

**Q U É B E C**

**NO : R-3888-2014  
Phase 2**

**RÉGIE DE L'ÉNERGIE**

**DEMANDE DE MODIFICATION DE LA POLITIQUE  
D'AJOUTS AU RÉSEAU DE TRANSPORT**

---

**HYDRO-QUÉBEC  
(ci-après le «TRANSPORTEUR»)**

Demanderesse

et

**L'ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DES  
CONSOMMATEURS INDUSTRIELS D'ÉLECTRICITÉ**

et

**LE CONSEIL DE L'INDUSTRIE FORESTIÈRE DU  
QUÉBEC**

**(Ci-après collectivement « Intervenants »)**

---

**ARGUMENTATION DE L'AQCIE ET DU CIFQ**

---

- 1- Dans leur mémoire (C-AQCIE-CIFQ-0053), les Intervenants ont suggéré quelques ajustements au texte des Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec (les «*Tarifs et conditions*») soumis par le Transporteur. Nous en faisons la revue ci-après en référant à la numérotation utilisée au mémoire.

#### **1.1 Appendice J, section A : modalités du versement de la contribution dans le cas d'un projet comportant une seule mise en service**

- 2- Le projet du Transporteur ne couvrait pas l'hypothèse d'un projet comportant une seule mise en service et les Intervenants ont formulé une proposition visant à la couvrir.
- 3- La nouvelle proposition du Transporteur, formulée depuis aux pages 175 et 176 de la pièce B-0207, est acceptable aux Intervenants.

#### **1.2 Puissance maximale à transporter : définition de l'expression et choix de son emplacement**

- 4- Les Intervenants avaient formulé deux recommandations quant à la proposition de définition avancée par le Transporteur. Le Transporteur a d'abord refusé ces deux recommandations, tel qu'exposé aux pages 12 et 13 des notes sténographiques de l'audience du 14 mai 2019 (pièce A-0120).
- 5- La première recommandation des Intervenants suggérait d'inclure la définition à la sous-section 1 de la section 1 des *Tarifs et conditions*, plutôt qu'à la section E de l'appendice J. Dans sa réponse à l'engagement 3, produite le 22 mai 2019 (B-0223), le Transporteur s'est rallié à l'idée d'inscrire à la sous-section 1 de la section 1 une référence à une définition devant apparaître à la section E de l'appendice J. Cette solution est acceptable aux Intervenants.
- 6- La seconde recommandation des Intervenants a trait à la définition de la «*puissance maximale à transporter*» dans le cas d'un client du Distributeur raccordé directement au réseau de transport, définition qui, selon le Transporteur, «*alourdit inutilement le texte*» (Argumentation du Transporteur, pièce B-0225, paragraphe 89).

- 
- 7- Pour les motifs réitérés aux pages 2 et 3 de la présentation de monsieur Paul Paquin en audience (C-AQCIE-CIFQ-0055), les Intervenants estiment que leur proposition est préférable à celle du Transporteur parce qu'elle évite l'ambiguïté que comporte cette dernière : le besoin de clarté paraît devoir primer ici sur le désir de concision.

### **1.3 « Arrangement électrique » vs « projet d'expansion du réseau de transport » (Appendice J, section D)**

- 8- Tel qu'indiqué à leur mémoire, les Intervenants sont d'accord avec la substitution de termes proposée par le Transporteur dans sa réponse 7.2 à la DDR no 1 des Intervenants en phase 2A (B-0171, pages 11 et 12), substitution qui se retrouve maintenant à la page 186 de la pièce B-0207.
- 9- (Au paragraphe 52 de son argumentation sur la phase 2A (B-0225), le Transporteur prétend que les Intervenants se sont dits d'accord avec une modification visant à remplacer les mots « *du raccordement de référence* » par « *de l'arrangement électrique proposé par le Transporteur* ». Cette affirmation du Transporteur était pour le moins prématurée car les Intervenants n'ont jamais formulé un tel accord, que ce soit aux pages 5 et 6 de leur mémoire, comme l'allègue le Transporteur, ou lors de leur preuve orale. Néanmoins, ils sont effectivement d'accord avec cette modification.)

