

# D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

---

D-2010-061

R-3721-2010

20 mai 2010

---

**PRÉSENTE :**

Lise Duquette

Régisseur

---

**Hydro-Québec**

Demanderesse

et

**Regroupement national des Conseils régionaux de  
l'environnement du Québec**

Intéressé

---

**Décision finale**

*Demande d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité afin d'obtenir l'autorisation requise pour l'acquisition et la construction d'immeubles ou d'actifs destinés au transport de l'électricité – Projet du Transporteur relatif à la reconstruction de lignes et au remplacement d'un câble de garde entre les postes Cadillac et Rouyn*



## 1. DEMANDE

[1] Le 10 février 2010, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose auprès de la Régie de l'énergie (la Régie) une demande basée sur l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*<sup>1</sup> (la Loi), en vue d'obtenir l'autorisation pour l'acquisition et la construction d'immeubles ou d'actifs destinés au transport de l'électricité – Projet du Transporteur relatif à la reconstruction de lignes et au remplacement d'un câble de garde entre les postes Cadillac et Rouyn (le Projet).

[2] Le Transporteur dépose sous pli séparé et confidentiel l'annexe 1 de la pièce B-1, HQT-1, document 1. Il s'agit d'un schéma unifilaire et d'un schéma de liaisons d'une partie du réseau de transport afférente au Projet. Une affirmation solennelle appuie la demande de traitement confidentiel de ce document.

[3] Le Transporteur demande à la Régie de rendre une ordonnance interdisant la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements contenus à la pièce B-1, HQT-1, document 1, annexe 1.

[4] Le 25 février 2010, la Régie informe les intéressés, par avis sur son site internet, qu'elle compte procéder à l'étude de cette demande sur dossier. Elle fixe au 26 mars 2010 la date du dépôt des observations des intéressés et permet au Transporteur d'y répondre au plus tard le 7 avril 2010.

[5] Le 5 mars 2010, la Régie rend la décision D-2010-023, disposant de la demande du Transporteur d'obtenir une ordonnance interdisant la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements contenus à la pièce B-1, HQT-1, document 1, annexe 1.

[6] Le 5 mars 2010, la Régie soumet une demande de renseignements au Transporteur. Ce dernier y répond le 12 mars 2010.

---

<sup>1</sup> L.R.Q., c. R-6.01.

[7] Le 8 mars 2010, le Regroupement national des Conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) demande à consulter la preuve déposée dont la confidentialité a été reconnue et, conséquemment, demande au Transporteur de lui transmettre un projet d'entente de confidentialité.

[8] Le 12 mars 2010, une entente de confidentialité intervenue entre le Transporteur et le RNCREQ est déposée au dossier de la Régie.

[9] Le 23 mars 2010, le RNCREQ soumet des observations écrites.

[10] Le 7 avril 2010, le Transporteur produit ses réponses écrites aux observations écrites du RNCREQ.

[11] Le 12 avril 2010, la Régie soumet au Transporteur l'ordre du jour d'une séance de travail prévue le 15 avril 2010. La séance de travail a lieu le 15 avril 2010, en présence du RNCREQ à titre d'observateur.

[12] Le 26 avril 2010, le RNCREQ dépose des observations additionnelles, lesquelles lui sont retournées immédiatement, compte tenu que le dossier est en délibéré depuis la séance de travail du 15 avril 2010 et de la date limite pour le dépôt des observations des intéressés fixée au 26 mars 2010.

## **2. CADRE RÉGLEMENTAIRE ET ANALYSE**

[13] 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.

[14] Le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*<sup>2</sup> (le Règlement) stipule que le Transporteur doit obtenir une autorisation spécifique et préalable de la Régie lorsque le coût global d'un projet est égal ou supérieur à 25 M\$. Le Règlement prescrit les renseignements qui doivent accompagner une telle demande<sup>3</sup>.

## 2.1 MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIFS VISÉS PAR LE PROJET

[15] Le Transporteur souhaite obtenir l'autorisation de la Régie afin de reconstruire la ligne 1306 Cadillac-Rouyn sur une longueur de quelques 52 kilomètres, de remplacer le câble de garde de la ligne 1313-1322 sur près de 50 km et de déplacer une section de 3 km sur chacune des lignes 1306 et 1313-1322 près du poste de Rouyn. Il estime que l'état des équipements de la quasi-totalité de la ligne 1306 commande leur remplacement sur une période oscillant entre 0 et 5 ans. Quant à la ligne 1313-1322, son câble de garde aurait atteint la fin de sa vie utile. Ces lignes sont situées dans un corridor stratégique et très sollicité qui alimente les secteurs de Rouyn-Noranda et de Palmarolle, y compris plusieurs clients miniers importants. Le Projet vise à assurer la pérennité de ces installations et à maintenir la fiabilité du réseau du Transporteur.

