

Réplique du Transporteur

CANADA

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

NO : R-3960-2015

HYDRO-QUÉBEC, personne morale de droit public légalement constituée en vertu de la *Loi sur Hydro-Québec* (L.R.Q., c. H-5), ayant son siège social au 75, boul. René-Lévesque Ouest, dans les cité et district de Montréal, province de Québec, H2Z 1A4,

Demanderesse

DEMANDE DU TRANSPORTEUR RELATIVE À LA CONSTRUCTION DE LA LIGNE À 120 KV DU GRAND-BRÛLÉ – DÉRIVATION SAINT-SAUVEUR

RÉPLIQUE DU TRANSPORTEUR

INTRODUCTION

Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») a reçu les argumentations des intervenants suivants :

- Municipalité de Saint-Adolphe d'Howard et la Municipalité régionale de comté des Pays-d'en-Haut (ci-après « la MSAH » et « la MRCPDH ») ;
- Ville de Mont-Tremblant, la Municipalité de Saint-Faustin-Lac-Carré et la Municipalité régionale du comté des Laurentides (ci-après « MRC Laurentides et als »)¹ ;
- Stratégies Énergétiques et l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (ci-après « SÉ-AQLPA »).

En conformité avec les instructions de la Régie², le Transporteur offre à la Régie de l'énergie (la « Régie ») sa réplique aux arguments des intervenants.

¹ Le Transporteur, sans y adhérer entièrement, ne commente pas l'argumentation offerte par les procureurs des intervenants MRC Laurentides et als et s'en remet à l'appréciation de la Régie à cet égard.

² Notes sténographiques, dossier R-3960-2016, ci-après « N.S. », 10 juin 2016, page 223.

RÉPLIQUE DU TRANSPORTEUR

Aspects généraux

Le Transporteur réitère que la preuve documentaire produite, y incluant les affirmations solennelles en appui à sa demande sont complètes, probantes et contiennent toutes les informations requises selon le cadre réglementaire applicable.

Le Transporteur réitère le contenu de son argumentation (pièce HQT-8, Document 1) déposée le 15 juin 2016 et réplique plus spécifiquement à certains aspects des argumentations des intervenants.

1. Réplique à la Municipalité de Saint-Adolphe d'Howard et la Municipalité régionale de comté des Pays-d'en-Haut

La MSAH et la MRCPDH (ci-après collectivement « Intervenant ») s'opposent à la demande d'autorisation du Transporteur tout en favorisant une proposition alternative qui émane de M. Paul Paquin.

La MSAH et la MRCPDH ont déposé au dossier de la Régie deux (2) argumentations distinctes, l'une porte sur le « droit » et la seconde porte sur la « preuve ». Le Transporteur réplique à ces argumentations sous deux rubriques séparées.

Argumentation - Preuve

Aux paragraphes 15 à 18 (pages 5-6) de son argumentation - preuve³, l'Intervenant allègue que le Transporteur fait preuve de « spéculation » dans son appréciation de la croissance de la demande qui supporte le Projet.

En réplique, le Transporteur exprime son désaccord avec cette allégation et précise que la planification du Projet a été faite selon les règles de l'art, c'est-à-dire en prolongeant la croissance prévue par le Distributeur pour la période d'étude. Le Transporteur rappelle que le Projet (la solution 1) offre une plus grande capacité d'alimentation pour un coût moindre que la solution 3 ainsi que pour la solution 3 modifiée par l'Intervenant, et ce, peu importe la prévision de la demande utilisée.

L'Intervenant allègue au paragraphe 17 qu'il « semble dangereux de se servir d'une croissance plus importante que celle prévue comme *raison majeure qui [...] pousse [Hydro-Québec] vers la solution 1* ».

