le Transporteur en rappelant qu'il est lui-même une division d'Hydro-Québec, chargée principalement de ses activités réglementées de transport d'électricité au sens de la Loi et qui ne possède et contrôle que ses propres livres, a demandé à la Régie de préciser que son code de conduite ne pourrait traiter, en conséquence, que de l'accès par la Régie aux livres, registres et données financières du Transporteur.

En fait, le Transporteur faisait face à une difficulté pratique par cette demande de la Régie que son code de conduite qui, de la compréhension du Transporteur en s'inspirant de l'opinion émise par la Régie, ne devait pas prévoir en soi un mécanisme, ne devait pas prévoir en soi un droit ou une procédure par laquelle la Régie aurait accès à des livres et registres d'une autre division ou d'une autre filiale d'Hydro-Québec que le Transporteur ne contrôle pas, souvent avec qui le Transporteur ne fait pas affaire. La compréhension du Transporteur d'un code de conduite tel que l'entendait la Régie provient de ce que la Régie, de l'opinion qu'elle a émise à la page 42, aux pages 42 et suivantes de la décision où la Régie s'exprime ainsi :

Le code de conduite est un outil utilisé par plusieurs organismes de régulation dans le cadre de leur mandat de protection de la clientèle du service réglementé.

Par exemple, il est mentionné à l'article 4 du Règlement 659 et à l'un des objets de l'ordonnance 889 de FERC. La Régie précise :

Un code de conduite vise à prévenir toute forme de traitement préférentiel en faveur de autres unités et affiliés de l'entreprise intégrée en régissant les comportements, les échanges d'employés et de l'information. Il vise aussi à prévenir l'interfinancement en encadrant les transactions avec le Transporteur, transactions avec le Transporteur qui ont des impacts financiers pour ce dernier.

Ensuite la Régie constate que les modifications, en fait que le code de conduite du Transporteur ne s'appliquait, tel qu'il avait été déposé dans la cause, ne s'appliquait que aux relations avec les activités de commerce de gros d'électricité.

La Régie exprimait l'opinion que le document était incomplet.

La Régie précise que ses responsabilités 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 autres affiliés d'Hydro-Québec.

Alors, il faut, je l'ai déjà mentionné, il faut comprendre de cette partie de la décision que la Régie voulait que le code de conduite régisse les interfaces, l'interaction, les rapports, les rapports d'affaires, les rapports financiers, les rapports d'échanges d'employés entre le Transporteur et l'ensemble des autres affiliés d'Hydro-Québec. Donc, ceux avec qui il y avait de tels échanges, de telles interfaces, de telles activités.

De plus, selon la Régie, le code présenté ne fait pas état de l'objectif de protéger le client du service réglementé à l'exception des transactions sur les marchés de gros de l'électricité et ne détaille pas les normes s'appliquant aux relations avec les autres affiliés. Encore une fois, il y a la notion de relations entre transporteur et autres affiliés d'Hydro-Québec. Il ne détaille pas non plus la politique de prix de cession à laquelle le code fait

référence. La Régie considère qu'une référence aux principes énoncés dans la présente décision concernant la politique de prix de cession permettra de faciliter l'application du code ainsi de prévenir toute forme d'interfinancement.

Évidemment, la politique de prix de cession s'applique à des échanges d'affaire entre le Transporteur et un autre affilié avec qui le Transporteur fait justement ses affaires.

Alors, lorsque la Régie conclut, c'est à la fin de la page, vers le bas de la page 43 et qu'elle ordonne au Transporteur de déposer pour approbation finale un code de conduite, elle précise :

que ce code de conduite amendé devra porter spécifiquement sur les relations du Transporteur avec toutes 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 suivants.

Et l'avant dernier sujet sur cette page, l'accès par

la Régie aux livres et registres des entités non réglementées a porté le Transporteur a demandé des précisions à la Régie.

(10 h)

On parle, dans cet élément, ce point, on ne parle plus des affiliés, on ne parle plus des entités non réglementées avec qui le Transporteur aurait des interfaces, tel qu'envisagé précédemment. On parle, on ne fait état que des livres et registres des entités non réglementées, on ne parle pas des entités réglementées. Une des divisions d'Hydro-Québec, Hydro-Québec Distribution, est réglementée.

Et aussi, comme j'ai indiqué plus tôt, la difficulté pratique du Transporteur, c'est comment un code de conduite devant régir ses relations avec des affiliés non réglementés, essentiellement non réglementés, peut, de façon pratique, efficace, logique, donner accès, ou prévoir l'accès par la Régie aux livres. Le Transporteur n'a pas de réponse à ça et c'est pourquoi des précisions ont été demandées.

Dans sa demande de précisions, le Transporteur avait également informé la Régie qu'il serait en mesure de déposer, lors de sa prochaine cause tarifaire, l'ensemble des données financières qu'Hydro-Québec

elle-même rend publiques dans son rapport annuel, avec le même degré de détail quant aux activités sectorielles de l'entreprise, menées essentiellement par ses divisions et reflétant le mode de gestion des activités de l'entreprise fondé sur sa nouvelle structure organisationnelle. Et le Transporteur a demandé à la Régie de préciser que ces renseignements financiers seraient suffisants pour satisfaire aux exigences de la décision.

C'est par une décision, la décision D-2002-168, que la Régie a répondu à la demande de précisions du Transporteur. La Régie a rejeté la demande de précisions du Transporteur quant au code de conduite, au motif, entre autres, que la décision à cet égard n'était pas ambiguë et qu'en fait, pour soulever la question de l'accès par la Régie aux livres et registres des affiliés d'Hydro-Québec, réglementés ou non, le Transporteur aurait dû procéder par une demande de révision.

Sur la question des données financières des filiales et des autres divisions et entités d'Hydro-Québec, qui devraient être déposées par le Transporteur lors de sa prochaine cause tarifaire, la Régie a statué, dans cette décision D-2002-168, que la demande du Transporteur ne constituait pas non plus une demande de précisions mais était plutôt une proposition

alternative pour le dépôt d'informations financières qu'il appartiendrait à la formation éventuellement désignée pour étudier le prochain dossier tarifaire du Transporteur de considérer.

Cet aspect de la décision D-2002-168 a causé certaines difficultés pour le Transporteur, en ce sens que la Régie avait déjà déterminé quelles seraient les données financières des affiliés qui devraient être déposées. Dans le but de préciser la nature et l'étendue de ces données financières, une demande, la demande de précisions avait été faite. À ce moment-là, aucune demande de révision de la décision n'avait été présentée, ni même envisagée au moment où la demande de précisions a été faite.

Et cette référence à la formation qui serait, ou à une décision de la formation qui serait éventuellement désignée pour étudier le prochain dossier tarifaire a soulevé ce questionnement chez le Transporteur : s'agirait-il d'une demande de révision puisque possiblement, on se retrouvait, définitivement, on se retrouvait dans une autre cause, une autre instance, possiblement devant un autre banc de la Régie, pour lui faire, en quelque sorte, réviser cette obligation imposée au Transporteur par une décision antérieure de la Régie, la D-2002-95.

Évidemment, la règle du stare decisis ne s'appliquant pas à la Régie, il est vrai que ce nouveau banc, ou ce banc différent dans la prochaine cause tarifaire pourrait ne pas se sentir lié par la décision antérieure de la Régie dans la cause R-3401-98. Toutefois, le Transporteur, lui, se sentait lié, et se sent encore lié par la décision D-2002-95, et c'est pourquoi il a déposé subséquemment la présente demande de révision portant et sur le code de conduite, ou sur cet aspect du code de conduite qui est l'accès par la Régie aux livres des entités non réglementées, et également sur l'étendue des données financières devant être déposées dans un prochain dossier tarifaire.

La présente demande de révision est déposée en vertu du paragraphe troisième de l'article 37. Tel que je l'ai indiqué et dans la requête, tel qu'il a été indiqué dans la requête en révision et dans l'argumentation, le Transporteur est d'avis que la Loi s'applique à la fourniture, au transport et à la distribution d'électricité et la compétence de la Régie s'exerce à l'égard du Transporteur et Distributeur d'électricité, tel que ceux-ci sont définis à l'article 2 de la Loi.

Les activités d'Hydro-Québec autres que le transport et la distribution d'électricité ne sont pas régies

par la Loi et aucune juridiction à leur égard n'est attribuée à la Régie, en vertu de la Loi ou autrement.

Évidemment, à l'égard du Transporteur, la Régie a compétence pour fixer, modifier les tarifs et les conditions auxquelles l'électricité est transportée. Également, pour surveiller ses opérations afin de s'assurer que les consommateurs paient selon un juste tarif et pour examiner également toute plainte de consommateur portant sur son application d'un tarif ou d'une condition de transport.

Et pour ce faire, pour exercer tous ces pouvoirs à l'égard du Transporteur, la Régie possède des pouvoirs spécifiques d'attribution, dont par exemple celui de déterminer le taux de rendement du Transporteur, je me réfère à l'article 32, premier paragraphe, de la Loi, celui d'autoriser le Transporteur d'électricité à acquérir, construire ou disposer d'immeubles ou d'actifs qui sont destinés au transport d'électricité, l'article 73 de la Loi, ou celui d'approuver la procédure d'examen des plaintes établie par le Transporteur d'électricité, l'article 87 de la Loi.

Contrairement à la Commission de l'énergie de l'Ontario, par exemple, qui est spécifiquement

habilitée à approuver des codes régissant la conduite des transporteurs, dans la mesure où cette conduite se rapporte aux membres du même groupe en vertu, entre autres, du sous-paragraphe 2d) de l'article 70 de la Loi de quatre-vingt-dix-huit (98) sur la Commission de l'énergie de l'Ontario, et j'ai copié non pas de cette loi qui est très volumineuse mais de certains extraits que j'aimerais vous déposer maintenant.

(10 h 10)

L'avant-dernière page de ce que, des extraits que je viens de vous distribuer, c'est la page 113, l'annexe B du Projet de loi 35 qui porte spécifiquement sur la Commission de l'énergie de l'Ontario. L'article 70 réfère, à son deuxième paragraphe et au sous-paragraphe d), réfère aux conditions dont la Commission de l'énergie de l'Ontario peut assortir un permis qu'elle émet, qu'elle peut, que donc la Commission peut exiger :

... que le titulaire respecte, avec les modifications ou exemptions qu'approuve la Commission, les règles techniques, les modalités d'exploitation et les codes précisés, y compris des codes régissant la

conduite des personnes suivantes :

- (i) les transporteurs ou les distributeurs, dans la mesure où cette conduite se rapporte aux membres du même groupe.

Et en vertu de ce pouvoir, la Commission de l'énergie de l'Ontario a effectivement adopté un code de conduite - je n'ai que la version anglaise et je crois que ce code n'est disponible qu'en version anglais, il s'intitule « Affiliate Relationships Code for Electricity Distributors and Transmitters - Ontario Energy Board (Originally issued on APRIL 1, 1999) - Revised February 1, 2001 ». Alors j'aimerais déposer copie de ce code.

Je n'ai pas de référence ou d'indication à vous donner sur ce que vous devriez trouver, lire ou voir dans ce code, c'est plutôt à l'inverse, la Régie remarquera qu'il n'y a pas, dans ce code, de dispositions portant sur les livres, registres et données financières des affiliés du Transporteur, des transporteurs ou des distributeurs d'électricité, et qu'il n'y a pas non plus de dispositions qui auraient pu possiblement inspirer le Transporteur sur la façon dont on peut donner accès à l'Autorité réglementaire aux livres et registres de ses affiliés.

Alors dans le cas de la Régie de l'énergie et de sa loi constitutive, il n'y a pas de pouvoirs express et définis quelconques semblables à ceux qu'on retrouve dans la Loi de la Commission de l'énergie de l'Ontario pour les fins d'approbation d'un code de conduite qui porterait spécifiquement sur les relations du Transporteur avec tous les affiliés d'Hydro-Québec ou généralement sur tout autre sujet.

Bien que la Régie souligne, dans sa décision D-2002-95, que le code de conduite soit un outil utilisé par plusieurs organismes de régulation dans le cadre de leur mandat de protection de la clientèle du service réglementé, et elle a raison, entre autres dans le cas de la Commission de l'énergie de l'Ontario, qui a cependant les pouvoirs express pour le faire, et que la Régie considère que celui déposé par TransÉnergie au dossier de la cause R-3401-98 soit nécessaire et utile, le Transporteur soumet que la Régie ne possède pas, en vertu de ses attributions prévues à la Loi, le pouvoir d'en imposer un spécifiquement au Transporteur.

Dans sa décision D-2002-95, la Régie n'indique pas, ou n'indique aucunement en vertu de quel pouvoir ou autorité législative ces autres organismes auxquels elle réfère, les autres organismes de régulation auxquels elle réfère, adoptent des codes de conduite.

Elle n'indique pas non plus quel serait le fondement juridique de ces pouvoirs pour imposer un code de conduite au Transporteur. Il faut penser que la Régie s'est vu autoriser, par un pouvoir inhérent ou implicite ou accessoire à sa réglementation du Transporteur, s'est donc vu attribuer un tel pouvoir.

Cependant, la Loi de la Régie de l'énergie accorde spécifiquement à la Régie, par son article 74.1, le pouvoir d'approuver la procédure d'appel d'offres et d'octroi, ainsi que le code d'éthique portant sur la gestion des appels d'offres que le Distributeur d'électricité doit établir et lui soumettre.

Aucune disposition semblable ou comparable de la Loi ne prévoit l'établissement d'un code de conduite par le Transporteur pour approbation de la Régie. Si l'approbation de codes de conduite, de codes d'éthique, avait été, ou avait fait partie des pouvoirs implicites de la Régie, il n'aurait pas été requis de préciser dans la Loi que la Régie a spécifiquement celui d'approuver un code d'éthique pour le Distributeur. Ça aurait été implicite dans ses pouvoirs de voir à l'approvisionnement en électricité par le Distributeur au-delà de l'électricité patrimoniale.

Je vous sou mets donc qu'il n'y a pas de pouvoir

implicite d'adopter des codes, il faut que la Régie ait reçu un pouvoir explicite et exprès du législateur pour ce faire, comme c'est le cas de l'article 74.1.

La Régie a reconnu à maintes reprises qu'elle avait une compétence d'attribution; je me réfère entre autres à la décision D-2001-191 de la Régie, portant justement sur le code, sur la procédure d'appel d'offres et le code d'éthique, à la page 7. Dans cette décision, la Régie s'exprime ainsi :

La Régie précise toutefois que, détentrice d'une compétence attribuée, elle ne dispose d'aucune compétence pour régler des différends contractuels de quelque nature qu'ils soient et pouvant résulter du processus d'adjudication.

C'était dans le cadre de la procédure d'appel d'offres, évidemment.

Ces litiges relèvent des tribunaux supérieurs et il importe également de souligner que la Régie n'a pas juridiction pour instaurer un processus de traitement de plaintes de soumissionnaires sur l'application par le distributeur de la Procédure

d'appel d'offres et d'octroi.

Donc même là, la Régie, pour une matière reliée à ses pouvoirs, soit l'adoption d'une procédure d'appel d'offres et d'octroi, elle, la Régie, concluait qu'elle n'avait pas l'autorisation ou le pouvoir implicite d'instaurer un processus de traitement de plaintes des soumissionnaires, parce que ce n'était pas précisé à la Loi et ayant une compétence d'attribution, il faut qu'elle recherche, dans les dispositions de la Loi, quels sont ses pouvoirs.

(10 h 20)

Or, pour conclure sur la question de l'autorisation de la compétence quant au code de conduite, le Transporteur est d'avis que cette partie de la décision D-2002-95 de la Régie, qui lui ordonne de déposer pour approbation finale par la Régie un code de conduite, est ultra vires des pouvoirs que la Loi attribue à la Régie en matière de réglementation économique du transport d'électricité.

Dans ma plaidoirie corrigée, écrite et corrigée, je poursuis en disant que, nonobstant la généralité de ce qui précède quant aux pouvoirs de la Régie, et donc en supposant que le pouvoir d'imposer un code de conduite au Transporteur puisse en être un accessoire

à la compétence générale tarifaire de la Régie, ce qui n'est pas reconnu, il demeure qu'un tel pouvoir, qui n'est qu'incident et implicite, se doit d'être limité aux compétences prévues à la Loi, à son économie et à son objet.

Évidemment, tout code de conduite qui serait imposé en vertu d'un tel pouvoir accessoire et implicite, s'il en est, devrait nécessairement porter sur des sujets à l'égard desquels la Régie peut exercer des compétences qui lui sont attribuées par la Loi.

Alors, j'ai déjà traité de ce sujet. La Régie a voulu que le code devrait porter sur l'interface avec toutes les activités, qu'elles soient réglementées ou non, donc le code de conduite ne devrait s'appliquer que dans les cas où le Transporteur fait affaire, a des échanges, a des activités partagées ou communes avec un affilié d'Hydro-Québec.

J'aimerais à cet égard déposer un autre code de conduite, celui applicable à Nova Scotia Power Incorporated.

Me MARC LAURIN :

Juste pour les fins du dossier, même objection, je présume sous réserve aussi.

