

Par dépôt électronique, courriel et poste

Le 16 février 2016

Me Véronique Dubois, Secrétaire
Régie de l'énergie
Tour de la Bourse
800, rue du Square-Victoria
Bureau 2.55
Montréal (Québec) H4Z 1A2

Yves Fréchette
Avocat
Hydro-Québec – Affaires juridiques

75, boul. René-Lévesque Ouest,
4e étage
Montréal (Québec) H2Z 1A4
Tél. : 514 289-2211, poste 6925
Télec. : 514 289-2007
C. élec. : frechette.Yves@hydro.qc.ca

OBJET : Demande du Transporteur relative à la construction de la ligne à 120 kV du Grand-Brûlé – dérivation Saint-Sauveur
Votre dossier : R-3960-2016
Notre dossier : R051468 YF

Chère consœur,

Hydro-Québec, dans ses activités de transport (le « Transporteur »), commente les demandes d'interventions des intéressés suivants :

- Municipalité de Saint-Adolphe d'Howard et la Municipalité régionale de comté des Pays-d'en-Haut (« la Municipalité » et « la MRC ») ;
- Stratégies Énergétiques et l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (« SE-AQLPA »).

1. Contexte

Le 19 janvier 2016, le Transporteur dépose auprès de la Régie de l'énergie (la « Régie ») sa demande relative à la construction de la ligne à 120 kV du Grand-Brûlé – Dérivation Saint-Sauveur (la « Demande »), laquelle est introduite en conformité avec l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « Loi ») et le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie* (le « Règlement »).

Un *Avis aux personnes intéressées* (l'« Avis ») est diffusé le 28 janvier 2016¹. Dans la section intitulée *Procédure d'examen de la demande de l'Avis*, la Régie indiquait qu'elle entendait traiter la demande du Transporteur « *par voie de consultation* ».

¹ L'Avis de la Régie a également été publié sur le site Internet du Transporteur.

Dans l'Avis, la Régie mentionne qu'elle ne juge pas nécessaire de solliciter d'interventions formelles au dossier. La Régie précise également la possibilité pour les intéressés de soumettre des observations écrites à la Régie au plus tard le 17 février à midi.

Le 2 février 2016, la Municipalité et la MRC déposent une demande d'intervention. Le 3 février 2016, elles transmettent leur budget de participation.

Le 11 février, SÉ-AQLPA dépose une demande d'intervention. Le 13 février 2016, elle transmet son budget de participation.

Le Transporteur demande l'autorisation de la Régie pour acquérir et construire des immeubles et des actifs requis dans le cadre de son projet de construction de la ligne à 120 kV du Grand-Brûlé – Dérivation Saint-Sauveur (le « Projet »). Le Transporteur souligne que sa preuve documentaire déposée en appui de la Demande démontre que :

- le coût total du Projet s'élève à 98 M\$ et est attribué à la catégorie d'investissement « croissance des besoins de la clientèle » et ce, afin de répondre à l'accroissement de la charge du territoire des Laurentides en éliminant les dépassements de capacité des lignes à 120 kV et à 315 kV² ;
- la mise en service du Projet, prévue pour septembre 2018, ne génère pas d'impact à la hausse sur le tarif de transport ;
- le Projet présenté à la Régie est le fruit de trois années d'études rigoureuses associées à une démarche de participation du public comprenant plus de 95 rencontres diverses ;
- le Projet est soumis à des autorisations en vertu d'autres lois³. Avec égards, le Transporteur souligne qu'il n'est pas du mandat législatif de la Régie de se substituer ou de suppléer à ces divers processus ou autorisations découlant d'autres lois.

Le Transporteur demande à la Régie de rendre une décision en avril 2016 afin que le Projet puisse se réaliser selon les délais prévus au calendrier de réalisation décrit à la preuve⁴.

Afin de déterminer si les demandes d'interventions peuvent être reçues par la Régie, il est essentiel de rappeler le cadre de l'étude de la Demande présentée pour autorisation par le Transporteur.

² Voir HQT-1, Document 1, page 7 : « *Le taux d'accroissement moyen de la demande en puissance pour le territoire des Laurentides est de 2,4 % annuellement depuis 2004.* ».

