

Régie de l'énergie.

Dossier R-3985-2016.

Audience du 1^{er} novembre 2016.

Compléments d'argumentation de SÉ-AQLPA sur a) l'interprétation du pouvoir de révocation/révision de la Régie et b) la non optimisation de la Solution 3.

A. Complément d'argumentation de SÉ-AQLPA relatif à une interprétation du pouvoir de révocation/révision de la Régie tenant compte de la spécialisation du Tribunal aux fins de déterminer si la décision de première instance est atteinte d'un vice de fond sérieux et fondamental de nature à l'invalider.

En lien avec **SÉ-AQLPA**, Dossier R-3985-2016, Pièce C-SÉ-AQLPA-0005, Argumentation, paragraphes 14-15.

Suite aux arrêts *Farrah* et *Crevier* de la Cour suprême du Canada, celle-ci a également été saisie d'une contestation de la constitutionnalité du pouvoir d'appel de la Cour du Québec *dont les juges sont provincialement nommés) à l'encontre des décisions de la Régie du logement (vu l'article 96 de la Loi constitutionnelle de 1867 qui prévoit que le gouvernement fédéral nomme les juges des « Cours »).

Dans *Québec c. Grondin*, la Cour suprême a jugé que ce pouvoir d'appel était valide et n'avait pas pour effet de créer une Cour supérieure de nomination provinciale, car les jugements de la Cour du Québec ne sont pas protégés par une clause privative (contrairement aux tribunaux d'appel qui ont été invalidés dans les arrêts *Farrah* et *Crevier*). La Cour supérieure disposait donc de son entier pouvoir de révision à l'encontre des jugements de la Cour du Québec, y compris pour motif d' « erreur de droit apparente à la lecture du dossier » :

*Dans les cas où il y a appel à la Cour provinciale des décisions de la Régie du logement, il est vrai que les jugements de la Cour provinciale sont sans appel. Mais cette dernière cour n'est aucunement à l'abri des recours extraordinaires. Il n'existe dans son cas aucune clause privative.*¹

¹ *Québec (Procureur général) c. Grondin*, [1983] 2 R.C.S. 364, <https://scc-csc.lexum.com/scc-csc/scc-csc/fr/item/5394/index.do> et <https://scc-csc.lexum.com/scc-csc/scc-csc/fr/5394/1/document.do>, p. 386.

Le professeur Patrice Garant soulève lui aussi l'enjeu juridique du pouvoir d'appel de la Cour du Québec, une Cour de nomination provinciale, alors que son pouvoir d'appel ressemble de plus en plus à un pouvoir de révision judiciaire propre à une Cour supérieure. Selon le professeur Garant, peut-être que les tribunaux jugeront que, malgré le texte de l'article 96 de la Loi constitutionnelle de 1867, son esprit est malgré tout préservé du fait que les juges de la Cour du Québec présentent les mêmes garanties d'indépendance institutionnelle que des juges d'une Cour supérieure :

*Après Dunsmuir, la Cour d'appel tranche définitivement la question de la norme applicable; elle estime que « **[[la Cour Suprême enseigne que l'appel devant un tribunal à vocation élargie, non spécialisé, de la décision d'un décideur spécialisé constitue une forme de contrôle judiciaire et est assujettie aux principes énoncés dans Dunsmuir [...]]** (voir : Association des courtiers et agents immobiliers du Québec c. Proprio Direct inc. [...] Smith c. Alliance Pipeline Ltd. [...])². Or la Loi sur la fiscalité municipale³ est intimement liée au mandat confié à la Section des affaires immobilières, dont les affaires sont entendues par un évaluateur et un juriste. En l'espèce, dit la Cour, « [i]l ne fait aucun doute à la lumière de l'arrêt tout récent de la Cour Suprême, Smith, qu'il s'agit d'une question de droit pour laquelle **une cour de contrôle judiciaire, comme la Cour du Québec siégeant en appel du TAQ, doit faire preuve de déférence**⁴ ». **La Cour du Québec siégeant en appel est d'ailleurs, selon la Cour, dans « une situation similaire à celle décrite dans l'affaire Smith, où la Cour fédérale siégeait en appel de la décision du Comité arbitral formé en vertu de la Loi sur l'Office national de l'énergie**⁵ ». ⁶*

*Dans une problématique de justice administrative évoluée et adaptée à la réalité contemporaine, **il nous paraît évident qu'un État n'a pas besoin de deux cours supérieures ayant sensiblement la même mission.** Il y en a une de trop. Laquelle ? Il me semble que le*

² Note infrapaginale dans la citation : *Montréal (Ville de) c. Crystal de la montagne, s.e.c.*, 2011 QCCA 365 (CanLII), par. 2.