LA PRÉSIDENTE :

Bien, il faut voir, par exemple...

Me F. JEAN MOREL :

Il s'agit d'une décision...

LA PRÉSIDENTE :

... dans mon esprit, il n'y a pas d'administration de preuve. Donc, ça ne peut pas être une objection à la preuve. Je comprends que c'est une objection au fait que ce soit considéré comme de la preuve...

Me MARC LAURIN :

Exactement.

LA PRÉSIDENTE :

... mais ce n'en est pas. C'est ce qui est déclaré. Alors, pour moi, ça reste de l'argumentation.

Me MARC LAURIN :

C'est-à-dire que lorsqu'on vous soumet un document qui n'est pas nécessairement une autorité, qu'on vous soumet finalement des documents aussi de forums extérieurs au Québec, je pense qu'il s'agit là de preuve. Quand on veut faire la preuve d'un droit étranger...

LA PRÉSIDENTE :

Non, ça ne devient pas de la preuve. Ils ont déclaré qu'il n'y en avait pas. Alors, pour moi, ça reste au niveau de l'argumentation. Alors, là-dessus, je veux dire, soyez bien rassuré, c'est de l'argumentation et ce sera traité comme tel.

Me MARC LAURIN :

Parfait, Madame. Je voulais juste le mettre au dossier. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

Me F. JEAN MOREL :

Dans ce cas ici, il s'agit d'une décision du Nova Scotia Utility and Review Board. « In the matter of the public utilities act and in the matter of an application by Nova Scotia Power Incorporated for approval of certain Revisions to its Rates, Charges and Regulations ». Et en annexe à cette décision, se trouve une ordonnance du Nova Scotia Utility and Review Board qui approuve ou adopte sur une base intérimaire un code de conduite pour Nova Scotia Power inc.

Encore une fois, l'intérêt du code, quoiqu'il soit intérimaire, et les extraits de la décision du Nova

Scotia Utility and Review Board expliquent pourquoi il a conservé son statut intérimaire. Mais encore une fois, dans ce code applicable au Nova Scotia Power, ce n'est pas ce que vous allez y trouver, mais plutôt ce que vous n'y trouverez pas. On se sert du code évidemment pour indiquer ou imposer la séparation fonctionnelle, pour imposer également certaines règles de gestion, pour s'assurer qu'il n'y ait pas d'interfinancement.

On parle évidemment du « pricing » ou du prix, le transfert entre les divisions, toujours dans le but de s'assurer qu'il n'y ait pas d'interfinancement entre les activités de l'entité réglementée et de ses affiliés non réglementés. On traite même de certains principes de comptabilité « Accounting Compliance » pour s'assurer que les transferts, comme j'ai indiqué :

A detailed listing of all assets,
services and products provided to and
from NSPI and each of its affiliated
companies.

Encore ici, il s'agit de régler les interfaces ou interactions entre l'entité réglementée et des affiliés ou des filiales non réglementées, mais il n'y a pas non plus dans ce code de conduite la

question d'accès par le Nova Scotia Utility and Review Board aux livres et registres des affiliés.

En fait, au-delà de la difficulté pratique, il faut se poser la question, et même au-delà de se poser la question, s'objecter au fait que la Régie se trouve à demander ou obtenir des renseignements sur des activités, des opérations des filiales que, non seulement, elle ne réglemente pas à cause de la nature des activités de ces filiales-là, mais qu'en plus, ce sont des filiales qui, le plus souvent, ou dans bien des cas, n'ont pas d'interface, d'échange, ne partagent aucun genre d'activité avec le Transporteur réglementé.

(10 h 30)

Je n'en ai pas de copie mais dans le dépôt des informations ou le dépôt du rapport annuel du Transporteur de façon à se soumettre à la décision de la Régie, le Transporteur a déposé l'organigramme tel que requis et la Régie sera à même de constater que des filiales ou des affiliés d'Hydro-Québec, il y en a beaucoup, vous retrouverez dans le rapport annuel, un organigramme de ce genre-là et sur ce grand nombre de filiales d'Hydro-Québec, il y en a beaucoup avec qui le Transporteur ne fait pas affaire, avec qui le Transporteur n'a pas d'échange, à qui le Transporteur

n'offre pas de service, de qui il n'acquiert pas de services, avec qui il n'y a aucun échange d'employés, avec qui il n'y a aucun échange d'actifs, je donne, par exemple, Hydro-Québec Valtec, qui est une filiale de premier rang qui elle-même a comme filiale Hydro Solution, ce sont deux filiales qui ne font pas affaire avec le Transporteur et il y en a d'autres qui sont engagées dans des activités qui sont complètement étrangères au transport d'électricité.

Il y a également une autre difficulté qui est l'accès aux livres et registres de bien des entités ou divisions qui ne sont pas des personnes morales, qui ne sont pas des filiales au sens de la Loi, qui n'ont pas de livres et registres, ça cause une autre difficulté lorsque le code de conduite doit prévoir l'accès à ces livres et registres.

Un dernier élément que j'ai soulevé dans mon argumentation à cet égard-là et qui ajoute aux difficultés que le Transporteur a à mettre en application cet aspect de la décision de la Régie quant au code de conduite. C'est que dans un premier temps, la Régie a indiqué qu'elle considérait qu'une séparation fonctionnelle des activités d'Hydro-Québec était un outil essentiel pour assurer la réglementation du Transporteur et elle a, en conséquence, demandé au Transporteur de se rapprocher

le plus possible du concept d'entreprise autonome distincte et de traiter les affiliés comme s'ils étaient des tiers, évidemment sujet à certaines règles quant à la question d'interfinancement, quant à la raisonabilité des rapports avec ces tiers-là, des règles et des obligations que le Transporteur aura toujours dans le cadre de sa cause tarifaire.

Le Transporteur aura toujours à démontrer à la Régie que ses coûts, que ses achats de services, que ses achats de biens ont été faits à des coûts justes et raisonnables. Le Transporteur aura également à démontrer que effectivement il n'interfinance pas d'autres secteurs non réglementés de l'entreprise, qu'il ne finance pas ses propres activités non réglementées, qu'il n'interfinance pas ses propres activités non réglementées. C'est une obligation qui incombe au Transporteur dans sa cause tarifaire indépendamment de ce que la Régie tente d'englober et de tout régler par un code de conduite. Ce n'est pas parce que le code de conduite ne traiterai pas des livres et registres des entités ou des affiliés avec qui le Transporteur fait affaire que justement ces affaires du Transporteur menées avec ses affiliés ne seraient pas autrement examinées et jugées par la Régie dans le cadre des obligations du Transporteur pour les fins de l'établissement de ses tarifs.

Évidemment, le Transporteur en tant qu'entité se rapprochant le plus possible du concept d'entreprise autonome distincte et traitant ses affiliés comme s'ils étaient des tiers ne possède et contrôle que ses propres données financières et ne peut par son code de conduite ou autrement donner accès à quiconque aux livres et registres des filiales d'Hydro-Québec et des autres divisions, d'autres divisions qui ne sont pas des entités juridiques ou des entités d'Hydro-Québec de qui il doit être séparé fonctionnellement.

Alors, cette demande, prescription au condition énoncée par la Régie dans sa décision D-2002-95 quelle que soit la position de la Régie sur ses pouvoirs implicites d'imposer et d'approuver un code de conduite ne peut pas faire en sorte que ce code de conduite aille jusqu'à réglementer ou imposer ou prévoir l'accès par la Régie aux livres et registres des entités globalement non réglementées.

Maintenant, quant au dépôt des données financières exigé pour, lors du prochain dossier tarifaire du Transporteur, bien des arguments que je viens de vous donner s'appliquent également dans ce cas ici, le dernier en tout cas, sur la séparation fonctionnelle, sur la capacité du Transporteur qui doit traiter les affiliés comme des tiers, d'avoir accès lui-même à

toutes ces données et de les déposer auprès de la Régie, les données avec des affiliés avec qui il ne fait aucunement affaire. Encore là, pour les fins de la détermination de tarifs justes et raisonnables, ces données ne sont pas nécessaires ou utiles à la Régie, elles ne sont tout probablement pas disponibles au Transporteur et le Transporteur n'a pas non plus l'obligation dans sa prochaine cause tarifaire ou dans toute cause tarifaire ultérieure de démontrer que ces rapports, ces échanges, ces activités commerciales ou autres avec des filiales d'Hydro-Québec avec qui il n'a jamais fait affaire ou ne fera pas affaire, de démontrer que ces rapports sont justes et raisonnables, il n'y en a pas. Encore là, les demandes de la Régie sont beaucoup trop grandes.

Encore là, dans ce cas ici, dans le cas des données ou des prescriptions quant au dépôt de données financières, la Régie ne fait pas cette distinction, ne fait plus cette distinction entre les affiliés ou il y a interface et les affiliés où il n'y a pas d'interface.

Dans sa demande de précisions, le Transporteur avait indiqué à la Régie sa compréhension d'une obligation qui serait juste et raisonnable et avait proposé de déposer les données qui sont déjà publiques et qui se

retrouvent dans le rapport annuel d'Hydro-Québec.

Il s'agit en fait des données qui ont fait l'objet de représentations de la part du Transporteur dans le dossier portant sur le dépôt du rapport annuel ou sur les renseignements qui doivent être contenus dans le rapport annuel du Transporteur et dans ce dossier portant le numéro R-3482-2002, la décision rendue par la Régie, la décision D-2002-175 fait état entre autres à la page 4 des observations du Transporteur et pour les fins du dépôt des renseignements dans le rapport annuel du Transporteur, il a été question de :

La conciliation des données relatives aux activités réglementées du Transporteur avec les données vérifiées d'Hydro-Québec et cette conciliation serait constituée...

selon les observations ou les représentations du Transporteur dans cette cause en :

Un état des résultats semblable à celui présenté à la page 67 du rapport annuel 2001 d'Hydro-Québec qui indiquerait les résultats de ses activités réglementées, les résultats de ses activités non réglementées, les résultats regroupés des autres secteurs

d'exploitation et les résultats consolidés
d'Hydro-Québec;
des informations distinctes sur ses
activités réglementées et non réglementées
selon le modèle présenté à la note 19 sur
les informations sectorielles de la page 91
du rapport annuel [...]
l'actif tel que présenté aux états
financiers ne correspondra pas...
évidemment, le Transporteur faisait ces
représentations-là :

... ne correspondra pas à la base de
tarification établie pour fins
réglementaires puisque ces éléments ne
reposent pas sur les mêmes bases [...]

Également :

le passif ne peut être concilié avec le
passif consolidé d'Hydro-Québec [...]

Dans sa décision, la Régie a accepté le dépôt de ces
renseignements tel que proposé par le Transporteur et
dans le respect de cette décision, le Transporteur a,
à la date impartie, déposé son rapport annuel
contenant tous ces renseignements.

(10 h 40)

Évidemment, ces renseignements sont donnés en dehors d'une cause tarifaire, et je reviens, ou je répète à la Régie que le Transporteur est conscient de son fardeau, que son fardeau peut être un peu plus grand dans une cause tarifaire. Mais au niveau du dépôt de données financières, le Transporteur est d'avis qu'il serait juste et raisonnable qu'il y ait une certaine constance de la part de la Régie et que ses obligations de dépôt et d'information de la Régie soient les mêmes dans une cause ou dans une autre, ou d'une décision à une autre. Et c'est pourquoi le Transporteur demande la révision de cet aspect de la décision D-2002-95 également.

Pour la Régie et les intervenants, j'ai copie de la décision D-2002-175 rendue dans la cause R-3482-2002 quant à la définition des renseignements qu'Hydro-Québec, dans ses activités de transport d'électricité, doit fournir annuellement en vertu de l'article 75. Mon confrère va se rendre compte que je me raffine de fois en fois - une décision rendue au Québec.

Alors j'ai sûrement abusé, dépassé le temps que j'avais indiqué, mais je vous remercie de votre attention et je pourrais répondre maintenant ou lors

de la réplique à vos questions, si vous en avez.

Merci bien.

LA PRÉSIDENTE :

Alors avant de procéder avec les intervenants, nous allons ajourner quinze minutes et nous allons revenir à onze heures moins cinq (10 h 55). Merci bien.

PAUSE

REPRISE DE L'AUDIENCE

LA PRÉSIDENTE :

Alors, Maître Laurin?

PLAIDOIRIE PAR Me MARC LAURIN :

Bonjour. NEG a déjà déposé une argumentation écrite relativement détaillée, c'est pourquoi tantôt je vous ai indiqué que je serais relativement bref; en terme de temps, je pense que je vais pouvoir faire ça à l'intérieur de quinze minutes. Mais je vais quand même mettre l'emphase sur certains éléments de notre argumentation et ce, comme je vous le dis, très brièvement.

Essentiellement, je veux dire, NEG conteste finalement cette demande, cette deuxième demande de révision qui découle de la décision 2002-95 pour deux motifs, le premier étant essentiellement que cette

demande de révision ne rencontre pas les critères prescrits par l'article 37, et deuxièmement, parce que nous considérons que cette demande est tardive.

Si vous voulez bien, juste, je veux faire un petit récapitulatif des dates de certaines procédures et décisions relatives à cette demande de révision. Alors la décision D-2002-95 a été rendue le trente (30) avril deux mille deux (2002). Une décision subséquente toujours relative, qui était relative, a été rendue le treize (13) mai deux mille deux (2002), décision D-2002-104.

Le vingt (20) juin deux mille deux (2002), il y avait une demande de précisions de la part d'Hydro-Québec. Et le premier (1er) août deux mille deux (2002), il y avait la décision D-2002-168, qui disposait de cette demande de précisions. Finalement, le trois (3) octobre deux mille deux (2002), cette demande de révision d'Hydro-Québec était déposée, soit plus de cinq mois après le dépôt de la décision D-2002-95.

Je vais traiter, si vous le voulez bien, pour commencer, de la question du délai. Nous sommes d'opinion, comme je vous l'ai indiqué, que la demande de révision présentée par Hydro-Québec devrait être rejetée car cette demande est, quant à nous, tardive. Bien que le législateur n'ait prévu aucun délai fixe

pour l'introduction du recours en révision, il est important, je pense, de souligner que cette situation ne permet pas la remise en question à tout moment des décisions rendues par la Régie. Un principe qui nous gouverne, c'est la stabilité qui constitue un élément essentiel au bon fonctionnement d'un régulateur économique.

Il faut aussi noter que Hydro-Québec a, jusqu'à un certain point, camouflé, dans sa demande de précisions, a camouflé une demande de révision, dans sa demande de précisions, de la décision D-2002-95. C'est d'ailleurs en partie pour cette raison que la demande de précisions a été rejetée, comme l'a souligné mon confrère, maître Morel, lorsque la Régie lui a souligné qu'il aurait dû procéder à ce moment-là avec une demande en révision plutôt qu'une demande en précision.

Bien qu'on reconnaisse qu'un délai de deux mois ne serait pas toujours abusif pour une demande en révision, NEG soumet qu'il le devient lorsque le Transporteur est au courant qu'il n'a pas utilisé le bon moyen procédural. Dans les circonstances, nous soulignons qu'un délai de trente (30) jours nous apparaît le maximum raisonnable que la Régie devrait tolérer; c'est d'ailleurs la position qu'elle a adoptée dans ses décisions D-2000-51 et D-2000-120,

et je cite de la page 8 de cette dernière décision :

Cependant, la Régie considère qu'un délai de trente jours constitue généralement le temps normal pour introduire une demande en révision. Après ce délai de trente jours, le demandeur doit justifier les motifs qu'il considère valables pour l'excéder. Les motifs à être appréciés par la Régie pour justifier le délai doivent englober toutes les circonstances de chaque affaire, les causes du retard, le contexte et la finalité de la Loi, la nature des enjeux de même que la détermination des conséquences de l'accueil du recours ou son refus. C'est l'ensemble de tous ces motifs qui doit être considéré pour apprécier le délai raisonnable d'introduction du recours en révision.

Un peu plus loin, on y ajoute :

Il y a lieu de conclure que le législateur visait la plus grande stabilité juridique à cause des impacts des tarifs sur la population et qu'un délai de 30 jours peut en

général être considéré comme
raisonnable. Celui qui excède ce délai
devrait donc fournir des explications
de son retard de façon à ce que la
Régie puisse exercer sa discrétion.

En l'absence de motifs impérieux expliquant le délai
de cinq mois, NEG est d'avis que la Régie devrait
rejeter la demande de révision d'Hydro-Québec, et ce
en raison de sa tardiveté. Et je vous sou mets
qu'aucun motif ne vous a été soumis par Hydro-Québec
pour justifier de son retard à produire cette demande
de révision.