### **1.4 Titre de l'Appendice J, section D**

- 10- Les Intervenants avaient suggéré de modifier le titre de cette section.
- 11- Ils sont satisfaits de la nouvelle formulation expliquée aux pages 10 et 11 des notes sténographiques de l'audience du 14 mai 2019 (pièce A-0120) qu'on retrouve maintenant à la page 185 de la pièce B-0207.

### **2.1 Le traitement des impacts de la fermeture d'une centrale qui contribue à rendre disponible l'électricité patrimoniale**

- 12- Voici comment le Transporteur, dans la partie de son argumentation qui traite de la phase 2B du dossier, thème 1, pièce B-0226, aborde la position des Intervenants :

---

« 35. Outre :

a) la question de compétence de la Régie pour agir de la sorte;

b) les questions juridiques liées à l'interprétation du Décret patrimonial;

c) les questions réglementaires pour juger du bien-fondé d'une telle approche sans précédent connu;

d) les questions techniques pour déterminer si une centrale a, à un moment, contribué, en partie ou en totalité, à rendre disponible de l'électricité patrimoniale;

la proposition de l'AQCIE-CIFQ, sous couvert de la codification d'une modification à la Description synthétique, déborde largement du cadre de la phase 2 et nécessiterait tant des amendements législatifs que des modifications aux Tarifs et conditions, notamment à son Annexe 8. »

- 13- Il faut dire, d'abord, que ce ne sont pas les Intervenants qui proposent une modification de la Description synthétique des catégories d'investissements. C'est le Transporteur qui présente une telle proposition. Or, dans le cadre de cette proposition, le Transporteur suggère de spécifier que les investissements requis pour maintenir la fiabilité du réseau à la suite de la fermeture de centrales ou d'un retrait ou d'une diminution de charges sont inclus dans la catégorie *Maintien et amélioration de la qualité du service*, d'où il découlerait que le coût de ces investissements devrait être assumé par l'ensemble des clients du Transporteur. Parce qu'ils sont d'avis que la portée de la proposition du Transporteur est trop large et couvre des cas que la loi ne permet pas de couvrir, les Intervenants proposent de la restreindre en précisant que les investissements attribués à cette catégorie ne comprennent cependant pas ceux qui sont requis à cette fin par suite de la fermeture ou de la réduction de capacité de centrales qui contribuent à rendre disponible l'électricité patrimoniale au sens du décret 1277-2001, lesquels demeurent à la charge exclusive d'Hydro-Québec. Par conséquent, on ne peut voir en quoi la proposition des intervenants « *déborde largement du cadre de la phase 2* » si la proposition du Transporteur, la « *proposition principale* », ne déborde pas elle-même de ce cadre.
- 14- Il faut dire, ensuite, que les Intervenants ne demandent pas à la Régie d'imposer des obligations quelconques au Producteur en raison de ses décisions ou de celles de tiers avec qui il pourrait faire affaires. Ils

