

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2016-130

R-3960-2016

31 août 2016

PRÉSENT :

Gilles Boulianne
Régisseur

Hydro-Québec
Demanderesse

et

Intervenants dont les noms apparaissent ci-après

Décision finale et sur les frais

Demande d'autorisation d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité relative à la construction de la ligne à 120 kV du Grand-Brûlé-dérivation Saint-Sauveur

Intervenants :

Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et Municipalité régionale de comté des Pays-d'en-Haut (la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la MRC des Pays-d'en-Haut);

Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (SÉ-AQLPA);

Ville de Mont-Tremblant, Municipalité de Saint-Faustin-Lac-Carré et Municipalité régionale de comté des Laurentides (Ville de Mont-Tremblant et *als.*).

TABLE DES MATIÈRES

1. DEMANDE	5
2. CADRE RÉGLEMENTAIRE.....	8
3. MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIFS VISÉS PAR LE PROJET	10
4. DESCRIPTION DU PROJET.....	12
5. JUSTIFICATION DU PROJET	13
6. SOLUTIONS ENVISAGÉES.....	14
6.1 Position du Transporteur.....	14
6.2 Position des intervenants.....	17
6.3 Contre-preuve et réplique du Transporteur.....	22
6.4 Opinion de la Régie.....	27
7. COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET.....	32
7.1 Suivi des coûts	33
8. IMPACT TARIFAIRE	34
9. AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS.....	35
10. IMPACT SUR LA FIABILITÉ ET SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ.....	36
11. CONCLUSION.....	38
12. DEMANDE DE RECTIFICATION DE SÉ-AQLPA	38
13. DEMANDES DE PAIEMENT DE FRAIS	39
DISPOSITIF	42

1. DEMANDE

[1] Le 22 janvier 2016, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie) une demande d'autorisation relative à la construction de la ligne à 120 kV du Grand-Brûlé-dérivation Saint-Sauveur (le Projet) en vertu des articles 31 (5^o) et 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹ (la Loi) et des articles 1, 2 et 3 du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*² (le Règlement).

[2] Le 28 janvier 2016, la Régie affiche sur son site internet un avis invitant les personnes intéressées à soumettre des commentaires sur le Projet. Le Transporteur affiche cet avis sur son site internet le même jour.

[3] Le 2 février 2016, la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la Municipalité régionale de comté (MRC) des Pays-d'en-Haut déposent une demande d'intervention dans laquelle elles contestent une partie de la demande de traitement confidentiel du Transporteur, soit celles portant sur les informations caviardées de la pièce B-0008, ainsi que sur la pièce B-0012.

[4] Le 11 février 2016, SÉ-AQLPA dépose également une demande d'intervention et conteste l'ensemble des demandes de traitement confidentiel du Transporteur.

[5] Enfin, le 17 février 2016, Ville de Mont-Tremblant et *als.* dépose une demande d'intervention.

[6] Le 22 mars 2016, la Régie rend sa décision D-2016-043 dans laquelle elle accorde le statut d'intervenant à la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la MRC des Pays-d'en-Haut, à SÉ-AQLPA ainsi qu'à Ville de Mont-Tremblant et *als.* La Régie indique, par ailleurs, qu'elle tiendra une audience et qu'elle examinera de façon préliminaire les demandes de traitement confidentiel du Transporteur.

[7] Le 1^{er} avril 2016, la Régie transmet sa première demande de renseignements (DDR) au Transporteur portant uniquement sur les demandes de traitement confidentiel. Le Transporteur y répond le 8 avril 2016.

¹ [RLRQ, c. R-6.01.](#)

² [RLRQ, c. R-6.01, r. 2.](#)

[8] Le 15 avril 2016, la Régie transmet sa deuxième DDR au Transporteur portant, cette fois, sur l'examen au fond du dossier.

[9] Le 5 mai 2016, le Transporteur dépose sa réplique aux argumentations des intervenants relatives aux contestations des demandes de traitement confidentiel, ainsi que ses réponses à la deuxième DDR de la Régie et aux premières DDR de la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la MRC des Pays-d'en-Haut, ainsi que de SÉ-AQLPA.

[10] Le 20 mai 2016, la Régie rend sa décision D-2016-080 dans laquelle elle accueille certaines contestations des intervenants des réponses données par le Transporteur aux DDR et ordonne à ce dernier de répondre aux questions correspondantes.

[11] Le 25 mai 2016, le Transporteur dépose ses réponses à certaines questions de la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la MRC des Pays-d'en-Haut et de SÉ-AQLPA, tel qu'ordonné par la Régie dans sa décision D-2016-080. Le Transporteur dépose également, en réponse à une des questions de SÉ-AQLPA, la pièce B-0061 et demande son traitement confidentiel pour les motifs décrits à la demande d'autorisation et à la déclaration sous serment à son soutien.

[12] Le 26 mai 2016, SÉ-AQLPA conteste certaines réponses du Transporteur fournies à la suite de la décision D-2016-080, ainsi que la demande de traitement confidentiel relative à la pièce B-0061.

[13] Le 30 mai 2016, la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la MRC des Pays-d'en-Haut contestent une réponse du Transporteur à leur DDR.

[14] Le 2 juin 2016, la Régie rend sa décision D-2016-088 relative aux contestations de certaines réponses du Transporteur aux DDR de SÉ-AQLPA et de la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la MRC des Pays-d'en-Haut. Elle lui ordonne de répondre à certaines questions de SÉ-AQLPA.

[15] Le 6 juin 2016, le Transporteur dépose ses réponses à certaines questions de SÉ-AQLPA, tel qu'ordonné par la Régie dans sa décision D-2016-088.

[16] Le 7 juin 2016, la Régie accueille, dans la décision D-2016-091, les demandes de traitement confidentiel du Transporteur, à l'exception de celle relative à la pièce B-0061 pour laquelle elle rend sa décision lors de l'audience.

[17] Les 8, 9 et 10 juin 2016, la Régie tient l'audience à l'égard de la demande du Transporteur.

[18] Le 15 juin 2016, SÉ-AQLPA dépose une correspondance dans laquelle il demande à la Régie de rectifier les pages 13 à 15 des notes sténographiques, pièce A-0026, relatives à sa décision portant sur le traitement confidentiel de la pièce B-0061 rendue lors de l'audience.

[19] Le 15 juin 2016, le Transporteur dépose son argumentation.

[20] Le 22 juin 2016, l'intervenant Ville de Mont-Tremblant et *als.*, ainsi que SÉ-AQLPA déposent leur argumentation.

[21] Le 23 juin 2016, la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la MRC des Pays-d'en-Haut déposent leur argumentation.

[22] Le 6 juillet 2016, le Transporteur dépose sa réplique. La Régie entame son délibéré à compter de cette date.

[23] Le 8 août 2016, la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la MRC des Pays-d'en-Haut, de même que SÉ-AQLPA déposent leur demande de paiement de frais. Le Transporteur commente ces demandes le 15 août 2016. Ville de Mont-Tremblant et *als.* dépose sa demande de paiement de frais, qu'il corrige le 16 août 2016. Le Transporteur commente cette demande le 16 août 2016.

[24] La présente décision porte sur la demande d'autorisation du Projet et sur les demandes de paiement de frais des intervenants.

2. CADRE RÉGLEMENTAIRE

[25] Aux termes de l'article 73 de la Loi, le Transporteur doit obtenir l'autorisation de la Régie, aux conditions et dans les cas qu'elle fixe par règlement, pour acquérir et construire des immeubles ou des actifs destinés au transport d'électricité, ainsi que pour étendre ou modifier son réseau de transport d'électricité.

[26] À cet effet, l'article 73 de la Loi prévoit que :

« Le transporteur d'électricité, le distributeur d'électricité et les distributeurs de gaz naturel doivent obtenir l'autorisation de la Régie, aux conditions et dans les cas qu'elle fixe par règlement, pour :

1° acquérir, construire ou disposer des immeubles ou des actifs destinés au transport ou à la distribution;

2° étendre, modifier ou changer l'utilisation de leur réseau de transport ou de distribution;

3° cesser ou interrompre leurs opérations;

4° effectuer une restructuration de leurs activités ayant pour effet d'en soustraire une partie de l'application de la présente loi.

Dans l'examen d'une demande d'autorisation, la Régie tient compte des préoccupations économiques, sociales et environnementales que peut lui indiquer le gouvernement par décret et, dans le cas d'une demande visée au paragraphe 1°, tient compte le cas échéant :

1° des prévisions de vente du distributeur d'électricité ou des distributeurs de gaz naturel et de leur obligation de distribuer;

2° des engagements contractuels des consommateurs du service de transport d'électricité et, le cas échéant, de leurs contributions financières à l'acquisition ou à la construction d'actifs de transport et de la faisabilité économique de ce projet.

L'obtention d'une autorisation en application du présent article ne dispense pas de demander une autorisation par ailleurs exigée en vertu d'une loi ».

[nous soulignons]

[27] Le Règlement, quant à lui, prévoit que :

« 1. Une autorisation de la Régie de l'énergie est requise pour :

1° acquérir, construire ou disposer des immeubles ou des actifs destinés au transport ou à la distribution ainsi que pour étendre, modifier ou changer l'utilisation du réseau de transport ou de distribution dans le cadre d'un projet de :

a) transport d'électricité d'un coût de 25 millions de dollars et plus;

[...]