Je rentre maintenant sur le deuxième moyen pour
lequel nous vous invitons à rejeter cette demande de
révision, qui sont les critères de l'article 37. Dans
sa décision D-2002-229 concernant l'autre demande de
révision d'Hydro-Québec de la décision D-2002-95, la
Régie a considéré que ça ne pouvait se faire qu'en
fonction du cadre strict de l'article 37 de la Loi
sur la Régie de l'énergie, lequel se lit comme suit,
et je vais vous en citer seulement les trois premiers
paragraphe s, c'est-à-dire, je cite, article 37 :

37. La Régie peut d'office ou sur
demande réviser ou révoquer toute
décision qu'elle a rendue :

1. lorsqu'est découvert un fait nouveau qui, s'il avait été connu en temps utile, aurait pu justifier une décision différente;

Donc vous avez à vous poser la question si la demande d'Hydro-Québec rentre dans ce cadre-là. Et je continue la citation :

2. lorsqu'une personne intéressée à l'affaire n'a pu, pour des raisons jugées suffisantes, présenter ses observations;

Je sors de la citation, vous devez encore vous poser la question à savoir si c'est l'un des critères soulevés par Hydro-Québec en vertu de 37 pour justifier sa demande de révision. Et je reprends la citation :

3. lorsqu'un vice de fond ou de procédure est de nature à invalider la décision.

C'est donc la troisième question que vous devez vous poser en regard de la requête qui vous est présentée par Hydro-Québec.

Toujours dans la décision D-2002-229, à la page 7, la Régie écrivait, et je cite :

L'énumération à l'article 37 de la Loi, de motifs précis de réexamen implique qu'on doive donner une interprétation limitative aux cas d'ouverture à la révision. Il est également reconnu que la demande de révision ne peut être un appel déguisé. Le critère de l'erreur simple de fait ou de droit ne saurait être retenu afin de respecter la volonté du législateur selon laquelle « les décisions rendues par la Régie sont sans appel ». La révision ne consiste pas à reconsidérer le fondement de la décision qui a été prise pour apprécier à nouveau les faits et rendre une décision plus appropriée. Le pourvoi en révision n'est pas l'occasion de parfaire sa preuve ou une seconde chance dans le traitement d'un dossier.

En l'espèce, comme le confirme d'ailleurs le paragraphe 39 de la demande en révision d'Hydro-Québec, celle-ci est basée sur le paragraphe 3 du

premier alinéa de l'article 37. Dans la même décision D-2002-229, la Régie cite d'ailleurs la décision dans *Épiciers Unis Métro-Richelieu*, et je reproduis la citation, et je cite :

The Act does not define the meaning of the term "vice de fond" used in section 37. The English version of section 37 uses the expression "substantive ... defect". In context, I believe that the defect, to constitute a "vice de fond", must be more than merely "substantive". It must be serious and fundamental. This interpretation is supported by the requirement that the "vice de fond" must be "de nature à invalider la décision". A mere substantive or procedural defect in a previous decision by the Régie would not, in my view, be sufficient to justify review under section 37. A simple error of fact or of law is not necessarily a "vice de fond". The defect to justify review, must be sufficiently fundamental and serious to be of a nature to invalidate the decision.

Vous devez donc vous demander si essentiellement ce qu'allègue Hydro-Québec comme vice de fond en vertu du critère du paragraphe 3 de l'article 37, est de nature à invalider la décision rendue par la Régie dans sa décision D-2002-95.

En l'espèce, Hydro-Québec prétend essentiellement que la Régie n'avait pas juridiction pour lui ordonner de lui donner accès aux livres et registres des entités non réglementées, c'est-à-dire certaines des divisions d'Hydro-Québec, et qu'elle n'avait pas non plus l'autorité nécessaire pour forcer le dépôt des données financières concernant ses sociétés affiliées.

Nous vous soumettons qu'un tel argument, et avec respect, est sans fondement. En effet, ni la Loi sur Hydro-Québec ni ses règlements afférents ne font mention de l'existence juridique de quelque division interne d'Hydro-Québec que ce soit mais créent bel et bien une seule personne morale pour toutes fins que de droit.

Il suffit d'ailleurs de constater que la partie demanderesse en l'instance, comme vous le remarquez à l'intérieur même de la requête en révision, n'est pas le Transporteur ou TransÉnergie mais bien Hydro-Québec elle-même, la seule personne habilitée à ester

en justice. Or s'il est vrai que la Loi sur la Régie de l'énergie distingue les opérations d'Hydro-Québec à titre de transporteur de ses opérations à titre de distributeur pour certains fins de régulation économique prévues à cette même fin, il faut toutefois souligner, comme l'indique la décision D-2002-95, aux pages 21 et 36, que le but de cette distinction établie par la Régie est d'éviter l'interfinancement entre les activités réglementées et celles qui ne le sont pas.

S'il était loisible à Hydro-Québec de se cacher derrière ses divisions pour éviter de fournir à la Régie toutes les données financières de ces mêmes divisions, lesquelles ne tiendraient pas de registres séparés, de même que les données financières des filiales d'Hydro-Québec, comment la Régie pourrait-elle vérifier l'état d'interfinancement entre les activités réglementées et non réglementées des entreprises?

(11 h 10)

Comme le soulignait la décision D-2002-95 à la page 23 :

Toutes les divisions relèvent toujours
du président directeur général

d'Hydro-Québec, lequel a
nécessairement accès à toutes ces
données financières. Dans la mesure où
toutes ces informations sont
clairement partagées au sein de la
Haute Direction d'Hydro-Québec, il est
pour le moins inconvenant que celle-ci
tente maintenant de cacher ces mêmes
données à la Régie désirant clairement
lui donner moins d'informations
qu'elle n'en possède elle-même.

À moyen ou à long terme, accepter la proposition de
la demanderesse reviendrait à empêcher la Régie
d'accomplir adéquatement sa mission de régulation
économique, et c'est pourquoi une telle proposition
devrait être rejetée.

Au tout début de l'argumentation de mon confrère, on
vous a d'ailleurs versé, d'accord, des communiqués
émanant du président directeur général d'Hydro-
Québec. Juste en blaguant et en souriant, d'ailleurs,
mon confrère n'est pas au sein du contentieux de
TransÉnergie mais bien au sein du contentieux
d'Hydro-Québec.

On vous a souligné, on a voulu faire une distinction
d'ailleurs au paragraphe 37 de la requête en révision

d'Hydro-Québec, en soulignant qu'il y avait une différence à faire entre le Gaz Métropolitain où on dit :

Contrairement à Société en commandite Gaz Métropolitain, à laquelle la Régie a fait référence dans sa décision D-2002-95, le Transporteur, comme division, n'a pas de filiales qu'il contrôle directement.

Je vous rappelle encore qu'à mon avis, il n'y a pas de différence à faire puisque le demandeur, la requérante devant vous est Hydro-Québec.

En conclusion, je vous sou mets que Hydro-Québec n'a aucunement démontré en l'espèce la présence d'un vice de fond ou de procédure de nature à invalider la décision. Et qu'en conséquence, NEG est d'avis que la Régie devrait rejeter la demande en révision d'Hydro-Québec. Je vous sou mets encore en terminant et en conclusion que, même s'il y avait telle opportunité, que la demande en révision d'Hydro-Québec est tardive.

Je vous demande de plus des frais raisonnables pour l'intervention et la participation de NEG à cette audition. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Maître Laurin. Maître Sicard?

PLAIDOIRIE PAR Me HÉLÈNE SICARD :

Bonjour. Hélène Sicard pour le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec. Alors, j'ai versé un plan d'argumentation qui est étoffé avec arguments au dossier. Je présume que vous en avez pris connaissance. Je ne referai absolument pas tout ce que j'ai dit. Prenez pour acquis que je l'ai tout réitéré. Que maître Laurin vient de compléter très raisonnablement ce que nous avons déjà soumis dans notre plan d'argumentation, c'est-à-dire les délais qui... la demande est très tardive, et Hydro-Québec, il y a deux intervenants qui l'ont soulevé dans leurs argumentations, Hydro-Québec a pris connaissance de ces plans-là et n'a aucunement jugé, même approprié ce matin de vous présenter ses excuses ou ses motifs pour être en retard de cette façon-là.

Alors, évidemment, le demandeur est Hydro-Québec dans ce dossier, comme dans tous les dossiers devant la Régie. Et à la définition de la Loi de la Régie, il est bien dit : Hydro-Québec dans ses activités de transport et Hydro-Québec dans ses activités de distribution.

Vous régissez, la Régie, le transport et la distribution, c'est vrai. Et si vous avez des informations financières ou si vous établissez un code de conduite qui touche le Transporteur et toute la grosse entreprise qui est Hydro-Québec, ce n'est que pour mieux rendre vos décisions sur le transport et la distribution.

Il est évident qu'on ne s'attend pas à ce que vous disiez, puisque la Loi, malheureusement, ne le permet pas à production comment tenir ses livres. Sauf que si, dans ses livres, vous constatez des problèmes, bien, vous pourrez ajuster en vous adressant au Transporteur ce que vous voyez comme problèmes. On ne vous demande pas de régir les affiliés. Ce qui est demandé par le code de conduite, c'est d'obtenir des informations pour mieux gérer ce que vous devez gérer selon votre loi. Et notre argument est présenté à cet effet-là.

La preuve, en fait, l'argumentation que vous a présentée mon confrère ce matin, est beaucoup plus de la nature d'un appel que d'une demande en révision. Il y a eu une audience qui a duré très, très longtemps. Un code de conduite avait été déposé dans le dossier de transport. Le RNCREQ, d'ailleurs, dans sa preuve avait fait des recommandations quant à ce code de conduite, et on avait produit comme exemple

les documents de NARUC qui demande d'avoir des informations financières sur les affiliés.

La Régie a posé des questions là-dessus. On en a débattu lors des audiences. Hydro-Québec a eu toute la latitude possible pendant les audiences pour s'adresser à toutes ces choses dont elle nous parle aujourd'hui. Elle a choisi de ne pas le faire. Et parce qu'elle est insatisfaite de la décision, elle veut excusez mon anglais « a second kick at the can ».

Ce n'est pas le but d'une révision. Si elle discutait la juridiction de la Régie, si elle discutait le contenu ou si elle voulait discuter du contenu du code de conduite ou des demandes que le RNCREQ avait faites quant aux informations financières, il fallait le faire lors des audiences. Et la révision n'est pas le forum approprié pour se réadresser à la Régie de cette façon-là.

Et en conclusion, évidemment, on vous demanderait nos frais raisonnables dans ce dossier. Merci.

PLAIDOIRIE PAR Me CLAUDE TARDIF :

Avec la permission du banc, maître Neuman accepte que je passe avant lui. Claude Tardif pour l'Union des consommateurs. Madame la Présidente, monsieur et

madame les régisseurs. On a transmis le neuf (9) décembre deux mille deux (2002) l'argumentation écrite de l'Union des consommateurs.

Je la réitère devant vous ce matin, mais je vais prendre la demi-heure pour discuter des points qui m'apparaissent nécessaires d'être bien, je dirais, approfondis. Ce qui m'apparaît élémentaire, et ça ne dément pas, à la page 2 de notre document, on indique clairement que la décision D-2002-95 a été prise en tenant compte du contexte énergétique nord-américain et les particularités du secteur électrique québécois.

Ça m'amène le commentaire général suivant, Madame la Présidente. Qu'on ne vienne pas nous parler de Pierre, Jean et Jacques, ce que vous avez à décider, c'est du contexte d'Hydro-Québec, entreprise intégrée et non pas de ce qui se passe en Nouvelle-Écosse, en Ontario dans une structure où la loi est différente, où les entités sont différentes et où il y a bien souvent soit, je dirais, juridiction de la Régie là-bas ou du « board » là-bas qui peuvent couvrir ou ne pas couvrir certaines activités ou pas. Et donc, on ne peut pas indistinctement nous faire des comparaisons comme ça.

Et ce qui est fondamental, c'est que la décision

D-2002-95, elle, elle dit, parfait, je dois imaginer un modèle québécois qui fonctionne. En tant qu'organisme de régulation, je me dois de régulariser un secteur. Eh bien, je vais le régulariser avec la loi telle qu'elle existe et avec la structure juridique d'Hydro-Québec. Et soit dit en passant, on a longuement plaidé l'aspect virtuel de la séparation fonctionnelle chez Hydro-Québec, que c'était très difficile à fonctionner, qu'on ne pouvait pas voir, et caetera, et caetera.

Et je vous soumetts que, dans ce dossier-là, la décision était prise et on a mis des balises pour que ça fonctionne. Une de ces balises-là pour que ça fonctionne, c'est le code de conduite et c'est l'accès à certaines données financières de l'entreprise intégrée qui a des composantes, des divisions, des filiales, appelons-les comme qu'on voudra, qui soient réglementées ou non.

Je vais même plus loin, et je l'indique à la page 3 et 4 de notre argumentation, que si on n'en arrive pas à avoir un code de conduite, bien, on n'en arrivera pas à avoir une séparation fonctionnelle. Et de vous demander de réviser la décision D-2002-95 sur la question du code de conduite et l'accès à des données financières va faire en sorte qu'on vous demande de réviser les fondements mêmes de la

décision D-2002-95. Et ce n'est pas une révision partielle sur un petit point de la décision qu'on vous demande là, c'est de modifier toute la structure et la base sur laquelle est fondée la décision D-2002-95.

C'est un édifice que, si on veut qu'il se tienne, bien, on ne doit pas enlever des morceaux comme ça pour faire en sorte que, bon, ça ne fait pas notre affaire, le code de conduite, on ne veut pas que vous ayez compétence dessus. Ça ne fonctionne pas comme ça.

(11 h 20)

Je veux également et je l'indique à la page 5 de notre plan d'argumentation, le paragraphe qui dit, la Régie considère essentiel d'avoir un code de conduite mais considère celui par le transporteur incomplet. Donc, ce n'est pas qu'elle considère que ce serait utile, que ce serait valable, c'est essentiel.

Pourquoi que c'est essentiel?

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.

Donc, ce que ça fait, ça protège les clients, ça
protège les consommateurs que nous représentons dans
les relations entre les différentes divisions,
filiales ou autres d'Hydro-Québec intégrées.

A la page 6 de notre plan d'argumentation, tout ce
qu'on fait, on cite la décision de la Régie, au bas,
on dit ceci, le premier paragraphe en bas :

En conséquence, la Régie ordonne au
transporteur de déposer, à l'intérieur
de 120 jours 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.

Permettez-moi un commentaire sur les propos de maître
Morel ce matin en nous disant, « écoutez, le
Transporteur n'a pas de relations avec - je l'ai
noté, nous dit-il - avec Valtec, avec Hydro
Solution. » Quel est le problème? On veut sur les
relations du Transporteur avec tous les affiliés
d'Hydro-Québec, mais oui, ça ne les touche pas. Si
ils n'ont pas d'affaire avec, ils en n'ont pas

d'affaire, ils le diront à la Régie, il n'y a pas de problème jusque là là, pas trop dur à exécuter comme ordonnance jusque là.

Ce code devra porter sur l'interface avec toutes les activités...

non pas les non-activités,

... qu'elles soient réglementées ou non, et non uniquement sur les activités de commerce de gros, et...

là, le mot utilisé,

... et aborder, notamment, les sujets mentionnés ci-dessous :...

Et là, toute l'importance des mots. Quand on aborde quelque chose, la Régie lorsqu'elle écrit cette décision-là ne connaît pas, Madame la Présidente, tout, je dirais, tout ce qui fait au jour à jour là, dans le Transporteur, dans l'entreprise intégrée, elle dit au Transporteur, « tu devras aborder ces sujets-là. Je veux que tu abordes ces sujets-là. » Elle ne dit pas, « tu vas faire ceci, tu vas faire cela », elle dit, « aborder », et ce que ça veut dire, ce n'est que lorsqu'on présentera le code de

conduite pour approbation qu'elle décidera si c'est suffisant ou insuffisant selon elle pour accomplir son devoir de régulateur.

On en est, Madame la Présidente, dans du, je dirais c'est quasiment une demande en disant à Hydro-Québec, « écoute, je veux que tu abordes cela parce que je te le dis immédiatement que lorsque tu me présenteras ton code, si tu ne l'abordes pas cette question-là et tu ne t'expliques pas sur x ou sur z, je vais te le refuser à nouveau. » Et donc, ce n'est pas plus que ça. Ne faisons pas dire à la décision ce qu'elle ne dit pas.

Et donc, lorsque l'on parlera au haut de la page 7 de :

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

tout ce qu'on peut dire, c'est que la Régie a ordonné que le Transporteur aborde ce sujet-là dans la présentation de son code de conduite.

Est-ce qu'on est en train de dire, Madame la Présidente, que la Régie comme régulateur avec toutes les compétences qu'elle a, l'article 5, l'article 31,

devoir de surveillance, l'article 40, l'article 41, l'article 35, l'article 48, l'article 49, est-ce qu'on est en train de vous dire que vous n'avez pas le pouvoir, la compétence stricto sensu de dire au Transporteur, « je veux que tu abordes cette question-là dans le code de conduite », quand même!

C'est quoi qu'on veut reconnaître comme compétence à la Régie? On va agir comme régulateur mais on n'a pas le droit de rien dire, on n'a aucune compétence proactive, on a un rôle purement législatif, si ce n'est pas écrit dans la Loi, oubliez ça. Voyons donc!