³ Note infrapaginale dans la citation : *Loi sur la fiscalité municipale*, L.R.Q. c. F-2.1.

⁴ Note infrapaginale dans la citation : *Montréal (Ville de) c. Crystal de la montagne, s.e.c.*, 2011 QCCA 365 (CanLII), par 4.

⁵ Note infrapaginale dans la citation : *Montréal (Ville de) c. Crystal de la montagne, s.e.c.*, 2011 QCCA 365 (CanLII), par 5.

⁶ **Patrice GARANT**, « *La Cour du Québec et la justice administrative* », (2012) 53 *C. de D.*, n° 2, pp. 229-256, pp. 249-250. Souligné en caractère gras par nous.

*gouvernement et le législateur québécois ont fait leur choix dans le cadre des responsabilités que leur confie la Constitution, soit « l'administration de la justice dans la Province ». **Quant à l'obstacle que constitue l'article 96 de la Constitution, il est certes pour le moment incontournable**, mais on se rend compte que les motivations de 1867 des Pères de la Confédération sont devenues largement désuètes; les juges de la Cour supérieure et ceux de la Cour du Québec bénéficient d'un statut comparable quant au regard des exigences constitutionnelles d'indépendance institutionnelle et personnelle ; et même ceux de la Cour du Québec ont des conditions de recrutement, de nomination et de révocation plus conformes à l'idéal d'une justice indépendante et de qualité. Au surplus, le législateur fédéral lui-même a retiré sa confiance aux cours supérieures des provinces, dont il nomme pourtant les juges, pour confier le contrôle judiciaire de l'Administration fédérale à la Cour fédérale, sans compter les nombreuses autres attributions confiées aux tribunaux fédéraux tels que la Cour canadienne de l'impôt, le Tribunal de la concurrence, le Tribunal du commerce extérieur, le Tribunal d'appel des transports, le Tribunal des anciens combattants ou le Tribunal des revendications particulières.*

Quel sera l'avenir de la justice administrative au Québec ? Il est difficile de le prédire. Les membres de plusieurs tribunaux administratifs réclament une amélioration de leur statut quant à l'inamovibilité et à la sécurité financière. La portée exacte de la surveillance judiciaire par les deux cours généralistes que sont la Cour du Québec et la Cour supérieure devra-t-elle être clarifiée ? Qui l'emportera ? Le justiciable ordinaire ou les professionnels du droit et de la justice ?⁷

⁷ **Patrice GARANT**, « La Cour du Québec et la justice administrative », (2012) 53 C. de D., n° 2, pp. 229-256, pp. 255-256. Souligné en caractère gras par nous.

B. Complément d'argumentation de SÉ-AQLPA sur l'absence d'optimisation de la solution 3 (alors qu'HQD aurait pu y procéder mais ne l'a pas fait) : Extraits de la preuve au dossier R-3960-2016.

En lien avec **SÉ-AQLPA**, Dossier R-3985-2016, Pièce C-SÉ-AQLPA-0005, Argumentation, pages 22-23, 26-28, 32-40 sur la non optimisation de la Solution 3.

MADAME ÉLAINE GENEST (TÉMOIN-EXPERT DE MSAH)

Bien en fait, le fait d'avoir des urbanistes qui connaissent aussi des questions environnementales est crucial pour pouvoir mieux comprendre comment... quels sont les impacts vraiment sur le milieu urbain ou sur le milieu péri-urbain ou rural. Alors... parce que ma formation d'urbaniste me permettait, parce que je m'occupais d'environnement aussi et de design urbain, de pouvoir proposer des solutions d'optimisation des équipements de ligne. Un peu comme on voudrait proposer une optimisation d'un bâtiment, ou une amélioration d'un cadre bâti, alors c'est cette façon de procéder, d'optimiser un projet dès sa conception, qui fait qu'à la fin du processus, on a le minimum d'impacts.

