DÉCISION

QUÉBEC **RÉGIE DE L'ÉNERGIE**

D-2002-229	R-3493-2002	30 octobre 2002

PRÉSENTS :

M. Normand Bergeron, M.A.P., vice-président
M^me^ Anita Côté-Verhaaf, M. Sc. (Écon.)
M. Jean-Noël Vallière, B. Sc. (Écon.)

Régisseurs

Hydro-Québec

Demanderesse

et

Intervenants et observateur dont les noms apparaissent à la page suivante

Intervenants

Décision concernant la demande en révision de la décision D-2002-95 (*Loi sur la Régie de l'énergie, *L.R.Q., c. R-6.01, art. 37)

Liste des intervenants :

- Action Réseau consommateur, Fédération des Associations Coopératives d'Économie Familiale et Centre d'études réglementaires du Québec (ARC-FACEF-CERQ);
- Association coopérative d'économie familiale de Québec (ACEF de Québec);
- Association de l'industrie électrique du Québec (AIEQ);
- Association des redistributeurs d'électricité du Québec (AREQ);
- Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité, Association des industries forestières du Québec Ltée et Association québécoise de la production d'énergie renouvelable (Coalition industrielle);
- Gazoduc TransQuébec & Maritimes Inc. (Gazoduc TQM);
- Groupe de recherche appliquée en macroécologie et Union pour le développement durable (GRAME-UDD);
- Groupe STOP et Stratégies énergétiques (STOP/S.É.);
- New Brunswick Power Corporation (Énergie NB);
- New York Power Authority (NYPA);
- Ontario Power Generation (OPG);
- Option consommateurs (OC);
- PG&E National Energy Group Inc. (NEG);
- Regroupement national des Conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ);
- Société en commandite Gaz Métropolitain (SCGM).

Observateur :

- Independent Electricity Market Operator (IMO).

1. DEMANDE EN RÉVISION

Le 18 juillet 2002, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») demande la révision de la décision D-2002-95 pour les motifs suivants :

- le rejet de la structure tarifaire proposée par le Transporteur pour ses tarifs de court terme ne permet pas la récupération du coût de service reconnu par la Régie;
- la décision de la Régie, à cet égard, est contraire aux règles de l'art et aux principes fondamentaux en matière de régulation économique et de tarification;
- la décision de la Régie, à cet égard, n'est pas fondée sur la preuve ou est contraire à la preuve;
- les demandes, prescriptions ou conditions de la Régie concernant l'établissement des tarifs de transport pour le service de point à point sont parfois en contradiction entre elles;
- la Régie, en reconnaissant elle-même qu'elle n'avait pas la preuve nécessaire pour estimer l'impact négatif sur les revenus du Transporteur de sa décision quant aux tarifs de court terme, se devait d'obtenir la preuve requise avant de rendre sa décision;
- en conséquence, les tarifs fixés par la Régie ne sont pas justes et raisonnables comme le requièrent les dispositions de la Loi[1].

Le Transporteur demande également de pouvoir déposer une preuve qui, *prima facie*, vise les objectifs suivants :

- établir l'impact négatif important de la baisse des tarifs du service de court terme sur les revenus provenant des ventes à long terme; et
- démontrer la nécessité de modifier la décision D-2002-95 pour revenir à la structure des tarifs de court terme initialement proposée par le Transporteur dans le cadre du dossier R-3401-98 en conjonction avec une nouvelle politique de rabais.

La Régie a entendu les parties le 9 octobre 2002, en audience formelle, exclusivement sur la question de la recevabilité de la demande en révision du Transporteur.

---

[1] Plan d'argumentation du Transporteur, pages 3 et 4.

2. QUESTIONS

Le Transporteur invoque les dispositions des alinéas 2 et 3 du premier paragraphe de l'article 37 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*[2] (la Loi) soit qu'il n'a pu, pour des raisons jugées suffisantes, présenter ses observations et que la décision est entachée d'un vice de fond ou de procédure de nature à l'invalider.

Il s'agit donc de voir si les motifs de révision invoqués par le Transporteur satisfont aux exigences des alinéas 2 et 3 du premier paragraphe de l'article 37 de la Loi.

3. FAITS

Dans le cadre du dossier R-3401-98 ayant donné lieu à la décision D-2002-95, le Transporteur a demandé la modification, à compter du 1er janvier 2001, de ses tarifs de transport applicables aux utilisateurs de son réseau de transport.

Le Transporteur demandait, entre autres, l'approbation de structures tarifaires pour ses services de point à point de long terme et de court terme ainsi que l'approbation d'une politique de rabais, le tout dans le but d'optimiser l'utilisation de son réseau de transport.