2. Toute demande d'autorisation en vertu du premier alinéa de l'article 1, doit être accompagnée des renseignements suivants :

1° les objectifs visés par le projet;

2° la description du projet;

3° la justification du projet en relation avec les objectifs visés;

4° les coûts associés au projet;

5° l'étude de faisabilité économique du projet;

6° la liste des autorisations exigées en vertu d'autres lois;

7° l'impact sur les tarifs incluant une analyse de sensibilité;

8° l'impact sur la fiabilité du réseau de transport d'électricité et sur la qualité de prestation du service de transport d'électricité ou de distribution d'électricité ou de gaz naturel;

9° le cas échéant, les autres solutions envisagées, accompagnées des renseignements visés aux paragraphes précédents.

3. Une demande d'autorisation pour acquérir, construire ou disposer des immeubles ou des actifs destinés au transport ou à la distribution doit également être accompagnée des renseignements suivants :

1° selon la nature du projet, la liste des principales normes techniques qui y seront appliquées;

2° le cas échéant, les prévisions de vente attribuables au projet du distributeur d'électricité ou des distributeurs de gaz naturel;

3° le cas échéant, les engagements contractuels des consommateurs du service ainsi que leurs contributions financières ».

[28] Il est également utile de rappeler le libellé de l'article 5 de la Loi :

« Dans l'exercice de ses fonctions, la Régie assure la conciliation entre l'intérêt public, la protection des consommateurs et un traitement équitable du transporteur d'électricité et des distributeurs. Elle favorise la satisfaction des besoins énergétiques dans une perspective de développement durable et d'équité au plan individuel comme au plan collectif ». [nous soulignons]

[29] En tant que tribunal administratif, la Régie exerce sa juridiction à l'intérieur de sa compétence d'attribution, telle que définie à la Loi et au Règlement. Elle examine donc les projets soumis pour autorisation en fonction des éléments requis par la Loi et le Règlement et, plus particulièrement, des éléments énoncés aux articles 2 et 3 de ce dernier. Dans certains cas, la Régie examine également la demande en tenant compte des préoccupations économiques, sociales et environnementales que le gouvernement lui indique par décret.

[30] La Régie a permis à tous les participants de se faire entendre sur les aspects sociaux et environnementaux, afin de lui permettre de mieux comprendre la portée globale du présent dossier.

[31] Tel que mentionné dans sa décision D-2016-043 et lors de l'audience du 8 juin 2016³, la Régie rappelle que son examen s'effectue selon le même cadre que toute autre demande déposée en vertu de l'article 73 de la Loi et que l'exercice vise à déterminer si le Projet, tel que soumis pour autorisation est, notamment, nécessaire, justifié au niveau technico-économique et conforme au cadre réglementaire, tout en examinant les différentes solutions envisagées par le Transporteur. Ainsi, la Régie ne procède pas à une analyse des impacts environnementaux et sociaux de la réalisation du Projet.

3. MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIFS VISÉS PAR LE PROJET

[32] Actuellement, deux postes sources alimentent à 120 kV le territoire des Laurentides qui s'étend de Mirabel, au sud, à Mont-Tremblant, au nord. Il s'agit du poste

³ Décision [D-2016-043](#), p. 11 à 14 et pièce [A-0026](#), p. 28 et 29.

de Lafontaine à 315-120 kV, situé dans la partie sud, et du poste du Grand-Brûlé à 735-120 kV, situé dans la partie nord.

[33] Le Transporteur indique qu'à l'origine, le réseau à 120 kV des Laurentides a été alimenté en électricité à partir du poste de Lafontaine à 315-120 kV. À la suite de la construction du poste du Grand-Brûlé à 735-120 kV, une partie de ce réseau a pu être alimentée par le nord, à mesure que les infrastructures à 315 kV et à 120 kV situées plus au sud atteignaient les limites de leurs capacités respectives.

[34] Le Transporteur précise que la ligne à 120 kV, provenant du poste de Lafontaine, qui alimente notamment les postes de Saint-Sauveur et Doc-Grignon « *sera en dépassement dès l'hiver 2015-2016* », que la capacité de la ligne à 315 kV alimentant le poste de Lafontaine sera en dépassement « *dès l'hiver 2020-2021* » et que la capacité de transformation du poste de Lafontaine à 315-120 kV « *sera dépassée à l'hiver 2022-2023* »⁴.

[35] Le Transporteur rappelle qu'en novembre 2016, le nouveau poste de Saint-Jérôme sera raccordé à la ligne qui alimente actuellement les postes de Saint-Sauveur et Doc-Grignon à partir du poste de Lafontaine. Il ajoute qu'un plan de contingence est prévu pour pallier temporairement le dépassement de la capacité de cette ligne avec le raccordement du poste de Saint-Jérôme : « *[c]es dépassements nécessiteront néanmoins le transfert de l'alimentation des postes de Saint-Sauveur et Doc-Grignon du poste de Lafontaine vers le poste du Grand-Brûlé au moyen d'une nouvelle ligne à 120 kV* »⁵.

[36] Selon le Transporteur, la nouvelle ligne proposée permettra d'alimenter de façon fiable le nouveau poste de Saint-Jérôme à partir du poste de Lafontaine ainsi que les postes de Saint-Sauveur, Doc-Grignon et le futur poste de Chertsey, à partir du poste du Grand-Brûlé, dans le respect de ses critères de planification.

[37] Dans ce contexte, le Projet vise à « *répondre à la croissance de la demande dans les Laurentides en éliminant les dépassements de capacité des lignes à 120 kV et à 315 kV* »⁶.

⁴ Pièce [B-0052](#), p. 9.

⁵ Pièce [B-0052](#), p. 13.

⁶ Pièce [B-0052](#), p. 7.

4. DESCRIPTION DU PROJET

[38] Le Projet soumis par le Transporteur consiste à construire une ligne biterne (à deux circuits) à 120 kV de 42,5 km depuis le poste du Grand-Brûlé vers la dérivation Saint-Sauveur. La nouvelle ligne aura une capacité suffisante pour alimenter les postes existants de Saint-Sauveur et Doc-Grignon et le futur poste de Chertsey.

[39] Le Projet comprend les travaux suivants :

- la construction d'une ligne à 120 kV entre le poste du Grand-Brûlé et la dérivation Saint-Sauveur;
- l'ajout de deux départs de ligne à 120 kV au poste du Grand-Brûlé;
- des travaux de réglages des protections aux postes du Grand-Brûlé et de Lafontaine.

[40] Une section de 30,5 km de la ligne de 42,5 km sera construite dans une nouvelle emprise à partir du poste du Grand-Brûlé jusqu'à un point d'intersection, au sud du poste de Sainte-Agathe, avec la ligne existante 1128-1357 à 120 kV. À partir de ce point d'intersection jusqu'au point de dérivation Saint-Sauveur, la ligne 1128-1357 sera démantelée et la nouvelle ligne la remplacera sur une longueur de 12 km. Le Transporteur indique que la ligne 1128-1357 sert actuellement « [...] de relève à l'alimentation des postes Doc-Grignon et de Saint-Sauveur [...] »⁷.

[41] Le Transporteur précise que la nouvelle ligne utilise des corridors de transport existants sur plus de 55 % de sa longueur, soit environ 12,8 km longeant des lignes à 735 kV dans la section de 30,5 km et 12 km où cette nouvelle ligne remplace la ligne existante 1128-1357 à 120 kV. Il ajoute que la nouvelle ligne sera dotée de deux conducteurs par phase pour une capacité de transit de 600 MVA, alors que la ligne 1128-1357 n'a qu'un conducteur par phase pour une capacité de transit de 300 MVA.

[42] Le calendrier de réalisation du Projet prévoit sa mise en service en septembre 2018⁸.

⁷ Pièce [B-0046](#), p. 20, R12.5.

⁸ Pièce [B-0052](#), p. 14.

5. JUSTIFICATION DU PROJET

[43] Le Transporteur soutient que le territoire des Laurentides a connu une forte croissance de la demande en électricité, principalement due à l'arrivée de nouveaux clients et à la conversion des résidences secondaires en résidences principales. Il constate que « [l]e taux d'accroissement moyen de la demande en puissance pour le territoire des Laurentides est de 2,4 % annuellement depuis 2004 »⁹. En raison de cette forte croissance de la demande, d'autres infrastructures dans la partie sud du réseau verront leur capacité dépassée à court terme et à moyen terme.

[44] Le Transporteur soumet que l'objectif du Projet consiste à répondre à la forte croissance de la demande en électricité de la région des Laurentides. Cette croissance de la charge provoque des dépassements de capacité sur les lignes 1127-1128 à 120 kV et 3058-3059 à 315 kV. De l'avis du Transporteur, ces dépassements nécessitent le transfert de l'alimentation des postes de Saint-Sauveur et Doc-Grignon du poste de Lafontaine vers le poste du Grand-Brûlé au moyen d'une nouvelle ligne à 120 kV.

[45] Il ajoute que cette nouvelle ligne permettra d'alimenter de façon fiable le futur poste de Saint-Jérôme par le poste de Lafontaine, ainsi que d'alimenter les postes de Saint-Sauveur, Doc-Grignon et le futur poste de Chertsey à partir du poste du Grand-Brûlé.

[46] Le Transporteur considère que le Projet est réalisable, tant du point de vue technique que du point de vue de l'échéancier. Il le justifie en rappelant que sa mission de base est, entre autres, de maintenir un service de transport permettant de satisfaire les besoins des clients tout en assurant la continuité et la qualité de ce service, dans le respect des critères de conception de son réseau de transport.

[47] La Régie note qu'aucun intervenant ne conteste la nécessité de la réalisation d'un projet afin de répondre à l'accroissement de la charge de la clientèle dans la région des Laurentides.

[48] Compte tenu de ce qui précède, la Régie est convaincue que le Projet est nécessaire et justifié en ce qu'il permet de répondre aux besoins de croissance de la clientèle de la région des Laurentides.