En réplique, le Transporteur exprime son désaccord avec cette allégation et rappelle que la solution retenue est évolutive et ainsi évite de multiplier les lignes et les équipements dans la région. La solution retenue témoigne d'une conception responsable visant à assurer la disponibilité du service électrique, tout en limitant dans le temps l'implantation de nouvelles lignes de transport. Le Transporteur ne peut privilégier une solution plus coûteuse, difficilement exploitable et dotée d'une moins grande capacité que la solution retenue. L'historique ayant démontré que la croissance

³ Réfère au document intitulé *Argumentation de la Municipalité de St-Adolphe-d'Howard et de la MRC des Pays-d'en-Haut sur la preuve* du 23 juin 2016.

réelle peut excéder les prévisions, les données utilisées sont des données prudentes et conservatrices.

Avec égards, les commentaires de l'Intervenant devraient être écartés par la Régie.

Aux paragraphes 19 à 21 (page 7) de son argumentation - preuve, l'Intervenant allègue que le « bouclage » préconisé par le Transporteur n'est pas pertinent pour l'analyse.

En réplique, le Transporteur exprime son désaccord avec cette allégation et précise que le Projet alimentera quatre postes par deux lignes empruntant deux corridors différents tandis que la solution 3 modifiée par l'Intervenant alimente les mêmes postes par une seule ligne. Le bouclage rendu ainsi possible par la diversité de parcours qu'offre la solution retenue rend le réseau plus fiable en cas d'événement fortuit menant à l'indisponibilité d'une ligne⁴. Il est indéniable qu'un réseau alimenté par deux lignes de parcours distincts est plus fiable qu'un réseau alimenté par une seule ligne.

Au paragraphe 22 (page 7) de son argumentation – preuve, l'Intervenant allègue que la configuration de la solution 1 complexifie le système de protection par des prises en dérivation.

En réplique, le Transporteur exprime son désaccord avec cette allégation et souligne que le réseau des Laurentides est conçu presque exclusivement de la sorte. La prise en dérivation de postes permet de simplifier les systèmes de protection puisqu'elle permet d'éliminer les protections de ligne dans les postes satellites. De plus, la solution 3 modifiée par l'Intervenant ne comprend qu'un seul poste en dérivation de moins que la solution retenue par le Transporteur jusqu'en 2031, et autant par la suite⁵.

Avec égards, les commentaires de l'Intervenant devraient être écartés par la Régie.

Aux paragraphes 23 à 34 (pages 8 à 10) de son argumentation - preuve concernant l'analyse économique du Projet, l'Intervenant prétend que le Transporteur n'a pas réalisé son analyse économique selon les règles de l'art et que les témoignages des représentants du Transporteur en contre-preuve « renferment des spéculations non-probantes qui viendraient colorer la preuve ».

En réplique, le Transporteur exprime son désaccord avec cette allégation et précise que l'analyse économique du Projet a été réalisée selon les règles de l'art reconnues et appliqués dans le cadre des demandes soumises pour autorisation auprès de la Régie. L'analyse économique s'appuie sur les simulations de réseau requises jusqu'à la fin de la période d'étude (2068). Les « spéculations non-probantes » dont fait mention l'Intervenant au paragraphe 31, dont notamment celle qu'il donne en exemple, constituent plutôt des éléments d'appréciation tirés de l'expérience du Transporteur visant à éclairer la Régie sur la durée de vie des structures en acier qui va bien au-delà de 70 ans pour la presque totalité des lignes du réseau de TransÉnergie.

Par ailleurs, au chapitre de la valeur respective des analyses économiques soumises par l'Intervenant et le Transporteur, ce dernier note que l'analyse économique du rapport

⁴ N.S., 8 juin 2016, p. 164, témoignage de Jean-Pierre Giroux.

⁵ N.S., 8 juin 2016, pp. 176-178 (réponse à la question de la procureure de la Régie).

de M. Paquin plafonne la prévision de la demande sur un horizon de 20 ans. De ce seul fait, plusieurs éléments sont ainsi manquants, tel que l'investissement d'une nouvelle ligne empruntant un tracé semblable à celle présentée à la solution retenue en 2048.

