

C A N A D A

PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICT DE MONTRÉAL

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

---

NO : R-4099-2019

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

Demanderesse

---

---

**DEMANDE DE RÉVISION AMENDÉE DU TRANSPORTEUR ET DU DISTRIBUTEUR  
DE LA DÉCISION D-2019-090**

[Article 37 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (RLRQ c. R-6.01)]

---

---

**AU SOUTIEN DE SA DEMANDE, LA DEMANDERESSE EXPOSE  
RESPECTUEUSEMENT CE QUI SUIT :**

**I. LA DEMANDERESSE**

1. Elle est une entreprise dont les activités de transport et de distribution d'électricité sont assujetties à la juridiction de la Régie de l'énergie (la « **Régie** ») dans la mesure prévue à la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « **Loi** » ou « **LRÉ** »).
2. Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « **Transporteur** ») a pour mandat, entre autres, de développer et d'exploiter le réseau de transport de façon à satisfaire les besoins des clients tout en assurant la pérennité du réseau.
3. Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le « **Distributeur** ») est tenu, en vertu de la Loi, de distribuer l'électricité à toute personne qui le demande dans le territoire où s'exerce son droit exclusif de distribution.
4. Pour les fins de la présente, le Distributeur et le Transporteur sont désignés collectivement par le terme « **Demandeurs** ».

## II. LE PROJET ET LA DÉCISION EN CAUSE DE LA RÉGIE

5. Le 31 août 2018, dans le dossier R-4063-2018 (« le dossier initial »), les Demandeurs ont déposé une demande d'autorisation pour la construction du nouveau poste Le Corbusier à 315-25 kV (le « Projet »), conformément à l'article 73 de la LRE.
6. Le 31 août 2018, dans le dossier R-4063-2018, les Demandeurs ont déposé la demande d'autorisation du Projet.
7. Le Projet, résultant d'une collaboration entre les Demandeurs, est le fruit d'une planification intégrée et d'une analyse conjointe ayant permis d'identifier la solution optimale afin de répondre aux besoins du réseau de la ville de Laval, tel qu'il a été amplement démontré dans le dossier initial.
8. La demande conjointe pour la construction du nouveau poste Le Corbusier à 315-25 kV vise à répondre aux besoins de croissance de la clientèle de la ville de Laval ainsi qu'à assurer la qualité du service de distribution de l'électricité, comme amplement démontré dans le dossier initial et précisé lors du processus réglementaire.

« On est dans une situation particulière où les trois postes névralgiques qui sont touchés par le poste Le Corbusier lors du projet sont en tout à quatre-vingt-seize pour cent (96%) de nos capacités. Donc, le besoin est là quand même, même si la CLT n'est pas dépassée. En pratique, Hydro-Québec a démontré qu'il restait un peu de capacité, mais qui était dispersée un peu partout sur le territoire. Le poste Le Corbusier va être situé au cœur de la zone de Laval, va augmenter la fiabilité du réseau. Ça deviendra un pivot central afin de bien répondre à nos clients dès deux mille vingt et un (2021). »

N.S. vol. 1, p. 64, lignes 19 à 25 et p. 65, lignes 1 à 7.

9. La demande d'autorisation était appuyée par une preuve complète qui incluait tous les renseignements exigés par le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie* (le « Règlement »), Les Demandeurs demandent d'ailleurs à la Régie de verser au présent dossier l'entièreté de la preuve documentaire ainsi que les notes sténographiques de l'audience tenue le 18 avril 2018 dans le dossier R-4063-2018.
10. Le 30 juillet 2019, la Régie a rendu sa décision D-2019-090 (ci-après la « Décision ») dont la conclusion principale est :

**REJETTE** la demande d'autorisation du Transporteur et du Distributeur de construire le nouveau poste Le Corbusier.

11. Pour parvenir à cette conclusion, la Première formation a oublié d'appliquer les critères imposés par le Règlement, préférant une approche fondée sur sa propre conception de ce que devrait être l'aménagement du réseau des Demandeurs, sans égard à l'objet du régime réglementaire en cause. Pour parvenir à cette conclusion, la Première formation a imposé aux Demandeurs un fardeau de preuve que la Loi ne lui permettait pas d'exiger, en plus de :

- contrevenir aux règles d'équité procédurale ainsi qu'en faisant défaut d'exercer judiciairement son pouvoir discrétionnaire ;

- errer dans l'appréciation de faits déterminants et en commettant des erreurs de faits sérieuses et fondamentales, sans lesquelles elle n'aurait pas pu refuser la demande des Demandeurs, ni parvenir à la solution qu'elle a retenue fondée sur une thèse de réaménagement du réseau qu'elle a élaborée sur la base d'hypothèses qui ne tiennent pas compte de la preuve.