- 
- demandent simplement à la Régie de constater que la *Loi sur Hydro-Québec* et le décret patrimonial imposent des obligations à Hydro-Québec et que celle-ci, que ce soit en sa qualité de Transporteur ou de Distributeur, ne peut les reporter sur la charge locale, sous peine de contrevenir aux exigences de la *Loi sur Hydro-Québec* et du décret patrimonial. Si la Régie autorisait les investissements contestés et leur inclusion à la base de tarification du Transporteur (en vertu de n'importe quelle catégorie d'investissements), la charge locale serait amenée à payer, pour l'électricité patrimoniale, plus que le coût prévu par la Loi et les décrets pertinents. Par conséquent le Transporteur n'est aucunement fondé à évoquer une problématique qui serait liée à la compétence de la Régie.
- 15- Il faut dire également qu'il ne se pose pas, à l'égard de la proposition des Intervenants, de « *questions juridiques liées à l'interprétation du décret patrimonial* ». Les articles 2, 5 et 6 du décret se lisent en partie comme suit :
- « 2. *L'électricité patrimoniale est livrée au distributeur d'électricité aux points de raccordement du réseau de distribution et, lorsque des clients sont directement raccordés au réseau de transport, aux points de raccordement de ce réseau, selon la demande et les besoins du distributeur d'électricité;*
5. *Le fournisseur d'électricité doit rendre disponible le volume annuel d'électricité (...);*
6. *L'approvisionnement patrimonial inclut tous les services nécessaires et généralement reconnus pour en assurer la sécurité et la fiabilité; »*
- 16- L'article 6 du décret est la répétition de l'article 22 de la *Loi sur Hydro-Québec*, lequel se lit en partie comme suit :
- « 22. (...)
- La Société doit notamment assurer l'approvisionnement en électricité patrimoniale tel qu'établi par la Loi sur la Régie de l'énergie (chapitre R-6.01)*
- (...) *Cet approvisionnement doit inclure tous les services nécessaires et généralement reconnus pour en assurer la sécurité et la fiabilité. »*

- 
- 17- Il faut dire aussi que ne se pose ici aucune question technique, notamment « *les questions techniques pour déterminer si une centrale a, à un moment, contribué, en partie ou en totalité, à rendre disponible de l'électricité patrimoniale* ». Ce genre de questions techniques est sans doute susceptible de se poser lorsqu'il s'agira d'examiner la situation factuelle à l'égard d'une centrale particulière mais il ne s'agit pas de questions à examiner dans le cadre du présent dossier.
- 18- Les Intervenants soumettent enfin que, contrairement aux prétentions du Transporteur, leur proposition ne nécessite aucun changement législatif puisqu'elle vise justement au respect de la loi actuelle, qu'elle ne requiert aucune modification aux *Tarifs et conditions* et qu'elle ne nécessite en particulier aucun ajustement à leur annexe 8, lequel prévoit que le Distributeur doit voir à fournir ou à faire fournir par ses fournisseurs les services complémentaires requis pour assurer en tout temps la sécurité et la fiabilité du réseau de transport.
- 19- Dans le cas de l'électricité patrimoniale, c'est Hydro-Québec elle-même qui doit fournir ces services selon la *Loi sur Hydro-Québec*. Quant à savoir quelle entité d'Hydro-Québec doit le faire, il convient de se reporter au décret patrimonial, lequel prévoit, à son deuxième Attendu, que l'approvisionnement patrimonial est assuré par la fourniture d'électricité par Hydro-Québec, à titre de fournisseur, à Hydro-Québec à titre de distributeur, donc par HQP à HQD (Article 2, *Loi sur la Régie de l'énergie*). Il faut aussi se référer à l'article 1 du décret patrimonial qui prévoit que l'approvisionnement est assuré par la fourniture d'électricité produite ou achetée par le fournisseur ou rappelée par ce dernier en vertu de clauses de puissance interruptible. Il en résulte qu'il incombe à Hydro-Québec de fournir ou de faire fournir les services complémentaires, lesquels sont inclus dans l'approvisionnement qu'il doit fournir au prix déterminé par la loi (article 52.2 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* et les décrets annuels du gouvernement).
- 20- Dans ce contexte, s'il advient qu'en raison de la fermeture ou de la réduction de capacité d'une de ses centrales, Hydro-Québec ne soit plus en mesure d'assurer « *la sécurité et la fiabilité de l'approvisionnement patrimonial* » qui doit être livré au distributeur d'électricité ou aux clients de celui-ci aux points de raccordement du réseau de distribution ou aux points de raccordement de certains clients au réseau de transport (article 2 du décret), il lui incombe d'assumer les investissements requis pour maintenir ou rétablir la fiabilité du réseau. À cet égard, les Intervenants soumettent, avec respect pour l'opinion contraire, qu'Hydro-Québec ne saurait valablement prétendre qu'en raison de sa propre décision de fermer une centrale elle se trouverait libérée de son obligation d'assurer la