Avec égards, les commentaires de l'Intervenant devraient être écartés par la Régie.

Aux paragraphes 27, 28, 29 et 30 (pages 8-9) de son argumentation - preuve, l'Intervenant allègue que l'analyse économique présentée par le Transporteur en contre-preuve est inadéquate, puisqu'elle considère des réinvestissements associés à une durée de vie utile de 70 ans pour les lignes. L'intervenant recommande à la Régie de préférer l'analyse de la MSAH à celle du Transporteur.

En réplique, le Transporteur exprime son désaccord avec cette allégation et réitère que les analyses économiques présentées dans le dossier sont effectuées suivant les règles de l'art. L'analyse économique présentée en contre-preuve, réalisée sur une période de 50 ans, considère une durée de vie utile de 70 ans pour les lignes à 120 kV. Ceci signifie que les réinvestissements pris en compte dans l'analyse économique considèrent cette durée de vie spécifique aux lignes à 120 kV, comme il se doit⁶. Le recours à une telle durée a bien été expliqué au cours de l'audience⁷.

Avec égards, les commentaires de l'Intervenant devraient être écartés par la Régie.

Aux paragraphes 35 à 54 (pages 10 à 15) ainsi qu'aux paragraphes 60 à 73 (pages 17 à 23) de son argumentation - preuve, l'Intervenant allègue que le Transporteur « n'étaye pas sa prétention de proposer la meilleure solution » et que « la preuve démontre que la solution 1 n'est pas optimale, n'a pas fait l'objet des analyses et des optimisations conformément aux méthodologies retenues par Hydro-Québec ».

En réplique, le Transporteur s'inscrit en faux par rapport à cette allégation et soutient que la preuve démontre que la solution retenue est optimale, en ce qu'elle est techniquement avantageuse en présentant une bonne perspective de développement du réseau régional des Laurentides, les interventions futures sont minimisées pour répondre à la croissance de la demande de la région pour les prochaines décennies, elle augmente la fiabilité du réseau de transport par la diversité géographique de parcours des lignes de transport en cas d'urgence ou lors de travaux d'entretien, la nouvelle ligne réduit les pertes électriques en acheminant l'électricité du nord au sud par rapport à la configuration actuelle, elle est la moins coûteuse et elle optimise les actifs en maintenant la ligne Grand-Brûlé – Ste-Agathe. De plus il s'agit de la solution qui présente un tracé de moindre impact. En effet, cette solution s'éloigne des milieux bâtis, évite le déplacement de résidences et minimise son impact sur les paysages des municipalités en cause grâce à l'optimisation de l'emplacement de chaque pylône ainsi que la conception d'une nouvelle famille de pylônes visant à en réduire la hauteur, mesure exceptionnelle pour un tel projet.

Avec égards, les commentaires de l'Intervenant devraient être rejetés par la Régie.

⁶ N.S., 10 juin 2016, p. 156.

⁷ N.S., 10 juin 2016, p. 221-222.

Au paragraphe 43 (page12) de son argumentation – preuve, l'Intervenant allègue que la solution 3 n'a pas fait l'objet d'une étude complète et d'optimisations.

En réplique, le Transporteur exprime son désaccord avec cette allégation et souligne que les solutions alternatives, écartées au moment de la détermination de la solution optimale, présentent des lacunes techniques et économiques⁸ qui ne peuvent être surmontées par une simple optimisation.

Avec égards, les commentaires de l'Intervenant devraient être rejetés par la Régie.

Aux paragraphes 55 à 59 (pages 10 à 15) de son argumentation - preuve, l'Intervenant allègue que la Régie devrait prendre en considération dans son analyse de la demande du Transporteur des « pertes économiques en lien avec les impacts sur les écosystèmes, les activités récréotouristiques et de villégiature ainsi que sur les valeurs foncières des propriétés aux alentours du tracé proposé par Hydro-Québec » et « d'élargir l'angle d'analyse du projet pour englober le côté social du développement durable ».