³ Voir HQT-1, Document 1, Annexe 3, page 3.

⁴ Voir HQT-1, Document 1, Tableau 4, page 14. Le délai de traitement demandé par le Transporteur dans ce dossier respecte les paramètres établis par le *Guide de dépôt pour Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité* (section 2.1.1). Plus spécifiquement, demande d'autorisation de projet d'investissement comme en l'espèce.

2. Cadre réglementaire de la Demande

Le Transporteur présente sa Demande selon l'article 73 de la Loi et le Règlement.

La Demande produite par le Transporteur dans ce dossier est complète et en adéquation avec le Règlement, le tout tel qu'il appert notamment du Tableau 1 de la pièce HQT-1, Document 1.

Au fil des ans et des dossiers présentés par le Transporteur pour autorisation, la juridiction de la Régie s'est incarnée dans de nombreuses décisions, lesquelles ont également contribué à préciser le cadre de l'étude d'une demande ainsi que le fardeau de preuve du Transporteur.

La Régie a déterminé que l'étude d'une demande d'autorisation constitue un exercice d'analyse technico-économique en adéquation avec le cadre réglementaire, qui doit porter sur la justification du projet en regard de ses objectifs et de l'impact du projet sur les tarifs et la fiabilité du réseau de transport d'électricité, conformément aux exigences prescrites par le cadre réglementaire⁵.

Les intéressés se proposent d'examiner et semblent favoriser la « solution 3 » décrite à la rubrique 4.3 de la preuve déposée par le Transporteur⁶. Or, le processus d'étude de la Demande vise le projet soumis pour autorisation. La Régie s'est déjà prononcée à cet égard et a rejeté cette approche :

« [...] c'est le Projet du Transporteur qu'elle examine, et non un projet alternatif que l'intéressée pourrait vouloir lui soumettre. » (Décision D-2009-068, page 7)

« [...] dans le cadre réglementaire actuel, le choix de la solution et le choix de l'alternative ou des alternatives présentées au dossier sont les prérogatives du demandeur. » (Décision D-2009-109, page 16)

Les questions et préoccupations à l'égard des questions environnementales ou de gestion du territoire sont du ressort exclusif des instances chargées de l'application des lois et des règlements correspondants. Avec égard, il n'est pas du rôle de la Régie de se substituer à ces instances dans le cadre de l'étude de la Demande du Transporteur⁷.

Dans le cas du présent dossier, il ne s'agit pas de statuer sur l'aspect environnemental, paysager ou à l'égard du tracé où sera implantée la future ligne du Projet mais plutôt de déterminer si la Demande du Transporteur est justifiée selon le cadre réglementaire applicable qui prévoit une analyse technico-économique du Projet en conformité avec le cadre réglementaire applicable

⁵ À ce sujet, la Régie s'est exprimée dans les décisions suivantes : D-2004-175 (page 14), D-2007-20 (page 4), D-2009-068 (page 7), D-2009-109 (page 16), D-2010-084 (page 21), D-2010-036 (page 8) et D-2011-124 (page 9).

⁶ Voir HQT-1, Document 1, page 15.

⁷ Le Transporteur souligne que la Régie s'est déjà prononcée quant à l'inapplicabilité de la Loi sur le développement durable lors de l'exercice de sa juridiction dans le cadre d'une demande selon l'article 73 de la Loi comme en l'instance (D-2010-061).

Le Transporteur souligne également qu'il a été décidé et maintes fois réitéré que l'article 5 de la Loi est une disposition interprétative non attributive de compétence :

« La Régie a eu à interpréter et à appliquer l'article 5 de la LRÉ à quelques occasions. Cet article n'est pas attributif de compétence et ne donne pas de pouvoirs spécifiques à la Régie, puisque les compétences spécifiques de la Régie sont énumérées au chapitre III de la LRÉ intitulé « Fonctions et pouvoirs » de la Régie. L'article 5 traite plutôt de la façon dont la Régie doit exercer sa compétence »⁸

L'analyse de la Demande d'autorisation du Transporteur doit se faire en respectant le cadre réglementaire précité.