[16] Le déplacement sur 3 km de chacune des lignes 1306 et 1313-1322 répond à une demande formulée par le ministère des Transports du Québec (MTQ). À cet effet, le Transporteur a entrepris les discussions prévues au protocole approuvé par la Régie<sup>4</sup> pour déterminer les travaux requis et établir la part des coûts que devra assumer le MTQ.

[17] Le coût total du Projet s'élève à 41,4 M\$. Selon le Transporteur, la reconstruction de la ligne 1306 et le remplacement du câble de garde du Projet s'inscrivent, pour une tranche de 35,1 M\$, dans la catégorie « Maintien des actifs », puisque ces investissements

---

<sup>2</sup> (2001) 133 G.O. II, 6165.

<sup>3</sup> Articles 2 et 3 du Règlement.

<sup>4</sup> Décision D-2006-76, dossier R-3594-2005.

sont requis pour assurer la pérennité et le maintien de la fiabilité du réseau. Le déplacement sur 3 km des lignes 1306 et 1313-1322 s'inscrit plutôt dans la catégorie « Respect des exigences », puisque ces travaux font suite à la demande du MTQ et entraînent une contribution de ce dernier.

[18] Le Transporteur mentionne que le Projet se situe à l'étape de la demande d'autorisation à la Régie, mais précise qu'afin de respecter l'échéancier des travaux, l'entreprise a entrepris certaines activités d'ingénierie indispensables, notamment la préparation des documents des futurs appels d'offres. De plus, afin de respecter la mise en service initiale prévue pour novembre 2010, l'entreprise a dû prévoir l'approvisionnement des pylônes pour les sections de lignes à déplacer, pour donner suite à la demande du MTQ.

[19] Les mises en service des différentes étapes du Projet s'échelonnent de novembre 2010 à octobre 2011. Toutefois, la nécessité de faire les travaux demandés par le MTQ pour le printemps 2011 requiert qu'une décision de la Régie soit rendue au plus tard pour juin 2010.

## **2.2 DESCRIPTION ET JUSTIFICATION DU PROJET**

[20] Le Projet vise deux lignes particulièrement âgées. La ligne 1306, érigée en 1934, est la plus vieille des lignes de transport de l'Abitibi. La ligne 1313-1322 remonte à 1948. Ces lignes forment le corridor Cadillac-Rouyn. Selon le Transporteur, ce corridor joue, à plus d'un titre, un rôle crucial dans la région. D'une part, il permet d'assurer l'exploitation sécuritaire et fiable du réseau de transport et d'alimenter les secteurs de Rouyn-Noranda et de Palmarolle. Ces deux secteurs englobent près de 30 % de toute la charge résidentielle de l'Abitibi. D'autre part, il dessert une clientèle industrielle active, dont la charge électrique est considérable et susceptible de croître.

## **Ligne 1306**

[21] La ligne 1306, d'une longueur de 54 km, est composée de trois sections. La première section, d'une longueur de 52 km, est construite sur portiques de bois. Des 775 poteaux qui la supportent, 74 % ont plus de 40 ans et 49 % datent de la mise en service.

[22] La deuxième section est d'une longueur de 1,4 km. Elle est construite sur pylônes d'acier et fut mise en service en 1977. Son état est jugé excellent par le Transporteur.

[23] La troisième section est d'une longueur de 600 m, construite sur pylônes biternes, dont un terne est inutilisé. Le conducteur est d'un calibre de 266,8 MCM ACSR. Selon le Transporteur, il n'est pas possible d'installer sur ces supports un conducteur de calibre supérieur et aucun usage actuel ou futur n'est possible pour cette section entourée d'autres lignes de transport.

[24] Le Projet vise donc à démanteler deux des trois sections de la ligne 1306, soit la première et la troisième, et à les reconstruire sur pylônes d'acier, principalement dans la même emprise. Près du poste de Cadillac, une nouvelle emprise d'une largeur de 30 mètres est requise sur environ 2 km pour permettre un raccordement plus direct au poste.

[25] À proximité du poste de Rouyn, à la demande du MTQ, la ligne est reconstruite sur 3 km dans une nouvelle emprise. Le déplacement de cette section permet d'éliminer deux croisements avec une route projetée et de faciliter les différentes étapes de construction. Cette emprise aura une largeur de 75 m pour y accueillir également la ligne 1313-1322 qui doit y être déplacée.