12. Ces erreurs commises par la Première formation sont des vices de fond et de procédure, au sens de l'article 37(3°) LRÉ, de nature à invalider la décision, justifiant dès lors sa révision.

### III. CADRE LÉGISLATIF APPLICABLE EN MATIÈRE DE RÉVISION

13. L'article 37(3°) LRÉ prévoit que la Régie peut d'office ou sur demande réviser toute décision qu'elle a rendue lorsqu'un vice de fond ou de procédure est de nature à l'invalider.
14. Il est bien établi qu'une erreur de fait ou de droit sérieuse et fondamentale ayant un caractère déterminant sur l'issue de la décision constitue un vice de fond de nature à invalider une décision selon l'article 37(3°) LRÉ<sup>1</sup>.
15. Une simple erreur de droit suffit dès lors qu'elle soulève une question juridictionnelle.
16. L'omission de se conformer aux exigences procédurales dérivées des règles d'équité procédurale ainsi que le défaut d'exercer judiciairement son pouvoir discrétionnaire, constituent des vices de procédure et de fond de nature à invalider une décision au sens de l'article 37(3°) LRÉ. Des auteurs résument ces erreurs comme étant, notamment :

Par ailleurs, une absence de motivation, une erreur de droit déterminante, une erreur manifeste dans l'interprétation des faits lorsque cette erreur constitue le motif de la décision ou qu'elle joue un rôle déterminant, le fait d'écarter une règle de droit qui est claire, de se saisir d'une demande en l'absence de décision de « première instance » donnant compétence au Tribunal, ou le fait de ne pas tenir compte d'une preuve pertinente ou d'une admission (aveu) d'une partie, peuvent constituer des vices de fond de nature à invalider la décision. De plus, rendre une décision fondée sur un élément, une opinion ou une donnée scientifique non prouvés devant le tribunal (l'article 142 L.j.a. prévoit cette règle), omettre de se prononcer sur une question de droit dont on est saisi, rendre une ordonnance illégale, faire sienne une affirmation d'une partie qui n'est pas soutenue par la preuve, appuyer son opinion sur une décision qui a été annulée à la suite d'une demande de pourvoi en contrôle judiciaire, empêcher une partie de présenter une preuve portant sur la crédibilité d'un témoin ou imposer le fardeau de la preuve à la mauvaise

---

<sup>1</sup> TAQ c. Godin, [2003] R.J.Q. 2490, par. 48 à 50 et 137 et ss.

partie, constituent aussi des exemples d'un vice de fond qui peut être de nature à invalider la décision<sup>2</sup>.

17. Une fois les conditions prévues à l'article 37 LRÉ remplies, la Régie a compétence pour réviser ou révoquer une décision et y substituer la sienne, le cas échéant.
18. Tel qu'il est ci-après démontré, la Première formation a lourdement erré et a ainsi rendu une Décision viciée.

#### **IV. MOTIFS DE RÉVISION DE LA DÉCISION**

19. Les Demandeurs soutiennent que la Décision doit être révisée pour les motifs suivants.
20. Dans un premier temps, la Première formation a erré dans l'application de l'article 73 de la LRÉ et du Règlement en imposant un fardeau de preuve beaucoup plus lourd que celui prescrit par la Loi et le Règlement et en omettant de considérer une portion importante de la preuve des Demandeurs, portant sur les raisons fondant le dépôt de la demande d'autorisation, soit l'absence de départs de lignes et les conséquences en résultant (section A).
21. Dans un second temps, la Première formation a erré en contrevenant aux règles d'équité procédurale en ce que, afin de refuser la demande des Demandeurs, elle a élaboré une solution basée sur des éléments n'émanant pas de la preuve présentée par les Demandeurs et d'une interprétation erronée de certains autres faits le tout, sans laisser la possibilité aux Demandeurs de s'exprimer sur une telle solution (section B) :