Le cadre réglementaire applicable doit également servir de référence pour l'examen de la demande d'intervention présentée par l'Intéressé. Ainsi, la revue par la Régie de la demande d'intervention doit se faire en considérant le cadre réglementaire applicable à la Demande du Transporteur :

« La Régie rappelle également aux intervenants qu'ils doivent limiter leur intervention aux enjeux prévus à l'article 73 de la Loi. [...] »⁹

Les intéressés au présent dossier, dans leurs demandes d'intervention, doivent donc cibler des préoccupations particulières à l'égard de la Demande du Transporteur qui soient en adéquation avec le cadre réglementaire applicable.

3. Demande d'intervention auprès de la Régie

Le *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie* prévoit, à ses articles 15 et suivants, qu'un intéressé peut demander d'intervenir au processus.

Pour obtenir le statut d'intervenant, la Régie demande aux intéressés de définir de façon précise leurs intérêts à intervenir au dossier ainsi que leurs expériences pratiques ou expertises particulières en la matière. Les intéressés doivent démontrer à la Régie que leurs participations seront utiles et qu'ils pourront contribuer à approfondir certains éléments pertinents au dossier. Enfin, les intéressés doivent identifier les sujets spécifiques dont ils désirent traiter¹⁰. Ces éléments ont été réitérés par de nombreuses décisions¹¹ de la Régie. En somme, les intéressés à participer aux dossiers de la Régie doivent offrir les démonstrations suivantes :

⁸ Extrait de l'*Avis de la Régie de l'énergie sur la distribution d'électricité aux grands consommateurs industriels* (A-2005-01), page 34, références omises.

⁹ Voir D-2010-024 (page 6).

¹⁰ Voir D-2007-02 (page 3).

¹¹ Voir D-2004-178 (page 5), D-2005-66 (page 2), D-2005-150 (pages 4 et 5), D-2006-151 (pages 2 et 3), D-2009-103 (pages 6 et 7) et D-2010-067 (page 6).

- L'intéressé doit établir un lien direct entre le sujet à l'étude et la nature de son intérêt ;
- L'intéressé doit énoncer des préoccupations tangibles et non de simples hypothèses concernant de possibles impacts ;
- L'intéressé doit démontrer que son intérêt est autre que celui d'un membre du public en général qui n'est pas affecté par le projet sous étude ;
- L'intéressé, par son intervention, doit viser à éclairer la Régie sur les véritables questions à débattre ;
- L'intéressé doit formuler des conclusions concrètes ;
- L'intéressé doit démontrer la pertinence de son apport à l'étude du dossier eu égard à son champ de compétence.

Le Transporteur soutient qu'un intéressé qui ne se conforme pas aux prescriptions du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie* incarné dans les décisions précitées devrait se voir refuser le statut d'intervenant au présent dossier.

Le Transporteur expose ci-après ses commentaires spécifiques à l'égard de la demande d'intervention de la Municipalité et la MRC et celle de SÉ-AQLPA.

4. Municipalité de Saint-Adolphe d'Howard et MRC des Pays-d'en-Haut

a. Demande d'intervention

Le Transporteur s'en remet à la Régie quant à la détermination de l'intérêt ainsi que de la suffisance des motifs allégués par la Municipalité et la MRC pour intervenir au présent dossier avec les commentaires suivants.

À sa demande d'intervention¹² (paragraphes 15, 19, 33, 35, 36, 38 à 40), la Municipalité et la MRC mentionnent :

« 15. La Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard est affectée par le projet, notamment à titre de consommateur d'électricité et par l'impact qu'aurait la ligne de transport proposée par Hydro-Québec au chapitre du territoire, du paysage, des propriétés, de la qualité de vie des citoyens, et du développement socio-économique et durable de la municipalité.

19. La Municipalité possède donc une expertise particulière qu'elle souhaite partager avec la Régie, dans l'objectif de voir cette solution appréciée à son plein mérite technique, économique et paysager.