En réplique, le Transporteur exprime son désaccord avec cette allégation et réitère que l'analyse économique ne considère que les coûts propres au Transporteur, en conformité avec le cadre réglementaire applicable⁹.

Avec égards, les commentaires de l'Intervenant devraient être rejetés par la Régie.

Aux paragraphes 81 à 89 (pages 25 à 27) de son argumentation - preuve, l'Intervenant soutient que « la Régie devrait conclure que, selon la preuve probante de l'expert Paquin, la solution 3 optimisée respecte les critères techniques de planification de réseau de transport et est adéquate pour assurer l'alimentation des charges considérées de façon fiable et sécuritaire jusqu'à la fin de la période de vingt ans retenue. De plus, elle offre une certaine marge permettant une période supplémentaire d'au moins dix ans. »

En réplique, le Transporteur exprime son désaccord avec cette allégation et précise que le réseau proposé par M. Paquin avec la solution 3 modifiée, ne répond pas aux critères de conception de réseau du Transporteur, et ce bien avant l'horizon 2049. Cette proposition a une durée de vie très courte, présente un risque d'opération inacceptable en raison d'effondrements de tension et offre une moins grande fiabilité et une capacité d'alimentation bien inférieure que la solution retenue par le Transporteur et ce, pour un coût plus important.

En outre, comme l'indique M. Giroux, la solution 3 modifiée bloque tout développement de réseau futur et limite ainsi sévèrement le développement économique de la région comprise entre Saint-Sauveur et Mont-Tremblant. Cette solution 3 modifiée amènerait le réseau dans un cul-de-sac¹⁰.

⁸ N.S., 8 juin 2016, pp. 48-56.

⁹ N.S., 8 juin 2016, p. 62.

¹⁰ N.S., 10 juin 2016, pp. 174-175 (témoignage de Jean-Pierre Giroux).

Par ailleurs, le Transporteur mentionne qu'il n'a pu reproduire les résultats de la simulation produite par M Paquin au soutien de la solution 3 modifiée. Comme expliqué en audience, un ajout massif de compensation réactive serait requis pour s'approcher des résultats de la simulation de M. Paquin et ainsi pallier aux effondrements de tension présents dans la solution qu'il préconise. L'exploitation d'un tel réseau serait tributaire de ces ajouts, forçant des modes d'opération non conventionnels et étrangers aux pratiques du Transporteur¹¹.

Avec égards, les commentaires de l'Intervenant devraient être rejetés par la Régie.

Aux paragraphes 90 à 99 (pages 27 à 28) de son argumentation - preuve, l'Intervenant conteste « l'analyse économique présentée en contre-preuve montre un investissement à l'année 2048 pour une nouvelle ligne Grand- Brûlé-dérivation entre Sainte-Agathe et Saint-Sauveur » car elle repose sur « des extrapolations injustifiées et hasardeuses d'Hydro-Québec sur la croissance de la demande sur 30 à 50 ans ».

En réplique, le Transporteur est en désaccord avec cette allégation et précise que l'analyse qui a été effectuée correspond aux règles de l'art de la planification appliquées chez Hydro-Québec. Avec égards, ignorer toute croissance potentielle au-delà de 2048, comme le fait M. Paquin, et recommander une solution qui limite tout développement de réseau dans le futur est une erreur et ne correspond pas aux règles de l'art¹².

Avec égards, les commentaires de l'Intervenant devraient être rejetés par la Régie.

Aux paragraphes 104 à 122 (pages 27 à 28) de son argumentation - preuve, l'Intervenant, s'appuyant sur le témoignage de Mme Elaine Genest, plaide pour la mise en place de la solution 3 modifiée et dérivée du témoignage de M. Paul Paquin.