[121] En conséquence, tenant compte des capacités disponibles des postes Landry et Plouffe adjacents au poste Renaud et des conduits disponibles et de la demande anticipée au poste Renaud, la Régie est d'avis que le Distributeur peut optimiser son réseau de manière à ce qu'aucun des cinq postes de la zone d'influence n'atteigne sa CLT avant la période 2028-2029. Le Distributeur aurait alors suffisamment de capacité pour répondre à la demande prévue dans la zone d'étude considérée pour cette période.

22. Dans un troisième temps, la Première formation a erré de façon manifeste dans l'appréciation de faits déterminants. En l'absence de ces erreurs, jamais la Première formation n'aurait pu rejeter la demande d'autorisation des Demandeurs ni parvenir à la conclusion en cause (section C).

---

<sup>2</sup> I. St-Jean, J.-Y. Brière et J.-P. Villagi, « Les moyens de se pourvoir à l'encontre de mesures administratives », dans *Collection de droit 2019-2020, vol. 8 Droit public et administratif, version du CAIJ*, p.p. 185 et 186.

**A. La Première formation a erré dans l'application et l'interprétation de l'article 73 LRÉ et du Règlement**

23. L'article 73 de la Loi prescrit les circonstances lors desquelles l'autorisation de la Régie doit être obtenue avant la réalisation de projets:

**73.** 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;

(...)

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.

La Régie peut autoriser le projet aux conditions qu'elle détermine.

(...)

24. Compte tenu de la valeur du Projet, l'article 1 du Règlement imposait effectivement au Demandeur l'obligation d'obtenir l'autorisation préalable de la Régie. Cette dernière devait, pour les fins de son analyse, tenir compte :

a) (...);

b) des renseignements fournis par les Demandeurs, soit :

- les objectifs visés par le projet;
- la description du projet;
- la justification du projet en relation avec les objectifs visés;
- les coûts associés au projet;
- l'étude de faisabilité économique du projet;
- la liste des autorisations exigées en vertu d'autres lois;
- l'impact sur les tarifs incluant une analyse de sensibilité;
- 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;

- le cas échéant, les autres solutions envisagées, accompagnées des renseignements visés aux paragraphes précédents;
25. Ces articles imposent à la Régie un cadre d'analyse rendant pertinent, pour l'essentiel, le questionnement suivant :
- Quels sont les objectifs visés par le Projet?
  - Ces objectifs sont-ils utiles ou nécessaires à la prestation du service de distribution et de transport d'électricité?
  - Le Projet est-il justifié en relation avec les objectifs visés?
  - Les coûts associés au Projet sont-ils justifiés et raisonnables?
  - Les études de faisabilité et les analyses de sensibilité sont-elles satisfaisantes?
  - Quel est l'impact des coûts du Projet sur les tarifs de distribution et de transport d'électricité?
  - Quel est l'impact du Projet sur la qualité de prestation du service de distribution et de transport d'électricité?
  - Est-ce que d'autres solutions ont été envisagées par les Demandeurs pour atteindre les objectifs qu'ils visent?<sup>3</sup>
26. Dans ce contexte, le rôle de la Régie consiste à évaluer la raisonnable du projet eu égard aux critères mentionnés précédemment. Comme elle l'a rappelé à juste titre dans la décision D-2009-140 :

« La Régie n'est pas là pour approuver les plans et devis du Transporteur ni pour faire le design du réseau de transport à sa place. Ces responsabilités incombent au Transporteur.