*Alors mieux c'est conçu au départ, mieux c'est désigné, conçu, intégré, dans ses formes, dans ses matériaux, plus... moins il y a d'impacts en fin de processus, et moins on a à apporter des mesures de mitigation.*⁸

Bien, en fait, ce que je peux dire, c'est que plus un projet rallie l'optimisation technique et environnementale dès le début d'un processus, plus notre travail est facile ensuite en tant qu'analyste des impacts sur l'environnement. Alors dès que, il est préférable que des gens de notre formation participent avec les ingénieurs dès le départ d'un projet pour l'optimiser.

*Alors un peu comme monsieur Paquin a dit tantôt, cet alliage-là entre les intérêts techniques et, de génie, là, et environnementaux dès le départ permet d'avoir des solutions optimisées, en tout cas le mieux optimisées possible dès le départ avant que l'on ne s'attarde à l'ensemble des impacts, ce qui, à mon avis, n'a pas été fait dans le présent cas, parce que le scénario 3 n'a pas été optimisé réellement, là.*⁹

⁸ Madame Élaïne GENEST (Témoignage-expert de MSAH), Dossier R-3960-2016, Pièce A-0028, n.s. vol. 2, 9 juin 2016, p. 84 (lignes 2-21).

⁹ Madame Élaïne GENEST (Témoignage-expert de MSAH), Dossier R-3960-2016, Pièce A-0028, n.s. vol. 2, 9 juin 2016, p. 87 (lignes 4-20).

parce que le Transporteur a précisé que la solution 1, qui a été retenue et choisie, alors cette solution-là a été optimisée, mais ça n'a pas été le cas pour la solution 3.¹⁰

Deuxième argument, c'est la nouvelle ligne serait en milieu résidentiel, ce qui nécessite l'acquisition et la démolition de plusieurs résidences. Après analyse, on peut dire que la solution 3 n'a pas été optimisée sur le plan environnemental et pourrait certainement être améliorée. Mais, par contre, si on pense à la solution 3 optimisée, celle-là ne nécessite pas l'acquisition ou la démolition de résidences.¹¹

Maintenant voici les... j'ai fait le même exercice pour la solution 3. Alors, vous allez noter différentes... il y a une gamme de couleurs, là, j'ai voulu simplifier ça en trois catégories. Normalement, ça pourrait être plus, là, il n'y a pas tellement de... c'est vraiment une synthèse. Alors, vous allez remarquer que dans la portion... dans Mont-Tremblant, surtout, les impacts sont plus... probablement plus importants, justement parce qu'il y a l'ajout de lignes et parce qu'on parle de déplacements de bâtiments. Là, je vous parle, encore une fois, d'une solution 3 qui n'est pas optimisée, qui présente des emprises avec des surlargeurs importantes, avec des pylônes qui n'ont pas été abaissés, toutes choses qui ont été proposées dans la solution 1, et qui sont faisables et qui sont possibles.¹²

Alors, ce qu'on a vu en photo, c'est le pire, pire, pire des cas. Je ne sais pas si je suis assez claire. C'est le pire des cas. Alors, c'est le pire des cas s'il n'y avait aucun effort fait par la société pour intégrer, mais que je sache, ça fait juste peur. Alors, c'est dommage parce qu'on aurait pu regarder par des simulations des façons d'optimiser cette intégration-là en déplaçant le poste ou en faisant des efforts pour intégrer le pourtour. Bref, il faut l'évaluer, ça n'a pas été fait. Mais,

¹⁰ Madame Éline GENEST (Témoign-expert de MSAH), Dossier R-3960-2016, Pièce A-0028, n.s. vol. 2, 9 juin 2016, pp. 175 (ligne 25)-176 (ligne 3). Souligné en caractère gras par nous.