Plus spécifiquement, le Transporteur voulait inciter ses clients à utiliser en priorité les services à plus long terme[3]. Dans sa décision D-2002-95, la Régie notait, à cet égard, que l'élément incitatif invoqué par le Transporteur était déjà pris en compte dans la priorité de renouvellement et la garantie de la disponibilité des services fermes de long terme de point à point. Elle mentionnait qu'il existait un incitatif important pour les clients utilisant ce service à préserver leur priorité de réservation en renouvelant leur réservation sur le réseau du Transporteur, particulièrement sur des interconnexions de plus en plus sollicitées[4].

La structure tarifaire proposée par le Transporteur pour son service de court terme a été contestée par plusieurs intervenants lors de l'audience et la Régie a entendu une preuve élaborée à cet égard ainsi que les arguments des parties.

La Régie a accepté la prévision de réservations à hauteur de 3 844 MW proposée par le Transporteur pour l'établissement des besoins du service de point à point de long terme et

---

2 L.R.Q., c. R-6.01.
3 Décison D-2002-95, dossier R-3401-98, page 264.
4 *Supra* note 3, page 264.

notait que cette prévision était légèrement en deçà des réservations réelles pour l'année témoin 2001[5].

La Régie a reconnu qu'il y avait un lien entre la structure tarifaire de court terme proposée par le Transporteur et le niveau d'utilisation du service long terme dans la mesure où le tarif de court terme proposé par le Transporteur était à ce point élevé qu'il incitait les utilisateurs à opter pour le service de long terme[6].

La Régie a, par ailleurs, rejeté la structure tarifaire de court terme proposée par le Transporteur et a fixé les tarifs de court terme sur la base du tarif de long terme divisé par 12 ou par 52 selon que l'on vise les tarifs mensuels ou hebdomadaires. Les tarifs journaliers fermes ont été établis à partir du tarif hebdomadaire divisé par cinq. Ce faisant, la Régie a retenu la recommandation de témoins experts et l'opinion partagée par plusieurs intervenants à l'effet de fixer les tarifs de court terme sur la base du tarif annuel. Il y a donc eu, devant la Régie, une preuve et un débat contradictoire à cet égard.

La Régie a également rejeté la politique de rabais proposée par le Transporteur, lui a ordonné de consentir provisoirement un rabais uniforme de 25 % aux utilisateurs du service de point à point de court terme et a donné six mois au Transporteur pour proposer une nouvelle politique de rabais moins discrétionnaire que celle proposée.

La Régie a reconnu qu'une modification de la structure tarifaire de court terme pouvait avoir un impact sur la capacité du Transporteur de récupérer une partie des revenus générés par les utilisateurs du service de point à point de long terme[7].

Cependant, le Transporteur ne semble pas avoir jugé utile de présenter une preuve devant la Régie pour établir l'impact qu'aurait une modification à la structure tarifaire du service de court terme qu'il proposait sur le niveau d'utilisation de son service de point à point de long terme et ce, même si sa proposition à cet égard était contestée par plusieurs intervenants. La Régie n'a pas non plus demandé au Transporteur de compléter la preuve à cet égard d'où la mention, dans la décision D-2002-95[8], que la Régie n'a pas entendu de preuve sur un tel impact et qu'elle n'était pas en mesure de l'estimer.

Le Transporteur doit donc, en exécution de la décision D-2002-95, établir le taux de son tarif pour le service de point à point de long terme en fonction de la projection d'utilisation dudit service fixée à 3 844 MW par la décision.

---

5 *Supra* note 3, page 66.
6 *Ibid.*
7 *Supra* note 3, pages 264 et 265.
8 *Supra* note 3, page 265.

La décision D-2002-95 a effet à compter du 1er janvier 2001, mais a été rendue le 30 avril 2002; les tarifs fixés par cette décision demeurent en vigueur jusqu'à ce qu'ils soient changés par la Régie.

Les tarifs du Transporteur, à l'instar de ceux des distributeurs, sont fixés sur la base de projections de revenus et de dépenses pour une année témoin, soit, dans le présent cas, l'année témoin débutant le 1er janvier 2001.

La Régie bénéficiait donc de projections, entre autres, du niveau d'utilisation du service de point à point de long terme (3 844 MW) établies par le Transporteur lors du dépôt de sa demande amendée en juillet 2000, projections qui étaient en partie devenues des données réelles, ou moins aléatoires, lors de l'audience qui se s'est tenue d'avril à juin 2001.