33. Au chapitre paysager, socio-économique et de développement durable, la Municipalité fera valoir que les études

¹² Demande d'intervention portant date du 2 février 2016 (ci-après « DI »).

et conclusions d'Hydro-Québec sont inadéquates et incomplètes, et ne sauraient permettre l'autorisation de la Solution 1 par la Régie.

35. La Municipalité entend démontrer que les études paysagères à la base du choix du tracé sont sommaires, considérant l'importance de cet enjeu pour l'économie de la région, et que les études réalisées lors de l'élaboration du tracé comportent d'importantes erreurs et auraient dû mener à une reconsidération de la Solution préconisée par Hydro-Québec.

36. La MRC informera la Régie du fait que la Solution 1 ne respecte pas le schéma d'aménagement de la MRC des Pays-d'en-Haut, ni la Charte des paysages des Laurentides.

38. Selon la Municipalité et la MRC, cette opposition est fondée et elles entendent faire la démonstration que les impacts paysagers du tracé préconisé par Hydro-Québec seront majeurs et inacceptables. L'opposition à la Solution 1 est le reflet de la sous-évaluation des impacts du tracé préconisé par Hydro-Québec au plan paysager, et donc sur l'économie de la région et plus particulièrement de Saint-Adolphe-d'Howard.

39. La beauté du paysage est un facteur important que la Municipalité et la MRC utilisent pour promouvoir leur développement et la présence de la ligne projetée viendra inévitablement affecter cet avantage particulier.

40. La Municipalité entend également démontrer que la Solution 1 est projetée à proximité des zones habitées du noyau villageois de Saint-Adolphe-d'Howard, de même qu'à proximité de nombreuses zones récréatives et de villégiature, dans le pôle principal d'activités récréotouristiques et économiques du noyau villageois. »

(Nous soulignons)

Avec égards, ces motifs d'intervention, qui forment le « cœur » des enjeux identifiés par la Municipalité et la MRC dans leur demande, ne relèvent pas de la juridiction de la Régie au présent dossier. La Régie ne dispose pas de juridiction en matière environnementale ou de gestion du territoire.

La question précise de la détermination du tracé d'une ligne n'est pas sous compétence de la Régie. La juridiction de cette dernière porte sur l'examen de la nécessité et de la rentabilité économique du Projet. À cet effet, la Régie a récemment indiqué que les

questions spécifiques de « tracé » devraient être traitées devant le bon forum¹³ qui à l'évidence n'est pas le sien.

Également, il est important de souligner que la Régie examine la solution technique retenue par le Transporteur, soit le Projet. Avec égards, la Régie ne dispose pas de l'habilitation législative qui lui permette d'imposer une solution alternative au Projet sous étude, tel que le mentionne la Municipalité et la MRC.

La Municipalité et la MRC allèguent une non-conformité à un schéma d'aménagement du Projet sous étude. Avec égards, il n'est pas du mandat législatif de la Régie de se substituer ou de suppléer aux divers processus ou autorisations découlant d'autres lois. Cet aspect n'est pas pertinent pour l'étude de la Demande par la Régie.

Avec égards, les sujets ou enjeux identifiés qui sont précités devraient être rejetés par la Régie notamment en ce qu'ils ne sont pas pertinents pour l'examen de la Demande du Transporteur et qu'ils sont hors du cadre juridictionnel de la Régie.

La Municipalité et la MRC contestent la demande de confidentialité du Transporteur au motif que le processus d'étude des dossiers à la Régie est public. Le Règlement prévoit, aux articles 33 et suivants, de telles demandes et spécifie les démonstrations précises requises à l'appui d'une demande de confidentialité, lesquelles démonstrations sont fournies dans l'affirmation solennelle de M. Perrier. L'intéressé ne commente pas directement les motifs de la demande de confidentialité qui réfèrent notamment à la recherche d'une saine concurrence, d'un niveau de compétitivité optimal entre les fournisseurs et sur les moyens afin de maintenir un marché compétitif décrits à l'affidavit détaillé de M. Perrier. Le Transporteur souligne que la demande de confidentialité est à l'étude par la Régie dans trois dossiers déposés récemment par le Transporteur, et non pas uniquement dans le cadre de ce projet. Le Transporteur rappelle que les modalités de traitement confidentiel prévoient la mise en place d'engagement de confidentialité qui pourront être souscrits par les intervenants reconnus au dossier.