⁹ Pièce [B-0052](#), p. 7.

6. SOLUTIONS ENVISAGÉES

6.1 POSITION DU TRANSPORTEUR

[49] Le Transporteur présente trois solutions permettant de répondre aux objectifs visés par le Projet, soit :

- solution 1 : nouvelle ligne à 120 kV (Grand-Brûlé–dérivation Saint-Sauveur);
- solution 2 : nouvelle ligne à 120 kV (Lafontaine–dérivation Saint-Sauveur);
- solution 3 : nouvelle ligne à 120 kV (Grand-Brûlé–dérivation Saint-Donat).

[50] La solution 1, retenue par le Transporteur, consiste à construire une nouvelle ligne à 120 kV de 42,5 km entre le poste du Grand-Brûlé et le point de dérivation Saint-Sauveur. Une section de 12 km de cette nouvelle ligne consiste à reconstruire une ligne à 120 kV existante.

[51] Cette solution nécessitera d'autres projets d'investissements à moyen et long termes, soit l'ajout d'un départ de ligne et d'un disjoncteur à 120 kV au poste de Sainte-Agathe en 2031 et la reconstruction d'une barre à 120 kV de six disjoncteurs à ce même poste en 2046.

[52] Le Transporteur précise que le Projet a été retenu au terme de trois années d'études techniques et environnementales et à la suite d'une démarche de participation du public de plus de 95 rencontres¹⁰. Il ajoute qu'un projet de cette envergure demande normalement environ 18 mois d'études. Il explique la durée d'étude de trois ans, notamment, par le développement d'une nouvelle famille de pylônes et par l'étude des nombreuses variantes de tracés élaborées pour répondre aux commentaires du milieu¹¹.

[53] La solution 2 consiste à poursuivre l'alimentation des postes de Saint-Sauveur et Doc-Grignon à partir du poste de Lafontaine en construisant une nouvelle ligne à 120 kV de 36 km jusqu'à la dérivation Saint-Sauveur.

¹⁰ Pièce [B-0052](#), p. 10.

¹¹ Pièces [A-0026](#), p. 43 et 44 et [B-0091](#), p. 7.

[54] D'autres travaux seraient également nécessaires pour cette solution, soit la construction en 2020 d'une nouvelle ligne à 315 kV d'environ 24 km du poste Chénier vers le poste de Lafontaine, pour pallier le dépassement de la capacité de la ligne 3058-3059, et l'ajout d'un quatrième transformateur à 315-120 kV au poste de Lafontaine, en regard du dépassement de la capacité de transformation de ce poste dès 2022.

[55] Le Transporteur invoque les raisons suivantes pour rejeter la solution 2 :

- les coûts de cette solution sont supérieurs à ceux de la solution 1;
- elle nécessiterait la construction de deux lignes de transport dont la longueur combinée est supérieure à celle de la solution 1;
- la nouvelle ligne à 120 kV serait située en milieu urbain, ce qui s'avérerait plus complexe que la solution 1;
- elle entraînerait des pertes électriques plus importantes que celle de la solution 1.

[56] La solution 3, quant à elle, consiste à construire une nouvelle ligne à 120 kV d'environ 16,3 km, du poste du Grand-Brûlé jusqu'à la dérivation Saint-Donat, dans le but d'alimenter les postes de Saint-Sauveur et Doc-Grignon à partir du poste du Grand-Brûlé, tout comme dans la solution 1. Cette ligne est adjacente à la ligne à 120 kV existante Grand-Brûlé–Sainte-Agathe (ligne 1356-1357).

[57] Des travaux seraient également nécessaires en 2018 dans le cadre de cette solution, soit la reconstruction de la ligne 1356-1357 sur une distance de 14,6 km, à partir de la dérivation Saint-Donat jusqu'au poste de Sainte-Agathe et la reconstruction d'une barre à 120 kV de six disjoncteurs au poste de Sainte-Agathe.

[58] Finalement, d'autres travaux à moyen et long termes liés à la solution 3 consisteraient à reconstruire 17,6 km de la ligne 1128-1357 du poste de Sainte-Agathe vers la dérivation Saint-Sauveur en 2028, à ajouter un banc de compensation *shunt* de 50 MVAR au poste de Sainte-Agathe en 2032 et à construire un nouveau poste de sectionnement entre le poste du Grand-Brûlé et le poste de Sainte-Agathe en 2039. Cette

solution découle d'un scénario qui a été analysé à la demande de la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard au printemps 2015¹².

[59] Le Transporteur invoque les raisons suivantes pour rejeter la solution 3 :

- elle entraîne des coûts plus élevés que ceux de la solution 1;
- la nouvelle ligne Grand-Brûlé–dérivation Saint-Donat serait construite dans un secteur résidentiel bâti, impliquant l'acquisition et la démolition de plusieurs résidences;
- elle rendrait le réseau de transport plus vulnérable et plus complexe vu l'augmentation du nombre d'équipements requis au poste de Sainte-Agathe et au nouveau poste de sectionnement;
- sa capacité à répondre aux besoins de croissance et ses perspectives de développement du réseau de transport seraient plus limitées que celles de la solution 1.

[60] Le tableau suivant présente la comparaison économique des solutions déposées par le Transporteur au soutien de sa demande :

TABLEAU 1
COMPARAISON ÉCONOMIQUE DES SOLUTIONS (M\$ ACTUALISÉS 2015)

	Solution 1 Grand-Brûlé – St-Sauveur	Solution 2 Lafontaine – St-Sauveur	Solution 3 Grand-Brûlé – St-Donat
Investissements	81,0	155,6	96,1
Réinvestissements	1,1	5,4	3,3
Valeurs résiduelles	(1 8)	(4,9)	(3,9)
Taxes	5,5	10,6	6,5
Pertes électriques	-	25,1	-
Coûts globaux actualisés	85,8	191,8	102,0

Source : Pièce [B-0052](#), p. 17, tableau 5.

¹² Pièce [B-0039](#), p. 1.

[61] L'analyse économique est réalisée sur une période de 53 ans, soit 50 ans après la mise en service des équipements. Les hypothèses utilisées sont les suivantes¹³ :

- taux d'actualisation de long terme de 5,455 %;
- taux d'inflation générale de 2,0 %;
- taux de taxe sur les services publics de 0,55 %.

6.2 POSITION DES INTERVENANTS

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

[62] La Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la MRC des Pays-d'en-Haut comparent la solution 1 et la solution 3 sous deux volets :

- sur les plans technique et économique;
- sur les impacts environnementaux, incluant les aspects paysagers et humains.

[63] Elles présentent également une analyse de l'impact écologique-économique de la solution 1 sur la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard.

[64] La Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard ne conteste pas la nécessité d'un projet répondant à la croissance de la demande en électricité dans les MRC des Laurentides et des Pays-d'en-Haut. Par contre, le tracé de la solution 1 est toujours fortement contesté par les citoyens de Saint-Adolphe-d'Howard, principalement à cause de sa localisation¹⁴.

[65] L'expert mandaté par la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la MRC des Pays-d'en-Haut indique dans son rapport que « *les deux solutions sont adéquates sur le plan technique pour assurer une alimentation sécuritaire des charges sur la période*

¹³ Pièce [B-0052](#), p. 16.

¹⁴ Pièce [C-MSAH-0039](#), p. 5.

retenue de 20 ans »¹⁵. Il ajoute que la configuration de la solution 1 comprend plusieurs prises en dérivation sur un même circuit, ce qui complexifie le système de protection.

[66] Sur le plan économique, l'expert considère que l'analyse du Transporteur ne tient pas compte de certains réinvestissements, pour la solution 1. En tenant compte de ces réinvestissements, il évalue que la solution 3 aurait un coût global actualisé inférieur d'environ 6 M\$ à celui de la solution 1. Au cours de l'audience, l'expert apporte des ajustements à son analyse, ce qui ramène les valeurs précédentes à 2 M\$¹⁶.

[67] Par ailleurs, l'expert présente une nouvelle solution qu'il nomme la « solution 3 optimisée » afin d'éviter des coûts d'expropriation liés à la solution 3. Elle consiste à reconstruire la section de la ligne entre le poste du Grand-Brûlé et la dérivation Saint-Donat dans l'emprise de cette section de la ligne existante qui serait démantelée. Il soumet que l'analyse technique de la solution 3 optimisée permet de conclure « *que les critères usuels de conception de réseau sont respectés* »¹⁷. Il ajoute que cette solution serait adéquate jusqu'en 2048¹⁸. Tenant compte des ajustements apportés au cours de l'audience, il évalue que la solution 3 optimisée aurait un coût global actualisé inférieur à celui de la solution 1 d'environ 6,2 M\$¹⁹.

[68] Sur le plan des impacts environnementaux, incluant les aspects paysagers et humains, l'experte mandatée par la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la MRC des Pays-d'en-Haut considère que « [l]e tracé de la solution 3, quoique susceptible (comme le tracé de la solution 1) de générer des impacts environnementaux certains, risque d'entraîner de moins sérieuses perturbations sur le territoire, car il emprunte l'emprise de lignes existantes »²⁰. Elle ajoute que le remplacement complet de la ligne existante dans une emprise de même largeur réduirait davantage ces impacts.

[69] Sur le plan de l'impact écologique-économique de la solution 1 sur la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard, la consultante mandatée indique que son étude a permis d'obtenir « *un ordre de grandeur concernant la valeur des biens et services écosystémiques qui seront perdus en cas de réalisation du projet selon la solution 1* »²¹.