¹¹ Madame Éline GENEST (Témoign-expert de MSAH), Dossier R-3960-2016, Pièce A-0028, n.s. vol. 2, 9 juin 2016, p. 180 (lignes 1-9). Souligné en caractère gras par nous.

¹² Madame Éline GENEST (Témoign-expert de MSAH), Dossier R-3960-2016, Pièce A-0028, n.s. vol. 2, 9 juin 2016, p. 209 (lignes 1-17). Souligné en caractère gras par nous.

*c'est très rare que l'on fait le pire des scénarios. **Hydro-Québec a plein de techniques pour être capable de pouvoir le faire.**¹³
Évidemment, on n'a aucune conviction, aucune certitude que le Transporteur, on n'est pas dans ses bottines, qu'il va pouvoir appliquer ces mesures d'optimisation environnementale maximale, mais il est possible d'en appliquer de très nombreuses, comme il a pu le faire dans le cas de la solution 1 dans le bout de Sainte-Adèle.
C'est un secteur où, justement, les deux solutions se rejoignent, là. C'est un secteur où la ligne longe une ligne existante ou la remplace c'est-à-dire plutôt avec des pylônes qui n'ont pas cinquante et un mètres (51 m) mais ils ont quarante-cinq mètres (45 m), quarante-quatre mètres (44 m), quarante-cinq mètres (45 m) de hauteur, donc à peu près cinq mètres de plus haut, pas cinquante et un (51). Puis l'emprise a la même largeur. **Alors pourquoi pas l'appliquer juste un peu au nord. Alors, il y a des solutions envisageables.**¹⁴*

*l'ensemble des impacts majeurs que j'ai identifiés préalablement et que la MRC des Laurentides a identifiés hier. **En fait leur étude portait, à mon avis, davantage sur une solution qui n'était pas du tout optimisée. Ce qui est aberrant dans la mesure où il est possible de faire un ensemble d'optimisation.***

*Alors, ici, voici l'ensemble donc des impacts qui peuvent être, ou l'envergure des impacts, une solution 3B optimisée. Donc, j'ai mis « mineurs » comme impacts en général, mais ils sont essentiellement mineurs à nuls. **Imaginez, on remplace des pylônes actuellement par d'autres pylônes. Ils auront peut-être cinq mètres de plus haut. On peut peut-être aussi profiter de l'occasion pour localiser mieux ces pylônes. On peut mettre de l'AVA. Bref, on peut étudier différentes solutions d'optimisation.**¹⁵*

Maintenant, j'aimerais revenir sur la solution de moindre impact. Je suis en désaccord total avec l'affirmation disant que la solution 1 est une solution de moindre impact, parce que la preuve n'a pas été faite à mon avis par le Transporteur sur ce point, parce que tous les efforts n'ont pas été faits pour l'optimiser techniquement et physiquement, et que je suis certaine qu'il aurait donc été en

¹³ **Madame Éline GENEST (Témoign-expert de MSAH)**, Dossier R-3960-2016, Pièce A-0028, n.s. vol. 2, 9 juin 2016, pp. 212 (ligne 25)-213 (ligne 12). Souligné en caractère gras par nous.

¹⁴ **Madame Éline GENEST (Témoign-expert de MSAH)**, Dossier R-3960-2016, Pièce A-0028, n.s. vol. 2, 9 juin 2016, pp. 213 (ligne 25)-214 (ligne 17). Souligné en caractère gras par nous.

¹⁵ **Madame Éline GENEST (Témoign-expert de MSAH)**, Dossier R-3960-2016, Pièce A-0028, n.s. vol. 2, 9 juin 2016, pp. 214 (ligne 24)-215 (ligne 16). Souligné en caractère gras par nous.

mesure de réduire énormément les impacts qui sont nommés à ce moment-ci par le Transporteur et par la MRC des Laurentides qui avait des informations qui ne tenaient pas compte d'une optimisation.

Alors donc la prédominance des considérations techniques et économiques du projet ne peut suffire à justifier les impacts environnementaux, paysagers, touristiques et conséquemment économiques pouvant être générés sur le territoire par la solution 1, particulièrement quand une alternative de moindre impact est possible.¹⁶

Imaginez, là, si on optimise, comme on a fait dans le cadre de la solution 1, une optimisation, c'est-à-dire une réduction de largeur d'emprise, diminution des hauteurs de pylônes, on n'a aucune certitude, là, il faut que Hydro-Québec le veuille, ça dépend, semble-t-il, des résidents, du milieu; le milieu va sûrement le vouloir, qui veut ne pas optimiser environnementalement un projet comme ça?