- 
- sécurité et la fiabilité de l'approvisionnement, par exemple en assurant, par la mise en place de nouveaux équipements, le maintien de tension qui était jusque-là assuré par la centrale maintenant fermée. Hydro-Québec ne peut sans doute pas être forcée de maintenir une centrale dont elle ne veut plus; en revanche, les Intervenants sont d'avis que celle-ci ne saurait pour autant être libérée à juste titre des obligations qui lui sont imposées par la loi et le décret patrimonial. La mise en place de nouveaux équipements appropriés, dans une telle hypothèse, peut notamment être réalisée par le Transporteur, mais aux frais d'Hydro-Québec, pas à ceux de la charge locale, à défaut de quoi celle-ci serait appelée à payer une deuxième fois pour ce qui est déjà compris dans le prix de l'électricité patrimoniale.
- 21- Aux paragraphes 33 et 34 et au sous-paragraphe d) du paragraphe 42 de son argumentation, le Transporteur prétend que les Intervenants entendent étendre l'exception qu'ils proposent à des centrales autres que celles d'Hydro-Québec et « *imputer* » à tout fournisseur d'électricité le coût de certains ajouts destinés au maintien ou à l'amélioration de la qualité du service. Il réfère, au soutien de cette prétention, au témoignage de monsieur Paul Paquin aux pages suivantes du volume 19 des notes sténographiques (16 mai 2019) : page 113, ligne 15; page 116, ligne 6; page 117, ligne 7. On constate, à la lecture de ces quelques extraits et de l'ensemble du contre-interrogatoire de monsieur Paquin, que celui-ci n'a cessé d'affirmer que, contrairement aux suggestions du procureur du Transporteur, la proposition des Intervenants ne vise pas à imposer quelque obligation que ce soit à tout fournisseur d'électricité mais simplement à éviter l'incorporation aux *Tarifs et conditions* d'une disposition incompatible avec la *Loi sur Hydro-Québec* et le décret patrimonial. Ainsi, dans le cas où Hydro-Québec sous-contracterait ses obligations en vertu du décret patrimonial il lui appartiendrait d'assurer contractuellement la protection de ses droits sans que la Régie soit appelée à y jouer un rôle quelconque.
- 22- Le Transporteur invoque aux paragraphes 25 e) et 28 c) de son argumentation les décisions D-2012-037 et D-2014-190 relatives à des investissements rendus nécessaires par la fermeture des centrales Cadillac et Tracy pour soutenir le bien-fondé de l'inclusion de ce type d'investissements dans la catégorie *Maintien et amélioration de la qualité du service et de la répartition des coûts* y associés entre tous les clients du Transporteur. La règle générale à cet égard n'est pas contestée par les Intervenants, ainsi qu'ils l'ont indiqué dans leur mémoire et ils ne demandent pas le transfert de ce type d'investissements à une autre catégorie.