À cet égard, l'Intervenant mentionne notamment que les impacts naturel, humain et paysager « doivent toujours être considérés à la lumière du fait qu'ils surgiraient dans un milieu relativement urbanisé et déjà parcouru sur toute la longueur de la solution 3 d'Hydro-Québec par des lignes de transport d'électricité existantes. Avec égards, la preuve d'Hydro-Québec et de la MRC des Laurentides semblent traiter des impacts sans tenir compte de cette réalité. La Régie devrait se garder contre cette perception. »

En réplique, le Transporteur constate que ces propos de l'Intervenant sont en directe contradiction avec les témoignages et les démonstrations offertes à la Régie par les représentants de la Ville de Mont-Tremblant, de la Municipalité de Saint-Faustin-Lac-Carré et de la Municipalité régionale du comté des Laurentides.

Le Transporteur réfère la Régie au mémoire amendé (6 juin 2016) ainsi qu'à l'argumentaire (22 juin 2016) déposés par la Ville de Mont-Tremblant, la Municipalité de Saint-Faustin-Lac-Carré et la Municipalité régionale du comté des Laurentides. Leur mémoire comporte d'ailleurs les rubriques suivantes :

IV. Les problématiques inhérentes du Tracé Paquin
a) la nécessité d'expropriations

¹¹ N.S., 10 juin 2016, pp. 166-168.

¹² N.S., 10 juin 2016, pp. 160-161.

- b) la traversée de zones peuplées
- c) la mise en péril, sinon carrément l'abandon, de projets de développements domiciliaires
- d) la nécessité de déboisement
- e) la traversée de milieux sensibles
- f) la traversée de corridors touristiques

V. La non-conformité du Tracé Paquin avec le schéma d'aménagement et de développement

VI. Les impacts négatifs du Tracé Paquin, section par section

VII. L'impact sur l'ensemble de la MRC des Laurentides

Avec égards, les commentaires de l'Intervenant MSAH et MRCPDH, fortement contestés par la MRC Laurentides et als, devraient être rejetés par la Régie.

Le Transporteur nie les conclusions recherchées par l'Intervenant dans son argumentation – preuve (pages 34 et 35) qui ne reposent sur aucune assise juridique, réglementaire ou factuelle valable et demande à la Régie de les rejeter.

Argumentation - Droit

Aux paragraphes 1 à 7 (pages 1-3) de son argumentation - droit¹³, l'Intervenant s'exprime sur le cadre réglementaire applicable au traitement de la demande d'autorisation du Transporteur.

En réplique, le Transporteur réitère le contenu de la section 2 de son argumentation pour valoir comme ici récitée en entier¹⁴.

Le Transporteur maintient qu'il a offert à la Régie une preuve documentaire complète ainsi qu'une preuve testimoniale probante qui soutiennent l'autorisation du Projet en cause.

Aux paragraphes 8 à 26 (pages 4-11) de son argumentation – droit, l'Intervenant s'exprime à l'égard de ce qu'il présente comme étant « Les contours du dossier ».

Quant aux paragraphes 8 et 9 de son argumentation – droit, l'Intervenant cite des extraits de l'argumentation et de la preuve documentaire du Transporteur. En réplique, le Transporteur s'en remet aux textes cités niant tout ce qui n'y est pas conforme.

Aux paragraphes 10 à 14 de son argumentation – droit, l'Intervenant décrit le processus d'intervention suivi par MSAH et MRCPDH ainsi que la décision D-2016-043 ayant accueilli cette demande d'intervention. En réplique, le Transporteur s'en remet aux textes cités ainsi qu'à la décision de la Régie niant tout ce qui n'y est pas conforme.

Aux paragraphes 15 à 17 de son argumentation – droit, l'Intervenant décrit les divers échanges entre les parties ainsi que les décisions de la Régie concernant les objections du Transporteur à répondre à certaines questions. En réplique, le Transporteur s'en

¹³ Réfère au document intitulé *Argumentation en droit de la Municipalité de St-Adolphe-d'Howard et de la MRC des Pays-d'en-Haut* du 23 juin 2016.