Alors dans la mesure où les solutions d'optimisation et d'atténuation sérieuses sont apportées au projet, les impacts majeurs ou modérés qui ont été identifiés dans le cadre de mon étude deviennent mineurs à nuls.¹⁷

Surtout qu'une ligne juxtaposée dans le cadre de la solution 1, là, présente dix-neuf mètres (19 m) de plus. Pourquoi trente (30), là, je ne comprends pas pourquoi parfois vers le sud dans le même projet on a dix-neuf mètres (19 m) de largeur puis qu'on a trente (30) quand il s'agit juste de la même ligne mais au nord. Alors je pense qu'il y a moyen d'optimiser ça.¹⁸

MADAME LISETTE LAPOINTE, MAIRESSE DE SAINT-ADOLPHE-D'HOWARD

Alors, en terminant, j'aimerais vous dire que nous comprenons les responsabilités, les tâches, les responsabilités de la Régie. À la lumière des différents rapports de nos experts, puis je pense qu'ils

¹⁶ Madame Éline GENEST (Témoign-expert de MSAH), Dossier R-3960-2016, Pièce A-0028, n.s. vol. 2, 9 juin 2016, pp. 217 (ligne 21)-218 (ligne 17). Souligné en caractère gras par nous.

¹⁷ Madame Éline GENEST (Témoign-expert de MSAH), Dossier R-3960-2016, Pièce A-0028, n.s. vol. 2, 9 juin 2016, p. 221 (lignes 3-16). Souligné en caractère gras par nous.

¹⁸ Madame Éline GENEST (Témoign-expert de MSAH), Dossier R-3960-2016, Pièce A-0028, n.s. vol. 2, 9 juin 2016, pp. 222 (ligne 23)-223 (ligne 5). Souligné en caractère gras par nous.

ont été éloquentes, force est de constater qu'un travail d'optimisation de la solution 3, mais une optimisation optimale, entre guillemets, par les experts d'Hydro-Québec permettrait une comparaison plus juste des solutions 1 et des solutions 3. Nous sommes donc d'avis qu'il est pertinent, légitime et même nécessaire que la solution 3 soit approfondie et optimisée, toujours dans le but d'en arriver à une solution qui va faire l'affaire de tous, autant le Transporteur que les MRC et les municipalités concernées. Merci.¹⁹

MONSIEUR JEAN-CLAUDE DESLAURIERS, TÉMOIN DE SÉ-AQLPA

5.2.4 La surévaluation du coût d'acquisition des propriétés selon le Scénario 3

Au Rapport Dagenais B-0038/B-0039, en page 5, on prévoit un coût de 8,4 M\$ pour l'acquisition ou le déplacement de propriété.

Frais liés à l'acquisition et/ou aux déplacements de bâtiments principaux et accessoires situés dans ou aux abords de la nouvelle emprise GB-dér. SD : 8429 k\$2015 =
8,4 M\$2015

Ce montant nous paraît excessif et malgré les demandes de renseignements que nous avons formulées à ce sujet, nous n'avons pas réussi à identifier les bâtiments en questions. En effet en parcourant la ligne actuelle 1356-1357 nous n'avons trouvé qu'un seul endroit sur Google Maps susceptible de créer des difficultés, à Saint-Faustin-Lac Carré.²⁰

C'est notre avis qu'il est possible de trouver un parcours acceptable pour moins que 8,4 M\$ avec un peu de bonne volonté.

En réponse à la demande de renseignement, SE-AQLPA 1.20, Hydro-Québec TransÉnergie répond ce qui suit :

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS S.É.-AQLPA-1.20a
Dans la solution 3, veuillez préciser le nombre et la localisation des résidences susceptibles d'être démolies

¹⁹ **Madame Lisette Lapointe, mairesse de Saint-Adolphe-d'Howard (Témoignage de MSAH),** Dossier R-3960-2016, Pièce A-0028, n.s. vol. 2, 9 juin 2016, pp. 259 (lignes 1-16). Souligné en caractère gras par nous.