¹⁵ Pièce [C-MSAH-0035](#), p. 10.

¹⁶ Pièce [C-MSAH-0086](#), p. 21.

¹⁷ Pièce [C-MSAH-0035](#), p. 16.

¹⁸ Pièce [C-MSAH-0035](#), p. 21.

¹⁹ Pièce [C-MSAH-0086](#), p. 22.

²⁰ Pièce [C-MSAH-0037](#), p. 35.

²¹ Pièce [C-MSAH-0057](#), p. 14.

Selon la consultante, cette étude permet de démontrer l'importance du récréotourisme et du paysage dans le développement économique de la municipalité et d'évaluer la valeur approximative des pertes en taxes foncières que pourrait entraîner la construction de cette ligne. Selon la consultante, ces considérations « *sont de nature à soutenir la Régie de l'énergie dans sa prise de décision concernant la solution à retenir et dans la recherche du tracé de moindre impact économique, social, environnemental et paysager* »²².

[70] La Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la MRC des Pays-d'en-Haut soutiennent que la solution 1 comporterait d'importants effets négatifs et irréversibles sur le paysage, l'environnement et le développement économique durable de leur communauté. Elles ajoutent que la solution 1 « *n'a pas été étudiée et optimisée selon les méthodologies applicables en la matière, n'est pas le tracé de la solution 1 du moindre impact et ne peut se justifier dans une perspective de développement durable* »²³.

[71] D'autre part, la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la MRC des Pays-d'en-Haut considèrent que « *la solution 3 envisagée par Hydro-Québec pourrait être optimisée en remplaçant la ligne existante et en voyant à son intégration paysagère [...]* »²⁴. Elles soutiennent que le Transporteur ne doit pas spéculer sur la possibilité d'une croissance de la demande plus importante pour justifier la solution 1. Elles questionnent, par ailleurs, la pertinence de son argument relatif à l'avantage du bouclage, utilisé par le Transporteur pour favoriser la solution 1 plutôt que la solution 3.

[72] La Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la MRC des Pays-d'en-Haut remettent en question l'analyse économique du Transporteur en ce qui a trait à la durée de vie utile considérée pour les lignes qui, selon elles, devrait être de 50 ans, alors que le Transporteur utilise une durée de vie utile de 70 ans.

[73] Elles contestent également l'investissement pour une nouvelle ligne en 2048, présenté dans l'analyse économique de la contre-preuve du Transporteur. Elles considèrent que cette nouvelle ligne « *résulterait des extrapolations injustifiées et hasardeuses d'Hydro-Québec sur la croissance de la demande sur 30 à 50 ans, sans tenir compte de moult possibilités de croissance moins importantes [...]* »²⁵.

²² Pièce [C-MSAH-0057](#), p. 14.

²³ Pièce [C-MSAH-0090](#), p. 3.

²⁴ Pièce [C-MSAH-0090](#), p. 3.

²⁵ Pièce [C-MSAH-0090](#), p. 27 et 28.

SÉ-AQLPA

[74] L'intervenant SÉ-AQLPA est en accord avec la nécessité d'apporter des ajouts au réseau de transport afin de répondre à la croissance de la charge locale de la région Laurentides-Lanaudière²⁶.

[75] Après analyse, il constate que le réseau, dans la région des Laurentides et du nord de Lanaudière, est radial, puisque tous les postes sont connectés en simple dérivation sur ses lignes. Il s'agit, selon l'intervenant, de la configuration la moins fiable et la plus difficile à protéger adéquatement, surtout lorsque plusieurs postes sont raccordés en dérivation sur la même ligne²⁷.

[76] SÉ-AQLPA soutient qu'il serait avantageux de réaliser un bouclage au poste de Sainte-Agathe. Il considère que « [l]a meilleure solution sur le plan technique consiste à modifier la Solution 3 (version HQT) de manière à conserver les lignes 1356-1357 jusqu'à Sainte-Agathe et à construire une nouvelle ligne double terne dans le même corridor de Saint-Donat [dérivation] jusqu'à Sainte Agathe en bouclant les lignes à Sainte-Agathe »²⁸.

[77] Dans son argumentation écrite, SÉ-AQLPA recommande ce qui suit²⁹ :

« Nous recommandons à la Régie de l'énergie de suspendre l'étude de la demande d'Hydro-Québec TransÉnergie (HQT) visant l'autorisation selon l'article 73 de la Loi de son Projet d'investissement Grand-Brûlé Saint-Sauveur au présent dossier et ce jusqu'à ce que HQT soumette à la Régie une version optimisée de la "Solution alternative 3 – Version SÉ-AQLPA", identifiant des manières d'éliminer ou réduire les impacts locaux de la nouvelle ligne de cette solution dans certaines communautés de la MRC Des Laurentides, et de plus mesurant les coûts comparatifs de cette Solution telle qu'ainsi optimisée.

Lorsque le dossier aura ainsi été complété et que la Régie sera ainsi mieux à même de comparer la Solution 3-SÉ-AQLPA-optimisée, le Tribunal reprendra l'étude de l'actuelle demande de HQT pour autorisation des investissements de son Projet selon sa Solution 1. La Régie décidera alors s'il y a lieu d'autoriser ce Projet (Solution 1) avec ou sans conditions ou le refuser. Si la demande

²⁶ Pièce [C-SÉ-AQLPA-0041](#), p. 6.

²⁷ Pièce [C-SÉ-AQLPA-0041](#), p. 18.

²⁸ Pièce [C-SÉ-AQLPA-0041](#), p. 33.

²⁹ Pièce [C-SÉ-AQLPA-0057](#), p. iii.

(selon la Solution 1) est ainsi refusée par la Régie, tout sera alors déjà “mûr” pour qu’HQT puisse déposer une nouvelle demande d’autorisation selon la Solution 3-SÉ-AQLPA-optimisée ».

[78] De plus, l’intervenant se prononce sur la solution 3 optimisée de la Municipalité de Saint-Adolphe-d’Howard et la MRC des Pays-d’en-Haut en indiquant que cette solution ne permettrait que de retarder et non d’éviter la construction d’une nouvelle ligne dans le paysage de la Municipalité de Saint-Adolphe-d’Howard et qu’elle n’offrirait pas de fiabilité et de robustesse suffisantes, ni de flexibilité pour des développements à venir dans la région³⁰.

Ville de Mont-Tremblant et als.

[79] L’intervenant Ville de Mont-Tremblant et *als.* s’oppose à la solution 3, notamment pour les raisons suivantes³¹ :

- la nécessité d’expropriations;
- la traversée de zones peuplées;
- la mise en péril, sinon carrément l’abandon, de projets de développements domiciliaires;
- la nécessité de déboisement, notamment le long de la piste du parc linéaire du P’tit Train du Nord;
- la traversée de milieux sensibles;
- la traversée de corridors touristiques;
- l’impact sur le bassin visuel touristique et l’impact sur l’économie du récréotourisme.

[80] Cet intervenant demande à la Régie d’accorder à Hydro-Québec l’autorisation requise pour la construction du Projet.

³⁰ Pièce [C-SÉ-AQLPA-0057](#), p. 17.

³¹ Pièce [C-MRC-0040](#), p. 3 à 5.

6.3 CONTRE-PREUVE ET RÉPLIQUE DU TRANSPORTEUR

Contre-preuve

[81] En audience, le Transporteur présente une contre-preuve, à la suite du témoignage de l'expert mandaté par la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la MRC des Pays-d'en-Haut, portant sur la solution 3 optimisée. Cette dernière solution est brièvement décrite au paragraphe 67 de la présente décision.

[82] Le Transporteur qualifie la « solution 3 optimisée » proposée par la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la MRC des Pays-d'en-Haut de « solution 3 modifiée ».

[83] Le Transporteur soutient qu'il ne valide généralement pas les solutions mises de l'avant par les intervenants, car le cadre décisionnel de la Régie est clair à ce sujet. La Régie examine les solutions proposées par le Transporteur. Il ajoute qu'exceptionnellement, dans le présent dossier, compte tenu de l'intérêt et de l'ampleur des discussions à ce sujet, « *il a offert à la Régie une preuve testimoniale et une contre-preuve [note de bas de page omise] à l'égard de la solution 3 modifiée et de ses paramètres économiques et techniques* »³².

[84] Le Transporteur soutient qu'après l'analyse économique de la solution 3 modifiée et de la solution 1, cette dernière est plus avantageuse, avec un coût inférieur de 17,5 M\$ par rapport à la solution 3 modifiée. Le Transporteur ajoute qu'il inclut des réinvestissements à la solution 1, tels que suggérés par l'expert de la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la MRC des Pays-d'en-Haut.

[85] Du point de vue technique, le Transporteur conclut que la solution 3 modifiée est inacceptable, car elle³³ :

- entraîne une variation de tension au-delà des plages permises;
- entraîne un affaissement de la tension à la suite de la perte d'un circuit;

³² Pièce [B-0091](#), p. 17.

³³ Pièce [B-0091](#), p. 18.

- ne permet pas d'alimenter la demande prévue sur la période d'étude sans un nouveau projet de ligne Grand-Brûlé-dérivation entre Sainte-Agathe et Saint-Sauveur;
- rend impossible le raccordement du futur poste de Chertsey au nord de Saint-Sauveur, car quatre postes sont déjà alimentés par la nouvelle ligne;
- pourrait entraîner un projet d'envergure à court terme advenant une augmentation de la charge entre les postes de Saint-Sauveur et de Mont-Tremblant causant un dépassement de capacité;
- nécessite l'addition de compensation *shunt* supplémentaire au poste de Sainte-Agathe présentant un risque d'opération inacceptable avec un réseau très sensible en tension et une consommation de puissance réactive poussant le réseau vers un état instable en tension;
- ignore les obligations de sécurisation de l'alimentation mise de l'avant par les Comités Warren et la commission Nicolet.