Le Transporteur demande à la Régie, si cette dernière accueille la demande de la Municipalité et la MRC, de baliser de façon précise leur participation afin que le cadre d'analyse de la Demande soit respecté.

b. Demande de modification du cadre procédural déterminé par l'Avis

À leur demande d'intervention, la Municipalité et la MRC mentionnent qu'une audience orale est requise pour les motifs suivants (paragraphe 61 de la demande d'intervention) :

¹³ Voir la Décision D-2014-118 : [31] *Dans sa demande d'intervention, CSHT/MRCMTWN relate les questions qu'il a soumise au Transporteur lors d'étapes antérieures relatives au Projet. Bien qu'il ne mentionne pas directement vouloir traiter de ces questions, la Régie souligne tout de même que les questions spécifiques au tracé devront être traitées devant le bon forum. Par ailleurs, la Régie note l'affirmation de l'intervenant selon laquelle il respectera le cadre réglementaire en l'espèce, à savoir la justification économique et technique du Projet.*

« La demande d'Hydro-Québec traite de trois solutions techniques et économiques possibles afin de répondre aux besoins qu'elle identifie. Notre analyse préliminaire du 2/2 dossier nous porte à croire que la solution #1, retenue par Hydro-Québec, n'est pas la solution optimale. Plutôt, nous croyons que notre cliente et nos experts favoriseraient la solution #3, laquelle privilégie les emprises existantes, puisque celle-ci semble être plus avantageuse sur le plan économique, technique et paysager. Ainsi, afin de permettre l'examen des trois options en toute connaissance de cause par la Régie, il est essentiel que notre cliente soit en mesure de tester les hypothèses d'Hydro-Québec et de représenter adéquatement les intérêts du corps public que nous représentons à l'occasion d'une audience publique.

D'ailleurs, la tenue d'une audience publique dans le présent dossier serait conforme au traitement procédural d'un dossier similaire, impliquant un corps public et des citoyens touchés par un projet de ligne électrique (R-3887-2014, Demande d'autorisation du Transporteur relative au projet à 735 kV de la Chamouchouane – Bout-de-l'île).

Nous faisons donc valoir que l'intérêt public commande la tenue d'une audience publique avec la possibilité pour les intervenants de produire des demandes de renseignements, de tester la preuve d'Hydro-Québec en contre-interrogatoire, de déposer une expertise, de faire entendre des témoins, de présenter d'autres preuves, et de plaider au terme de l'audience. »

L'Avis de la Régie mentionne :

« Procédure d'examen de la demande

*La Régie traitera cette demande par voie de consultation et ne juge pas nécessaire de solliciter d'interventions formelles au dossier. Les personnes intéressées pourront soumettre des commentaires à la Régie, avec copie au Transporteur, au plus tard le **17 février 2016 à 12 h**. Le Transporteur pourra répondre à ces commentaires au plus tard le **2 mars 2016 à 12 h**.*

Les commentaires doivent préciser l'identité et les coordonnées de leur auteur et être accompagnés d'une description de la nature de son intérêt et de tout renseignement pertinent qui les explique ou les appuie. »

La Demande n'est pas visée par l'article 25 de la Loi et l'Avis a déjà déterminé le traitement procédural pour son étude.

Puisque le traitement procédural applicable à la Demande est déjà déterminé, la demande de modification du cadre procédural présentée par la Municipalité et la MRC doit être supportée par des motifs probants. Or, de tels motifs sont absents de la demande formulée par la Municipalité et la MRC.

Il ne peut suffire, afin de modifier le traitement procédural décidé par la Régie et applicable à la Demande, de simplement le demander. Il faut une démonstration claire qu'une audience orale est nécessaire.

Considérant que les motifs d'intervention, qui forment le « cœur » des enjeux identifiés par la Municipalité et la MRC dans leur demande, excèdent la juridiction de la Régie, il semble très difficile de considérer que ces motifs puissent valablement soutenir une modification du traitement procédural décidé par la Régie dans l'Avis.