[26] De plus, il est nécessaire d'acquérir, sur une distance de 47 km, une bande de terrain d'environ 30 m de largeur en moyenne entre l'emprise actuelle de la ligne 1306 et celle de la ligne 1313-1322 pour les combiner en une seule emprise. Selon le Transporteur, ce regroupement d'emprises répond, d'une part, au besoin d'une emprise

plus large compte tenu de l'utilisation d'un pylône en acier haubané de type DFA, qui permet de plus grandes portées. D'autre part, le regroupement permet de construire la nouvelle ligne tout en gardant le circuit 1306 sous tension, réduisant ainsi les contraintes d'exploitation du réseau lors de la réalisation des travaux.

[27] La ligne 1306 reconstruite sera équipée d'un conducteur de 1033 MCM ACSR, plus gros que le conducteur minimum requis de 504 MCM ACSR mais qui permet de diminuer les pertes et offre une marge de manœuvre pour accommoder une augmentation de la charge transitée à un coût additionnel intéressant, considérant la valeur des pertes évitées.

### **Ligne 1313-1322**

[28] La ligne 1313-1322 a été mise en service en 1948. Construite sur pylônes d'acier, son état global est jugé satisfaisant par le Transporteur, mis à part le câble de garde. Ce dernier est devenu cassant et a atteint la fin de sa vie utile.

[29] Le Projet du Transporteur vise à remplacer le câble de garde entre les postes Cadillac et Rouyn, une distance de 50 km. Un câble d'acier galvanisé de même calibre, soit 5/16 de pouce, sera utilisé. En ce qui a trait à la section de 3 km de la ligne déplacée à la demande du MTQ, celle-ci sera reconstruite sur pylônes d'acier. Il s'agit de pylônes à treillis de la famille B7 et la ligne sera équipée de conducteurs d'un calibre de 1033 MCM ACSR.

[30] Le câble de garde de la ligne 1313-1322 doit être remplacé alors que la ligne est hors tension. Pendant les travaux, les clients seront alimentés par des dérivations temporaires à partir de la ligne 1306 qui aura été préalablement reconstruite.



## 2.3 SOLUTIONS ENVISAGÉES

[31] Pour définir et proposer ce projet pour autorisation, le Transporteur a envisagé deux solutions qu'il présente au dossier, soit :

- solution 1 : démantèlement et reconstruction de la quasi-totalité de la ligne 1306;
- solution 2 : construction d'une nouvelle ligne dans le corridor Figuery-Rouyn.

[32] Le Transporteur retient la première solution pour deux motifs. Le premier est la continuité d'alimentation des deux entreprises minières sur ce territoire. En effet, pendant la mise hors tension de la ligne 1313-1322 lors des travaux, c'est la ligne 1306 qui constitue la ligne d'alimentation de ces clients. Si celle-ci n'est pas reconstruite avant les travaux sur la ligne 1313-1322, il sera impossible d'alimenter la totalité des charges de ces deux consommateurs. Le deuxième motif est économique. Malgré des pertes électriques plus importantes, les coûts d'investissement sont considérablement moins élevés comme le montre le tableau suivant :

Comparaison économique des solutions (k\$ actualisés 2009)

	<b>Solution 1</b> Démantèlement et reconstruction – Ligne 1306	<b>Solution 2</b> Construction d'une nouvelle ligne dans le corridor Figuery-Rouyn
Investissements	36 676	82 220
Valeurs résiduelles	95	487
Taxes sur le capital	25	17
Taxes sur les services publics	2 420	5 393
Entretien et exploitation	13 251	21 709
Pertes électriques	16 515	0
<b>Coûts globaux actualisés</b>	<b>68 792</b>	<b>108 852</b>
Écart	Référence	+40 060

Source : Tableau 3 de la pièce B-1, HQT-1, document 1, page 20

## 2.4 COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET

[33] Le tableau suivant ventile les coûts des grandes composantes du Projet :

Coûts des travaux d'avant-projet et de projet par élément  
(en milliers de dollars de réalisation)