Réplique à la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la MRC des Pays-d'en-Haut

[86] Concernant l'aspect soulevé par la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la MRC des Pays-d'en-Haut sur la possibilité d'une croissance de la demande plus importante utilisée par le Transporteur pour justifier la solution 1, ce dernier 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. Il ajoute que l'historique ayant démontré que « *la croissance réelle peut excéder les prévisions, les données utilisées sont des données prudentes et conservatrices* »³⁴.

[87] Le Transporteur précise que la solution 1 est évolutive et évite de multiplier les lignes et les équipements dans la région. Il rappelle que cette solution offre une plus grande capacité d'alimentation pour un coût moindre que la solution 3 et la solution 3 modifiée, peu importe la prévision de la demande utilisée.

[88] En regard de la pertinence de considérer l'avantage du bouclage comme facteur favorisant la solution 1, le Transporteur précise :

³⁴ Pièce [B-0094](#), p. 4 et 5.

« [L]e Projet alimentera quatre postes par deux lignes empruntant deux corridors différents tandis que la solution 3 modifiée par l'Intervenant [la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la MRC des Pays-d'en-Haut] 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 ligne [note de bas de page omise]. Il est indéniable qu'un réseau alimenté par deux lignes de parcours distincts est plus fiable qu'un réseau alimenté par une seule ligne »³⁵.

[89] Quant à l'aspect des prises en dérivation de postes dans la configuration de la solution 1, qui rendraient le système de protection plus complexe, le Transporteur souligne que le réseau des Laurentides est conçu presque exclusivement de cette façon et que la prise en dérivation de postes permet de simplifier les systèmes de protection. Il précise « [qu'o]n fait ça pour éviter d'installer des protections de lignes dans les postes, on sauve des coûts et ça fonctionne très bien »³⁶.

[90] En ce qui a trait à l'utilisation inadéquate d'une durée de vie utile de 70 ans pour les lignes, dans l'analyse économique présentée dans sa contre-preuve le Transporteur affirme qu'elle est effectuée selon les règles de l'art et il justifie le recours à cette durée de vie utile par la décision rendue en novembre 2015 par la Régie, dans le dossier R-3927-2015, qui a mené à l'adoption des principes comptables généralement reconnus (PCGR) des États-Unis, « dossier dans lequel la Régie a reconnu qu'on pouvait désormais aux fins tarifaires amortir nos actifs sur leur véritable durée de vie utile »³⁷. Il précise que la « durée de vie d'une ligne, c'est soixante-dix (70) ans. C'est la période sur laquelle on les amortit »³⁸.

[91] En regard de la nécessité d'inclure une nouvelle ligne en 2048 dans l'analyse de la solution 3 modifiée, le Transporteur affirme : « [Q]uand on a simulé le scénario de la page 28, 29 en quarante-huit (48), quarante-neuf (49), j'ai bien mentionné que ce scénario-là ne fonctionne pas. Donc, il faut que ça déclenche des investissements avant quarante-huit (48), quarante-neuf (49) »³⁹.

³⁵ Pièce [B-0094](#), p. 5.

³⁶ Pièce [A-0026](#), p. 178.

³⁷ Pièce [A-0030](#), p. 222.

³⁸ Pièce [A-0030](#), p. 221.

³⁹ Pièce [A-0030](#), p. 201.

[92] Quant à l'opinion de la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la MRC des Pays-d'en-Haut à l'effet que le Transporteur n'étaye pas sa prétention de proposer la meilleure solution et que la solution 1 n'est pas optimale, le Transporteur soutient que la preuve démontre que la solution 1 est optimale en ce qu'elle est la moins coûteuse et est techniquement avantageuse pour les raisons énumérées ci-après. La solution 1 :

« [...] »

- *Permettra de conserver une ligne existante dont la localisation est stratégique entre la dérivation [S]aint-Donat et le poste de Sainte-Agathe. Cette ligne n'a d'ailleurs pas atteint la fin de sa durée de vie utile;*
- *Permettra une meilleure évolution du réseau à l'aide d'une intervention mineure de bouclage par l'ajout de disjoncteurs au poste de Sainte-Agathe (à long terme, en 2031 et 2046);*
- *Alimentera à l'aide de deux lignes biternes (4 circuits) un total de 5 postes satellites (Saint-Donat, Sainte-Agathe, Doc Grignon, Saint-Sauveur et futur Chertsey). Elle permet donc une meilleure alimentation globale des postes de la région;*
- *Bénéficiera d'une diversité géographique de parcours des lignes pour une fiabilité accrue;*
- *Proposera une architecture de réseau présentant une capacité ultime plus importante »⁴⁰.*

[93] De plus, le Transporteur soutient que la solution 1 présente un tracé de moindre impact, car il s'éloigne des milieux bâtis et a fait l'objet des optimisations suivantes pour minimiser son impact sur les paysages des municipalités en cause :

« R3.3 »

Afin de réduire les impacts sur le territoire de la municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard, le Transporteur :

- *a conçu une nouvelle famille de pylônes plus compacts et moins hauts, spécifique au besoin particulier du Projet, favorisant une intégration plus harmonieuse au paysage;*
- *a réduit la largeur d'emprise, minimisant ainsi le déboisement;*
- *a ajusté à maintes reprises le tracé et le positionnement des pylônes pour atténuer l'impact visuel de la ligne sur le paysage;*

⁴⁰ Pièce [B-0044](#), p. 7, R3.1.

- *a modifié le tracé à certains endroits, notamment pour l'éloigner des milieux sensibles* »⁴¹.

[94] Quant à l'argument de la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la MRC des Pays-d'en-Haut à l'effet que la solution 3 n'a pas été optimisée et n'a pas fait l'objet d'une étude complète, le Transporteur déclare « *que les solutions alternatives, écartées au moment de la détermination de la solution optimale, présentent des lacunes techniques et économiques [note de bas de page omise] qui ne peuvent être surmontées par une simple optimisation* »⁴².

[95] Par ailleurs, en regard de la proposition de la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la MRC des Pays-d'en-Haut de prendre en considération les pertes économiques estimées selon l'analyse écologique-économique de la solution 1 pour la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard réalisée par sa consultante, le Transporteur rappelle que « *l'analyse économique ne considère que les coûts propres au Transporteur, en conformité avec le cadre réglementaire applicable [note de bas de page omise]* »⁴³.

Réplique à SÉ-AQLPA

[96] Le Transporteur est en désaccord avec la recommandation de l'intervenant SÉ-AQLPA demandant à la Régie de suspendre l'étude du dossier afin de permettre au Transporteur de mieux documenter la nouvelle variante de solution proposée par l'intervenant⁴⁴. Il soutient avoir démontré les lacunes de la proposition de SÉ-AQLPA en comparaison du Projet soumis pour autorisation⁴⁵.

[97] En ce qui a trait à l'aspect des prises en dérivation de postes qui rendraient cette configuration de la solution 1 moins fiable et plus difficile à protéger adéquatement, le Transporteur fait valoir que :

« [1]e 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.

⁴¹ Pièce [B-0064](#), p. 7, R3.3.

⁴² Pièce [B-0094](#), p. 7.

⁴³ Pièce [B-0094](#), p. 7.

⁴⁴ Pièce [B-0094](#), p. 10 et 11.

⁴⁵ Pièce [B-0094](#), p. 11 et 12.

De plus, la solution 3 modifiée par l'Intervenant [SÉ-AQLPA] ne comprend qu'un seul poste en dérivation de moins que la solution retenue jusqu'en 2031, et autant par la suite [note de bas de page omise] »⁴⁶.

Réplique à Ville de Mont-Tremblant et als.

[98] Le Transporteur ne commente pas l'argumentation de cet intervenant et s'en remet à l'appréciation de la Régie à cet égard.

6.4 OPINION DE LA RÉGIE

[99] La Régie constate qu'aucun intervenant ne conteste la nécessité de la réalisation d'un projet pour répondre à la croissance de la demande dans les Laurentides en éliminant les dépassements de capacité des lignes à 120 kV et à 315 kV. Elle note également les efforts du Transporteur pour favoriser l'acceptabilité du Projet⁴⁷.

[100] Enfin, la Régie constate qu'il existe toujours une contestation importante du tracé proposé de la nouvelle ligne, tel qu'énoncé par la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la MRC des Pays-d'en-Haut dans leur demande d'intervention : « *La Municipalité a adopté plusieurs résolutions, dont la plus récente en novembre 2015, affirmant que l'ouverture d'une emprise aura des impacts majeurs sur le territoire, que la Solution 1 n'obtient pas l'acceptabilité sociale [...] »⁴⁸.*

[101] Au soutien du Projet, la Régie retient que le Transporteur a présenté trois solutions qui peuvent répondre aux besoins prévus à l'horizon de l'étude économique. Elle note que la solution 2 présentée par le Transporteur ne fait pas l'objet d'un débat en regard, notamment, de son coût bien supérieur aux deux autres solutions. Les discussions portent essentiellement sur la solution 1 et la solution 3, et également sur de nouvelles variantes de la solution 3 élaborées par la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la MRC des Pays-d'en-Haut, ainsi que par SÉ-AQLPA.

⁴⁶ Pièce [B-0094](#), p. 13.

⁴⁷ Pièce [B-0091](#), p. 7.

⁴⁸ Pièce [C-MSAH-0002](#), p. 5, par. 21.