Le Transporteur souligne que le mode procédural mis en place pour ce dossier est conforme à la Loi ainsi que cohérent et en continuité avec les nombreuses demandes d'autorisations d'investissements qui ont été présentées antérieurement par le Transporteur à la Régie. Sous réserve des dispositions du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*, la Régie dispose de toute la latitude requise afin de déterminer le mode procédural approprié à l'examen de la Demande. La Régie est maîtresse de la procédure d'examen des demandes qui lui sont présentées et elle a valablement exercé sa juridiction dans le présent dossier. Il demeure toutefois que la Régie doit administrer ce dossier en respectant la cohérence institutionnelle qui se dégage de nombreuses décisions antérieures pour le traitement procédural de demandes identiques à la Demande déposée par le Transporteur dans ce dossier. L'Avis émis par la Régie dans le présent dossier incarne valablement cette cohérence institutionnelle et avec égards, la Municipalité et la MRC n'ont pas soumis d'argument probant qui puisse justifier la Régie de s'en écarter dans le présent dossier.

La proposition de la Municipalité et la MRC selon laquelle « *Notre analyse préliminaire du dossier nous porte à croire que la solution #1, retenue par Hydro-Québec, n'est pas la solution optimale. Plutôt, nous croyons que notre cliente et nos experts favoriseraient la solution #3, laquelle privilégie les emprises existantes, puisque celle-ci semble être plus avantageuse sur le plan économique, technique et paysager.* » ne peut être retenue notamment en ce que c'est le Projet du Transporteur que la Régie examine, et non un projet alternatif que la Municipalité et la MRC pourraient vouloir favoriser et que les aspects environnementaux et paysager ne sont pas sous la responsabilité de la Régie.

Également, une simple référence au fait que la Régie ait choisi le mode procédural « audience » dans le dossier R-3887-2014, dossier dans lequel non pas seulement deux (2) mais bien sept (7) demandes d'intervention ont été reçues par la Régie, ne saurait suffire. En effet, ces deux projets diffèrent notamment en ce que l'un avait une portée structurante quant au développement du réseau principal, alors que le second vise à rencontrer les besoins de la charge locale alimentée à partir du réseau régional alimentant les Laurentides.

Enfin, le mode procédural mis en place par l'Avis permettra à la Municipalité et la MRC de faire valoir leur point de vue (dépôt de commentaires complets).

Avec égards, aucune allégation de la Municipalité et la MRC ne paraît suffisante ou probante afin que la Régie puisse modifier le cadre procédural déjà décidé par l'Avis et qui par ailleurs est conforme à la pratique pour l'étude de projets comme en l'instance.

Le Transporteur s'oppose donc à la demande de la Municipalité et la MRC de revoir le mode procédural déjà décidé par la Régie dans ce dossier.

c. Expert et budget de participation

À leur demande d'intervention, la Municipalité et la MRC mentionnent :

« 54. Afin de faire valoir leur position, la Municipalité et la MRC ont l'intention de préparer des demandes de renseignements et de faire préparer des analyses et des expertises. [...] »

56. Bien que sujet à modification, voici les témoins ordinaires et experts que la Municipalité et la MRC présenteront: [...]

- *Mme Élane Genest, Genest Experts-Conseils, architecte paysagiste, expertise en impacts paysager de lignes de transport électriques; »*

La Municipalité et la MRC souhaitent faire appel à un expert dans ce dossier. Cette demande n'est pas supportée par aucun argument, ni démonstration minimale de la nécessité de faire appel aux services d'un expert dans ce dossier sur le sujet particulier de son expertise, à savoir architecte paysagiste, expertise en impacts paysager. Qui plus est, le sujet de cette expertise se situe hors du cadre d'analyse du Projet à la Régie.