Essentiellement, la Régie doit s'assurer que les projets qui lui sont soumis pour approbation rencontrent des objectifs d'intérêt public et que les coûts du projet sont raisonnables. »<sup>4</sup>

26.1 Le rôle de la Régie, dans le cadre de l'application de l'article 37 LRE, consiste à faire une analyse technico-économique au support du projet en regard de ses objectifs et de son impact sur les tarifs et la fiabilité du réseau<sup>5</sup>. Elle n'a pas, et ne doit pas, procéder à une analyse fondée sur des projets alternatifs ou hypothétiques qui n'ont pas été présentés par le Transporteur ou le Distributeur<sup>6</sup>. À cet égard, le choix du projet est la prérogative de ces derniers<sup>7</sup>. Enfin, la Régie doit agir judiciairement, en permettant aux Demandeurs de connaître clairement

---

<sup>3</sup> Décision D-2011-124 (R-3770-2011), Décision D-2019-087 (R-4052-2018), par. 106 et ss.

<sup>4</sup> Voir également Décision D-2019-087, par. 106 et ss., D-2014-118, par. 24 et ss.

<sup>5</sup> Décision D-2016-043, par. 34, 52 et ss., Décision D-2007-20, p.4, Décision D-2004-175, p. 15,

<sup>6</sup> Décision D-2016-043, par. 52 et ss., Décision D-2010-036, par. 25 et 26.

<sup>7</sup> Décision D-2009-109, par. 53 et ss.

les hypothèses qu'elle a à l'esprit afin de permettre aux parties d'y répondre adéquatement par l'administration d'une preuve appropriée.

27. Or, dans le présent dossier, la Première formation a excédé sa compétence en oubliant de considérer la preuve présentée, laquelle tenait compte du contexte spécifique de demande, et la compétence limitée de la Régie en vertu de l'article 73 LRE. Plutôt que d'évaluer la justification du projet en regard de ses objectifs et de son impact sur les tarifs, la Première formation a plutôt décidé de la demande en considérant un réaménagement totalement hypothétique du réseau des Demandeurs et en tenant compte d'hypothèses de son exploitation, sans égard aux contraintes techniques et économiques démontrées. D'ailleurs, la Première formation n'aborde même pas l'impact tarifaire du projet dans le cadre de l'analyse de sa justification du Projet, si ce n'est qu'elle fait simplement état de ses coûts annuels<sup>8</sup>. Elle n'a toutefois jamais considéré les préoccupations d'intérêt public qui justifient la réalisation du Projet, comme les contraintes techniques considérables occasionnées par son report et les impacts qui en découlent, notamment sur la qualité des services aux abonnés, ni tenu compte des contraintes propres à l'architecture du réseau et à son état actuel. Ces éléments avaient pourtant fait l'objet d'une preuve abondante et convaincante des Demandeurs<sup>9</sup>. Cette seule erreur justifie l'intervention de la Formation en révision.
28. Pourtant, les Demandeurs ont administré une preuve probante des particularités du réseau d'électricité de l'île de Laval. Ils ont, de façon plus précise, expliqué et démontré qu'un élément déclencheur important du Projet concerne l'incapacité à répondre aux demandes d'alimentation des clients de la zone visée, compte tenu de l'absence de départs de lignes à l'horizon 2020.

« Par ailleurs, les trois postes en question étant à leur étape ultime, il ne sera plus possible d'ajouter de nouveaux départs de ligne à compter de 2020. Dans une telle situation, la croissance prévue devra être absorbée par les lignes existantes dont certaines sont fortement chargées. D'ailleurs, le peu de puissance disponible sur certaines d'entre elles, combinée à une absence de

---

<sup>8</sup> La section « Opinion de la Régie » se trouve aux par. 97 et suivant de la Décision. La Première formation fait état de l'impact tarifaire du projet en reprenant aux paragraphes 59 à 65, sans plus, les frais du Transporteur et du Distributeur.

<sup>9</sup> Notamment les témoignages de Marc Gagné, N.S. vol. 1, pages 29 et ss. et de Bruno Picard, N.S. vol. 1, pages 126 et ss. sur les contraintes anthropiques et naturelles spécifiques à la Ville de Laval et leurs conséquences sur la planification du réseau, les contraintes quant aux transferts de charges résiduelles découlant de leur dispersion sur le réseau à Laval, les conséquences découlant des demandes de clients pour de nouvelles charges nécessaires à la réalisation des projets non planifiés et devant être fournies à court terme (et pouvant nécessiter des charges importantes), l'état actuel du réseau à Laval alors que tous les postes sont à l'ultime et la très faible marge de manœuvre qui en découle pour répondre aux demandes des clients, l'incapacité de recouvrer une grande partie des investissements faits pour répondre, en mode réactif, aux demandes des clients en cas de report du projet Le Corbusier, les problématiques au niveau de la main-d'œuvre, l'incapacité de réaliser des transferts en cascade dans certains secteurs de Laval, que les plans de contingences ne doivent pas être un mode de planification et d'exploitation du réseau contrairement à la solution retenue par la Première formation, la complexification des interventions d'entretien du réseau en cas de report du Projet etc.