²⁰ Note infrapaginale dans la citation :

<https://www.google.ca/maps/place/Rue+du+Souvenir,+Saint-Faustin-Lac-Carré/C3%A9+QC+J0T+1J3/@46.1213181,-74.4803774,17z/data=!4m2!3m1!1s0x4cdf72525cac70cf10x60ac98d198f52cb6>

entre le poste Grand-Brûlé et l'intersection Ouimet c'est à dire le point de séparation des lignes 1356-1357 et des lignes 1525-1526 vers les poste Ouimet et Mont Tremblant.

R Voir la réponse à la question 1.1 de la Régie à la pièce HQT-2, Document 1.1.

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS S.É.-AQLPA-1.20a

Dans la solution 3, veuillez préciser le nombre et la localisation des résidences susceptibles d'être démolies entre l'intersection Ouimet et la dérivation Saint-Donat.

R1.20b

Voir la réponse à la question 1.1 de la Régie à la pièce HQT-2, Document 1.1.²¹

Or la demande 1.1 de la Régie est celle-ci :

Demande 1.1

Veuillez préciser la nature des impacts auxquels le Transporteur se réfère, lorsqu'il mentionne avoir retenu un tracé de « moindre impact ».

Le Transporteur a répondu par une description très élaborée de tout ce qu'il a fait pour minimiser les impacts mais il ne répond pas à la demande de SE-AQLPA.

Cependant à la demande 1.2 de la Régie on trouve la réponse suivante

R1.2

La nouvelle ligne à 120 kV de la solution 3 (Grand-Brûlé – dérivation Saint-Donat) engendrerait davantage d'impacts sur les plans social, environnemental et paysager.

Sur le plan social, l'implantation de la nouvelle ligne de la solution 3, étant située soit au nord, soit au sud de l'emprise de la ligne existante du Grand-32 Brûlé - Sainte-Agathe, nécessiterait le déplacement, dès la sortie du poste du Grand-Brûlé, d'une douzaine de résidences tout au long du tracé, dans les secteurs de Mont-Tremblant (route 117 et 6e rang) et de Saint-Faustin-Lac-Carré (rue du Souvenir)(nos

²¹ Note infrapaginale dans la citation : **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE (HQT)**, Dossier R-3960-2016, Pièce B-0060, HQT-2, Doc, 3, Réponse 1.20b à SE-AQLPA, page 37 ligne 4-7.

soulignés). Aucun déplacement n'est requis pour le tracé retenu de la solution 1.²²

Nous présentons les photos Google Maps des deux endroits mentionnés dans la réponse 1.2 du Transporteur.

Dans la première photo 5.1 on voit la rue du Souvenir à Saint-Faustin et les maisons qui longent celle-ci. **Si on veut absolument passer à cet endroit il y a effectivement 2 ou 3 maisons qui seraient à risque de devoir être démolies ou déplacées mais si on regarde plus attentivement avec un peu d'imagination il est possible de contourner la rue du Souvenir pour minimiser les inconvénients.**

Figure 5.1 - photo de la rue du souvenir à Saint-Faustin



La figure 5.2 montre la photo de la section 6e Rang, Mont Tremblant et **encore là le contournement est encore possible sans trop d'effort.**