- 
- 23- Les Intervenants notent toutefois que l'accumulation des fermetures de centrales par Hydro-Québec au cours des dernières années et des décisions « *sur dossier* » de la Régie autorisant l'inclusion d'investissements ainsi rendus nécessaires ont eu pour effet de faire porter par la clientèle le poids financier d'obligations qui incombent à Hydro-Québec et non à sa clientèle. Ainsi, par sa décision D-2012-037, la Régie a autorisé des investissements de 52M\$ pour la conversion d'alternateurs en compensateurs synchrones à la centrale de Cadillac pour assurer le maintien de la compensation synchrone au poste de Cadillac à la suite de la fermeture de la centrale par le Producteur. Par sa décision D-2014-190, la Régie a autorisé des investissements de 44M\$ pour l'ajout d'un compensateur statique au poste du Bout-de-l'Île pour assurer le maintien de la tension au sud du réseau rendu nécessaire par la fermeture de la centrale de Tracy par le Producteur. Est également pendante devant la Régie, dans le dossier R-4052-2018, une demande d'autorisation pour la construction d'une ligne à 735 kV entre les postes Micoua et du Saguenay pour la somme de 792M\$. Cet investissement aurait été rendu nécessaire, selon le Transporteur, par la conjugaison de deux facteurs : la baisse de la prévision de la demande sur la Côte-Nord et la fermeture des centrales de Tracy, de La Citière et de Gentilly-2 dans le sud du Québec, lesquelles, jusque-là, contribuaient au soutien de la tension et à la stabilité du réseau de transport. Les investissements demandés ou autorisés par suite de la fermeture de centrales assurant les services nécessaires et généralement reconnus pour assurer la sécurité et la fiabilité de l'approvisionnement patrimonial frôlent donc déjà le milliard de dollars.
- 24- Dans un tel contexte, les Intervenants soumettent qu'il serait particulièrement inapproprié d'accepter la proposition du Transporteur telle que formulée.

## **2.2 Recommandations relatives à la modification de l'article 12A.2**

- 25- La Régie n'a pas accepté d'entendre les recommandations des Intervenants formulées à leur mémoire et lors de la présentation en audience de monsieur Paul Paquin relativement à l'opportunité de modifier l'article 12A.2 des *Tarifs et conditions* dans le but de le rendre conforme au principe du déclencheur-payeur.
- 26- Les Intervenants ont toutefois recommandé à la Régie d'accepter les suggestions suivantes quant à la forme de cet article :



- a) Corriger, à la quatrième ligne de la codification actuelle, le mot « *désigné* » pour qu'il se lise « *désignée* »;
- b) Corriger la présentation de la codification actuelle pour qu'il apparaisse clairement que seules les trois premières lignes suivant le titre « *iii) Remboursement* » font partie de ce paragraphe iii), tel que cela apparaissait à la codification en vigueur avant 2013 : voir les annexes 1 et 2 de la présentation de monsieur Paul Paquin en audience (C-AQCIE-CIFQ-0056).

(On notera à cet égard que la présentation actuelle de ce texte crée de la confusion même chez le Transporteur, lequel identifie ce texte comme suit à la page 4 de la pièce B-0206 : « 12A.2 *iii 2<sup>e</sup> paragraphe* », alors qu'il s'agit plutôt du deuxième alinéa de l'article 12A.2).

- 27- Dans sa réponse à l'engagement 3, produite le 22 mai 2019 (B-0223), à la page 11, le Transporteur s'est rallié à ces suggestions des Intervenants.
- 28- Idéalement, il y aurait également lieu de détacher aussi la dernière phrase de l'article 12A.2 du texte actuel pour faire un troisième et dernier alinéa de cette phrase : « *En cas d'abandon avant la mise en service de la centrale, le demandeur doit rembourser la totalité des coûts encourus par le Transporteur.* » Cette recommandation, qui n'a été formulée ni au mémoire des Intervenants, ni en audience, repose sur le constat que cette phrase ne se rapporte aucunement aux situations considérées aux deux premières phrases de l'actuel deuxième alinéa. On notera toutefois que cette phrase ne constituait pas plus un alinéa distinct dans la codification antérieure que dans la codification appliquée depuis l'année 2013 : Il s'agit du simple constat, effectué à l'occasion d'une lecture attentive de cet article, d'une maladresse de rédaction à laquelle il nous paraît opportun de remédier.

### **2.3 Le total des investissements à considérer dans le cas de l'intégration d'une nouvelle centrale ou de l'augmentation de la capacité d'une centrale existante.**

- 29- La section 3.1 de la « *Description synthétique des investissements et de leurs objectifs* » proposée par le Transporteur (B-0209) comporte une indication plutôt sybilline des objectifs visés à l'égard des clients autres que la charge locale au cas de raccordement ou d'accroissement de capacité d'une ressource.