	Maintien des actifs (Pérennité)		Respect des exigences (MTQ) <sup>5</sup>	Total
	Démantèlement et reconstruction – Ligne 1306 (50,8 km)	Remplacement du câble de garde circuits 1313-1322 (50 km)	Déplacement d'une section des circuits 1306 et 1313-1322 (3 km)	
<b>Coûts de l'avant-projet</b>				
Études d'avant-projet	563,9	32,0	38,0	633,9
Autres coûts	2,0	0,1	0,1	2,2
Frais financiers	12,6	0,4	0,9	13,9
<b>Sous-total</b>	<b>578,5</b>	<b>32,5</b>	<b>39,0</b>	<b>650,0</b>
<b>Coûts du projet</b>				
Ingénierie interne	820,2	88,2	118,5	1 026,9
Ingénierie externe	382,7	40,8	39,3	462,8
Client	216,4	23,3	15,7	255,4
Approvisionnement	5 355,7	161,1	1 478,9	6 995,7
Construction	17 745,1	1 563,2	3 199,4	22 507,7
Gérance interne	1 332,4	287,7	217,7	1 837,8
Gérance externe	879,8	100,1	218,1	1 198,0
Provision	3 261,0	273,5	646,5	4 181,0
Autres coûts	517,7	87,7	115,7	721,1
Frais financiers	1 266,0	52,0	201,8	1 519,8
<b>Sous-total</b>	<b>31 777,0</b>	<b>2 677,6</b>	<b>6 251,6</b>	<b>40 706,2</b>
<b>TOTAL</b>	<b>32 355,5<sup>6</sup></b>	<b>2 710,1</b>	<b>6 290,6</b>	<b>41 356,2</b>

Source : Tableau 4 de la pièce B-1, HQT-1, document 1, page 21

[34] Le Transporteur souligne que le coût total du Projet ne doit pas dépasser de plus de 15 % le montant autorisé par le Conseil d'administration, auquel cas il doit obtenir une nouvelle autorisation de ce dernier. Le cas échéant, le Transporteur s'engage à en informer la Régie en temps opportun. Le Transporteur souligne qu'il continuera de s'efforcer de contenir les coûts du Projet à l'intérieur du montant autorisé par la Régie.

## 2.5 IMPACT TARIFAIRE

[35] L'impact sur les revenus requis à la suite de la mise en service du Projet prend en compte les coûts du Projet nets de la contribution du MTQ, soit les coûts associés à

l'amortissement, au financement, à la taxe sur le capital et à la taxe sur les services publics.

[36] Les coûts du Projet sont de l'ordre de 41,4 M\$, soit 35,1 M\$ pour la catégorie « Maintien des actifs » et 6,3 M\$ pour la catégorie « Respect des exigences ». À cet égard, le MTQ devra verser au Transporteur une contribution estimée à 2,2 M\$, compte tenu de sa demande. Cette contribution a été évaluée conformément à la décision D-2006-76 portant sur le traitement comptable des modifications d'actifs à la demande de tiers. Le montant final de la contribution sera déterminé en fonction des coûts réels relatifs à la demande du MTQ.

[37] L'impact annuel moyen du Projet sur les revenus requis est de 3,0 M\$ sur une période de 20 ans et de 2,2 M\$ sur une période de 50 ans, ce qui représente, dans les deux cas, un faible impact à la marge d'environ 0,1 % sur les revenus requis approuvés par la Régie pour l'année 2009.

## **2.6 AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS**

[38] Le Transporteur mentionne devoir obtenir des autorisations en vertu d'autres lois afin de réaliser le Projet.

### **Volet provincial**

[39] Un certificat d'autorisation est requis du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement*<sup>5</sup> pour la relocalisation d'une ligne de transport et de répartition d'énergie électrique de tension égale ou supérieure à 120 kV sur une distance de plus de 2 km, conformément au *Règlement relatif à l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement*<sup>6</sup>.

[40] Au soutien d'une demande de certificat d'autorisation auprès du MDDEP, un certificat attestant que le Projet ne contrevient à aucun règlement municipal est requis de

---

<sup>5</sup> L.R.Q., c. Q-2, article 22.

<sup>6</sup> L.R.Q., c. Q-2, r. 1.001, article 2(11).

la municipalité locale sur le territoire de laquelle se situe le Projet, en vertu du *Règlement relatif à l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement*<sup>7</sup>.

[41] Un permis d'intervention sera requis du ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF) en vertu de la *Loi sur les forêts*<sup>8</sup> pour effectuer le déboisement nécessaire à la réalisation du Projet dans les forêts du domaine de l' tat.

[42] Un permis d'occupation provisoire sera requis du MRNF en vertu de la *Loi sur les terres du domaine de l'état*<sup>9</sup> pour l'occupation du territoire public sur lequel Hydro-Québec ne détient pas déjà les droits appropriés. Le cas échéant, une mise à la disposition sera requise du gouvernement en vertu de la *Loi sur Hydro-Québec*<sup>10</sup> pour l'occupation du territoire public sur lequel Hydro-Québec ne détient pas déjà les droits appropriés.