Quand également je fais la citation qui se termine à la page, j'ai marqué (note en bas de page omise) mais si on va les voir les notes en bas de page, la note en bas de page de cette page-là, 44, indique que :

Chacune des filiales tient une comptabilité distincte et doit faire parvenir périodiquement à Hydro-Québec la transposition de ses états financiers dans une structure comptable d'Hydro-Québec.

Et elle nous réfère aux notes sténographiques du premier (1er) mai deux mille deux (2001), volume 16, page 224. Là, Régie là, elle ne l'a pas inventé ça,

elle s'est basée sur de la preuve devant elle. Et la seule autre conclusion que l'on retrouve relativement au code de conduite se retrouve à la page 384 de la décision D-2002-95 à la conclusion qui dit :

J'ordonne au Transporteur de se conformer à chacune des ordonnances, demandes, prescriptions et conditions énoncées dans la présente décision...

on vient de voir c'est quoi que la Régie a dit, elle veut qu'on aborde la question. Et j'en suis sûr sur l'accès par la Régie aux livres et registres des entités non réglementées. C'est tout ce que le décideur a décidé.

Donc à la page 8 de notre plan, la seule et unique question c'est de savoir, la Régie a-t-elle compétence pour rendre les ordonnances qu'elle a rendues concernant le code de conduite et la question d'aborder l'accès aux livres et registres d'entités non réglementées à l'intérieur de ce code de conduite-là. Il n'y en a pas cent (100), il n'y en a pas mille (1000) questions, c'est la seule.

J'aborde un point immédiatement. Ce n'est pas parce qu'il y a une seule question que ce n'est pas important. La question des entités non réglementées,

on peut le voir immédiatement, on a un dossier bien, bien, bien concret, Toulnustouc, en tout cas, à tout événement, je m'excuse, j'y arrive pas. Dans le document que mon confrère a déposé ce matin, la création de divisions, le deuxième document qui est en date du quatorze (14) juin deux mille deux (2002), on va l'utiliser à titre d'argumentaire comme étant les fins auxquelles mon confrère voulait en arriver, au quatrième paragraphe, on dit ceci, « on avait avant les activités de l'ingénierie, approvisionnement et construction qui est une division non réglementée d'Hydro-Québec, à compter du quatorze (14) juin deux mille deux (2002), on a divisé ça et on a créé une nouvelle division qui s'appelle Hydro-Québec Équipement. » Hydro-Québec Équipement dans le dossier de Toulnustouc, c'est elle qui est là, on la regarde, on l'a vue, on le sait, c'est elle qui est le maître d'oeuvre et c'est le dossier présenté par le Transporteur et nous, on va venir en bout de ligne, le Distributeur, le Transporteur qui sont des entités réglementées, qu'ils ont des liens avec ce projet-là, comment que va se faire l'interface avec HQE? Y a-t-il quelqu'un qui est en train de nous dire que HQE qui est le maître d'oeuvre, en tout cas, qui est un gros morceau de cette question-là, de ce projet-là qui vise une question qui est réglementée, va venir dire, « HQE, vous avez rien à voir, vous avez accès à rien, vous

ne pouvez pas rien toucher, vous ne pouvez pas rien leur demander et nos relations qu'on a avec, ça ne vous concerne pas parce que ce n'est pas réglementé. » Voyons donc! Et on ne vous dit pas que HQE là, puis la prochaine fois, ça va être SNC Lavalin parce qu'on vous dit, « dans la Loi contrairement à l'Ontario, Madame la Présidente, ici, le législateur n'a prévu que l'imposition d'un code de conduite qu'à 74.1 et par conséquent, comme il ne l'a pas prévu ailleurs, ça veut dire que a contrario, vous n'avez pas ce pouvoir-là parce qu'il aurait dû le prévoir », ce qui est quand même assez curieux que on ne prend pas le temps de regarder qu'est-ce qu'on fait. Le code de conduite, il est imposé entre qui et qui à 74.1? Pas entre les affiliés d'Hydro-Québec, faut quand même pas dénaturer 74.1. 74.1, prenons cinq minutes pour le lire ou au moins deux.

Afin d'assurer le traitement équitable et impartial des fournisseurs participant à un appel d'offres, le distributeur d'électricité doit établir et soumettre à l'approbation de la Régie, qui doit se prononcer dans les 90 jours, une procédure d'appel d'offres et d'octroi, ainsi qu'un code d'éthique portant sur la gestion des appels d'offres

applicables aux contrats
d'approvisionnement en électricité
requis pour satisfaire les besoins des
marchés québécois [...]

Donc, ce n'est pas nécessairement entre les affiliés, les divisions, il n'y a pas juste Hydro-Québec Production là, qui va aller en appel d'offres, ils nous ont dit qu'il y allait en avoir d'autres, on veut avoir un marché supposément qui va être concurrentiel et donc, le code de conduite, il est pour régir toute la dynamique qui est susceptible d'occasionner avec des tiers, et caetera.

Et donc, lorsqu'on parle d'un code de conduite ici, dans le cadre bien précis de la décision D-2002-95, c'est pour régir quoi? C'est pour régir entre les activités d'Hydro-Québec intégrée. Pourquoi qu'on a besoin de ça? Parce que si on veut que ça marche sur le modèle qu'ils nous ont dit qu'on veut que ça marche, il faut qu'il y ait une séparation fonctionnelle. Pourquoi? Parce que aux États, ils nous l'ont demandé. Bien regarde ça! Est-ce qu'on peut en avoir un code de conduite parce que la Régie a décidé que c'était essentiel si on veut que ça marche. Il me semble qu'on ne peut pas venir dire d'un côté, on veut être séparés puis de l'autre bord, restés intégrés puis refuser d'avoir un code de

conduite puis refuser à la Régie de régulariser ça.
Ça marche pas! Ça n'a pas de bon sens.

(11 h 35)

Et si on vient dire que la Régie n'a pas la
juridiction puis la compétence pour imposer un code
de conduite au Transporteur, bien, je viens vous dire
au nom des consommateurs que vous n'exercez pas votre
compétence de protection des consommateurs. Et, ça,
vous devez le faire en vertu de l'article 5, en vertu
de l'article 31, en vertu de l'article 49, puis en
vertu de l'article 35 au niveau des pouvoirs
d'enquête.

Nous aussi, les consommateurs, on a le droit d'être
rassurés. Et nous aussi, la Régie a le devoir en tant
que régulateur de faire en sorte que ça fonctionne et
qu'on soit protégé. Ce n'est pas demander à la Régie
de réglementer le secteur qui n'est pas réglementé,
c'est de faire en sorte que si on veut que ça
fonctionne qu'au moins les règles du jeu soient
transparentes, un tant soit peu.

S'il y avait parfaite étanchéité chez Hydro-Québec,
peut-être qu'on serait moins à fleur de peau. Mais en
attendant, avec ce qui existe, on peut-tu au moins
avoir un code de conduite qui va faire en sorte qui

va nous rassurer un tant soit peu sur ce qui se passe entre les différentes divisions et filiales d'Hydro-Québec. Il me semble que, ça, c'était minimal qu'on accorde cette compétence-là au banc dans D-2002-95.

Au niveau des principes sur la juridiction, tant au niveau de la révision, je suis à la page 9. Écoutez, j'ai écouté deux de mes confrères, mon confrère et ma consœur qui ont parlé du délai de trente (30) jours qui existent, et caetera. Ça ne veut pas dire parce qu'on ne le soulève pas qu'on ne considère pas qu'il y a la sécurité au niveau de, on doit s'assurer que les décisions sont stables, et caetera. Mais ce qui est important, c'est que si la Régie considère qu'elle n'a pas compétence et qu'elle fait en sorte qu'un jour ou l'autre, tout ça, l'exercice est futile, je pense qu'il y a lieu que, si la Régie considère qu'elle n'est pas compétente, qu'elle le dise immédiatement.

Mais elle va le dire strictement d'un point de vue compétence stricto sensu, à savoir, elle doit dire, je n'ai pas ce pouvoir-là d'ordonner qu'il y ait un code de conduite, je n'ai pas ce pouvoir-là d'ordonner qu'il y ait certains sujets qui soient traités dans ce code de conduite-là. Parce qu'une fois que ce banc-ci va reconnaître que la Régie a compétence, là s'arrête la révision, parce que ce

n'est certainement pas l'opportunité de l'exercice de cette compétence-là qui doit être révisée.

Parce qu'il me semble que ce n'est pas à un autre banc de venir dire que le premier banc aurait dû, aurait plutôt dû exercer sa juridiction ou ses pouvoirs d'ordonnance d'une façon ou d'une autre. C'est au banc qui est chargé d'entendre l'affaire de décider des ordonnances appropriées. En matière de révision, on en est que sur la compétence stricto sensu.

Je l'ai clairement décrit aux pages 10 à, je dirais, 15 notamment où, clairement, dans les différents articles de la Loi, la compétence de la Régie se retrouve clairement établie, et notamment à l'article 31, notamment à l'article 5 et notamment à l'article 49. En ce qui concerne... Mon confrère, dans son argumentation, traite que la Régie, ça ne ferait pas partie de son pouvoir implicite à la Régie parce que toute cette doctrine-là du pouvoir implicite des tribunaux administratifs existe, je l'ai clairement mentionné, et j'ai cité les passages de différents arrêts de la Cour suprême et de différents auteurs, et particulièrement à la page 17, le professeur Yves Ouellette indique que lorsqu'on a une compétence générale de surveillance, il s'agit d'« une disposition habilitante qui n'est pas un ornement

mais qui recèle un potentiel insoupçonné de
compétence » et que :

L'ajout d'une compétence générale de
surveillance a pour effet d'élargir
l'autorité de l'organisme et de lui
permettre de rendre des ordonnances
sur des sujets omis ou non
expressément prévus par la loi, sous
réserve de l'obligation de l'organisme
d'exercer sa discrétion conformément à
la finalité de la loi.

Et, là, ici, cette question-là n'est aucunement mise
en doute. Et on dit ceci :

En vertu d'une longue tradition
jurisprudentielle remontant aux années
20, la compétence générale de
surveillance, interprétée largement, a
permis à des organismes d'exercer leur
mandat de régulation même en l'absence
de textes spécifiques et de rendre des
ordonnances sur diverses questions
reliées à leur mandat, mais qu'il
était difficile pour le législateur de
prévoir dans l'abstrait.

C'était exactement ce que je vous dis, même encore dans la décision D-2002-95, on demande au Transporteur d'aborder certaines questions. Et donc, le législateur, dans sa grande clairvoyance a dit, cet organisme de régulation-là, je dois lui donner des pouvoirs importants. C'est à lui et à lui seul de faire en sorte d'indiquer ce qu'il a besoin pour pouvoir régulariser ce secteur-là que je lui ai demandé de régir.

Plus particulièrement, je m'en vais à la page 19 de mon argumentation, au milieu du paragraphe, on dit ceci :

On peut constater que les cours interprètent maintenant largement les législations visant les droits de la personne et l'équité salariale, ainsi que les compétences attribuées aux agences de régulation, tant en matière de procédure que sur le mérite.

Certains organismes, notamment ceux qui sont mandatés pour intervenir dans le secteur des relations de travail, sont dotés par la loi de certaines compétences accessoires comme des « pouvoirs nécessaires à la réalisation des objets de la loi », de

« tous les pouvoirs nécessaires à l'exercice de leur juridiction », ou de la compétence pour rendre des ordonnances de sauvegarde des droits des parties.

Ce que vous avez. Et il conclut à la page 64 :

Une interprétation libérale des textes conférant aux organes de régulation une compétence générale de surveillance et même de certaines compétences spécifiques extensibles a eu pour effet d'élargir considérablement le potentiel de créativité et d'influence de ces organismes. Au surplus, la jurisprudence a développé une doctrine de la compétence implicite qui permet souvent de combler les déficiences des textes.

Et les auteurs, au bas de la page, je cite, je fais référence aux auteurs Pierre Issalys et Denis Lemieux. On dit ceci :

Du fait de leur mission de surveillance continue d'un secteur

d'activité économique, les organismes de régulation disposent de pouvoirs beaucoup plus étendus que les tribunaux administratifs. Cette mission déborde largement le cadre de la fonction juridictionnelle.

Ça, c'est fondamental. On n'est pas, là, dans un tribunal administratif appelé à décider, c'est-tu deux pour cent (2 %) d'indemnité ou c'est-tu monsieur ou madame X qui a raison. On n'est pas dans un tribunal à vocation essentiellement judiciaire, on est devant un organisme de régulation. Donc, au niveau de la compétence stricto sensu de cet organisme-là, on se doit de lui donner toute la compétence qu'elle a besoin pour régir le secteur.

Et au bas de la page, premier paragraphe à la page 20, les deux dernières lignes :

L'encadrement des pouvoirs
discrétionnaires de l'organisme est
donc, dans bien des cas, assez faible.

Pourquoi? Parce que le législateur l'a donné ce pouvoir-là à l'organisme; c'est lui qui décide qu'est-ce qui est essentiel, qu'est-ce qu'il a besoin pour régulariser ce secteur-là. Je m'en vais au

paragraphe qui suit, la cinquième ligne :

Le juge, en effet, n'entre en action que lorsqu'il est saisi d'une contestation; or, la fonction de régulation suppose au contraire un comportement actif.

Autrement dit, on se doit d'être proactif. Aux trois dernières lignes de ce paragraphe-là :

La gamme des pouvoirs discrétionnaires accordés à l'organisme de régulation est donc particulièrement étendue.

Dernier paragraphe au milieu :

Dans la mesure où la décision à prendre revêt une portée générale, le processus qui y conduit vise moins à déterminer les droits d'individus ou d'entreprises particularisés qu'à informer l'organisme de régulation, et se prête donc à un encadrement procédural souple, ouvert à une large participation. Le fonctionnement de l'organisme de régulation s'apparente alors à celui d'un organisme

consultatif ou d'une commission
d'enquête.

Donc, le processus qui gouverne la compétence d'un organisme de régulation, c'est tout à fait normal qu'on soit proactif, c'est tout à fait normal qu'on demande accès, qu'on utilise nos pouvoirs d'enquête.

Je conclus à la page 22 que, à notre avis, il est clair que ce que le premier banc a décidé, qu'il était à l'intérieur de sa compétence stricto sensu, et que l'argument d'Hydro-Québec relativement à la question de compétence au niveau de sa demande de révision est mal fondé.

J'aimerais aller à la page 23, et je fais référence à la décision l'Heureux-Dubé dans l'arrêt S.C.F.P. contre Ville de Montréal qui concernait le conseil des services essentiels. À mon avis, il y a eu différentes autres décisions rendues par la Cour suprême, mais jamais ce point de droit-là a été échangé. Et ce que dit, et plus particulièrement à la page... elle nous cite les critères traditionnels de Bibeault, savoir comment qu'on fait pour déterminer si on est à l'intérieur de la compétence stricto sensu du tribunal ou pas, mais j'aimerais particulièrement attirer l'attention du présent banc à la page 24 de notre argumentaire au passage qui est

cité. Parce que qu'est-ce qui arrive une fois que
 l'organisme a compétence? Elle nous dit, madame
 l'Heureux-Dubé :

Ce tribunal administratif, le régime
 qu'il met en oeuvre et ses larges
 pouvoirs de redressement forment un
 système de négociation collective pour
 les « fonctionnaires » qui a été
 élaboré spécialement par le
 législateur dans le but de protéger le
 public...

Ici, pourquoi qu'on a fait en sorte de donner un
 pouvoir à la Régie? On lira l'article 5, hein. On
 doit protéger notamment l'intérêt des consommateurs.
 L'article 31 : Surveillance; s'assurer que les
 consommateurs paient selon un juste tarif. L'article
 49 : S'assurer que les tarifs sont justes et
 raisonnables, que les équipements sont acquis de
 façon juste et raisonnable, qu'ils servent au
 transport et pas à autre chose. Elle nous dit :

... protéger le public de façon
 continue contre toute perturbation
 injustifiée des services dont il a
 besoin. Le législateur a clairement
 opté pour un mécanisme souple et

« proactif » qui fournit au public une protection optimale et facilite le recours à des moyens légaux et à des moyens de pression réglementés pour la résolution des différends.

L'efficacité de ce système dépend du pouvoir du conseil de rendre des décisions et des ordonnances qui soient adaptées aux circonstances existantes et reflètent les mécanismes prévus dans le Code.

Transposé à notre cas, c'est exactement ce qu'on vous soumet bien respectueusement, que si on veut que ça soit efficace, bien, il faut que la Régie ait le pouvoir de rendre les décisions et les ordonnances qu'elle croit adaptées aux circonstances existantes. C'est ce qu'elle a fait, elle a clairement établi le contexte énergétique nord-américain et les particularités du système québécois, et elle a fait en sorte de trouver des solutions à la situation.

(11 h 45)

Il est clair, et je l'indique aux pages 25 et suivantes, que quant à nous, on ne peut certes pas dire que les ordonnances, ou l'ordonnance qui a été prise par le premier banc n'est, que ce ne soit pas

en relation avec le dossier qu'il avait à trancher; c'est intimement lié, c'est à ce point lié qu'on vous soumet que si on enlève le code de conduite et si on enlève les ordonnances d'accès et tout ce que la Régie a dit, on enlève un morceau et que l'édifice ne peut plus se tenir; c'est la base de la séparation fonctionnelle.