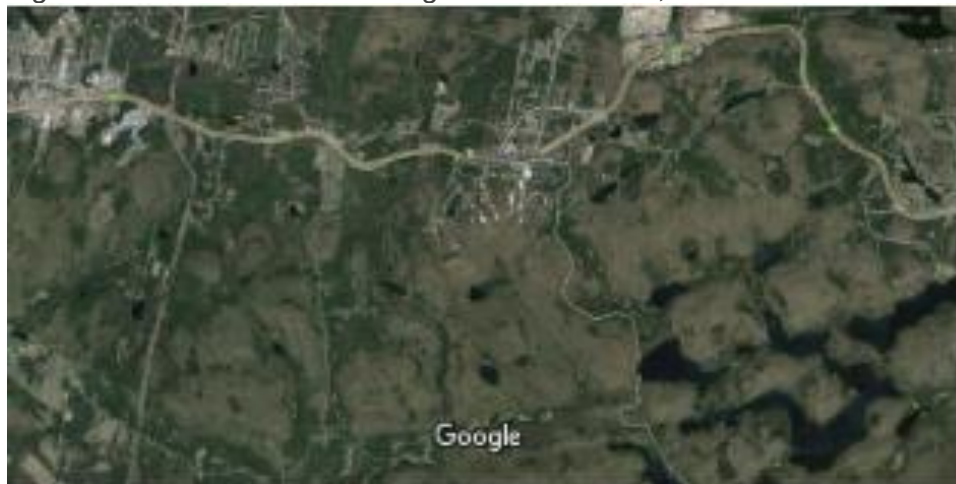
Figure 5.2 Photo de la section 6e Rang, Mont Tremblant

²² Note infrapaginale dans la citation : **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE (HQT)**, Dossier R-3960-2016, Pièce B-0053, HQT-2, Document 1.1 Révisé, page 3, lignes 11-13.



Nous avons aussi inclus une figure 5.3 qui montre toute la région englobant Saint-Faustin et Mont Tremblant et cette photo mérite une attention particulière parce qu'elle nous offre une solution avantageuse que nous décrivons plus loin.

Figure 5.3 - Photo de toute la région Saint-Faustin, Mont Tremblant



La photo de la figure 5.3 montre la région complète de Saint-Faustin et du 6e Rang de Mont Tremblant. On peut facilement remarquer sur la gauche le corridor des 3 lignes double terne allant vers le point Ouimet avec vers le nord le corridor vers Mont Tremblant, vers l'ouest le corridor vers le poste Ouimet et vers la droite un petit corridor étroit tout en haut de la photo qui se dirige vers saint-Donat. La figure 5.2 précise ce point de rencontre appelle point Ouimet.

On peut remarquer que le petit corridor tout en haut de la figure 5.3 traverse éventuellement la route 117 et se dirige ensuite vers le sud.

Il est évident que le Transporteur a le loisir de créer un corridor non habité au sud liant le petit corridor qui va vers Saint-Donat et le large corridor des trois lignes double terre qu'on voit à gauche.

Il est donc possible d'éviter les embûches des sections densément habités et d'économiser les coûts annoncés de 8,4 M\$.

Cette connexion au sud aurait aussi pour effet de raccourcir la ligne de quelques kilomètres donc de faire là des économies appréciables.

Le Transporteur présente donc des coûts excessifs, surtout dans la solution 3, et fait la preuve qu'il n'a pas du tout optimisé le tracé de la solution 3.²³

HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE (HQT)

Le Transporteur a choisi et retenu la solution 1. La solution retenue a été optimisée au cours de la réalisation des activités d'avant-projet. En effet, cette solution a fait l'objet d'une consultation publique et tient compte des préoccupations du milieu. De plus, le Transporteur a réalisé, pour la solution retenue, des relevés terrain dans le cadre des activités d'avant-projet, lui permettant de préciser le contenu technique, les coûts, l'échéancier, le tracé optimisé et les ajustements requis pour minimiser les impacts environnementaux et sociaux.

Les solutions 2 et 3 n'ont pas été retenues par le Transporteur et n'ont donc pas été optimisées. Ces deux solutions n'ont d'ailleurs pas fait l'objet d'une consultation publique, ni d'activités d'avant-projet qui permettent d'obtenir et intégrer des données réelles issues des relevés terrain notamment et de la connaissance du milieu.²⁴

²³ **Monsieur Jean-Claude Deslauriers, témoin de SÉ-AQLPA**, Dossier R-3960-2016, Pièce C-SÉ-AQLPA-0041, SÉ-AQLPA-1, Document 3.1, Rapport révisé, Section 5.2.4. Souligné en caractère gras par nous.

²⁴ **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE (HQT)**, Dossier R-3960-2016, Pièce B-0064, HQT-2, Doc. 2 (vrrr), Réponse 4.1 à MSAH, page 9. Souligné en caractère gras par nous.