### **Volet fédéral**

[43] Une approbation pourrait être requise de Transports Canada en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*<sup>11</sup> pour les différents endroits de traversée de cours d'eaux navigables, le cas échéant.

## **2.7 IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU ET SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ**

[44] Le Transporteur mentionne que l'objectif du Projet est d'assurer la pérennité du corridor de lignes Cadillac-Rouyn pour maintenir la fiabilité du réseau de transport. Comme la grande majorité des interventions prévues consiste à remplacer des équipements vieillissants par des équipements neufs, la fiabilité sera nécessairement améliorée. De plus, la conception des systèmes touchés correspond aux normes et méthodes les plus récentes, assurant, par le fait même, une fiabilité accrue. Par conséquent, le Transporteur estime que le Projet assure le maintien des actifs, la fiabilité du réseau et la qualité de prestation du service de transport d'électricité.

---

<sup>7</sup> Article 8.

<sup>8</sup> L.R.Q., c. F-4.1, article 2.

<sup>9</sup> L.R.Q., c. T-8.1, article 50.

<sup>10</sup> L.R.Q., c. H-5, article 32.

<sup>11</sup> L.R.C. (1985), c. N-22., article 5.

### 3. OBSERVATIONS DE L'INTÉRESSÉ

[45] Par ses observations, le RNCREQ « *veut s'assurer que le projet a été planifié et se réalisera, le cas échéant, dans le respect des principes de développement durable, notamment en ce qui a trait à l'équité sociale et la production responsable, deux principes enchâssés dans la Loi sur le Développement durable* » (ci-après LDD<sup>12</sup>). Le RNCREQ mentionne également qu'il a utilisé les critères énoncés à ces principes comme barèmes dans son analyse du Projet.

[46] Les observations du RNCREQ portent sur trois aspects :

- la justification du Projet afin de s'assurer qu'il est bien dimensionné en fonction des besoins actuels et futurs en prenant en considération, notamment, le développement du réseau de transport régional depuis la mise en service de la ligne en 1934;
- le choix du calibre du conducteur afin de s'assurer que la solution retenue est celle qui est la plus efficace sur le plan énergétique;
- l'acquisition d'une bande de terrain d'environ 30 m de largeur en moyenne sur une distance de 47 km.

#### **Justification du Projet**

[47] Selon le RNCREQ, le Transporteur n'a pas déposé en preuve ses analyses démontrant que la ligne 1306 doit être conservée. Selon lui, dans une perspective de développement durable, les équipements qui ne sont pas requis pour assurer une alimentation fiable des usagers selon des critères reconnus ne peuvent être considérés comme nécessaires afin de respecter les principes d'équité et solidarité sociale, d'une part, ainsi que de production et consommation responsable, d'autre part.

[48] Après avoir consulté quelques documents, le RNCREQ a effectué des simulations d'écoulement de puissance. La conclusion de cette simulation du réseau sans la ligne 1306 montre que le transit est acceptable sur les deux lignes résiduelles (lignes 1313 et

---

<sup>12</sup> L.R.Q., c. D-8.1.1.

1322). Dans ce dernier cas, les conditions du réseau continuent d'être acceptables en simple contingence, soit à la suite de la perte de l'une de ces deux lignes. Toutefois, il ajoute que « *ces simulations ne prétendent pas représenter exactement toutes les caractéristiques du réseau du Transporteur puisque le RNCREQ ne dispose pas des données spécifiques de ce réseau, notamment l'impédance des lignes. Cependant, elle peuvent montrer l'importance d'utiliser toutes les lignes disponibles* ».

[49] Par conséquent, le RNCREQ recommande à la Régie de ne pas autoriser la reconstruction de la ligne 1306, telle que demandée par le Transporteur, tant que ce dernier n'aura pas fait la démonstration qu'elle est indispensable (pleinement utile et justifiée).

[50] En réplique, le Transporteur soumet que les simulations du RNCREQ sont mal fondées pour plusieurs motifs. En premier lieu, elles ne tiennent compte ni de la variabilité de la production locale afin de considérer les cas les plus contraignants, ni de la forte concentration de la charge minière du secteur. Cette dernière charge aurait requis du RNCREQ qu'il réalise les simulations à la pointe d'été et non à la pointe d'hiver.

[51] En deuxième lieu, le Transporteur souligne également que d'autres hypothèses utilisées par le RNCREQ se révèlent erronées, notamment quant aux conducteurs et aux années à utiliser pour la prévision de charges à la pointe.