- 
- 30- En réponse à une demande de renseignements des Intervenants, le Transporteur précise que les investissements y afférents « *comprennent tous les ajouts requis au réseau de transport pour répondre à la demande du producteur* » (B-0190, pages 11 et 12).
- 31- Ayant toutefois constaté que l'actuelle version de la *Description synthétique des investissements et de leurs objectifs* produite au dossier R-4059-2018 incluait spécifiquement, à cet égard, les travaux permettant « *d'assurer le transit de la puissance additionnelle* », les Intervenants ont recommandé d'ajouter cette précision au texte proposé (C-AQCIE-CIFQ-0053, page 12), ce à quoi s'est opposé le Transporteur en audience, en arguant que cette précision est implicite, de sorte qu'elle n'aurait pas à être explicitée dans le texte même (pièce A-0116, notes sténographiques du 13 mai 2019, page 163).
- 32- À cela, les Intervenants répondent que l'affirmation des témoins du Transporteur en audience, à l'effet que « *tous les ajouts requis, donc qu'ils soient en amont, en aval, de côté, en-dessous, au-dessus, tout ça c'est tout compris dans le projet d'investissement* » confirme que les travaux permettant d'assurer le transit de la puissance additionnelle doivent être compris dans les Investissements en croissance mais cette affirmation en audience ne suffit pas : Il faut encore y donner suite en l'écrivant dans la description synthétique, comme cela avait d'ailleurs été jugé nécessaire dans la description synthétique produite au dossier R-4059-2018. (Voir la pièce B-0216, produite au présent dossier par le Transporteur lors de son contre-interrogatoire des témoins de NEMC, à la page 206 des notes sténographiques de l'audience du 15 mai 2019, pièce A-0121.)
- 33- La nécessité d'apporter cette précision à la *description synthétique* proposée au présent dossier est d'autant plus nécessaire que son absence risquerait d'être faussement interprétée comme l'expression d'une volonté de la Régie d'apporter une modification à cet égard.

#### **2.4 Le total des investissements à considérer dans le cas de la réalisation d'une nouvelle interconnexion ou de l'augmentation de la capacité d'une interconnexion existante**

- 34- La section 3.1 de la « *description synthétique des investissements et de leurs objectifs* » proposée par le Transporteur (B-0209) comporte également une indication plutôt sybilline des objectifs visés à l'égard des clients autres que la charge locale dans le cas d'un « *service de transport de point à point nécessitant notamment la construction d'une nouvelle*

---

*interconnexion ou l'accroissement de la capacité d'une interconnexion existante avec les réseaux voisins ».*

- 35- Ici encore, le Transporteur précise, en réponse à une demande de renseignements des Intervenants que les investissements comprennent *« tous les ajouts requis au réseau de transport pour répondre à la demande du client »* (B-0190, page 12).
- 36- Ayant toutefois constaté la nécessité d'être plus précis à cet égard, notamment à la lumière des dossiers R-3956-2015 et R-4052-2018 évoqués par monsieur Paul Paquin à la page 7 de sa présentation en audience en mai 2019 (C-AQCIE-CIFQ-0055), les Intervenants ont recommandé d'ajouter au texte proposé par le Transporteur les mots *« y compris tous les investissements sur le réseau de transport en amont de l'interconnexion qui sont requis pour acheminer l'électricité jusqu'au point d'interconnexion »*. (C-AQCIE-CIFQ-0053, pages 13 et 14)
- 37- Le Transporteur s'est, à ce sujet aussi, opposé en audience à la proposition des Intervenants en affirmant que cette proposition est incluse dans le texte recommandé par le Transporteur.
- 38- Ici encore les Intervenants représentent à la Régie qu'il y a lieu d'inclure expressément dans le texte la proposition qu'ils formulent et à laquelle agréé le Transporteur plutôt que de risquer d'éventuels débats sur un texte sujet à interprétation.