Dans la mesure où les conditions d'utilisation du service de point à point de court terme fixées par la Régie s'avéraient de nature à dissuader les utilisateurs du service de long terme, le Transporteur pourrait, théoriquement, avoir de la difficulté à récupérer la totalité des revenus devant être générés par l'utilisation du service de long terme à hauteur de 3 844 MW.

Le Transporteur a cependant admis en audience que l'impact négatif sur ses revenus provenant du service de long terme ne se ferait pas véritablement sentir avant l'année tarifaire débutant le 1er janvier 2003[9].

Le Transporteur subit cependant l'impact des rabais applicables au service de court terme imposés par la décision D-2002-95 et ce, depuis 15 jours après la date de la décision, le 30 avril 2002.

4. OPINION DE LA RÉGIE

En révision, la Régie agit dans le cadre strict de l'article 37 de sa loi constitutive. Elle doit préalablement déterminer s'il y a ouverture à la révision suivant les dispositions de la Loi qui se lisent comme suit :

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

[9] Notes sténographiques (NS), volume 1, pages 79 et 80.

> *1° lorsqu'est découvert un fait nouveau qui, s'il avait été connu en temps utile, aurait pu justifier une décision différente;*
>
> *2° lorsqu'une personne intéressée à l'affaire n'a pu, pour des raisons jugées suffisantes, présenter ses observations;*
>
> *3° lorsqu'un vice de fond ou de procédure est de nature à invalider la décision.*
>
> *Avant de réviser ou de révoquer une décision, la Régie doit permettre aux personnes concernées de présenter leurs observations.*
>
> *Dans le cas visé au paragraphe 3°, la décision ne peut être révisée ou révoquée par les régisseurs qui l'ont rendue. »*

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[10]. 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* »[11]. 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[12]. Le pourvoi en révision n'est pas l'occasion de parfaire sa preuve ou une seconde chance dans le traitement d'un dossier.

Si les conditions prévues à l'article 37 de la Loi sont remplies, la Régie aura compétence pour réviser ou révoquer toute décision qu'elle aura rendue et y substituer sa décision, le cas échéant. Toutefois, à l'inverse, si les conditions ne sont pas satisfaites, la Régie n'aura pas compétence pour réviser ou révoquer une décision, sous peine de révision judiciaire[13].

En conséquence, la Régie ne peut exercer sa compétence en matière de révision que lorsque les conditions d'ouverture au recours prévues à l'article 37 de sa loi constitutive sont remplies. C'est dans ce contexte que la Régie procède maintenant à l'analyse des motifs invoqués par le Transporteur.

Le Transporteur invoque d'abord le deuxième paragraphe du premier alinéa de l'article 37 voulant que la Régie puisse réviser une décision qu'elle a rendue « *lorsqu'une personne intéressée à l'affaire n'a pu, pour des raisons jugées suffisantes, présenter ses*

---

[10] *Épiciers Unis Métro-Richelieu* c. *Régie des Alcools, des Courses et des Jeux*, [1996] R.J.Q. 608 (C.A.), pages 612 et 613; *Société de l'assurance automobile du Québec* c. *Hamel et al.*, [2001] R.J.Q. 961 (C.A.), pages 963 et 964.

[11] L.R.Q., c. R-6.01, article 40.

[12] D. Lemieux, *Le contrôle judiciaire de l'action gouvernementale*, Publications CCH Ltée, page 2 440; Y. Ouellette, *Les Tribunaux administratifs au Canada; Procédure et preuve,* 1997, Les Éditions Thémis Inc., pages 507 et 508; *Béland* c. *Commission de la santé et de la sécurité du travail et al.*, J.E. 94-388 (C.S.), pages 9 à 11.

[13] *Épiciers Unis Métro-Richelieu c. Régie des Alcools, des Courses et des Jeux*, [1996] R.J.Q. 608 (C.A.), pages 612 et 613; *Société de l'assurance automobile du Québec* c. *Hamel et al.*, [2001] R.J.Q. 961 (C.A.), pages 963 et 964.

observations ». Le Transporteur prétend, en effet, que la Régie « *en reconnaissant elle-même qu'elle n'avait pas la preuve nécessaire pour estimer l'impact négatif sur les revenus du Transporteur de sa décision quant aux tarifs de court terme, se devait d'obtenir la preuve requise avant de rendre sa décision*[14] » (nos soulignés)

Le paragraphe 2 du premier alinéa de l'article 37 de la Loi réfère à la règle *audi alteram partem.* La Régie doit ici décider deux choses : (i) est-ce que le Transporteur a été privé de son droit d'être entendu (de présenter ses observations) sur la question de l'impact sur ses revenus de la décision portant sur la structure tarifaire de court terme retenue par la Régie et (ii) est-ce que la règle *audi alteram partem* comporte une obligation pour la Régie de requérir une preuve avant de rendre une décision ?