[52] Enfin, il réfute l'allégation du RNCREQ à l'effet que l'utilisation des lignes 1338 et 1324 permettrait de diminuer le transit sur les lignes Cadillac-Rouyn - et donc d'éviter de reconstruire la ligne 1306 – puisque la réduction du transit est incompatible avec le mode d'exploitation du réseau de l'Abitibi. Selon le Transporteur, en l'absence de la ligne 1306, en contingence de l'une des lignes alimentant le secteur Rouyn, les circuits 1313 et 1322 se retrouvent surchargés et, dans certaines situations, ces surcharges sont critiques.

## **Choix du calibre de conducteur**

[53] En ce qui a trait à la ligne 1306, après étude des propositions du Transporteur, le RNCREQ est en faveur de la proposition du Transporteur quant au calibre à utiliser sur cette ligne.

[54] En ce qui a trait à la ligne biterne 1313-1322, le RNCREQ suggère que le Transporteur doit considérer l'installation d'équipements ayant les mêmes caractéristiques que ceux de la ligne présentement en place et en évaluer les coûts par rapport à celui de la proposition actuelle. Selon le RNCREQ, l'application des plus récents critères de conception doit se faire en autant que les clients en retirent des bénéfices réels.

[55] En réplique, le Transporteur mentionne que le choix des critères applicables de conception des lignes aériennes de transport fait partie intégrante des solutions qu'il propose à la Régie, qu'il détient l'expertise technique pour faire ce choix et que la norme reflète la plus récente orientation de l'entreprise pour sécuriser les réseaux.

## **Déboisement**

[56] En ce qui a trait au déboisement à effectuer dans le cadre de ce projet, le RNCREQ considère que les impacts du déboisement se font sentir sur une longue période, que toute perturbation du milieu naturel doit être pleinement justifiée et cette justification doit s'appuyer sur des faits concrets et mesurables. Selon lui, le Transporteur ne présente pas explicitement les avantages résultant d'une réduction des contraintes d'exploitation. Toutefois, en raison du type de pylône retenu, le RNCREQ reconnaît le besoin du Transporteur, mais recommande que l'acquisition et le déboisement se limitent à ce qui est requis pour l'élargissement de l'emprise dû à ce type de pylône.

[57] En réplique, le Transporteur mentionne que cette recommandation soulève des questions qui seront examinées en vertu d'autres lois. La recommandation du RNCREQ dépasse donc le cadre du dossier examiné par la Régie et elle fait double emploi avec ce que d'autres instances doivent décider.

#### 4. OPINION DE LA RÉGIE

[58] Le Projet pour lequel le Transporteur demande une autorisation s'inscrit en partie dans la catégorie d'investissements « Maintien des actifs » et en partie dans la catégorie « Respect des exigences ». Son contenu est le résultat des analyses menées par le Transporteur. Le dossier présenté à la Régie démontre que le Projet aura un impact positif sur la fiabilité du corridor de lignes Cadillac-Rouyn.

[59] La Régie considère que la démonstration du Transporteur quant au besoin d'effectuer le Projet est satisfaisante.

[60] L'examen du dossier permet de conclure que cet investissement est nécessaire afin d'assurer la pérennité des installations du Transporteur.

[61] La Régie est d'avis que le Projet est d'intérêt public et qu'il y a lieu d'en autoriser la réalisation.

#### Observations du RNCREQ

[62] Dans ses observations, le RNCREQ fait référence aux principes enchâssés dans la LDD et comment ceux-ci devraient influencer l'examen du dossier par la Régie.

[63] Il y a donc lieu de s'interroger sur l'application des principes prévus à la LDD à la Régie. Cette dernière loi prévoit que les organismes administratifs sont exclus de l'application de la loi, dans l'exercice de leurs fonctions juridictionnelles :

*« 3. Dans la présente loi, à moins que le contexte ne s'y oppose, il y a lieu d'entendre par l'«Administration», le gouvernement, le Conseil exécutif, le Conseil du trésor, les ministères, de même que les organismes du gouvernement et les entreprises du gouvernement visés par la Loi sur le vérificateur général (chapitre V-5.01).*



*Est assimilée à un organisme une personne nommée ou désignée par le gouvernement ou par un ministre, avec le personnel qu'elle dirige, dans le cadre des fonctions qui lui sont attribuées par la loi, le gouvernement ou le ministre.*

*L'«Administration» ne comprend pas les tribunaux au sens de la Loi sur les tribunaux judiciaires (chapitre T-16), les organismes dont l'ensemble des membres sont juges de la Cour du Québec, le Conseil de la magistrature, le comité de la rémunération des juges de la Cour du Québec et des cours municipales, ainsi que, dans l'exercice de leurs fonctions juridictionnelles, les organismes de l'ordre administratif institués pour exercer de telles fonctions. »*  
[notre emphase]

[64] Qu'en est-il des fonctions de la Régie lorsqu'elle est saisie d'une demande soumise en vertu de l'article 73 de la Loi? S'agit-il de fonctions juridictionnelles ou administratives?