[102] La Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la MRC des Pays-d'en-Haut questionnent l'analyse économique du Transporteur dans son évaluation de la solution 1. Selon cet intervenant, le Transporteur devrait inclure des coûts de réinvestissement pour certaines lignes existantes dont la durée de vie utile serait atteinte au cours de la période d'analyse économique.

[103] Par ailleurs, la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la MRC des Pays-d'en-Haut présentent une variante de la solution 3 (solution 3 optimisée), ainsi qu'une analyse économique comparative de cette variante et de la solution 1, suivant les mêmes hypothèses au sujet des réinvestissements applicables.

[104] D'autre part, la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la MRC des Pays-d'en-Haut soutiennent que la solution 3, de même que la solution 3 optimisée, sont adéquates sur le plan technique.

[105] Dans sa contre-preuve, le Transporteur présente ses conclusions à la suite de son analyse économique et de son analyse technique de la solution 3 modifiée envisagée par la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la MRC des Pays-d'en-Haut.

[106] La Régie note que le Transporteur, dans sa contre-preuve, considère le besoin d'une nouvelle ligne à l'horizon 2048, en raison des lacunes techniques qu'il a décrites en cours d'audience. Elle note également qu'il considère une durée de vie utile de 70 ans pour les réinvestissements associés aux lignes, alors que la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la MRC des Pays-d'en-Haut soutiennent que cette durée devrait être de 50 ans.

[107] Du point de vue technique, la Régie retient les éléments suivants.

[108] Dans le cadre de sa contre-preuve, le Transporteur affirme que la solution 3 modifiée est inacceptable techniquement et qu'elle nécessiterait l'ajout d'une nouvelle ligne, à l'horizon 2048 ou avant.

[109] Bien que la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la MRC des Pays-d'en-Haut estiment que la solution 3 modifiée ne nécessite pas cette nouvelle ligne, la Régie retient les arguments du Transporteur présentés dans son témoignage. Elle note que la solution 3 modifiée vient ajouter l'alimentation du poste de Saint-Donat à la solution 3, diminuant ainsi la marge de manœuvre associée à cette dernière.

[110] La Régie est satisfaite des réponses données par le Transporteur, concernant la problématique soulevée par la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la MRC des Pays-d'en-Haut ainsi que par SÉ-AQLPA, au sujet des postes raccordés en dérivation. Selon les intervenants, cette configuration de réseau est moins fiable et plus difficile à protéger adéquatement. Or, selon le Transporteur, le réseau des Laurentides est déjà alimenté de cette façon et la solution 1, de même que la solution 3 et les variantes de cette dernière, auront une topologie similaire. Enfin, cette approche permet de simplifier la protection tout en économisant des coûts⁴⁹.

[111] Du point de vue économique, la Régie retient les éléments suivants.

[112] Quant à la pertinence d'ajouter les réinvestissements pour les lignes dont la durée de vie utile serait dépassée durant la période d'analyse, le Transporteur affirme que l'expérience a démontré que même après 60 ou 70 ans, ce type de lignes est encore en bon état, ce qui explique qu'il n'ait pas inclus de réinvestissements dans son analyse. Par ailleurs, le Transporteur indique que depuis le passage aux PCGR des États-Unis, il peut considérer une durée de vie utile supérieure à 50 ans aux fins tarifaires pour amortir ses actifs et, de ce fait, il a augmenté la durée de vie comptable à 70 ans dans le cas des lignes.

[113] La Régie accepte les explications du Transporteur pour l'utilisation de la durée de vie utile de 70 ans pour les lignes. Elle note également que, d'un point de vue pratique, le Transporteur affirme que les lignes en cause dans le présent dossier sont en bon état et qu'aucun réinvestissement important ne serait nécessaire au cours de la période d'étude⁵⁰.

[114] Réitérant sa confiance dans l'analyse économique au dossier, le Transporteur indique avoir réalisé l'analyse économique présentée dans sa contre-preuve en incluant les réinvestissements suggérés par la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la MRC des Pays-d'en-Haut, ainsi que les investissements liés aux besoins d'une nouvelle ligne en 2048. Il conclut que la solution 1 coûte 17,5 M\$ de moins que la solution 3 modifiée proposée par la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la MRC des Pays-d'en-Haut.

[115] Par ailleurs, la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la MRC des Pays-d'en-Haut contestent, dans leur argumentation, l'utilisation d'une durée de vie utile de 70 ans

⁴⁹ Pièce [A-0026](#), p. 178.

⁵⁰ Pièce [A-0026](#), p. 65.

pour les lignes. Elles contestent également le besoin d'une ligne à l'horizon 2048. Ainsi, sans cette ligne, elles évaluent le coût de la solution 3 modifiée à 96,8 M\$⁵¹, soit le même ordre de grandeur que celui de la solution 1 analysée dans la contre-preuve du Transporteur.

[116] La Régie note que dans leurs analyses économiques comparant la solution 1 à la solution 3 ou à la solution 3 optimisée, la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la MRC des Pays-d'en-Haut arrivent à des coûts du même ordre de grandeur pour l'une ou l'autre de ces solutions. Elle note également que le Transporteur obtient à ce chapitre des coûts supérieurs d'environ 18 % pour la solution 3 et la solution 3 optimisée.

[117] Compte tenu des résultats des analyses économiques de la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la MRC des Pays-d'en-Haut et du Transporteur de même que leurs analyses techniques, la Régie considère que la solution 1 est plus avantageuse et retient à cet égard les arguments suivants du Transporteur :

- en conservant la ligne entre la dérivation Saint-Donat et le poste de Sainte-Agathe, cette solution permet d'alimenter, à l'aide de deux lignes biternes, l'ensemble des cinq postes satellites de la région (de Saint-Donat, de Sainte-Agathe, Doc Grignon, de Saint-Sauveur et du futur poste de Chertsey);
- elle propose une architecture de réseau évolutive à long terme, avec des ajouts futurs permettant le bouclage au poste de Sainte-Agathe;
- elle présente une capacité ultime plus importante;
- elle permet une meilleure alimentation globale des postes de la région, tout en bénéficiant d'une diversité géographique de parcours des lignes, pour une fiabilité accrue en cas de perte d'une des lignes ou du retrait de lignes pour entretien ou réparation;
- elle évite le milieu bâti;
- elle a fait l'objet d'optimisation pour minimiser son impact sur les paysages.

⁵¹ Pièce [C-MSAH-0090](#), p. 28, par. 96.

[118] La Régie ne retient pas la solution 3 ni la variante de celle-ci, telle que proposée par la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la MRC des Pays-d'en-Haut, car, outre leurs coûts supérieurs à ceux de la solution 1, ces solutions impliquent des impacts sur le milieu bâti ainsi que le démantèlement d'une ligne utilisée pour l'alimentation régulière du poste de Sainte-Agathe. Par ailleurs, elles offriraient une capacité de développement moins grande à long terme et, dans le cas particulier de la solution 3 optimisée proposée par la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la MRC des Pays-d'en-Haut, elle serait difficilement exploitable et nécessiterait des ajouts d'ici 2048.

[119] La Régie ne retient pas la recommandation d'étudier la variante proposée par SÉ-AQLPA, qui est électriquement similaire à la solution 1 et qui, de l'avis du Transporteur, aurait des impacts sur le milieu bâti. Par ailleurs, cette variante ne présente pas l'avantage de la diversité de parcours de la solution 1.

[120] Par conséquent, la Régie est d'avis que le Projet correspond à la solution de moindre impact économique et à la solution la plus avantageuse du point de vue technique. Il permet également de répondre aux besoins de croissance de la clientèle de la région des Laurentides dans une perspective de long terme de façon fiable et évolutive.

[121] Par ailleurs, la Régie tient à souligner le dépôt de la contre-preuve du Transporteur portant sur la solution 3 modifiée proposée par la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la MRC des Pays-d'en-Haut. En effet, bien que le Transporteur ne soit pas tenu, par le Règlement, d'examiner ou de commenter les solutions alternatives présentées par les intervenants, la Régie considère que la contre-preuve déposée par le Transporteur lui a permis de mieux apprécier l'ensemble du dossier, compte tenu des conditions bien particulières du Projet, notamment, le fait que la solution 3 proposée par le Transporteur est une solution ayant fait l'objet de discussions avec la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard avant le dépôt du dossier devant la Régie.

7. COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET

[122] Le Transporteur présente la ventilation suivante des coûts du Projet :

TABLEAU 2

**Coûts des travaux avant-projet et projet
(en milliers de dollars de réalisation)**

		Total Transport (ligne et poste)
Coûts de l'avant-projet		
	Sous-total	4 136,7
Coûts du projet		
	Ingénierie, approvisionnement et construction	82 083,3
	Client	5 866,3
	Frais financiers	5 868,1
	Sous-total	93 817,7
	TOTAL	97 954,4

Source : Pièce [B-0052](#), p. 18, tableau 6.

[123] **Les coûts annuels et détaillés du Projet sont déposés sous pli confidentiel. La demande de traitement confidentiel de ces renseignements a été traitée dans la décision D-2016-091.**

[124] Le Transporteur mentionne que si le coût total du Projet dépasse de plus de 15 % le montant autorisé par le Conseil d'administration, il devra obtenir une nouvelle autorisation de ce dernier. Le cas échéant, il en informera la Régie en temps opportun. Il souligne qu'il s'efforcera de contenir les coûts du Projet à l'intérieur du montant autorisé par la Régie.