départs de ligne, rend déjà difficile le branchement de nouveaux clients de taille importante dans certains secteurs. »

HQTD-4, doc. 1, réponse 1.3, lignes 25 à 31 (B-0019).

29. Les Demandeurs ont ainsi fait la démonstration que la présente demande se distingue des demandes habituelles déposées conformément à l'article 73 de la LRÉ en ce que, bien que la capacité limite de transformation (« CLT ») ne soit pas tout à fait atteinte, la capacité restante est dispersée et donc difficilement exploitable.

« On est dans une situation particulière où les trois postes névralgiques qui sont touchés par le poste Le Corbusier lors du projet sont en tout à quatre-vingt-seize pour cent (96 %) de nos capacités. Donc, le besoin est là quand même, même si la CLT n'est pas dépassée. En pratique, Hydro-Québec a démontré qu'il restait un peu de capacité, mais qui était dispersée un peu partout sur le territoire ».

N.S. vol. 1, p. 64, lignes 19 à 25 et p.65, lignes 1 à 2.

30. Les Demandeurs ont fait preuve de planification optimale du réseau en prônant une localisation stratégique du Projet afin de décharger les postes adjacents et ainsi libérer des départs de postes en fonction d'alimenter un secteur précis et ce, dans le but d'assurer de répondre à la croissance de la clientèle de la ville de Laval tout en préservant la fiabilité du réseau.

«Effectivement, lorsqu'on va construire le poste Le Corbusier qui est placé, comme vous l'avez remarqué, en plein centre géographique, oui, tel qu'on l'a démontré, on a montré, une dizaine de kilomètres d'infrastructures civiles qui vont être construites puis on va sortir une douzaine de lignes qui vont venir configurer. Le poste Le Corbusier est extrêmement bien situé au centre de la charge pour aller rejoindre les trois postes. Une fois que ces trois postes-là environnants vont être soulagés, on va pouvoir se servir de la capacité de ces trois postes-là pour aller alimenter d'autres secteurs.»

N.S. vol. 1, p. 107, lignes 4 à 16.

31. Les Demandeurs ont pourtant indiqué les impacts importants découlant de cette situation particulière que constitue l'absence de départs de ligne sur la qualité de prestation du service.

« Dans le contexte actuel de Laval, l'absence de départs de lignes additionnels rendra de plus en plus difficile d'avoir un réseau apte à raccorder les besoins des nouveaux clients tout en maintenant un réseau fiable. »

HQTD-4, doc. 5, réponse 8.4, lignes 9 à 11 (B-0047).

32. Les difficultés rencontrées sur le territoire de la zone visée et leurs effets négatifs sur la qualité du service de transport et de distribution en l'absence d'une solution autre que celle proposée par les Demandeurs ont été clairement exposés par ces derniers.



« Par ailleurs, ces travaux ne permettent pas de limiter la dégradation de la qualité de service des clients dans les secteurs les plus à risque de la zone. **Dans ce cas-ci, l'atteinte ou non de la CLT n'influence aucunement les problèmes décrits dans la pièce HQT-D-04, Document 1. En effet, la qualité du rétablissement de service après une panne se dégrade et peut impliquer du délestage de client et le non-respect de la tension minimale normalisée sur le réseau de distribution.** De plus, ces travaux feraient en sorte que les lignes de distribution seraient plus longues, ce qui pourrait altérer l'indice de continuité et la qualité du service offert à la clientèle. »

HQT-D-4, doc. 2, réponse 1.4, lignes 1 à 9 (B-0022).