Je me permets, avant de conclure - et de respecter un tant soit peu ma demi-heure - ce qui est intéressant dans le code de conduite, on nous dit qu'en Ontario : « Ah! il y a une disposition, l'article, il existe une disposition dans la Loi ontarienne." Mais est-ce que dans la Loi ontarienne - parce qu'on va le prendre, le fameux document qu'on nous a remis, si je peux le trouver - si on prend le code comme tel, je n'ai pas eu le temps d'en faire une analyse exhaustive mais à la page 6, ce qui est intéressant :

2. STANDARDS OF CONDUCT

2.1 Degree of Separation

2.1.1 A utility shall ensure accounting and financial separation from all affiliates and shall maintain separate financial records and books of accounts.

Je suis à la page 6 de ce qui est le code révisé

ontarien. Donc quand on nous dit que la Loi ne parle, quand on vous produit la Loi et le Code pour ce qu'ils ne couvrent pas et non pas sur ce qu'ils couvrent, bien, c'est ça.

2.1.2 A utility shall be physically separated from any affiliate who is an energy service provider.

2.1.3 A utility shall ensure that at least one-third of its Board of Directors is independent from any affiliate.

Je comprends peut-être un petit peu plus qu'on ne parle peut-être pas de certaines affaires, mais est-ce que Hydro-Québec peut rencontrer 2.1, 2.1.1, 2.1.2, et peut-être qu'on pourrait avoir un code similaire à celui de l'Ontario. Mais, à tout événement, là n'est pas l'opportunité de décider aujourd'hui; ce que je vous dis, ce qui se fait en Ontario se fait en Ontario et ce qui se fait au Québec a été décidé par le Board, le banc de 2002-95 et n'a pas à être révisé par ce banc-ci.

J'attire également votre attention à Nova Scotia Power Incorporated, et j'attire votre attention que je ne sais pas, et notre confrère ne nous a pas

renseigné ou enseigné sur ce que sont les dispositions qui existent là-bas, s'il existe ou non une disposition autorisant le Board d'ordonner, à tout le moins de façon par intérim, qu'un code de conduite soit en vigueur.

Mais vous verrez que dans cette décision-là, dont on a certaines parties, en Nouvelle-Écosse, il y a, à tout le moins, un holding, qui a quarante-deux (42) compagnies, il y a des structures juridiques assez différentes de ce qu'on a ici. Mais ce qui est intéressant, je n'ai pas retrouvé de disposition nous disant qu'il y avait un pouvoir spécifique pour ordonner l'adoption d'un code de conduite, mais j'attire l'attention à la page 86 de cette décision-là, les huit dernières lignes, et particulièrement l'avant-dernière ligne qui commence par :

Accordingly, the Board believes this reporting tool is a helpful instrument in protecting the interests of NSPI ratepayers.

Donc on n'en sort pas, et à la page 153, ils nous disent ceci :

The Board is cognizant of the potential risk to ratepayers of

unregulated affiliate activities.

Donc, à notre avis, nous vous soumettons bien respectueusement dans ce dossier-ci que le présent banc ne doit pas réviser la décision D-2002-95 puisqu'elle a été prise à l'intérieur de la compétence du premier banc de la Régie et qu'il n'y a donc pas motif à révision.

Et nous espérons avoir eu une contribution utile, d'avoir essayé d'avoir amené une contribution au niveau de l'interprétation, au niveau de la compétence de la Régie, et nous demandons le remboursement des frais. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup, Maître Tardif. Alors, Maître Neuman?

PLAIDOIRIE PAR Me DOMINIQUE NEUMAN :

Bonjour, Madame la Présidente, Monsieur le vice-président, Madame la régisseuse. Pour les fins de l'enregistrement sténographique, je suis Dominique Neuman, je représente Stratégies énergétiques et le Groupe STOP au présent dossier.

Donc nous vous avons fait parvenir, le neuf (9) décembre, notre plan d'argumentation au présent dossier. Je ne vais pas reprendre la totalité des

éléments qui y sont contenus, je vais simplement attirer votre attention sur certains de ces éléments et de l'argumentation.

D'abord, le contexte dans lequel nous intervenons ici est davantage pour nous assurer que quelle que soit votre décision sur la requête en révision qui a été logée par Hydro-Québec, que l'on ne va pas jeter le bébé avec l'eau du bain, qu'il y a certains principes de base qui ne seront pas affectés quelle que soit votre décision sur le fond de cette requête, notamment la question de la compétence de la Régie de l'énergie d'adopter un code de conduite en soi, qui est un élément que Hydro-Québec a contesté pour la première fois dans sa demande de révision, parce que ça n'apparaissait pas dans la demande de précisions au dossier 3401. Et cet argument a été repris à la fois de façon écrite dans l'argumentation d'Hydro-Québec et verbalement ce matin.

Je vais cependant commencer de façon séquentielle sur la recevabilité de la demande de révision. Notre prétention est que cette demande est prématurée et qu'elle devrait être rejetée pour prématurité, donc sans se prononcer sur le fond, pour un motif qui rejoint les propos que maître Tardif vous a soumis il y a quelques instants, à savoir que sur la question de l'aspect du code de conduite qui est contesté par

Hydro-Québec, tout ce que la Régie en première instance a demandé, c'est à Hydro-Québec, dans la proposition qui reste à lui être déposée, qu'elle aborde le sujet en question, c'est-à-dire de l'accès de la Régie aux livres et registres de ses affiliés.

Aborder le sujet ne signifie pas que la Régie, en première instance ait déjà décidé de quelle manière cet accès se ferait, ou s'il y aurait des limites, s'il y aurait des restrictions que différents, que les parties pourraient lui soumettre. Donc la Régie, nous ne nous trouvons pas dans la situation où la Régie a pris une décision formelle sur la manière dont Hydro-Québec devrait prévoir cet accès, elle ne fait que demander qu'on lui soumette quelque chose. Et donc nous ne nous trouvons pas dans un cas d'une décision qui, selon l'expression de la jurisprudence, est mûre pour révision.

Et même si la Régie accordait la demande de révision d'Hydro-Québec, je pense que le banc de révision serait mal placé pour déterminer, lui, s'il y a, si par exemple l'accès aux livres et registres des affiliés devrait être permis dans certains cas et non à d'autres, ce n'est pas le rôle du banc de faire cela quand il n'y a pas encore de décision de première instance sur le sujet.

Et sur l'autre question qui fait l'objet de la demande de révision, la décision de précision a elle-même laissé la porte ouverte à ce que cette question puisse être réévaluée par la future formation qui traitera de la prochaine demande tarifaire du Transporteur.

Donc dans les deux cas, nous sommes dans une situation où le dossier est prématuré pour être soumis en révision. Si jamais, cependant, la Régie, en révision, jugeait qu'elle devait procéder, qu'elle devait aller de l'avant, dans ce cas, je vous fais les autres commentaires suivants.

Sur le fait que le sujet fasse, que le motif de révision fasse partie de l'article 37, paragraphe 3, nous n'avons pas de commentaire spécifique s'opposant à cette question puisque manifestement, selon les allégués de la requête, c'est une question juridictionnelle qui est soumise. Donc sur cet aspect-là, le type de motif de révision qui est soumis rentre dans le cadre de l'article 37, alinéa 3.

J'en arrive maintenant à la question du code de conduite. D'abord, je vous demande de vous prononcer sur la question suivante : est-ce que Hydro-Québec a le droit, dans le cadre d'une demande de révision, de

contester la compétence de la Régie de l'énergie d'adopter un code de conduite en soi alors que cette question n'a jamais été soulevée dans le cadre du dossier 3401 et particulièrement n'a jamais été soulevée dans le cadre de la demande de précisions?

Dans le texte de notre plan d'argumentation, nous avons reproduit les paragraphes à la fois de la demande de précisions et de la demande de révision, où on voit clairement qu'il y a eu une évolution de ce que conteste Hydro-Québec. En demande de précisions, tout ce que contestait Hydro-Québec, c'était la juridiction de la Régie d'adopter un code de conduite qui contiendrait une obligation de donner accès aux livres et registres des affiliés.

Maintenant en révision, Hydro-Québec maintient cette contestation mais la précède d'une contestation plus large qui met en question la juridiction de la Régie d'adopter un code de conduite en soi. Sur cette question, je ne répéterai pas les arguments que maître Tardif vous a soumis sur l'interprétation large qui doit être donnée aux pouvoirs de la Régie, donc nous faisons nôtres ces arguments-là, à savoir que la nature du tribunal, un tribunal de régulation, un tribunal qui est chargé de rendre une décision dans l'intérêt public, qui a un rôle de gérer des entreprises qui sont réglementées, que les pouvoirs

de la Régie sont suffisamment larges pour inclure le pouvoir d'adopter un code de conduite.

Mais j'attirerais votre attention sur certains articles spécifiques de la Loi. L'article 48 de la Loi donne le pouvoir à la Régie, face au Transporteur, d'adopter des « tarifs et conditions ». Cette expression, « tarifs et conditions », se retrouve rarement dans les législations habilitantes des autres régies, on parle généralement de « tarifs » sans mentionner cet autre aspect qui est celui d'adopter des « conditions ».

Donc c'est une distinction qui caractérise, c'est un trait distinctif qui caractérise la Régie, et le fait d'adopter un code de conduite est une condition par laquelle le service de transport d'électricité est fourni.

(12 h)

L'article 31 reproduit également cette même notion de tarifs et conditions. L'article 49, au premier alinéa et au sous-alinéa 9, permet à la Régie de tenir compte de la qualité du service. Or, le fait que le Transporteur ait un code de conduite qui régit ses relations avec ses affiliés fait partie de la qualité du service de transport d'électricité qu'il fournit à

ses clients.

Également, le texte réglementaire qui existait, enfin qui existe toujours aujourd'hui, avant la décision D-2002-95, à savoir le Règlement 659 adopté par le gouvernement du Québec sur les tarifs et conditions de transport d'électricité, ce Règlement 659 contenait en plusieurs endroits des références au chapitre 34 pardon, chapitre 37, j'ai mal inscrit ça dans mes notes chapitre 37 des ordonnances de la FERC, qui est le chapitre qui a été édicté par l'ordonnance 889 de la FERC, et ce chapitre contenait, enfin contient toujours un code de conduite adopté par la FERC. Donc, par référence, le Règlement 659 adoptait un code de conduite et le rendait opposable à Hydro-Québec.

Il est intéressant de noter également que le pouvoir en vertu... que l'ordonnance 888 qui a pour effet, qui a pour effet d'imposer aux entités qui désirent bénéficier du libre accès au réseau de transport, une disposition qui réfère à ce chapitre 37, donc qui contient le code de conduite édicté dans l'ordonnance 889... Donc, les pouvoirs de la FERC d'édicter cette ordonnance 888 ont été discutés en long aux références que j'ai indiquées à mon argumentaire.

Et la FERC a décidé que, quant à elle, son pouvoir

qui est très vaguement défini d'adopter des tarifs et d'éviter que des clients fassent l'objet de mesures discriminatoires a été interprété comme suffisant pour permettre à la FERC d'adopter toute l'ordonnance 888, y compris la référence à l'autre ordonnance qui contenait le code de conduite.

Je n'ai pas déposé en preuve l'ensemble de ces extraits de l'ordonnance 888 et de son complément, l'ordonnance 888A. Ce sont des très longs extraits qui examinent la jurisprudence américaine existante. Je n'ai pas déposé ces éléments en preuve puisque, en première instance dans le dossier R-3401-98, le premier banc avait décidé que la Régie avait connaissance judiciaire de l'ordonnance 888 et 888A. Si jamais vous jugez qu'il est nécessaire de déposer ces longs extraits assez volumineux, je peux le faire. La référence où la Régie a décidé qu'elle avait connaissance judiciaire de ces deux ordonnances se trouve dans le volume 29 des transcriptions en date du trente et un (31) mai deux mille un (2001) aux pages 226 et 227.

L'exemple de l'ordonnance 888 montre que, même avec un pouvoir exprimé de façon d'apparence très bénigne, on est arrivé à une situation où la FERC a adopté ces ordonnances qui contiennent une multitude de dispositions et qui régissent de multiples manières

les entreprises réglementées.

Également, comme mon confrère maître Tardif l'a mentionné, il semble que l'ordonnance de Nouvelle-Écosse qui a été déposée par maître Morel un peu plus tôt aujourd'hui, et donc qui adopte un code de conduite pour l'entreprise réglementée, que le pouvoir selon lequel le régulateur de Nouvelle-Écosse a agi semble être, en page 2 de cette décision, l'article 64 qui fait référence là encore de façon large aux « Rates, Tolls and Charges », donc aux tarifs, sans même mentionner la notion de condition qui nous est familière ici au Québec, et que ça serait en vertu de cet article 64 que la Commission poursuit dans le reste de sa décision et adopte le code de conduite de Nouvelle-Écosse.

Il y a un motif particulier pour lequel nous souhaitons que la Régie reconnaisse et confirme qu'elle a le pouvoir d'adopter un tel code de conduite. On peut en effet concevoir qu'il y a deux manières d'effectuer la séparation fonctionnelle entre le Transporteur et les autres composantes de l'entité d'Hydro-Québec, une qu'on pourrait appeler la manière légère, l'autre, la manière dure.

Plusieurs intervenants au dossier 3401 ont, se sont exprimés en faveur d'une séparation fonctionnelle qui

serait beaucoup plus étendue, qui irait même à une séparation corporative entre le Transporteur et le reste d'Hydro-Québec. Ça se trouve aux extraits de la décision D-2002-95 auxquels nous avons référé.

Ces propositions de plusieurs intervenants vont dans le sens d'une tendance lourde qui existe aux États-Unis où certaines parties et certains régulateurs ont trouvé insuffisante la séparation fonctionnelle assortie d'un code de conduite et militent activement pour imposer, aux entités publiques d'électricité, pour imposer une séparation corporative complète avec conseil d'administration distinct.

Au dossier 3401, nous avons au contraire préféré la version plus légère de la séparation fonctionnelle puisque nous trouvons qu'il y a un intérêt relevant de l'intérêt public, relevant du développement durable, à ce que Hydro-Québec reste une entité unique, notamment aux fins de la planification stratégique, aux fins de mesures environnementales et d'une approche environnementale globale qui peut être prise comme entité unique et qu'il serait plus difficile de prendre si les entités étaient complètement séparées, si le Transporteur était complètement séparé du Distributeur et du Producteur, au niveau du long terme.

Donc, dans ce contexte, il nous apparaît hautement préférable que la Régie confirme son pouvoir d'adopter un code de conduite qui permet d'effectuer cette séparation fonctionnelle qu'on peut appeler légère, parce que si la Régie se trouvait sans juridiction pour le faire, on pourrait graduellement arriver à une situation où la séparation fonctionnelle plus rigide serait imposée à l'image de cette tendance lourde qui existe aux États-Unis.

Il y a également un deuxième motif pour lequel nous souhaitons que la Régie confirme qu'elle a le pouvoir d'adopter un code de conduite tel que ce qui est prévu à la décision D-2002-95, c'est que dans d'autres dossiers, la Régie pourrait être saisie de demandes d'adoption de code de conduite, pas nécessairement sur les questions de relations entre une entreprise réglementée et ses affiliés, mais peut-être dans d'autres domaines, incluant des questions environnementales, et nous ne voudrions pas que la Régie ait d'avance exclu ce genre de pouvoir qui pourrait un jour lui être demandé d'exercer dans d'autres dossiers.

Je passe maintenant au sujet suivant, qui est la notion d'entreprise se rapprochant le plus possible du concept d'entreprise autonome distincte. Hydro-Québec fait grand état de cette expression qui est

employée dans la décision D-2002-95 pour l'interpréter de manière à exclure une quelconque possibilité qu'elle aurait d'avoir en sa possession des renseignements qui proviendraient d'affiliés.

Nous ne voudrions pas que cette expression soit utilisée de la manière plaidée par Hydro-Québec. Et là-dessus, nous avons quelque chose de très précis en tête qui est la décision que la Régie a rendue dans le dossier 3470-2001, qui est la décision D-2002-169 à la page 28, où la Régie a adopté un mécanisme par lequel elle demandait à l'entreprise réglementée qui, dans ce dossier-là, était Hydro-Québec Distribution, d'obtenir du Producteur certains renseignements, donc de tenir certaines discussions de concertation avec le Producteur, en l'espèce il s'agissait de gérer le niveau de... de s'assurer que le niveau d'hydraulicité était suffisant pour remplir certaines conditions de fiabilité, et que le rapport de cette consultation entre le Distributeur et le Producteur devait être déposé à la Régie.

Donc, c'est une technique qui permet d'obtenir que les renseignements en question arrivent en la possession de l'entité réglementée. Une fois qu'ils sont là, qu'ils puissent être déposés à la Régie.