[125] **La Régie autorise la réalisation du Projet, tel que soumis. Le Transporteur ne pourra cependant apporter, sans autorisation préalable de la Régie, aucune modification au Projet qui aurait pour effet d'en modifier de façon appréciable la nature, les coûts ou la rentabilité.**

[126] **La Régie prend acte du fait que le Transporteur s'engage à l'informer en temps opportun si le coût total du Projet devait dépasser le montant autorisé de plus de 15 %.**

[127] **En cas de modifications au Projet, dont un dépassement des coûts ou une modification de sa rentabilité, la Régie rappelle les exigences mentionnées aux paragraphes 508 à 511 de sa décision D-2014-035⁵² et demande au Transporteur de s'y conformer.**

7.1 SUIVI DES COÛTS

[128] Le Transporteur propose de faire un suivi des coûts du Projet lors du dépôt de son rapport annuel à la Régie. Dans sa décision D-2016-091, la Régie précise les informations requises pour le dépôt public du suivi des coûts dans le rapport annuel et mentionne qu'elle déterminera le format et les modalités relatifs au suivi des coûts détaillés, déposés sous pli confidentiel, dans la présente décision sur le fond :

« [74] La Régie juge que le Projet doit faire l'objet d'un suivi des coûts dans le cadre du rapport annuel du Transporteur. Afin d'assurer un suivi adéquat des coûts du Projet, la Régie demande au Transporteur de déposer publiquement, lors du dépôt de son rapport annuel, le suivi des coûts présentés au tableau 6 de la pièce B-0004 et des coûts totaux par type d'équipement. De plus, le Transporteur devra fournir le suivi des coûts totaux relatifs à chacune de catégories d'investissement.

[75] Par ailleurs, la Régie autorise le Transporteur à présenter le suivi des coûts réels détaillés du Projet sous pli confidentiel. Cependant, le format et les modalités relatifs à ce suivi seront déterminés ultérieurement dans le présent dossier.

⁵² Dossier R-3823-2012, décision [D-2014-035](#), p. 109 et 110.

[76] *Pour les mêmes motifs que ceux exprimés précédemment, la Régie juge que le suivi des coûts détaillés du Projet pourra être déposé sous pli confidentiel et l'information y contenue considérée confidentielle jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de mise en service finale du Projet* »⁵³.

[nous soulignons]

[129] **Tel qu'elle l'a ordonné dans la décision D-2016-093⁵⁴ pour le suivi des coûts du projet examiné dans le cadre du dossier R-3956-2015, la Régie demande au Transporteur de présenter le suivi des coûts du Projet sous pli confidentiel, pour la durée du délai prévu à la décision D-2016-091, selon le niveau de détail des coûts présentés au tableau 1 « Coûts des travaux avant-projet et projet par élément » de la pièce B-0079.**

8. IMPACT TARIFAIRE

[130] Les coûts du Projet s'établissent à 98 M\$ et s'inscrivent dans la catégorie d'investissement « Croissance des besoins de la clientèle ». La mise en service du Projet est prévue pour septembre 2018.

[131] Comme le Transporteur ne considère aucun besoin de transport pour le Projet puisqu'il est en amont des postes satellites, cela donne lieu à une contribution estimée du Distributeur pour l'ensemble des coûts du Projet. Puisque les coûts nets de la contribution sont nuls, le Projet ne cause aucun impact sur les revenus requis du Transporteur.

[132] Le montant final de la contribution sera déterminé après la mise en service du Projet, conformément aux modalités de la section C de l'appendice J des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*.

⁵³ Décision [D-2016-091](#), p. 21.

⁵⁴ Dossier R-3956-2015, décision [D-2016-093](#), p. 20, par. 71.

9. AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS

[133] Le Transporteur présente la liste des principales autorisations exigées en vertu d'autres lois pour la réalisation du Projet. Au niveau provincial, outre l'approbation de la Régie, les autorisations suivantes devront être obtenues :

- un certificat d'autorisation du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement*⁵⁵;
- un avis de conformité (résolution) des municipalités régionales de comté où sera implantée la future ligne en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*⁵⁶;
- un permis d'occupation temporaire du ministère des Ressources naturelles (le MRN) en vertu de la *Loi sur les terres du domaine de l'État*⁵⁷ pour l'occupation de terres publiques requises pour le Projet;
- un permis d'intervention du MRN en vertu de la *Loi sur l'aménagement durable du territoire forestier*⁵⁸ pour réaliser les activités d'aménagement forestier requises pour le Projet.

[134] La Régie note que la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la MRC des Pays-d'en-Haut déposent au dossier une copie de la résolution indiquant que la MRC des Pays-d'en-Haut « a annoncé qu'elle rejettera toute demande de certificat de conformité pour le projet du Grand-Brûlé dans sa forme actuelle, car il n'est pas conforme à son schéma d'aménagement et à la Charte des paysages des Laurentides adoptée en 2004 »⁵⁹.

[135] Questionné par la Régie sur les conséquences possibles d'un éventuel refus d'une MRC d'accorder l'avis de conformité requis en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, sur la réalisation du projet, le Transporteur répond ce qui suit :

« Dans l'éventualité où une MRC juge une intervention non conforme aux objectifs de son schéma d'aménagement et de développement (SAD) et refuse

⁵⁵ [RLRQ, c. Q-2.](#)

⁵⁶ [RLRQ, c. A-19.1.](#)

⁵⁷ [RLRQ, c. T-8.1.](#)

⁵⁸ [RLRQ, c. A-18.1.](#)

⁵⁹ Pièce [C-MSAH-0006](#), p. 1.

d'accorder l'avis de conformité requis en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, l'article 153 de cette loi prévoit deux recours afin que le Projet puisse être réalisé. Le ministre des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire peut soit demander à la Commission municipale du Québec (CMQ) d'analyser à son tour la conformité du projet aux objectifs du SAD, soit demander à la MRC de modifier son SAD afin d'autoriser le Projet.

Dans les deux cas, des délais sont à prévoir et ont été pris en considération pour établir le calendrier de réalisation du Projet et la date de mise en service de la nouvelle ligne »⁶⁰.

[136] La Régie note également que le Transporteur indique que d'autres autorisations de nature sectorielle, au niveau provincial, pourraient se révéler requises au fil de l'avancement du Projet.

[137] De l'avis du Transporteur, aucune autorisation n'est requise au niveau fédéral.

10. IMPACT SUR LA FIABILITÉ ET SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ

[138] Le Transporteur soumet que le Projet a pour objectif de répondre aux besoins liés à la croissance de la charge du territoire des Laurentides, tout en ayant un impact positif sur la fiabilité du réseau de transport et la continuité du service aux clients.

[139] La Régie retient que la nouvelle ligne du Grand-Brûlé–dérivation Saint-Sauveur permettra de régler les problèmes de dépassement de capacité dus à la croissance de la charge de la clientèle. Les lignes principalement visées sont la ligne provenant du poste de Lafontaine et alimentant les postes de Saint-Sauveur et Doc-Grignon (ligne 1127-1128, dépassement de capacité en 2015-2016), ainsi que la ligne provenant du poste Chénier et alimentant le poste de Lafontaine (ligne 3058-3059, dépassement de capacité en 2020-2021).

⁶⁰ Pièce [B-0053](#), p. 14, R8.1.

[140] La Régie constate également que le Projet permettra une fiabilité accrue de l'alimentation en électricité des Laurentides grâce à la diversité géographique des parcours de lignes, qui permettra, quant à elle, d'assurer la continuité du service en cas de perte d'une des lignes ou de retrait de lignes pour entretien ou réparation⁶¹.

[141] Par ailleurs, la Régie est d'avis que le Projet, en plus de permettre une alimentation fiable et sécuritaire des clients des Laurentides, propose une architecture de réseau évolutive à long terme. En effet, la configuration du réseau de la solution 1 retenue permettra au Transporteur de poursuivre le développement de son réseau dans cette région afin de permettre, entre autres, une desserte fiable de futurs postes prévus dans sa planification du réseau, tel le poste de Chertsey, dans le respect de sa mission de base d'alimenter la clientèle en tout temps⁶². La Régie rappelle que le Transporteur considère un taux de croissance de la charge estimé à 1,2 %⁶³, selon les prévisions que lui fournit Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur)⁶⁴.

[142] La Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la MRC des Pays-d'en-Haut indiquent dans leur argumentation que les « *témoins d'Hydro-Québec ne sont pas justifiés de spéculer sur la possibilité que la croissance de la demande soit plus importante afin de justifier leur prétention que la solution 1 est la meilleure* [note de bas de page omise] »⁶⁵.

[143] Comme la mission de base du Transporteur est d'assurer l'alimentation fiable et sécuritaire de tous les clients, en tout temps, la Régie comprend que le Transporteur planifie le développement de son réseau sur la base du taux de croissance de la charge des clients fourni par le Distributeur à l'horizon de 15 ans et l'extrapole, pour le Projet, sur l'horizon de 53 ans de son analyse économique⁶⁶, soit 50 ans après la date de mise en service du Projet.

[144] En effet, considérant la nature des actifs de transport, le Transporteur se doit de planifier le développement de son réseau bien en amont du besoin réel d'alimentation des nouvelles charges, afin d'être prêt à assurer l'alimentation fiable et sécuritaire des clients en temps opportun. Le Transporteur n'a donc pas d'autre choix que de se baser sur les prévisions de croissance de la charge pour élaborer les solutions de développement de son

⁶¹ Pièce [A-0026](#), p. 53 et 54.

⁶² Pièce [A-0026](#), p. 44.

⁶³ Pièce [B-0083](#), p. 3.

⁶⁴ Pièce [A-0026](#), p. 84.

⁶⁵ Pièce [C-MSAH-0090](#), p. 6.