¹⁴ HQT-8, Document 1, pp. 8-10.

remet aux décisions D-2016-080, D-2016-084 et D-2016-088 de la Régie niant tout ce qui n'y est pas conforme. Le Transporteur ajoute qu'il s'est entièrement conformé aux décisions précitées de la Régie.

Aux paragraphes 18, 19 et 24 de son argumentation – droit, l'Intervenant réfère au processus de voir-dire intervenu le 9 juin 2016 devant la Régie¹⁵. En réplique, le Transporteur s'en remet aux propos tenus à l'audience ainsi qu'à la décision de la Régie à cet égard, niant tout ce qui n'y est pas conforme.

Aux paragraphes 20 à 23 de son argumentation – droit, l'Intervenant réfère aux moyens préliminaires présentés par le Transporteur, aux représentations qui ont été faites à ce moment et à la décision de la Régie à ce sujet¹⁶. En réplique, le Transporteur s'en remet aux propos tenus à l'audience ainsi qu'à la décision de la Régie à cet égard, niant tout ce qui n'y est pas conforme.

Quant aux paragraphes 25, 26 ainsi qu'aux conclusions de l'argumentation – droit de l'Intervenant, le Transporteur mentionne que les conclusions exposées par l'Intervenant ne sont aucunement soutenues par les arguments juridiques qui les précèdent. Il s'agit, au mieux, de conclusions génériques sans assise juridiques ou factuelles valables.

Avec égards, l'argumentation – droit et ses conclusions de l'Intervenant devraient être rejetées par la Régie.

2. Réplique à SÉ-AQLPA¹⁷

À la section 3.2, paragraphe 14 (page 10) de son argumentation, l'Intervenant allègue :

« [...]SÉ-AQLPA recommandent respectueusement à la Régie de l'énergie de suspendre l'étude du présent dossier, ceci afin de permettre à HQT de mieux documenter la Solution alternative (en l'occurrence la Solution 3-Version SÉ-AQLPA-optimisée). »

Le Transporteur est en désaccord avec la recommandation de l'Intervenant et ce, pour les motifs qui suivent.

Tout d'abord, l'Intervenant propose depuis longtemps une lecture singulière du cadre réglementaire¹⁸ qui n'a pas reçu d'accueil favorable de la part de la Régie.

Avec égards, la Régie ne dispose pas, à ce jour, de l'habilitation législative requise afin d'assortir une éventuelle autorisation découlant de la demande du Transporteur de

¹⁵ N.S., 9 juin 2016, pages 52 à 141.

¹⁶ N.S., 8 juin 2016, pages 27 à 30.

¹⁷ SÉ-AQLPA, ci-après collectivement « Intervenant ».

¹⁸ Section 2, pages 4 et 5 de l'argumentation de l'Intervenant. Le Transporteur souligne que la référence apparaissant à la note de bas de page 3 de l'argumentation ne soutient pas, avec égards, les propos de l'Intervenant apparaissant à la section précitée. Le Transporteur réitère à l'encontre des propos de l'Intervenant la section 2 Cadre réglementaire de son argumentation (HQT-8, Document 1, pp. 8-10).

conditions ou de modalités particulières. Les propositions de l'Intervenant à cet égard devraient être rejetées car non soutenues par le cadre réglementaire.

L'étude d'une demande peut être suspendue par la Régie, selon l'article 11 du *Règlement sur la procédure de la Régie* lorsque des renseignements sont manquants et ce « jusqu'à ce que les renseignements lui soient fournis ».

Force est d'admettre, notamment après la tenue d'une audience publique d'une durée de trois (3) jours, l'audition de nombreux témoins, la fourniture de réponses à plusieurs demandes de renseignements écrites, et le dépôt d'argumentations écrites de la part de tous les participants, que la Régie se considère saisie d'une demande complète et conforme aux prescriptions du cadre réglementaire de la part du Transporteur. Avec égards, la Régie dispose de toute l'information requise, en adéquation avec le cadre réglementaire, afin de se prononcer à l'égard de la demande du Transporteur. La demande de suspension de l'Intervenant doit être rejetée notamment en ce qu'elle arrive à contre-temps, est irrecevable et ne repose sur aucune assise du cadre réglementaire¹⁹.