Également, dans un dossier qui n'est pas décidé par la Régie de l'énergie encore, le dossier D... que le

dossier R-3490-2002, qui est celui relatif au tarif BT, dans ce dossier, la Régie est saisie d'une demande de dispense de procéder par appel d'offres, mais qui serait accompagnée d'une approbation... des conditions que devrait contenir un contrat entre le Distributeur et le Producteur relativement à l'approvisionnement de cette partie de la charge.

Donc, là encore, c'est une technique que la Régie pourrait utiliser, on ne sait pas si elle va l'utiliser, la décision n'est pas rendue, pour permettre que, en réglementant l'entité réglementée, de s'assurer d'avoir un certain contrôle indirect sur l'entité affiliée qui n'est pas réglementée.

Donc, on voudrait que vous ayez ces questions à l'esprit lorsque, éventuellement, vous vous prononcerez sur l'interprétation de la notion d'entreprise se rapprochant le plus possible de concept d'entreprise autonome distincte qui est plaidée par Hydro-Québec de manière à ne pas exclure ces possibilités réglementaires qui existent dans d'autres dossiers. Et comme je le mentionnais au début de ma présentation, de ne pas jeter le bébé avec l'eau du bain.

(12 h 15

Ce faisant pour ce qui est du fond même de la demande d'Hydro-Québec, à savoir est-ce que l'accès devrait être donnée de la manière que, est-ce que l'accès à la Régie devrait être donnée aux livres et registres des entreprises non réglementées et est-ce que certains renseignements sur les affiliés devraient être donnés à la Régie? Nous ne nous prononçons pas sur cette question puisque nous ne nous sommes pas prononcés sur cette question dans le cadre de la demande de précisions mais par contre, les autres éléments que je vous ai mentionnés sont des éléments sur lesquels nous nous sommes déjà prononcés, la question du code de conduite, nous nous sommes déjà prononcés dans le cadre de l'audience principale du dossier 3401 et les deux questions faisant référence au 3470 et au 3490 sont également des questions sur lesquelles nous nous sommes prononcés dans le cadre de ces dossiers-là.

Donc, ceci complète mes représentations et nous vous demandons comme à l'accoutumée de reconnaître que notre intervention a été utile et de nous accorder les frais de participation à ce dossier. Merci bien.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, ça complète les intervenants, alors je crois

qu'il y aura peut-être certaines questions adressées par la Régie avant votre réplique pour être sûr que tous les points ont bien été couverts.

QUESTIONS DE LA RÉGIE

Me ANNE MAILFAIT :

Alors, Anne Mailfait pour la Régie de l'énergie.

Madame la Présidente, madame et monsieur les Régisseurs, je vais avoir quatre questions que je vais poser d'un bloc pour permettre à maître Morel de prendre note et prévoir ses réponses dans le cadre de sa réplique.

Dans un premier temps, il importe de référer le Tribunal à certaines décisions de la Régie, je cite les décisions D-2000-120 et D-2000-51 qui ont posé les balises d'une jurisprudence toujours constante à la Régie voulant que d'une part le délai raisonnable pour déposer une demande de révision soit de trente (30) jours et que d'autre part tout dépassement de ce délai devait être justifié sous peine de voir sa demande déclarée irrecevable par le Tribunal.

Je vous réfère à la décision D-2002-168 page 5, dernier paragraphe et je crois que maître Morel l'a effectivement également citée, où la Régie précise ceci, elle ne demande donc pas en parlant du Transporteur, elle ne demande donc pas une précision,

elle demande dans les faits la révision de la décision sur cet aspect, la Régie mentionne donc que pour l'objectif recherché par Hydro-Québec, la voie de la révision était la plus appropriée et cette décision est daté du premier (1er) août deux mille deux (2002). Or malgré cette mention, HQ a mis plus de deux mois à agir puisque sa demande de révision est datée du trois (3) octobre, alors je demanderai au Transporteur compte tenu que sa demande de révision ne fait nullement état d'explications pouvant justifier ce retard d'éclairer le Tribunal sur la justification de ce délai à la lumière de la jurisprudence que je viens de citer.

Ma deuxième question est la suivante et je crois que je vais devoir malgré l'absence de notes sténographiques, ça, je vais devoir citer maître Morel et je m'excuserai auprès de lui à l'avance si je ne le cite pas exactement mais dans le cadre de sa plaidoirie ce matin, maître Morel a dit :

Donc le code de conduite ne devrait s'appliquer que dans les cas où le Transporteur a des relations, transactions ou fait affaire avec des entités non réglementées d'HQ.

Alors, ma question est la suivante, doit-on

comprendre de la plaidoirie du Transporteur que ni le principe de l'approbation d'un code de conduite par la Régie, ni le principe de l'accès dans un code de conduite ne serait considéré, j'insiste bien sur le conditionnel, ne serait considéré par le Transporteur comme un vice de fond de nature à invalider la décision dans la mesure, et dans cette seule mesure, où il se limiterait à viser les entités avec lesquelles HQT aurait eu ou aurait des relations d'affaires avec ces entités non réglementées? Alors, je peux peut-être répéter la question à qu'elle soit, ça va aller?

Ma troisième question vise à préciser les conclusions de la demande de révision du Transporteur. Je vous réfère aux allégués 19 à 23 de la demande de révision ainsi qu'aux pages 7 et 9 de l'argumentation d'HQT et je comprends aussi que ce matin, maître Morel a fait référence à ce point-là, ces allégués et ces pages font état d'une contestation du pouvoir de la Régie d'approuver un code de conduite applicable au Transporteur, l'excès de juridiction résiderait selon le Transporteur dans le principe même d'une telle adoption.

Or, je constate, Madame la Présidente, que cette prétention ne fait l'objet d'aucune conclusion dans la demande de révision du Transporteur. Je souhaite

donc que le Transporteur puisse éclairer là encore le Tribunal sur ce qui peut être vu comme une ambiguïté et préciser ses intentions à cet égard.

Et dernière question, il serait également utile pour le bénéfice du Tribunal que le Transporteur explique sa conclusion de réexaminer certains aspects des décisions, 95 et 168, en précisant ce qu'il entend par là, en précisant la portée de ce réexamen dans le cadre d'une demande de révision, compte tenu également du fait que la conclusion propre à la révision ne fait aucunement référence à la décision D-2002-168.

C'était, Madame la Présidente, l'ensemble de mes questions au Transporteur.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, comme il est midi vingt (12 h 20), je veux dire, on peut peut-être ajourner pour vous permettre d'intégrer ces éléments ou si vous le souhaitez, je veux dire, la Régie est prête à vous entendre tout de suite, c'est à votre choix, Maître Morel?

Me F. JEAN MOREL :

Non, effectivement, Madame la Présidente, j'aurais besoin d'un peu de temps pour faire mes devoirs. Je vais vous apporter un beau travail puis avoir une

étoile cette fois-ci.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, à ce moment-là, est-ce que je comprends, il est midi vingt (12 h 20) donc, ça veut dire qu'on peut reprendre à deux heures (2 h) maître Morel?

Me F. JEAN MOREL :

Oui, ça irait, c'est parfait, merci bien.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, ajournement à deux heures (2 h).

SUSPENSION POUR LE DÉJEUNER

REPRISE DE L'AUDIENCE

(14 h)

RÉPLIQUE PAR Me F. JEAN MOREL :

Merci beaucoup. Madame la Présidente, Madame la régisseuse, Monsieur le régisseur. Je vais commencer avec les questions qui m'ont été adressées par maître Mailfait avant la pause du lunch. Et en y répondant, je vais répondre également à plusieurs des arguments que mes confrères et consœurs ont soulevés dans leur plaidoirie. Et par la suite, je présenterai certaines réponses spécifiques à des arguments qui vous ont été

présentés par les intervenants.

Et si vous me permettez, pour répondre à la première question posée par ma consoeur, maître Mailfait, je vais reprendre un peu ce que j'ai fait pour ce que j'ai présenté en argumentation dans la première demande de révision. Ça ne sera pas nouveau pour madame Côté-Verhaaf et monsieur Bergeron. Mais si vous vous souvenez, j'avais fait un peu un survol du dossier et je vous avais rappelé que, évidemment, la requête tarifaire du Transporteur, à vrai dire, ne remontait pas au mois d'août mil neuf cent quatre-vingt-dix-huit (1998) alors qu'effectivement une première demande avait été faite, mais elle avait été faite... elle était très incomplète et elle avait été faite à ce moment-là pour initier le processus.

Toutefois, le présent dossier ou le dossier R-3401-98 qui a mené à la décision D-2002-95, a été activé par la décision D-99-120 du seize (16) juillet mil neuf cent quatre-vingt-dix-neuf (1999), et c'était dans le dossier 3405-98, lequel portait sur l'établissement des principes généraux pour la détermination et l'application des tarifs de transport d'électricité.

La détermination de ces principes généraux dans 3405 avait deux objectifs. C'était d'assurer l'établissement d'assises réglementaires et permettre

la préparation des documents du dossier tarifaire sur la base de principes réglementaires généraux agréés d'avance. Donc, il ne faut pas perdre d'idée que le processus a été assez long et a assez compliqué.

Et dans le dossier 3401, par sa décision D-99-205, donc qui remonte à un petit peu plus de deux ans, en mil neuf cent quatre-vingt-dix-neuf (1999), la Régie avait projeté un traitement en deux phases pour la cause du transport; une première qui comprenait des séances d'informations avec le personnel de la Régie et les intervenants, lesquelles ont eu lieu en début deux mille (2000), février et mars deux mille (2000); et la deuxième phase des audiences, ou de la cause tarifaire du Transporteur s'est déroulée dans le cadre d'une audience publique qui a débuté par une rencontre préparatoire qui s'est tenue pendant deux jours, les douze (12) et treize (13) avril de l'an deux mille (2000).

Ensuite, par sa décision D-2002-102 de juillet deux mille (2000), la Régie a fixé les questions à débattre, les documents et informations à produire par Hydro-Québec avec sa demande amendée, et elle a adopté alors un nouvel échéancier tenant compte des remarques faites par les participants à la rencontre préparatoire. Ce nouvel échéancier de la Régie prévoyait le report du dépôt de la demande révisée du

Transporteur au quinze (15) août deux mille (2000).
Et c'est à cette date que le Transporteur a déposé sa
demande révisée.

Les intervenants et la Régie ont produit au mois de
septembre deux mille (2000) des demandes de
renseignements écrites sur le dossier du Transporteur
et des demandes de renseignements additionnelles
furent autorisées par la Régie au mois d'octobre. Au
total, environ mille cinq cents (1500) demandes de
renseignements furent soumises au Transporteur.

Et à la suite de la tenue d'une audience sur les
contestations des demandes de renseignements et la
demande de tarifs provisoires tenue le premier (1er)
et deux (2) novembre deux mille (2000), la Régie a
rendu sa décision D-2000-222 en date du dix-neuf (19)
décembre deux mille (2000) qui accueillait, entre
autres, certaines autres demandes de renseignements
supplémentaires adressées au Transporteur.

Le traitement du dossier a requis vingt-sept (27)
jours d'audiences entre le neuf (9) avril deux mille
(2000) et le quatorze (14) juin deux mille un (2001).
La production de l'argumentation du Transporteur a
requis six semaines. Et elle a été déposée le
neuf (9) août deux mille un (2001). Les intervenants
ont déposé les leurs vers le six (6) septembre deux

mille un (2001). Et enfin, la réplique du Transporteur a été déposée au dossier le vingt-neuf (29) octobre deux mille un (2001) alors que la cause a été prise en délibéré.

C'est le trente (30) avril deux mille deux (2002) que la Régie a rendu sa décision D-2002-95 sur la demande tarifaire du Transporteur. Et la Régie a pris la peine dans sa décision D-2002-95 de noter que le Transporteur avait déposé environ quatre mille cinq cents (4500) pages de documentation en preuve, et onze (11) intervenants avaient déposé des mémoires... Pardon. Et les onze (11) intervenants qui ont déposé des mémoires ont de leur part produit plus de mille pages de documentation à la Régie.

La phase orale de l'audience publique s'est déroulée pendant trente et un (31) jours, comme je l'ai indiqué, entre avril et juin deux mille un (2001). Plus de sept mille (7000) pages de notes sténographiques ont été produites et quatre-vingt-un (81) engagements furent pris par le Transporteur au cours de l'audience. Les argumentations ont pris plus de neuf cents (900) pages.

Dans sa décision D-2002-95, la Régie a tenu à préciser que l'audience revêtait une importance particulière puisqu'elle devait établir les bases de

tarification du Transporteur en se prononçant sur des principes d'allocation des coûts et de tarification susceptible de constituer les orientations tarifaires et réglementaires du Transporteur. En outre, les questions à débattre englobaient une multitude d'enjeux relatifs aux conditions d'utilisation du réseau de transport.

Alors, c'est avec ce bref tableau de la cause R-3401-98, que je vous prierais de garder en mémoire, que je vais répondre à la première question. Les décisions D-2000-51 et D-2000-120 de la Régie, auxquelles a référé maître Mailfait, je ne les avais pas sur moi, je me souvenais quand même de leur teneur, d'autant plus qu'elles ont été citées par mon confrère, maître Laurin. Et je me réfère à ces citations qui m'apparaissent les plus conséquentes pour la question qui a été posée au Transporteur.

Le premier extrait que maître Laurin a porté à notre attention se lit ainsi :

Cependant, la Régie considère qu'un délai de trente (30) jours constitue généralement le temps normal pour introduire une demande en révision.

Évidemment, dans ce cas ici, je m'arrête à deux

mots : le délai normal et que ce délai est généralement normal et non pas dans tous les cas.

Après ce délai de trente (30) jours, le demandeur doit justifier les motifs qu'il considère valables pour l'excéder. Les motifs à être appréciés par la Régie pour justifier le délai doivent englober toutes les circonstances de chaque affaire...

Et vous comprendrez le survol que j'ai fait du dossier R-3401-98. Les causes du retard, avec toute déférence, le Transporteur ne se considère pas dans les présentes circonstances en retard quant à la demande de révision. Il a peut-être omis d'expliquer le délai, il a été rappelé à l'ordre. De toute façon, j'allais m'y adresser en réplique vu que la question avait été soulevée par plus d'un intervenant.

Et maintenant que la première question de maître Mailfait est à cet effet, je vais tenter d'expliquer la position du Transporteur du mieux que je peux.

(14 h 10)

Le contexte et la finalité de la Loi, la nature des enjeux de même que la détermination des conséquences

de l'accueil du recours ou de son refus, c'est l'ensemble de tous ces motifs qui doit être considéré pour apprécier le délai raisonnable d'introduction du recours en révision.

Dans la présente instance, et spécifiquement quant à la demande de révision dans le présent dossier 3496, évidemment, la nature de la cause, étant la première cause tarifaire du Transporteur, la toute première cause tarifaire du Transporteur, ayant une décision de près, si je ne m'abuse, de près de quatre cents (400) pages, qui s'adresse à plus d'un, j'allais dire « d'un problème », pas d'un problème mais plus d'un aspect du service de transport, pas uniquement la tarification, les conditions de transport, le service, l'OASIS, le système OASIS, la politique de rabais, entre autres, le code de conduite, la décision a requis de la part du Transporteur une période assez longue et surtout intense pour prendre connaissance de tous les aspects de la décision, de tout ce qui lui était demandé, dans ses moindres détails.

Une première décision qui rectifiait la D-2002-95 se trouvait à raccourcir le délai dans lequel le Transporteur devait déposer, auprès de la Régie, le texte refondu des tarifs et conditions -
premièrement, recalculer ses tarifs à la lumière des

décisions prises par la Régie, deuxièmement, réviser, refondre le texte refondu, et c'était plus qu'une refonte, toute la partie 4 pour la desserte de la charge locale a dû être écrite, le Transporteur ne l'a pas fait seul dans son côté, c'est le résultat de discussions avec le client de la charge locale, ou en fait le distributeur qui est responsable de la charge locale.

Il y a eu également des travaux effectués chez le Transporteur pour remplir les conditions imposées par la Régie dans sa décision D-2002-95 sur son site OASIS, les modifications requises au site OASIS. Il y a eu la préparation d'une politique de rabais, il y a eu évidemment la question de la structure des tarifs de court terme, qui a pris également beaucoup du temps du Transporteur, et de son procureur, et qui a résulté en une première demande de révision.

Alors dans ce contexte de, évidemment le code de conduite ayant, la Régie ayant donné un délai de cent vingt (120) jours dans sa décision pour la préparation du code de conduite alors qu'il n'y en avait que quarante-cinq (45) pour les tarifs et conditions, ce n'est pas ça qui a pris la priorité, c'est évidemment les tarifs et conditions.

En reprenant certains des éléments, les causes du

retard et les causes du délai, je pense que je viens de vous le donner. Le contexte et la finalité de la Loi, évidemment, il y a eu une priorisation, ou on a mis des priorités sur ce qu'il fallait faire pour donner suite à la décision D-3401-98 et aux diverses attentes de la Régie. Aussi, la détermination des conséquences de l'accueil du recours ou son refus, les conséquences à l'égard de la deuxième demande de révision n'apparaissaient pas aussi pressantes ou aussi conséquentes aux yeux du Transporteur et c'est ce qui a expliqué, en fait, le délai.