Comme la Régie l'a relaté précédemment, la question du bien-fondé de la structure tarifaire de court terme proposée par le Transporteur a fait l'objet d'un débat contradictoire, d'une preuve tant de la part du Transporteur que des intervenants et de l'argumentation finale. Dans le contexte du déroulement de sa demande à cet égard, le Transporteur était certainement en position d'anticiper ce qu'il devait faire pour contrer la contestation de sa proposition tarifaire. Le Transporteur n'a certainement pas été empêché de présenter ses observations et rien ne l'a même empêché de présenter une contre-preuve s'il avait jugé la chose utile.

Quant à la question de savoir si la règle *audi alteram partem* impose une obligation à la Régie de requérir une preuve avant de rendre une décision, le Transporteur invoque la décision D-99-117R[15] à l'appui de ses prétentions. Cette décision ne va pas dans le sens de ce que prétend le Transporteur, tel qu'il appert de l'extrait suivant :

> « *Dans le contexte de la preuve versée au dossier, il apparaît que la question de la référence aux études canadiennes et aux études américaines était très présente. Quant à la pondération elle-même, elle découlait de la nature de toute cette preuve. Ainsi, il pouvait être déduit que le Dr. Waters accordait un « certain poids » aux données américaines par rapport aux données canadiennes dans les méthodes retenues pour les fins de son analyse, alors que le Dr. Morin suggérait que les données américaines sont « plus pertinentes » que jamais.*
>
> *Que le premier banc ait choisi d'établir une pondération n'est qu'une conclusion logique et prévisible. Que cette pondération ait été établie à 20 % pour les données américaines et à 80 % pour les données canadiennes constitue l'exercice par la Régie de sa discrétion à titre de régulateur. La requérante étant partie à la présente cause et ayant eu toute latitude pour faire entendre ses témoins en preuve*

[14] Plan d'argumentation du Transporteur, page 4.
[15] Cahier des autorités de la requérante, onglet 4.

> *principale et en contre-preuve, contre-interroger les témoins des autres parties, et produire tous les documents qu'elle jugeait pertinents, elle ne peut invoquer la maxime audi alteram partem et exiger que la Régie la prévienne qu'elle a l'intention de se prononcer sur le sujet. La Régie a discrétion pour se prononcer sur la preuve et les déductions qu'elle en fait. Elle n'a pas à soumettre un projet de décision à la requérante avant de finaliser sa décision.* » (nos soulignés)[16]

Le Transporteur invoque également le troisième paragraphe du premier alinéa de l'article 37 de la Loi :

> « *37. La Régie peut d'office ou sur demande réviser ou révoquer toute décision qu'elle a rendue :*
>
> *[...]*
>
> *3° lorsqu'un vice de fond ou de procédure est de nature à invalider la décision.* »

La Régie s'est référée à plusieurs reprises aux décisions des tribunaux ayant précisé ce qu'il fallait entendre par un vice de fond ou de procédure de nature à invalider la décision. Dans l'arrêt *Épiciers-Unis Métro-Richelieu Inc.*[17], la Cour d'appel précise l'interprétation à être donnée à l'expression « vice de fond de nature à invalider la décision ». Le juge Rothman s'exprime ainsi :

> « *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.* » (nos soulignés)

Dans l'arrêt *Société de l'assurance automobile du Québec*, la Cour d'appel réitère cette interprétation du vice sérieux et fondamental devant être de nature à invalider la décision[18].

---

[16] Décision D-99-117R, dossier R-3428-99, 19 juillet 1999, pages 43 et 44.

[17] *Épiciers Unis Métro-Richelieu* c. *Régie des Alcools, des Courses et des Jeux*, [1996] R.J.Q. 608 (C.A.), pages 613 et 614.

[18] *Société de l'assurance automobile du Québec* c. *Hamel et al.*, [2001] R.J.Q. 961 (C.A.), page 964. La Cour y référait également avec approbation aux commentaires du juge Boily dans l'arrêt *Béland*, précité à la note 10.

La présente affaire permet de pousser l'analyse un peu plus loin au niveau de ce qu'il faut entendre par « *de nature à invalider la décision* ».

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, 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.

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

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.

Le mot « invalider » utilisé au troisième paragraphe de l'alinéa un de l'article 37 doit s'entendre dans son sens juridique courant, c'est-à-dire « *rendre non valable, annuler, rendre sans effet* »[19]. Donc, même si la décision D-2002-95 était entachée d'un vice de fond, comme le prétend le Transporteur, il n'est pas de nature à invalider la décision, c'est-à-dire la priver de son effet utile qui est de permettre au Transporteur de récupérer son revenu requis.