[65] Après étude de la jurisprudence et la doctrine sur cette question<sup>13</sup>, la Régie considère que ses fonctions, lorsqu'appelée à statuer sur une demande soumise en vertu de l'article 73 de la Loi, tombent sous le troisième type de procédés identifiés par les professeurs Issalys et Lemieux<sup>14</sup>, celui de « *de type juridictionnel* ». Conséquemment, la Régie n'est pas assujettie à la LDD lorsqu'elle étudie une demande en vertu de l'article 73 de la Loi.

[66] Toutefois, aux fins de l'application de l'article 5 de la Loi, la Régie adhère à la définition de développement durable donnée à l'article 2 de la LDD<sup>15</sup>. Cette définition fait référence au caractère indissociable des dimensions environnementale, sociale et économique des activités de développement.

---

<sup>13</sup> Voir P. Garant, *Droit administratif*, Cowansville, 5<sup>e</sup> éd., Éditions Yvon Blais, 2004, page 124; P. Issalys et D. Lemieux, « L'Action gouvernementale », *Précis de droit des Institutions administratives*, Cowansville, Éditions Yvon Blais, 1997, page 342 et suivantes; *Regroupement national des Conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) c. Régie de l'énergie*, C.S. Montréal, n° 500-05-048991-994, 22 novembre 1999, J. Barbeau, page 25; *Regroupement national des Conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) c. Régie de l'énergie*, 2001 CanLii 8985, (QCCA); *Action réseau consommateur, Greenpeace, Mouvement au Courant, Centre d'analyse des politiques énergétiques c. Procureur général et Régie de l'énergie et al.*, C.S. Montréal, n°500-05-048735-995, 6 juin 2000, juge Pierrette Rayle, pages 22-24.

<sup>14</sup> *Ibid.*

<sup>15</sup> *Supra* note 12 : « 2. Dans le cadre des mesures proposées, le «développement durable» s'entend d'un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Le développement durable s'appuie sur une vision à long terme qui prend en compte le caractère indissociable des dimensions environnementale, sociale et économique des activités de développement ».

[67] C'est en vertu de la Loi que le développement durable est la toile de fond des décisions de la Régie. Le libellé de l'article 5 de la Loi<sup>16</sup> réfère à l'exercice des fonctions de la Régie et une de ses fonctions est d'autoriser, après examen et si la Régie est d'avis que le projet est d'intérêt public, une demande déposée sous l'article 73 (1) de la Loi, comme c'est le cas au présent dossier. La lecture de l'article 73 nous donne une indication supplémentaire lorsque, à son deuxième alinéa, le législateur a précisé que « *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 [...]* ».

[68] La Régie s'est d'ailleurs déjà prononcée à quelques reprises sur la portée de l'article 5<sup>17</sup> de la Loi et, notamment, dans la décision D-2005-216 :

*« La formation en révision ne croit pas que la première formation a outrepassé ses pouvoirs en reportant sur d'autres des responsabilités qui lui reviennent et en ne tenant pas compte réellement du concept de développement durable que l'on retrouve à l'article 5 de la Loi. D'emblée, la présente formation tient à préciser que l'article 5 de la Loi n'est pas un article attributif de compétence tout comme la Régie le précisait dans l'avis A-2005-01 : « Cet article n'est pas attributif de compétence et ne donne pas de pouvoirs spécifiques à la Régie, puisque les compétences spécifiques de la Régie sont énumérées au chapitre III de la LRÉ intitulé « Fonctions et pouvoirs » de la Régie. L'article 5 traite plutôt de la façon dont la Régie doit exercer sa compétence ». Il est donc erroné de conclure que la première formation aurait outrepassé ses pouvoirs en interprétant incorrectement, selon le RNCREQ, l'article 5 de sa Loi<sup>18</sup>. »* [nous soulignons]

[69] Procéder à l'examen d'un projet d'investissement dans une perspective de développement durable signifie que la Régie doit étudier les différentes solutions envisagées au projet par le Transporteur, en fonction des dimensions environnementale, sociale et économique. Elle doit rechercher l'équilibre et exercer son jugement en fonction des enjeux aux dossiers. Ainsi, la Régie peut autoriser un projet selon une solution envisagée qui n'est pas nécessairement au coût le plus bas mais qui possède la meilleure valeur, compte tenu des deux autres dimensions. C'est d'ailleurs le cas au présent dossier, puisque la Régie, en ce qui a trait aux différentes solutions envisagées

---

<sup>16</sup> *Supra* note 1 : Article 5 : « *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* ».