Maintenant, comme autre citation des décisions, prenant des décisions D-2000-51 et D-2000-120, qu'on retrouve dans le texte PG&E, on peut lire cet extrait :

Il y a lieu de conclure que le législateur visait la plus grande stabilité juridique à cause des impacts des tarifs sur la population et qu'un délai de 30 jours peut en général être considéré comme raisonnable.

Dans la présente cause, dans le dossier, pas la présente révision mais dans le dossier R-3401-98, les tarifs finaux ne sont pas encore approuvés par la

Régie. Il n'y a eu, en fait, aucune modification dans les tarifs - c'est faux, il y a eu une modification à la baisse depuis le quinze (15) mai deux mille deux (2002), le Transporteur est obligé d'accorder le rabais pour les tarifs de court terme que la Régie a imposé. Mais outre ce rabais imposé par la Régie, il n'y a eu aucune modification dans les tarifs de transport, aucun impact sur les tarifs de la population.

L'impact aura lieu, avec effet rétroactif au, vu l'effet rétroactif plutôt au premier (1er) janvier, aura lieu lorsque la Régie aura rendu sa décision finale sur les tarifs et les conditions du Service de transport et, par la suite, sur la politique de rabais qui a été proposée, la politique de rabais provisoires qui a été proposée par le Transporteur.

Or, la présente révision, si elle était accueillie, n'aurait aucun impact qui pourrait affecter la stabilité des tarifs, la stabilité des conditions de transport, la stabilité du service offert aux clients. Or, il n'y avait pas, à cet égard, urgence et je vous soumets que le délai, qui excède dans ce cas-ci trente (30) jours, ne cause aucun préjudice à la clientèle, à la population, aux payeurs de tarifs ou aux justiciables qui s'attendent à une grande stabilité dans les décisions de la Régie.

(14 h 20)

Je suis aussi à justifier ce qui m'apparaît être et ce qui est relié au deuxième volet de la question de maître Mailfait, je suis à justifier le délai d'une soixante de jours suite à la décision D-2000-168 sur les demandes de précisions et évidemment la nécessité ou la décision du Transporteur de demander la révision de la décision ne pouvait être réellement prise avant d'avoir obtenu la position de la Régie à l'égard des précisions demandées et ce n'est qu'à compter de cette décision-là que le Transporteur dans le contexte de la cause 3401-98 que je viens de vous expliquer, dans le contexte aussi qu'on était au mois d'août, dans le contexte aussi que le Transporteur était impliqué dans d'autres affaires devant la Régie, à ce moment-là, soit la procédure de plaintes, soit le dossier, en fait tous ceux qui ont été déposés par la suite devant la Régie ont été effectivement préparés par le Transporteur à la même époque, la demande des investissements, Toulnostouc, les normes.

Alors, avant de conclure sur ce point, j'aimerais à mon tour citer le professeur Ouellette, spécifiquement sur cette question du délai dans les cas de ce qu'il appelle le réexamen ou la révision, j'ai des copies. L'extrait que je vous soumetts

commence à la page 515 de son volume Les tribunaux administratifs au Canada, Procédure et preuve, le paragraphe 2, Le délai, le premier paragraphe traite des cas où un délai est imposé par la loi, ce n'est pas le cas. En commençant au deuxième paragraphe, le professeur Ouellette dit :

Mais la plupart du temps, la loi n'impose pas de limite de temps pour procéder au réexamen. Il résultera de ce silence certaines conséquences pratiques.

Premièrement, un règlement de procédure qui prétendrait imposer un tel délai serait probablement ultra vires, comme ayant pour effet de modifier la loi ou de restreindre un droit accordé sans restriction par la loi, à moins que la loi ne délègue le pouvoir d'imposer un tel délai par règlement.

Ce qui n'est pas le cas ici devant la Régie.

Deuxièmement, un organisme qui prendrait sur lui d'adopter une politique rigide d'imposer

systématiquement un délai fixe (par exemple 60 jours), sans égard à toutes les circonstances, se tromperait aussi lourdement, car il limiterait ainsi arbitrairement sa propre compétence de réexamen et, se faisant, modifierait aussi la loi.

Alors, je ne prétends pas que les décisions antérieures de la Régie qui ont été portées à mon attention par ma consœur maître Mailfait, font, imposent systématiquement un tel délai fixe même si on m'a rappelé que c'était trente (30) jours.

J'ai cité les décisions en insistant moi-même sur les mots « normalement » ou « généralement » et « délai normal » qui en fait, fait de ces décisions des indications générales mais qui donne ouverture à la Régie pour avoir égard aux circonstances et ne pas limiter arbitrairement sa compétence en matière de révision.

On relève d'ailleurs des cas où, en l'absence de délai imposé par la loi, le réexamen a été exercé plus de cinq ans après la notification de la décision initiale.

Il ne faudrait pas en conclure que le réexamen peut s'exercer dans un délai abusif, compte tenu des circonstances particulières de chaque affaire. Il s'agit alors d'une question d'interprétation, où il faut tenir compte du contexte et de la finalité de la loi, de la nature des enjeux, de la cause du retard ou du fait que la loi ait pu envisager un processus décisionnel rapide.

Alors, il y a certaines expressions dans ce texte du professeur Ouellette qu'on retrouve dans les décisions de la Régie. Encore une fois, j'ai fermement confiance que la Régie doit effectivement tenir compte du contexte et de la finalité de la loi, de la nature des enjeux de la présente cause ou du dossier 3401-98 et également, je pense que la Régie va reconnaître que la loi n'a pas envisagé un processus décisionnel, rapide dans les circonstances.

Alors, c'était ma référence à la doctrine et je conclurai donc sur cette première question que le Transporteur est d'avis et soumet respectueusement à la Régie que le délai de soixante (60) ou soixante quelques jours qu'il a pris dans les circonstances particulières de la cause R-3401-98, vu toutes les

circonstances que je vous ai énumérées, vu ses nombreuses, j'imagine, responsabilités à l'égard de la décision D-2002-95 pour tenter d'y donner suite à tous ses égards, tels que requis par la Régie dans cet ensemble de responsabilités qui revenait au Transporteur le délai de soixante (60) jours de la décision sur la demande de précisions pour demander la révision de ces deux aspects bien particuliers de la décision n'est pas déraisonnable, c'est ce que je vous soumetts.

Il est assez évident que le procureur de même que les représentants de TransEnergie avaient compris la première question de la même façon puis avaient des bonnes notes, on va voir si c'est la même chose pour la deuxième.

La façon dont j'ai compris la question de maître Mailfait quant à sa deuxième question, elle se rapporte, si je ne m'abuse, uniquement qu'à la question du code de conduite mais possiblement également à l'obligation du dépôt des données financières.

Sa question était à l'effet, est-ce que le Transporteur ou la position du Transporteur serait la même ou quelle serait la position du Transporteur si les obligations imposées, qui lui sont imposées à

l'égard des entités ou des affiliés non réglementés ne portaient que sur les entités avec lesquelles il fait affaire et non pas l'ensemble des entités non réglementés?

J'ai souligné ce matin ces deux aspects-là ou à deux égards cet aspect-là que la décision était écrite de façon à englober toutes les filiales d'Hydro-Québec et toutes les divisions d'Hydro-Québec et tous les affiliés du Transporteur réglementés ou, en fait uniquement non réglementés tels que rédigés et sans égard au fait que le Transporteur pouvait faire ou ne pas faire affaire avec ces entités.

C'est vrai, c'est une constatation du Transporteur, du texte même de la décision mais dans le fond, ça ne change pas les conclusions recherchées. J'ai parlé de la difficulté pratique de pourvoir dans un code de conduite à donner accès, code de conduite en fait qui s'applique entre entités ou affiliés, affiliés dans une, disons, d'une entreprise commune ou semblable qui font affaire entre eux de prévoir l'accès par un tiers ou une tierce partie, la Régie dans ce cas ici, aux livres et registres de filiales, de compagnies, de divisions, on ne parle pas ici d'états financiers mais d'accès aux livres et registres alors que le Transporteur lui-même tant par, je ne parle pas juste ici là, pas uniquement du fait que la Régie s'attende

à ce qu'il traite ses affiliés comme des tiers mais légalement, l'accès aux livres et registres d'une corporation au Québec en tout cas, les livres financiers, je vais vous citer, vous donnez des extraits du livre de Me Martel et Martel sur La compagnie au Québec Volume 1, Les aspects juridiques, je vais en garder une copie puis peut-être demander à madame la greffière de distribuer ces extraits-là maintenant.

Alors, vous remarquerez entre autres à la page 341, dans le milieu de la page où :

Rien n'oblige, au Québec, une compagnie mère de montrer à ses actionnaires les états financiers de ses filiales.

Ensuite, à la fin de la page 339 :

Qu'il suffise donc de rappeler que les actionnaires peuvent consulter et faire des extraits de tous les livres et registres de la compagnie, sauf ceux qui concernent l'administration et les opérations de la compagnie.

C'est le côté légal mais le côté pratique, comme j'ai

dit là, de faire en sorte que le Transporteur, une division d'Hydro-Québec qui n'a pas elle-même accès à ça, qui n'a pas accès aux, qui n'a pas pratiquement ni légalement accès elle-même ou lui-même, le Transporteur, pardon, aux livres et registres d'Hydro-Québec ou HQI ou qui n'a pas accès lui-même aux livres et registres de, je ne sais pas moi, de, j'ai nommé Valtec, je peux en nommer d'autres, SEBJ, le Transporteur n'a pas accès aux livres et registres, lui-même n'a pas accès. Comment dans son code de conduite peut-il donner accès à un tiers, un code de conduite qui est là pour régir en fait des règles d'activités économiques entre deux unités, deux divisions, deux entités, deux filiales, comment peut-il dans cet instrument-là qu'on lui demande de donner accès à un tiers à ce à quoi il n'a pas lui-même accès? Donc, que ce soit ceux avec qui il fait affaire ou que ce soit ceux avec qui il ne fait pas affaire, il n'en a pas.

Je dois préciser ici que la note en bas de page de la Régie, à la page 43 de sa décision, la note 78 où elle rappelle sa compréhension de la preuve :

A cet effet, la Régie note que chacune des filiales tient une comptabilité distincte et doivent faire parvenir périodiquement à Hydro-Québec la

transposition de ses états financiers dans une structure comptable d'Hydro-Québec.

Première, ça s'applique uniquement aux filiales donc aux personnes morales d'Hydro-Québec puis ça ne s'applique pas aux divisions. Ce n'est pas nécessairement l'accès aux livres et registres mais plutôt des données financières de la nature des états financiers pour transposition aux états financiers d'Hydro-Québec.

Alors, dans ce cas ici et là, je réponds peut-être pas tellement à maître Mailfait mais déjà à bien des arguments ou des procès d'intention qui ont été faits par les intervenants, le Transporteur par cette demande de révision, par cette demande de précisions au début et cette demande de révision quant à cet élément problématique de son code de conduite ne tente pas de se soustraire à la juridiction de la Régie. La Régie a toujours ses pouvoirs en vertu des articles 48 et suivants, ses pouvoirs en vertu de l'article 73, ses pouvoirs en vertu de l'article 31. Le Transporteur aura toujours l'obligation de démontrer qu'effectivement, ses transactions avec d'autres divisions d'Hydro-Québec ou avec des filiales d'Hydro-Québec devront se faire d'une façon qui n'interfinance pas, qui ne porte pas préjudice à

sa clientèle, qui n'augmente pas indûment ses coûts, qui n'interfinance pas les opérations des autres divisions ou des filiales qu'elles soient réglementées ou non, ça sera toujours son fardeau et le Transporteur le fera. Mon confrère, maître Tardif, a soulevé la participation ou les responsabilités d'Hydro-Québec Équipement dans le dossier Toulnostouc, évidemment en vertu de l'article 73, le Transporteur justifie ses coûts de construction de la ligne pour raccorder la centrale de Toulnostouc, le Transporteur explique ou présente à la Régie qui construira la ligne, quels seront les frais qu'Hydro-Québec Équipement lui chargera, le Transporteur va au-delà de ça, le Transporteur par une preuve de balisage démontre à la Régie que les coûts encourus auprès d'Hydro-Québec Équipement sont justes et raisonnables, sont comparables à ce que le marché exigerait dans les mêmes circonstances. C'est mon confrère, maître Tardif, lui-même qui a donné le nom de SNC Lavalin ou qui a fait une comparaison avec SNC Lavalin, je vais m'en servir.

Si effectivement la ligne de Toulnostouc était construite par SNC Lavalin, le Transporteur ferait la même démonstration que les coûts sont justes et raisonnables. Le Transporteur aurait la même obligation envers la Régie, la Régie aurait les mêmes pouvoirs pour accepter ou autoriser ou non

l'investissement et aurait également plus tard en application des articles 48 et 49 d'allouer ou d'accepter la totalité des coûts, partie des coûts comme étant prudemment acquis et l'actif utile et résultant des tarifs justes et raisonnables.

(14 h 40)

Mais est-ce que le code de conduite du Transporteur devrait prévoir que la Régie doit avoir accès aux livres et registres de SNC Lavallin parce qu'on fait affaire avec SNC Lavallin? Non. Et pourquoi ça serait le cas pour HQ Équipement, qui n'est pas une division réglementée, ses frais, la raisonabilité de ses frais, la justification des frais qu'il charge au Transporteur, le Transporteur devra le faire, devra l'assumer, mais les coûts, comme les coûts de SNC Lavallin ne sont pas réglementés par la Régie, je vous soumets que les coûts de HQ Équipement ne sont pas non plus réglementés par la Régie.

Si les frais sont exagérés, déraisonnables, s'ils ne sont pas acceptables par la Régie, la Régie a d'autres moyens, la Régie réglemente les tarifs du Transporteur, réglemente le coût de service du Transporteur, réglemente les inclusions à la base de tarification du Transporteur, la Régie a tous les pouvoirs qu'il lui faut pour s'assurer qu'il n'y a

pas d'interfinancement et s'assurer que les clients sont protégés.

Alors, encore une fois, l'argument que je viens de vous présenter s'applique également au deuxième volet de la présente demande de révision quant au dépôt dans la prochaine cause tarifaire des données financières de tous les affiliés du Transporteur, encore une fois, ça serait obliger des entités, qui ne sont absolument pas réglementées, des entités qui ne font pas affaire avec, puis je fais la distinction, qu'ils fassent affaire ou non, c'est juste que, qu'ils fassent affaire, ça impose une plus grande responsabilité au Transporteur mais ça ne met pas un plus grand fardeau aux entités non réglementées de présenter à la Régie l'ensemble des données financières, de déposer auprès de la Régie, dans le cadre d'une cause tarifaire, l'ensemble des données financières de ses affiliés, même, je dis « ses affiliés », dont certains ne font même pas affaire avec le Transporteur, et d'autres affiliés qui font affaire avec le Transporteur.

La Régie a approuvé le, je ne me souviens pas du numéro de dossier, mais la Régie a autorisé, plutôt, l'investissement proposé par le Distributeur pour son, dans le dossier SIC, son système d'information à la clientèle. Le ou les co-contractants, vous le

savez, ce n'est pas un dossier dans lequel j'ai agi mais j'en ai une certaine connaissance, les co-contractants du Distributeur n'ont pas eu à déposer leurs états financiers, les SAP de ce monde. Ça a été au Distributeur de justifier le caractère juste et raisonnable de l'investissement qu'il se proposait de faire.

Alors, non, cette distinction à faire entre des entités ou des affiliés non réglementés avec qui le Transporteur fait affaire ou des entités non réglementées avec qui le Transporteur ne fait pas affaire ne change rien à la position du Transporteur que le code de conduite ne devrait pas prévoir l'accès par la Régie aux livres et registres des affiliés.

Maintenant, la troisième question portait sur, en fait, demandait au Transporteur de préciser les conclusions. Il apparaissait à maître Mailfait que dans la requête en révision, la demande en révision du Transporteur, il n'y avait aucune conclusion portant sur l'absence de juridiction pour la Régie d'approuver ou imposer un code de conduite au Transporteur. Alors de ma lecture de la conclusion, de la troisième conclusion de la demande :

Réviser les demandes, prescriptions ou

conditions énoncées dans la décision D-2002-95 à l'égard du code de conduite du Transporteur et du dépôt d'information lors du prochain dossier tarifaire du Transporteur de manière à ce que l'accès par la Régie aux livres et registres des entités non réglementées ne soit plus un élément d'une ordonnance ou d'une décision émise à l'endroit du Transporteur.

Il me semble que si la Régie était convaincue, par les arguments que je lui ai présentés quant à sa compétence ou juridiction, ou à ses pouvoirs d'imposer un code de conduite, ou à l'absence de pouvoirs d'imposer un tel code de conduite, et qu'elle révisait sa décision D-2002-95 à cet égard et concluait qu'elle n'avait effectivement pas de tels pouvoirs, la conclusion à l'égard de l'accès par la Régie aux livres et registres des entités non réglementées ne serait effectivement plus, ne ferait effectivement plus, ne serait plus un élément de la décision ou d'une ordonnance de la Régie et le Transporteur aurait atteint la conclusion recherchée.