La Régie a clairement mentionné dans sa décision D-2016-043²⁰ que l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* ainsi que le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie* « encadrent l'exercice de la juridiction de la Régie » dans le présent dossier²¹. La jurisprudence de la Régie est claire, à savoir que c'est le Projet du Transporteur qu'elle examine, en le comparant aux solutions alternatives proposées.

Le règlement précité contient les mots suivants au sous paragraphe 9° « le cas échéant, les autres solutions envisagées ». À cet égard, dans sa décision D-2016-043, la Régie s'est dite d'avis qu'il est souhaitable d'examiner la solution retenue et de la comparer aux autres solutions envisagées, tant au niveau technique qu'au niveau de leurs coûts respectifs. Dans le cadre de l'examen des demandes d'autorisation des investissements de 25 M\$ et plus, les autres solutions envisagées correspondent à celles qui sont proposées par le Transporteur dans sa preuve.

Par ailleurs, dans le cas particulier de ce dossier, le Transporteur a largement commenté les propositions des intervenants au dossier²².

Dans le cas spécifique de la solution 3 modifiée par l'intervenant SÉ-AQLPA, le Transporteur a fait ressortir que la proposition de SÉ-AQLPA est électriquement similaire au Projet du Transporteur, mais diffère essentiellement au niveau du tracé. Or, ce tracé a été écarté car non acceptable aux niveaux social et environnemental, puisque la ligne proposée par SÉ-AQLPA traverserait des milieux habités et exigerait le déplacement de plusieurs résidences. Il a donc été déterminé par le Transporteur que

¹⁹ Pour une illustration de l'application de l'article 11 du *Règlement sur la procédure de la Régie* voir la décision D-2013-118, dossier R-3835-2013 du 29 juillet 2013.

²⁰ Paragraphes 52 ss.

²¹ Voir également : N.S., le 8 juin 2016, pp. 28 et 29.

²² Pour un résumé, avec les références correspondantes à la preuve, des témoignages et commentaires du Transporteur à l'égard des propositions des Intervenants, voir la pièce HQT-8, Document 1, pages 17-19.

ce tracé serait difficilement réalisable et, pour cette raison, il n'a pas été retenu²³. Au surplus, la proposition de SÉ-AQLPA est largement plus coûteuse que le Projet du Transporteur²⁴.

En réponse aux questions de la procureure de la Régie, le représentant du Transporteur mentionne :

« Mais ce qui m'apparaît très clair, avec cette comparaison-là, c'est la diversité géographique des parcours qui rend la solution 1 beaucoup plus fiable que la solution de SÉ-AQLPA. Donc, en ce qui me concerne, je crois que la solution 1 offre un réseau beaucoup plus fiable que la solution SÉ-AQLPA en ce qui concerne la diversité géographique. Et pour ce qui est des dérivations, je crois que c'est la même chose. Et d'ailleurs, tout le réseau des Laurentides, en ce moment, fonctionne avec de telles dérivations, ça fonctionne très bien.

On fait ça pour éviter d'installer des protections de lignes dans les postes, on sauve des coûts et ça fonctionne très bien. »²⁵

Avec égards, l'Intervenant soutient erronément que sa proposition n'a pas été examinée à son juste mérite par le Transporteur. De fait, ce dernier l'a bel et bien examinée et en a démontré les lacunes importantes lorsque comparée au Projet soumis pour autorisation.

À la page 15 de son argumentation, l'Intervenant mentionne, comme motif pour soutenir sa demande de suspension, que les études environnementales réalisées par le Transporteur en appui au Projet devraient être examinées par la Régie.