<sup>17</sup> Décision D-2004-212, dossier R-3525-2004; décision D-2008-037, dossier R-3652-2007.

<sup>18</sup> Décision D-2005-216, dossier R-3555-2004, page 8.

pour répondre à la demande du MTQ, autorise la solution ayant un coût supérieur de 0,9 M\$, puisqu'elle offre plusieurs avantages aux clients et aux habitants de la région par rapport à la première solution proposée.

[70] Là s'arrête la juridiction de la Régie en matière environnementale. Il n'est pas de son ressort de procéder à une analyse détaillée des impacts environnementaux et d'ordonner la mise en place de mesures d'atténuations pour un projet si celui-ci est jugé d'intérêt public. Cela appartient à d'autres entités désignées par le législateur en vertu d'autres lois et en vertu desquelles la Régie n'a aucune juridiction.

[71] C'est pourquoi la Régie rejette les recommandations du RNCREQ en matière de déboisement. Quant aux observations sur la justification du Projet et du choix du calibre du conducteur, celles-ci étant basées sur des analyses incomplètes ou erronées, la Régie ne les retient pas.

## 5. FRAIS DEMANDÉS POUR LES OBSERVATIONS

[72] Il convient de clarifier, dès à présent, que la Régie, lorsqu'elle avise qu'un intéressé peut soumettre des observations dans un dossier déposé en vertu de l'article 73 de la Loi, s'attend à ce que cet observateur lui signale des aspects du dossier ou de la preuve que le demandeur aurait pu laisser inexplorés ou encore, l'informe de son opinion quant à tout ou partie du projet lui-même.

[73] Dans le présent dossier, le RNCREQ a choisi de présenter une analyse sur une alternative à la reconstruction de la ligne 1306. Or, faut-il le rappeler, le choix de la solution et de l'alternative ou des alternatives présentées au dossier sont les prérogatives du demandeur<sup>19</sup>. Le fardeau de la preuve quant à la justification du projet lui appartient également.

[74] Le RNCREQ, tout en sachant qu'il ne disposait pas des données spécifiques de ce réseau et que ses simulations ne pouvaient prétendre représenter exactement toutes les caractéristiques du réseau du Transporteur<sup>20</sup>, s'est malgré tout aventuré à présenter sa

---

<sup>19</sup> Décision D-2009-109, dossier R-3696-2009, paragraphe 56.

<sup>20</sup> Observations écrites du RNCREQ, page 7.

propre analyse avec des conclusions qui, en toute probabilité, s'avéreraient erronées. Cette manière de procéder fait en sorte que la participation du RNCREQ sur cet aspect des observations soumises n'est d'aucune utilité pour la Régie.

[75] Si le RNCREQ était d'opinion que le Transporteur pouvait réduire le transit en utilisant les lignes actuelles reliant les centrales Rapides-des-Quinze et Rapides-des-Iles au poste de Rouyn, il aurait alors pu simplement signaler ou questionner cette possibilité et il aurait dès lors appartenu au Transporteur de fournir une réponse satisfaisante.

[76] En ce qui a trait au choix du calibre de conducteur, la Régie ne peut trouver utile les observations du RNCREQ, puisque les critères de conception d'une ligne de transmission dépassent l'intérêt et l'expertise de celui-ci. Quant à l'aspect du déboisement, pour les motifs déjà mentionnés, les observations du RNCREQ ne peuvent être utiles, puisqu'elles dépassent le cadre de la juridiction de la Régie.

[77] **Pour ces motifs,**

### La Régie de l'énergie :

**AUTORISE** le Transporteur à réaliser le Projet de reconstruction de lignes et du remplacement d'un câble de garde entre les postes Cadillac et Rouyn;

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

- un tableau présentant le suivi des coûts réels du Projet, sous la même forme et le même niveau de détails que ceux des tableaux de la pièce B-1, HQT-1, document 1, page 21;
- le suivi de l'échéancier du Projet;
- le cas échéant, l'explication des écarts majeurs des coûts projetés et réels et des échéances;

**REJETTE** la demande de paiement de frais soumise par le RNCREQ.

Lise Duquette  
Régisseur

Hydro-Québec représentée par M<sup>c</sup> Yves Fréchette;  
Le RNCREQ représenté par M<sup>c</sup> Annie Gariépy.