⁶⁶ Pièce [A-0026](#), p. 75 à 77 et p. 85.

réseau dans l'objectif de maintenir un service fiable, et ce, également, dans le cadre du Projet.

[145] Par conséquent, la Régie est d'avis que le Projet aura un impact positif tant sur la fiabilité du réseau de transport que sur sa capacité à répondre aux besoins de la charge des clients de la région des Laurentides à court et à long termes.

11. CONCLUSION

[146] Après analyse et tenant compte des conclusions précédentes, la Régie est satisfaite des renseignements fournis par le Transporteur au soutien de la présente demande.

[147] En conséquence, la Régie autorise le Transporteur à réaliser le Projet.

12. DEMANDE DE RECTIFICATION DE SÉ-AQLPA

[148] SÉ-AQLPA dépose, le 15 juin 2016, une demande de rectification⁶⁷ des notes sténographiques de l'audience du 8 juin 2016 relatives à la décision sur la confidentialité liée à la pièce B-0061.

[149] D'une part, l'intervenant demande à la Régie de supprimer des notes sténographiques les références aux longueurs de lignes aux deux endroits où elles apparaissent.

[150] À cet égard, la Régie souligne qu'elle n'ordonnera pas la modification des notes sténographiques puisqu'elles reflètent correctement les propos tenus lors de l'audience.

⁶⁷ Pièce [C-SÉ-AQLPA-0054](#).

[151] D'autre part, SÉ-AQLPA soumet que la Régie rejette la demande de traitement confidentiel du Transporteur relative aux questions portant sur les impédances de lignes, mais qu'elle a omis de référer aux questions 1.6h) et 1.9d) qui portent également sur des impédances de lignes, bien que le Transporteur ait, de sa propre initiative, déposé les réponses à ces questions publiquement à la suite de la décision de la Régie.

[152] SÉ-AQLPA demande donc à la Régie de rectifier les notes sténographiques liées à sa décision rejetant la demande de traitement confidentiel du Transporteur relative aux impédances de lignes et à la capacité d'un banc de condensateur en ajoutant une référence aux questions 1.6h) et 1.9d).

[153] La Régie constate que le Transporteur a déposé publiquement les réponses aux questions 1.6h) et 1.9d). Ce faisant, le Transporteur a renoncé à la confidentialité de ces informations, en toute cohérence avec la décision rendue quant aux autres impédances lors de l'audience. La Régie est donc d'avis qu'il n'est pas nécessaire d'ordonner la modification des notes sténographiques de l'audience du 8 juin 2016 puisque les réponses aux questions 1.6h) et 1.9d) sont désormais publiques et que les notes sténographiques reflètent fidèlement les propos tenus lors de l'audience.

13. DEMANDES DE PAIEMENT DE FRAIS

[154] Selon le deuxième alinéa de l'article 36 de la Loi, la Régie « [...] *peut ordonner au transporteur d'électricité [...] de verser, tout ou partie des frais, y compris des frais d'experts, aux personnes dont elle juge la participation utile à ses délibérations* ».

[155] Le *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*⁶⁸ ainsi que le Guide de paiement des frais 2012⁶⁹ (le Guide) encadrent les demandes de paiement de frais que la Régie peut payer ou ordonner de payer, sans limiter son pouvoir discrétionnaire de juger de l'utilité de la participation des intervenants à ses délibérations et du caractère nécessaire et raisonnable des frais encourus.

⁶⁸ [RLRQ, c. R-6.01, r. 4.1.](#)

⁶⁹ Sur le site internet de la Régie.

[156] La Régie évalue le caractère nécessaire et raisonnable des frais réclamés, ainsi que l'utilité des interventions, en tenant compte des critères prévus aux articles 15 et 16 du Guide. Le remboursement des taxes est effectué en fonction du statut fiscal de l'intervenant.

[157] Le tableau suivant présente les budgets prévisionnels présentés par les trois intervenants ainsi que les frais qu'ils réclament.

TABLEAU 3
BUDGETS PRÉVISIONNELS ET FRAIS RÉCLAMÉS (TAXES INCLUSES)

Intervenants	Budgets prévisionnels (\$)	Frais réclamés (\$)
Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et MRC des Pays-d'en-Haut	59 939,54	125 110,82
Ville de Mont-Tremblant et <i>als.</i>	62 783,65	48 208,12
SÉ-AQLPA	26 192,50	72 185,51
TOTAL	148 915,69	245 504,45

[158] La Régie rappelle qu'elle a enjoint la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la MRC des Pays-d'en-Haut, ainsi que SÉ-AQLPA à réduire et revoir, respectivement, leur budget d'intervention, dans la décision D-2016-043⁷⁰.

[159] La Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la MRC des Pays-d'en-Haut, ainsi que SÉ-AQLPA reconnaissent que les frais qu'ils réclament excèdent le budget de participation qu'ils avaient prévu. Ces intervenants font valoir, entre autres, que le déroulement de l'examen du dossier justifie ces dépassements.

[160] Le Transporteur s'en remet à la discrétion de la Régie quant à la détermination de l'utilité et de la pertinence des participations des intervenants au dossier.

[161] La Régie constate que la totalité des frais réclamés par SÉ-AQLPA sont admissibles en fonction des critères du Guide. Cependant, les honoraires du procureur réclamés par Ville de Mont-Tremblant et *als.* ont été réduits afin de tenir compte de la

⁷⁰ Décision [D-2016-043](#), p.15 et 16, par. 66 et 69.

durée exacte de l'audience tenue en juin 2016. Quant aux frais réclamés par la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la MRC des Pays-d'en-Haut, ces derniers comprennent des montants correspondants à la TPS et à la TVQ, alors que seul 50 % de la TVQ est applicable en raison du statut fiscal de l'intervenant. Les frais admissibles ont donc été réduits en conséquence pour cet intervenant.

[162] La Régie reconnaît que le déroulement du dossier a nécessité certaines interventions qui ne pouvaient être anticipées, tant dans leur nature que leur ampleur.

[163] Dans l'ensemble, la Régie considère que la participation des intervenants a été utile à ses délibérations. Cependant, la Régie émet les commentaires suivants quant au caractère nécessaire et raisonnable des frais demandés.

[164] La Régie est d'avis que la preuve produite par la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la MRC des Pays-d'en-Haut lui a été utile dans la mesure où elle lui a permis une compréhension plus complète de la portée globale du dossier, bien que l'examen du niveau de détail de certains aspects présentés relève d'autres autorités réglementaires. Par conséquent, la Régie ne saurait octroyer la totalité des frais demandés pour la préparation de la preuve traitant de ces aspects.

[165] La Régie reconnaît l'utilité de l'intervention de SÉ-AQLPA dans le débat sur la confidentialité. Toutefois, la Régie ne peut ignorer le fait que l'intervenant a choisi de préparer et déposer une preuve à cet effet, notamment un rapport préparé par son analyste⁷¹, contrairement à ce que la Régie avait annoncé à sa décision D-2016-043⁷² qui ne prévoyait aucune preuve des intervenants à cet égard. De plus, la Régie est d'avis que le rapport d'analyse déposé en lien avec l'examen du dossier n'est pas suffisamment ciblé.

[166] Quant au caractère raisonnable des frais demandés par Ville de Mont-Tremblant et *als.*, la Régie considère que le nombre d'heures réclamé par les procureurs est trop élevé considérant la teneur juridique limitée des représentations de cet intervenant.

[167] Pour ces raisons, la Régie octroie les frais suivants aux intervenants.

⁷¹ Pièce [C-SÉ-AQLPA-0013](#).

⁷² Décision [D-2016-043](#), p. 17, par. 78.

TABLEAU 4
FRAIS ADMISSIBLES ET FRAIS OCTROYÉS (TAXES INCLUSES)

Intervenants	Frais admissibles (\$)	Frais octroyés (\$)
Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et MRC des Pays-d'en-Haut	114 227,07	101 265,48
Ville de Mont-Tremblant et <i>als.</i>	47 551,50	30 000,00
SÉ-AQLPA	72 185,51	60 000,00
TOTAL	233 964,08	191 265,48

[168] **En conséquence, la Régie ordonne au Transporteur de payer aux intervenants, dans un délai de 30 jours, les montants octroyés par la présente décision.**

[169] **Pour ces motifs,**

La Régie de l'énergie :

AUTORISE le Transporteur à réaliser le projet relatif à la construction de la ligne à 120 kV du poste du Grand-Brûlé à la dérivation Saint-Sauveur;

DEMANDE au Transporteur de présenter, dans son rapport annuel, conformément à l'article 75 (5^o) de la Loi :

- un suivi de l'échéancier du Projet,
- un suivi des coûts du Projet tel que précisé au paragraphe 129 de la section 7.1 de la présente décision,
- le cas échéant, l'explication des écarts majeurs des coûts projetés et réels et des échéances;

OCTROIE aux intervenants les frais indiqués au tableau 4;

ORDONNE au Transporteur de payer aux intervenants, dans un délai de 30 jours, les montants octroyés par la présente décision;

ORDONNE au Transporteur de se conformer aux autres demandes de la Régie contenues à la présente décision.

Gilles Boulianne

Régisseur

Représentants :

Hydro-Québec représentée par M^e Yves Fréchette;

Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et Municipalité régionale de comté des Pays-d'en-Haut (la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la MRC des Pays-d'en-Haut) représentées par M^e Franklin S. Gertler;

Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (SÉ-AQLPA) représenté par M^e Dominique Neuman;

Ville de Mont-Tremblant, Municipalité de Saint-Faustin-Lac-Carré et Municipalité régionale de comté des Laurentides (Ville de Mont-Tremblant et *als.*) représenté par M^e Raphaël Lescop.