Cette affirmation de l'Intervenant est contraire à la décision D-2016-088 (paragraphe 14 à 21) et aux propos tenus par le régisseur à l'audience :

« La Régie souligne que le présent dossier est déposé en vertu de l'article 73 de la Loi et qu'à cet effet, elle doit se concentrer sur l'examen technicoéconomique du projet soumis pour autorisation dans une perspective de développement durable et d'équité au plan collectif et individuel et ce, conformément à l'article 5 de la Loi.

Toutefois, la Régie n'a aucune juridiction quant à l'application des lois spécifiques en matière environnementale ou de développement durable et les participants doivent garder cela en tête lors de la présentation de leur preuve et de leur contre-interrogatoire.

La Régie rappelle également qu'en vertu de la Loi et du Règlement, le Transporteur n'a pas à faire de preuve sur les coûts environnementaux, ni à justifier le projet sur le plan du développement durable. La Régie demande donc aux participants de juger de l'ampleur et du niveau de détail de la preuve qui doit être faite quant à ces sujets puisque, d'une part, la Régie a pris connaissance de

²³ N.S., 8 juin 2016, pp.59-61.

²⁴ N.S., 8 juin 2016, pp. 60-61.

²⁵ N.S., 8 juin 2016, pp.177-178. Pour fins de compréhension, la solution « 1 » identifiée par le témoin du Transporteur correspond au Projet soumis pour autorisation.

l'ensemble de la preuve et que, d'autre part, on le sait, le calendrier d'audience est plutôt serré. »²⁶ (Nous soulignons)

Avec égards, les commentaires de l'Intervenant devraient être écartés par la Régie.

À la section 3.2 (page 13) de son argumentation, l'Intervenant allègue :

« [...] la Solution 3-Variante SÉ-AQLPA-optimisée est la seule permettant, à terme, d'éviter une ligne dans le paysage de Saint-Adolphe-d'Howard, mais elle est également la seule qui offre un plein bouclage du réseau à Sainte-Agathe (de surcroît dès 2016 et non en le reportant de plusieurs décennies comme dans la Solution 1 de HQT). Or ce bouclage est fondamental, comme l'a indiqué Monsieur Jean-Claude Deslauriers, si l'on veut éviter que n'importe quel défaut triphasé n'importe où jusqu'à Saint-Sauveur, Doc-Grignon ou Chertsey ne provoque un déclenchement au poste de base à Grand-Brûlé. »

« Tel que mentionné en effet, la Solution 1 a le défaut de continuer de multiplier les raccordements en dérivation sur le réseau plutôt que de permettre un vrai bouclage à Sainte-Agathe, lequel permettra d'éviter, tel que mentionné, que tout défaut triphasé n'importe où jusqu'à Saint-Sauveur, Doc-Grignon ou Chertsey ne provoque un déclenchement au poste de base à Grand-Brûlé. »

Le Transporteur est en désaccord avec la recommandation de l'Intervenant et ce, pour les motifs suivants :

Le réseau des Laurentides est conçu presque exclusivement de cette manière. La prise en dérivation de poste permet de simplifier les systèmes de protection puisqu'elle permet d'éliminer les protections de ligne dans les postes satellites. De plus, la solution 3 modifiée par l'Intervenant ne comprend qu'un seul poste en dérivation de moins que la solution retenue jusqu'en 2031, et autant par la suite²⁷.

Avec égards, les commentaires de l'Intervenant devraient être écartés par la Régie.

²⁶ N.S., 8 juin 2016, pp. 28-29.

²⁷ N.S., 8 juin 2016, pp. 176-178 (réponse à la question de la procureure de la Régie).

CONCLUSION

La demande du Transporteur et la preuve à son soutien :

- sont conformes au cadre réglementaire ;
- démontrent que le Projet du Transporteur trouve appui sur des démonstrations économiques et techniques probantes pour le bénéfice de sa clientèle habitant dans la région des Laurentides.

Le Transporteur prie donc la Régie d'accueillir sa demande selon ses conclusions et de rejeter les arguments des Intervenants.

Le tout respectueusement soumis.