« Les autres problèmes, ce seraient également, **on parle également des délais potentiels pour raccorder ces clients qui dépendraient des solutions qui devraient être mis en place pour pouvoir les alimenter.** Donc, ici, le Distributeur étant soucieux quand même d'offrir un bon service, je ne pense pas que d'être dans une situation qui implique nécessairement des délais supplémentaires, je ne pense pas que ce serait une approche ici adéquate. »

N.S., vol. 1, p.157, lignes 1 à 10.

« Tous les postes sont à l'ultime. On peut plus ajouter la capacité de transformation et par conséquent, on peut plus installer de nouveaux départs de lignes. Donc, à partir de 2020, il n'y aura plus du tout de départs de lignes de disponibles pour répondre à la croissance ou pour aller alimenter un nouveau client. »

N.S., vol. 1, p. 48.

33. À cet égard, les Demandeurs ont de plus souligné qu'un tel report nuit de façon importante à la collaboration et la coordination requises, et actuellement acquises, avec les collectivités et la municipalité dans tout exercice de planification pour mener à bien ce type de travaux. La Première formation a ainsi omis de considérer le temps nécessaire à la construction d'un poste et son intégration dans une séquence de travaux, malgré les explications données à cet égard :

« Hydro-Québec, pour faire un poste de ce type-là, c'est quatre, cinq ans, donc, on est dans notre échéancier de cinq ans. C'est un poste qui est prévu depuis plusieurs années, vous avez vu, le terrain est acquis depuis des décennies en prévision de l'implantation d'un poste. Donc, on est rendu là aujourd'hui. Ce projet-là s'intègre dans une séquence de travaux critiques pour l'entreprise, donc, autant pour TransÉnergie dans sa séquence de travaux et la pérennité de l'installation du parc des postes ainsi que pour le Distributeur. Il est difficile de déplacer ces travaux sans refaire l'ensemble de la planification pour les prochaines années. De plus, nous nous sommes coordonnés avec les collectivités, la Ville de Laval, afin d'intégrer le poste Le Corbusier le plus aisément possible. »

N.S., vol. 1, p. 26, lignes 7 à 24.

« Donc, devoir aller vers une telle approche, qui serait nécessaire advenant un report du poste Le Corbusier, irait à l'encontre d'une bonne planification du réseau. »

N.S., vol. 1, p. 157, lignes 11 à 14.

34. La preuve documentaire ainsi que les témoignages des représentants des Demandeurs démontrent clairement que :
- a) la réalisation du Projet est opportune, et surtout nécessaire, pour répondre aux divers besoins de la clientèle. En appui à ces remarques, la ville de Laval a d'ailleurs soumis une lettre d'observation faisant état de sa forte inquiétude de voir son développement freiné par le report dudit projet<sup>10</sup>.
  - b) la flexibilité du réseau de l'Île de Laval doit être rétablie dès à présent afin d'assurer la qualité de son alimentation en énergie. D'ailleurs, la nécessité de flexibilité repose sur des considérations de sécurité publique<sup>11</sup>.
35. Or, la Première formation a omis de considérer les représentations des Demandeurs relativement aux conséquences potentielles du report du Projet, notamment sur la capacité de répondre aux demandes d'alimentation des clients compte tenu du peu de capacité restante et de sa dispersion, laquelle constitue une dimension importante de la qualité de prestation du service.
36. En fait, tel qu'il appert du paragraphe 114 de la Décision, la Première formation évalue la demande sur la base de la CLT. Aux paragraphes 124 à 129 de la Décision, dans la section pourtant intitulée « impact sur la qualité de service », la Régie n'aborde que l'impact du projet sur l'indice de continuité de service et pannes et omet totalement de considérer la preuve faite quant à l'impact sur la qualité de prestation du service de distribution.
37. Bref, en omettant de considérer dans sa décision l'élément déclencheur du Projet que constitue l'absence de départs de ligne à partir de 2020 ainsi que

---

<sup>10</sup> Lettre de la ville de Laval (D-0001).