Alors il n'y a pas, la conclusion est là, je ne sais pas si vous voulez que j'amende, je pense que l'amendement n'est pas requis. Le questionnement du

Transporteur sur les pouvoirs de la Régie est fondé, il le maintient, et dans la mesure où il aura convaincu la Régie, effectivement, l'accès par la Régie aux livres et registres des entités non réglementées ne fera plus partie des conséquences ou des ordonnances de la décision D-2002-95.

Maintenant, toujours quant aux conclusions, si je comprends bien, la quatrième question était à l'effet, qu'est-ce qu'on entendait, ou qu'est-ce qu'on tentait d'obtenir par :

Réexaminer certains aspects de ses
décisions D-2002-95 et D-2002-168.

Ce n'est pas une conclusion particulière mais bien une demande à la Régie de procéder dans un premier temps, c'est peut-être une conclusion inutile ou une conclusion qui va de soi, que pour amener la Régie à réviser sa décision, la décision D-2002-95 de la façon que le Transporteur lui demande de faire, il apparaissait normal ou raisonnable au Transporteur que la Régie procède au réexamen de certains aspects des décisions D-2002-95 et D-2002-168 à la lumière de ce que le Transporteur a soumis comme arguments.

Alors ce n'est pas plus compliqué que ça, ce qui est visé vraiment, c'est la révision de ces aspects de la

décision D-2002-95 qui requièrent que le Transporteur assure à la Régie l'accès aux livres et registres des entités non réglementées et également, qu'il dépose les données financières concernant les affiliés.

Maintenant, j'espère avoir répondu du mieux que je peux aux demandes, aux questions de la Régie. Comme je l'ai indiqué, j'ai aussi l'impression d'avoir répondu aux arguments présentés par les intervenants quant au caractère tardif de la demande en révision, ou du délai qui leur, ou qu'ils prétendent déraisonnable sans égard aux circonstances.

(14 h 50)

Je vais conclure la réplique tantôt en parlant généralement de l'application de l'article 37 ou plus spécifiquement du paragraphe 3 de l'article 37.

Alors, je vais garder le tout pour la fin et uniquement passer à certaines des affirmations qui ont été faites à d'autres égards par les intervenants.

Il y a une remarque dans l'argumentation écrite de PG&E NEG, c'est à la page 9, et je crois qu'elle a été reprise verbalement ou oralement ce matin par mon confrère, à l'effet que, « dans la mesure où toutes ces informations sont clairement partagées au sein de

la haute direction d'Hydro-Québec ». J'aimerais rappeler à la Régie que la séparation fonctionnelle fait en sorte que la gestion des divisions se fait maintenant par comité sectoriel et que la haute direction d'une division n'est pas la haute direction d'une autre division, et que l'échange qu'il présume ici ou le partage d'informations que PG&E NEG semble présumer ici, n'est pas vrai dans la réalité, outre possiblement le PDG ou... mais à ce moment-là, on parle en sa qualité d'administrateur.

L'argument aussi présenté par PG&E NEG à l'effet qu'Hydro-Québec se cache derrière ses divisions pour éviter de fournir à la Régie toutes les données financières et que, dans le fond, ces divisions-là ne sont pas, n'ont pas de personnalité juridique et qu'en fait, il n'y a qu'Hydro-Québec qui est la seule personne habilitée à ester en justice, et caetera, me semble confus en ce sens que si c'était une seule et même Hydro-Québec, la division ou la séparation fonctionnelle qui est même prévue à la Loi, en définissant qui est le Transporteur, quelles sont ses responsabilités, qui est le Distributeur, et caetera, fait en sorte que Hydro-Québec ne se cache pas derrière ses divisions. Au contraire, comme j'ai indiqué, les divisions qui sont réglementées, Hydro-Québec entend bien faire en sorte ou de se plier à toutes les exigences de la réglementation.

Maintenant, quant au RNCREQ, la seule remarque que j'aimerais faire ou précision que j'aimerais donner à la Régie, outre la question du délai qui a déjà été adressée, RNCREQ a indiqué ou a fait valoir à la Régie qu'il s'agissait non pas d'une révision, mais d'un appel révisé... déguisé, pardon, et même d'un « second kick at the can ». J'aimerais rappeler à la Régie, et c'était, je pense, je l'ai allégué dans la requête et dans l'argumentation, que dans la cause R-3401-98, le Transporteur n'a pas soumis le code de conduite qu'il proposait à l'approbation de la Régie; il n'y avait aucune conclusion à l'égard du code de conduite du Transporteur dans la cause R-3401-98.

Le Transporteur a présenté à la Régie, comme un moyen, comme une façon de gérer, que l'entreprise se donnait pour gérer ses affaires et assurer la séparation fonctionnelle, et pour démontrer à la Régie comment le Transporteur et les autres... et dans ce cas-là, à ce moment-là, c'était uniquement... en fait, ça s'appliquait au Producteur qui était responsable du commerce de gros, comment leurs relations étaient encadrées à l'interne pour assurer l'intégrité des divisions séparées fonctionnellement et convaincre la Régie du, en fait, bien-fondé du coût de service du Transporteur, convaincre la Régie que les moyens suffisants étaient pris pour assurer ou contrer l'interfinancement, entre autres.

Quant à l'argumentation de l'Union des consommateurs, dès le début de son argumentation, mon confrère a présenté ou a rappelé à la Régie ce qu'elle avait établi dans la décision D-2002-95 quant au contexte énergétique nord-américain les particularités du secteur électrique québécois pour justifier en fait la réglementation du Transporteur ou le modèle choisi, ou pour justifier les décisions prises par la Régie pour réglementer le Transporteur. Je vous soumetts que... et la Régie l'a reconnu elle-même par le passé, que c'est la Loi sur la Régie de l'énergie qui est la base de la réglementation de l'électricité et qui est la base des principes de réglementation du Transporteur et non pas l'histoire ou le contexte québécois.

De même, mon confrère a indiqué que le code de conduite était le fondement même de la séparation fonctionnelle et que, sans code de conduite, il n'y aurait pas de séparation fonctionnelle, ou ça ne serait qu'une séparation virtuelle. Je le contredis là-dessus en citant la Régie elle-même qui, à la page 36, de la décision D-2002-95 commence son opinion de cette façon-là :

La séparation fonctionnelle découle du
texte de la Loi. En effet, l'article 2
de la Loi définit le transporteur

d'électricité comme étant Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité. Ce même article définit aussi le distributeur d'électricité comme étant Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité.

Alors, la Loi ne fait pas uniquement que définir les pouvoirs de la Régie à l'égard de certaines activités d'Hydro-Québec, mais la Régie reconnaît elle-même que la Loi sépare les activités réglementées d'Hydro-Québec.

Maître Tardif et également maître Neuman ont prétendu que le présent recours était prématuré, parce que la Régie, en fait... donc, c'est une approche différente, là, bien différente de ce que le Transporteur comprend de la décision D-2002-95, mais que la Régie, en fait, dans sa décision D-2002-95, à l'égard du code de conduite n'avait vraiment rien décidé et qu'on devrait réviser, parce que tout ce qu'elle avait demandé au Transporteur était d'aborder, si je comprends bien, leur argument, d'aborder dans un code de conduite des sujets, et que tout ce que... que ce n'était pas vraiment une décision, c'était peut-être, je ne sais pas, mais un souhait ou une ouverture ou une porte entre-ouverte,

et que le Transporteur aurait à ce moment-là, pas l'obligation mais le choix d'y pénétrer ou de ne pas y pénétrer, donc ce n'est pas une décision.

Ce n'est pas comme ça que le Transporteur a compris la décision. Et le Transporteur n'a pas fait les nuances que mes confrères ont faites quant au mot « aborder ». J'étais heureux de les entendre faire ces nuances-là, en ce sens que si le Transporteur déposait maintenant un code de conduite qui abordait la question de l'accès par la Régie aux livres et registres des entités non réglementées en disant que cet accès n'est tout simplement pas accordé à la Régie, la question aurait été abordée par le Transporteur.

Mes confrères se seraient dit, ou auraient dit, ou devraient se dire satisfaits que la question a été abordée. Mais je ne pense pas que c'est un argument sérieux, parce que, en tout cas, le Transporteur n'aurait pas interprété la décision de cette façon-là et dire, en niant accès à la Régie aux livres et registres des entités non réglementées, j'ai abordé le sujet et je me suis pleinement soumis, ou j'ai pleinement rencontré mes obligations en vertu de la décision. Je pense qu'il ne faut pas porter trop foi à de tels arguments.

(15 h 5)

Aucun, j'ai remarqué en fait qu'aucun des intervenants n'a sérieusement abordé l'argument de la compétence d'attribution de la Régie, ils ont plutôt tous pris pour acquis que la Régie avait le pouvoir, ou devait avoir les pouvoirs, ou que si la Régie voulait être pro-active, il lui fallait ces pouvoirs, ce pouvoir implicite d'imposer des codes de conduite et bien d'autres choses, parce que d'être pro-actif, c'est ce que ça veut dire.

Encore là, ça ne semble pas un argument convaincant, ou s'il me convainc, c'est que la Régie, si elle voulait être pro-active, accorderait la présente révision au Transporteur. Alors l'argument peut aller des deux côtés, d'être pro-actif, ce qui veut dire, dans l'esprit des gens, c'est d'être très, indépendamment de ce que la Loi dit, d'être très « hands on » et de tenter de régler les problèmes de tous et chacun sans égard aux dispositions de la Loi.

Alors ça conclut mes remarques spécifiques quant aux argumentations présentées par mes confrères et ma consoeur. En conclusion, je vous soumetts que les arguments présentés par le Transporteur à l'égard des deux décisions présentées, dont la révision et pour, les deux décisions, pardon, pour lesquelles la

révision est demandée sont suffisants pour que la Régie exerce son pouvoir en vertu de l'article 37.3 de la Loi. Dans les deux cas, il s'agit de décisions qui excèdent les pouvoirs, qui excèdent la juridiction de la Régie.

Pardonnez-moi, donnez-moi quelques secondes...

Le Transporteur est très conscient de son fardeau en vertu du paragraphe 3 de l'article 37, ce fardeau lui a été rappelé récemment, en date du trente (30) octobre deux mille deux (2002). La Régie, après avoir cité, ou s'être référée à la jurisprudence qu'elle connaît bien et avoir cité des extraits de cette jurisprudence-là, conclut, ou concluait, dans sa décision D-2002-229, que :

En fait, pour disposer de la demande en révision du Transporteur, la Régie n'a pas à statuer à savoir si elle a commis une erreur et si cette erreur constitue un vice de fond ou de procédure. Même en présumant, pour les raisons alléguées par le Transporteur, qu'il y ait un vice de fond ou de procédure, la Régie...

et je souligne,

... dans les circonstances propres au

présent dossier, ne considère pas que le vice de fond, s'il en est, soit de nature à invalider la décision.

Alors je vous soumetts que dans ce cas ici, il y a vice de fond, il y a excès, ou absence de juridiction, ou excès de juridiction pour les décisions prises par la Régie et qu'en l'absence des pouvoirs requis, dans un premier temps, et également devant l'impossibilité pratique de donner suite aux décisions de la Régie, devant également l'effet des décisions qui, ou les effets des décisions qui vont bien au-delà des pouvoirs de la Régie et qui amènent, en fait, la Régie à régler indirectement des divisions ou des activités d'Hydro-Québec qui ne sont pas prévues dans la Loi, les décisions sont donc entachées d'un vice qui est tel, dans ce cas ici, qu'il invalide les décisions prises par la Régie.

Dans la décision D-2002-229, la Régie poursuit en disant :

En effet, la Régie note que le vice dont serait affectée la décision D-2002-95...

dans ce cas-là,

... c'est-à-dire le fait d'avoir mis en place une structure tarifaire qui

ne permet pas au Transporteur de récupérer la totalité de ses revenus requis, n'a pas d'effet pour l'année tarifaire débutant au 1er janvier 2001 puisque cette décision a été rendue en avril 2002 et qu'elle n'a forcément pas pu influencer le niveau des réservations du service de point à point de long terme. De plus et de l'aveu même du Transporteur, ce problème de récupération des revenus reliés au niveau des réservations du service de point à point de long terme ne se concrétiserait véritablement que durant l'année tarifaire 2003 et ce, en raison du fait que les réservations du service de long terme n'ont pas, non plus, été perturbées en 2002.

Alors,

Le seul aspect de la décision D-2002-95 qui ait un effet depuis la date de cette décision est le rabais provisoire que la Régie a demandé au Transporteur d'appliquer à son service de court terme. À cet égard, la décision D-2002-95 est provisoire et le Transporteur a été invité à soumettre, dans un délai de six mois

de la décision, une nouvelle politique de rabais. La solution à cette partie du problème du Transporteur est donc entre les mains de ce dernier.

Or, la distinction que je veux faire, c'est que dans ce cas ici, ce n'est pas des décisions transitoires, ce n'est pas des décisions qui n'ont pas d'effets, ce sont des décisions qui ont des effets, ce sont des décisions qui imposent des obligations au Transporteur, ce sont des décisions auxquelles le Transporteur doit se plier pour respecter les termes et conditions de la décision D-2002-95. Il faut donc que la décision soit révisée, à son avis, puisqu'il ne peut pas, ne doit pas et n'est pas obligé de se plier à ces exigences-là.

Alors ça conclut mes remarques en réplique. Merci beaucoup. J'espère avoir répondu, comme j'ai dit, du mieux que j'ai pu aux questions de maître Mailfait mais je pourrais répondre aux questions du Banc, si vous en avez.

Me HÉLÈNE SICARD :

Avec votre permission, et je serai très brève puisque cette réplique du Transporteur, d'Hydro-Québec, est finalement un argument et non pas une réplique, en grande partie, j'aimerais porter, répondre à ça

puisqu'il y a bien des choses que j'entends pour la première fois et dont on avait traité et sur lesquelles on n'a eu aucune réponse, dont les délais. Alors si vous me permettez, j'en ai pour trois minutes; j'ai été très brève au départ, et je pense que, dans les circonstances, on devrait avoir le droit de s'exprimer.

Me F. JEAN MOREL :

C'est de la nature d'une réplique, Madame la Présidente, de répondre à la question du délai, que ma consœur a elle-même soulevée dans son argumentation. Si elle soulève la question des délais et que la Régie m'accorde un droit de réplique, qu'elle ne s'étonne pas que je parle des délais. Je ne sais pas pourquoi, le RNCREQ, il lui faut toujours, je l'ai déjà souligné à la Régie, ce dernier mot, la procédure est connue de tous, la procédure, elle n'est pas différente ici, il y a des arguments, là, on est les premiers de la part du RNCREQ à dire : « C'est vous qui avez le fardeau... c'est vous qui avez le fardeau... », oui, avec le fardeau, j'ai la chance de parler en premier; vous avez la chance de me répondre et la Régie me donne l'occasion de répliquer. Et dans mon entendement, ça finit là.

LA PRÉSIDENTE :

C'est censé finir là.

Me HÉLÈNE SICARD :

Mais...

LA PRÉSIDENTE :

Mais il est mauvais parfois de ne pas écouter ce que la partie a à dire, si c'est absolument essentiel.

Me HÉLÈNE SICARD :

Alors je vous réfère tout simplement à monsieur Ouellette, que nous avons cité dans notre argument, à la page 517 où il...

LA PRÉSIDENTE :

Mais il faudrait que ça soit des choses nouvelles. Si vous avez déjà cité...

SUPPLIQUE DE Me HÉLÈNE SICARD :

Non, non, pas cette partie-là, je ne l'ai pas citée, mais je vais vous la donner parce qu'elle est très pertinente, en fait, elle suit ce que mon confrère vous citait et elle le complète, en disant :

Mais lorsque le législateur limite les cas d'ouverture au réexamen à trois motifs, dont vice de fond, procédure

de nature à invalider la décision, et caractérise le réexamen comme un recours, l'opération cesse d'être un mécanisme interne d'auto-contrôle mais prend les apparences d'un succédané du recours de droit commun en surveillance judiciaire. C'est une invitation aux plaideurs et aux membres des organismes administratifs à prendre pour modèle certaines règles concernant la révision judiciaire.

Et je vous, pour ce qui est de la compétence, mon confrère a dit que peu de gens en avaient parlé, je vous invite fortement à relire les pages 10 à 14 de notre argumentation, et je vais juste vous souligner qu'il y a eu une erreur de frappe, à l'avant-dernier paragraphe, nous avons écrit, à la page 13 :

... n'étends pas sa juridiction à des entités réglementées...

évidemment, vous comprendrez du contexte que ce qu'on a, ce qui aurait dû être écrit, c'est :

... n'étends pas sa juridiction à des entreprises non réglementées, elle s'assure simplement que sa

juridiction...

Vous le lirez mais on a traité amplement de la
compétence de la Régie. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, merci bien. Alors si ça complète, la Régie va
prendre ce dossier-là en délibéré. Merci bien, et des
Joyeuses Fêtes à tout le monde!

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