Le document publié par la Régie intitulé *Attentes de la Régie de l'énergie relatives au rôle des témoins experts* comporte la mention suivante :

« Les critères retenus par la jurisprudence sur l'admissibilité du témoignage de l'expert sont, notamment, la pertinence, la nécessité de porter assistance au décideur et la reconnaissance de l'expertise par le décideur. (Page 1, nos soulignés) »

Avec égards, aucune démonstration n'est offerte par la Municipalité et la MRC quant à la pertinence et la nécessité d'avoir recours au service d'un expert sur un aspect qui n'est pas sous la responsabilité de la Régie et qui est hors du cadre de cette audience.

La Régie ne dispose pas du mandat législatif et réglementaire afin de se prononcer à l'égard des questions environnementales ou de gestion du territoire qui sont évoquées dans la demande pour des services d'experts, lesquelles sont du ressort exclusif des instances chargées de l'application des lois et règlements environnementaux ou de gestion du territoire. Il n'est pas du rôle de la Régie de se substituer à ces instances.

Le Transporteur demande à la Régie de rejeter cette demande pour le recours à des services d'expert d'architecte paysagiste, expertise en impacts paysager dans le cadre du présent dossier.

5. Stratégies Énergétiques et l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique

a. Demande d'intervention

Le Transporteur s'en remet à la Régie quant à la détermination de l'intérêt ainsi que de la suffisance des motifs allégués par SE-AQLPA pour intervenir au présent dossier avec les commentaires suivants.

À sa demande d'intervention¹⁴, SÉ-AQLPA soutient entre autre que la preuve au dossier déposée par le Transporteur ne permet pas de comparer de manière optimale les scénarios 1 et 3.

Avec égards, le Transporteur est en désaccord avec ces allégations notamment en raison de ce qui suit.

Les investissements relatifs au renforcement (soit la reconstruction d'une barre à 120 kV de 6 disjoncteurs au poste de St-Agathe) ont été pris en compte dans la comparaison des coûts entre la solution 1 et 3. Ces investissements sont prévus en 2046 à la solution 1 et en 2018 à la solution 3, tel que mentionné respectivement aux pages 15 et 16 de la pièce HQT-1, Document 1.

De plus, le Transporteur rappelle que le présent projet fait suite à la demande d'autorisation pour la construction du nouveau poste de Saint-Jérôme, dans lequel un nouveau lien d'alimentation à partir du poste du Grand-Brûlé vers la dérivation Saint-Sauveur était nécessaire. Tel qu'il appert du tableau 5 de la pièce HQTD-1, Document 1 (R-3913-2014), les résultats de l'analyse économique réalisée par le Transporteur et le Distributeur démontrent que les coûts globaux actualisés de la solution nécessitant la nouvelle ligne Grand-Brûlé-dérivation Saint-Sauveur à 120 kV sont les plus bas, incluant les pertes électriques.

Le Transporteur a présenté, dans le cadre d'une séance de travail tenue le 25 novembre 2014 dans le dossier précité, la vue d'ensemble du territoire des Laurentides ainsi que le réseau prévu, incluant les futurs postes de Chertsey et de l'Achigan à 120-25 kV et le démantèlement du réseau à 69 kV. Les investissements relatifs à ces futurs postes et au démantèlement du réseau à 69 kV n'affectent pas le choix de la solution du tracé de la ligne à 120 kV.

À sa demande d'intervention¹⁵, SÉ-AQLPA souhaite examiner le plan de développement du réseau des zones visées dans Laurentides et Lanaudière par le Projet.

Le Transporteur souligne qu'il a présenté, dans le cadre d'une séance de travail tenue le 25 novembre 2014 dans le dossier précité, la vue d'ensemble du territoire des Laurentides ainsi que le réseau prévu, incluant les futurs postes de Chertsey et de

¹⁴ Demande d'intervention du 11 février 2016 de SÉ-AQLPA, paragraphe 6a).

¹⁵ *Id.* paragraphe 6 c.

l'Achigan à 120-25 kV et le démantèlement du réseau à 69 kV. Les éléments discutés lors de cette séance incluait, notamment des informations pour lesquelles une demande de traitement confidentiel avait été formulée.

Le Transporteur soulignait que cette présentation constituait le plan d'évolution mis à jour et prévu du territoire des Laurentides en réponse à la demande de la Régie. Avec égard, il ne paraît pas utile de reprendre ce même exercice au présent dossier.