D'ailleurs, la thèse du Transporteur laisse entendre que la décision D-2002-95 devrait lui permettre de récupérer indéfiniment son revenu requis. En fait, cette décision a permis au Transporteur de récupérer ses revenus requis pour l'année ayant débuté le 1er janvier 2001.

Si la conjoncture fait en sorte que les taux des tarifs du service de point à point de long terme établis en conformité avec la décision D-2002-95 risquent de n'être plus suffisants, à

[19] Le Petit Robert, dictionnaire de la langue française.

compter du 1er janvier 2003, pour permettre au Transporteur de récupérer la totalité de ses revenus requis, un tel problème peut plus adéquatement être traité dans le contexte d'une demande d'ajustement des tarifs. La réglementation économique est essentiellement évolutive et la Loi permet de modifier les tarifs lorsqu'ils ne sont plus justes et raisonnables.

D'autres raisons militent en faveur d'un examen de la problématique, s'il en est, invoquée par le Transporteur dans le contexte d'une demande de modification tarifaire :

- le problème tarifaire mis de l'avant par le Transporteur ? l'augmentation du risque de ne pouvoir récupérer la totalité des revenus générés par le service de point à point de long terme en raison des conditions avantageuses du service de court terme fixées par la Régie ? est relié, selon certains intervenants, au risque d'affaires du Transporteur et est en conséquence relié à la détermination de la prime de risque du Transporteur et à l'établissement du rendement sur l'avoir propre de l'actionnaire. Bien que le Transporteur ne partage pas ce point de vue, il demeure que toutes ces questions peuvent être traitées de façon plus adéquate dans le contexte d'une demande tarifaire;

- la décision D-2002-95 comprenait plusieurs dispositions transitoires et demandes d'information qui devaient permettre à la Régie d'établir un tarif de transport juste et raisonnable dans une décision ultérieure. À cet effet, une étude d'allocation des coûts a été demandée au Transporteur pour le 30 avril 2003.

VU ce qui précède;

CONSIDÉRANT la *Loi sur la Régie de l'énergie*[20], notamment l'article 37;

La Régie de l'énergie :

REJETTE la demande en révision;

RECONNAÎT l'utilité des représentations faites par les intervenants;

[20] L.R.Q., c. R-6.01.

PERMET aux intervenants de présenter leur demande de remboursement de frais conformément au *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie* et au *Guide de paiement des frais* dans les 30 jours suivant la présente.

Normand Bergeron
Vice-président

Anita Côté-Verhaaf
Régisseur

Jean-Noël Vallière
Régisseur

Liste des représentants :

- Action Réseau consommateur, Fédération des Associations Coopératives d'Économie Familiale et Centre d'études réglementaires du Québec (ARC-FACEF-CERQ) représenté par M[e] Claude Tardif;
- Association coopérative d'économie familiale de Québec (ACEF de Québec) représentée par M. Vital Barbeau et M. Richard Dagenais;
- Association de l'industrie électrique du Québec (AIEQ) représentée par M[e] Eric Dunberry;
- Association des redistributeurs d'électricité du Québec (AREQ) représentée par M[e] Pierre Huard;
- Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité, Association des industries forestières du Québec Ltée et Association québécoise de la production d'énergie renouvelable (Coalition industrielle) représentée par M[e] Guy Sarault;
- Gazoduc TransQuébec & Maritimes Inc. (Gazoduc TQM) représenté par M. Phi P. Dang;
- Groupe de recherche appliquée en macroécologie et Union pour le développement durable (GRAME-UDD) représenté par M[e] Éric Couture;
- Groupe STOP et Stratégies énergétiques (STOP/S.É.) représenté par M[e] Dominique Neuman;
- Hydro-Québec représentée par M[e] F. Jean Morel;
- New Brunswick Power Corporation (Énergie NB) représentée par M[e] André Durocher;
- New York Power Authority (NYPA) représentée par M[e] Tina Hobday;
- Ontario Power Generation (OPG) représentée par M[e] Pierre Tourigny;
- Option consommateurs (OC) représentée par M[e] Yves Fréchette;
- PG&E National Energy Group Inc. (NEG) représentée par M[e] Marc Laurin;
- Regroupement national des Conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) représenté par M[e] Hélène Sicard;
- Société en commandite Gaz Métropolitain (SCGM) représentée par M[e] Jocelyn B. Allard.

Observateur :

- Independent Electricity Market Operator (IMO) représentée par M. Keith J. Bryan.