## **2.5 Inclusion de la définition de chacune des catégories d'investissements dans les *Tarifs et conditions***

- 39- Les Intervenants ont fait valoir, tant à leur mémoire que lors de la présentation de monsieur Paul Paquin en audience, les motifs de leur recommandation visant l'inclusion de la définition des catégories d'investissements dans les *Tarifs et conditions*, idéalement à la sous-section 1 de la section 1 de ce document.
- 40- Ces catégories ne font, pour le moment, l'objet que d'une description synthétique et d'une indication de leurs objectifs précisés par le Transporteur en conformité avec l'article 5 du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie* (le « Règlement ») lorsque celui-ci requiert une autorisation pour des projets dont le coût individuel est inférieur à 25M\$.
- 41- Comme la composition de ces catégories n'a fait jusqu'à maintenant l'objet d'aucune définition réglementaire, alors que des demandes en

---

vertu du *Règlement* sont adressées chaque année à la Régie, celle-ci a adopté une mesure administrative visant à faciliter son travail. Le Transporteur cite la décision D-2018-014 :

« [132] La Régie demande au Transporteur, lors de ses prochaines demandes d'autorisation du budget des investissements pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$, d'identifier et justifier spécifiquement toute modification apportée à la description synthétique des investissements et de leurs objectifs. »

- 42- Les Intervenants soumettent qu'on ne peut ignorer la nouvelle réalité qui résulterait de l'introduction de l'article 12B aux *Tarifs et conditions*. Cet article prévoirait un ordonnancement en fonction de catégories d'investissements qui ne sont présentement définies ni dans la loi, ni dans un règlement, ni dans les *Tarifs et conditions*.
- 43- Le Transporteur s'oppose avec véhémence aux recommandations formulées à cet égard par plusieurs intervenants, leur reprochant de vouloir « *Superposer à ce régime spécifique (celui prévu par le Règlement) un second régime tarifaire régi par des règles distinctes et différentes (ce qui serait) inefficace et susceptible de causer de la confusion et de l'incertitude et de résulter en des décisions contradictoires.* ».
- 44- Or, aucun intervenant n'a, suivant notre compréhension, recommandé une telle superposition, qui serait en effet tellement inappropriée qu'ils n'y ont vraisemblablement même pas songé. En réalité, il s'agit simplement de choisir entre, d'une part, la proposition subsidiaire de référence dynamique formulée par le transporteur au paragraphe 37 de son argumentation B-0228 et, d'autre part, l'introduction d'une définition aux *Tarifs et conditions*.
- 45- Il n'est pas certain que l'introduction d'une définition aux *Tarifs et conditions* requerrait en pratique une modification au Règlement, vu l'emploi de la même expression (« description synthétique ») aux deux documents.
- 46- Par contre, une approche plus puriste requerrait, à notre avis, la suppression des mots « *la description synthétique des investissements et de* », au paragraphe 1<sup>de</sup> l'article 5 du Règlement et l'ajout au même article d'un deuxième alinéa pouvant se lire comme suit : « *Les catégories d'investissements visées au premier alinéa sont celles définies aux Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec.* »

- 47- Outre les motifs de transparence et d'efficacité réglementaires déjà exposés par eux à leur mémoire et en audience, les Intervenants soumettent à la Régie que la solution qu'ils proposent présente l'avantage de voir définies par une formation de trois membres les catégories visées à l'article 12B, lui-même édicté par une telle formation. Cette solution comporterait peut-être, toutefois, l'inconvénient de devoir recourir à une modification du règlement.

Lévis, le 28 mai 2019

(s) Pierre Pelletier

Me Pierre Pelletier  
Procureur des intervenants AQCIE et CIFQ  
2843, rue des Berges  
Lévis QC G6V 8Y5