Quant aux aspects reliés à la confidentialité soumis par SÉ-AQLPA, le Transporteur réitère ce qu'il a déjà mentionné sous la rubrique 4a. des présentes et mentionne que les schémas de liaison et unifilaires ainsi que les plans de développement du réseau de transport ont historiquement été traités confidentiellement par la Régie. Or, rien ne justifie un changement de cap à cet égard dans le présent dossier. Également, le Transporteur s'étonne que la ventilation des coûts du Projet soit indispensable à la comparaison des solutions par SÉ-AQLPA. L'intéressé semble porter peu d'attention aux motifs de la demande de confidentialité qui réfèrent notamment à la recherche d'une saine concurrence, d'un niveau de compétitivité optimal entre les fournisseurs et sur les moyens afin de maintenir un marché compétitif décrits à l'affidavit détaillé de M. Perrier. À l'instar des demandes d'autorisation de projets d'une valeur de plus de 25 M\$ déposées depuis 2002 à la Régie, le Transporteur présente une estimation des solutions envisagées et les coûts associés au Projet, conformément à l'usage et au Règlement.

Enfin, SÉ-AQLPA a retenu les services d'analystes de M. Jean-Claude Deslauriers. Or, dans sa lettre du 13 février 2016, le procureur de SÉ-AQLPA mentionne que « Monsieur Deslauriers avait d'ailleurs été retenu comme consultant externe par la municipalité ayant notamment été désigné par elle pour prendre part à un comité consultatif formé par Hydro-Québec pour étudier les différents scénarios techniques envisageables. »

À la lumière du choix d'un analyste ayant déjà œuvré au dossier pour le compte d'un autre intéressé dans le cadre du présent Projet par SÉ-AQLPA, le Transporteur se questionne sur les motivations et l'intérêt que l'intéressé souhaite faire valoir à la Régie.

Enfin, le Transporteur est d'avis que le budget de participation soumis par SÉ-AQLPA est élevé compte tenu du cadre réglementaire applicable à la Demande, de la juridiction de la Régie selon le cadre réglementaire et des hypothèses avancées par SÉ-AQLPA.

b. Demande de modification du cadre procédural déterminé par l'Avis

SÉ-AQLPA demande également une modification du cadre procédural applicable à la Demande.

Le Transporteur réfère respectueusement la Régie aux éléments soumis à la rubrique 4 b. des présentes et réitère son opposition à ce que le mode procédural déjà décidé par la Régie dans ce dossier soit revu.

Avec égards, au cas où la Régie accueillerait la demande de SÉ-AQLPA, le Transporteur demande à la Régie de circonscrire précisément la participation de cet intéressé et ce, afin d'assurer le respect cadre réglementaire applicable.

6. Conclusion

Pour l'ensemble de ces motifs, le Transporteur soutient respectueusement que, si la Régie accueille les demandes d'interventions des intéressés, celles-ci doivent être clairement balisées. Le Transporteur s'attend à ce que les demandes soient encadrées de façon à respecter le cadre d'analyse du présent dossier et assurer un sain déroulement du processus d'examen de la présente Demande.

Le Transporteur souhaite également que des mesures soient prises afin que la participation des intéressés n'allonge pas indûment les délais pour l'étude du dossier à la Régie.

Avec égards, aucun motif probant ou recevable, supporté par un sujet correspondant au cadre réglementaire applicable l'étude de la Demande, n'a été offert par la Municipalité et la MRC au soutien de sa demande pour les services d'un expert d'architecte paysagiste et pour une modification du cadre procédural déterminé par l'Avis. Il en est de même pour la demande de SÉ-AQLPA au sujet du cadre procédural.

Le Transporteur soutient qu'un allongement des délais prévus au calendrier de réalisation du Projet, si la Régie l'autorise, serait au détriment de la fiabilité ainsi que de la qualité du service électrique offert à la clientèle desservie par le Projet.

Veuillez recevoir, chère consœur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

(s) Yves Fréchette

Me Yves Fréchette
/jg