<sup>11</sup> **N.S., vol. 1, p. 134 et 135** : « Les normes et méthodes, on en a beaucoup, on a beaucoup d'encadrement à Hydro-Québec. Pourquoi? Parce que comme un pilote d'avion, il faut être rapidement capable d'intervenir pour assurer la sécurité du public. L'électricité, puis je pense que tout le monde l'a vécu un petit peu dans les dernières semaines, c'est la base même de la sécurité public. S'il n'y a pas d'électricité, il n'y a pas... il n'y a pas de pompier, il n'y a pas de police, il n'y a pas de... il n'y a pas de système de santé qui marche. Donc, pour nous, on trouve que c'est irresponsable de perdre cette flexibilité-là pour repousser un projet même si oui, il y a un impact sur la clause tarifaire mais quand même de reporter un projet qui assure une sécurité sur l'alimentation de l'Île de Laval. »

**N.S., vol. 1, p. p.136 in fine** : « Je vais aussi comme ramener le dernier point. C'est que le besoin de flexibilité, il n'est pas demain, il n'est pas dans trois ans, il est maintenant. On a besoin d'une flexibilité pour continuer à assurer cette qualité de livraison d'énergie qu'on a sur l'Île de Laval. C'est important de se le dire parce que comme on a dit, à partir de deux mille vingt (2020), on n'a plus de départs. Plus de départs, donc, tout se complexifie par la suite. »

l'impact de cette situation sur la qualité de prestation du service de distribution, la Première formation a rendu une décision manifestement non fondée<sup>12</sup>.

38. La Première formation a erronément et illégalement choisi d'écarter, pour des motifs inexpliqués et inexplicables, la preuve et les témoignages probants des représentants des Demandeurs afin de favoriser sa propre hypothèse d'aménagement de réseau, complètement désincarnée du contexte factuel et technique en cause, incluant les contraintes auxquelles sont confrontés les Demandeurs.
  39. La Première formation a donc erré dans l'application et l'interprétation de l'article 73 LRÉ et du Règlement en excédant sa compétence et en omettant de considérer l'impact du Projet sur la qualité de prestation du service de transport et de distribution d'électricité sur la zone visée. En conséquence, la Décision est affectée d'un vice de fond fatal.
- B. La Première formation a erré en contrevenant aux règles d'équité procédurale ainsi qu'en faisant défaut d'exercer judiciairement son pouvoir discrétionnaire.**
40. La Première formation a exercé un pouvoir discrétionnaire en mode quasi-judiciaire concernant la demande d'autorisation présentée par les Demandeurs selon l'article 73 LRÉ et selon les prescriptions obligatoires du Règlement.
  41. Dans le cadre du dossier initial, l'autonomie décisionnelle de la Première formation était limitée par son obligation de respecter les règles de justice naturelle et d'équité procédurale, à savoir :
    - Droit à un débat loyal dans le respect des Demandeurs ;
    - Devoir d'agir équitablement envers les Demandeurs.
  42. La Première formation, en élaborant une thèse déterminante aux fins de la Décision, laquelle n'a jamais été présentée de façon complète et intégrale aux Demandeurs et n'est pas supportée par la preuve, a fait défaut d'exercer judiciairement son pouvoir discrétionnaire ce qui constitue un vice de fond fatal affectant la Décision.
  43. En effet, tout au long du processus réglementaire, la Régie s'est adonnée à une collecte d'informations isolées les unes des autres, qu'elle a ensuite erronément interprétées. Par la suite, alors même qu'elle a commis plusieurs erreurs d'interprétation, la Première formation a fait l'amalgame de ses différentes conclusions pour bâtir sa solution alternative, sans toutefois permettre aux Demandeurs de réfuter la thèse.
  44. Ainsi, la Première formation procède d'elle-même à des scénarios de transferts de charges entre différents postes afin de conclure que la CLT de la zone qu'elle

---

<sup>12</sup> Canada (Ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration) c. Vavilov, 2019 CSC 65.

considère aux fins de sa thèse est suffisante pour répondre à la demande à court et moyen terme.

[115] Plus spécifiquement pour chacun des cinq postes de la zone d'étude, la Régie constate que selon les prévisions de la demande, seul le poste Renaud dépassera sa CTL avant 2028-2029. Elle note aussi que les postes Plouffe et Landry, à cette date, atteindront chacun 92 % de leur CLT.

[116] La Régie note également que le dépassement du poste Renaud en 2028-2029 sera de seulement 3 MVA. Le poste Renaud se situe entre les postes Plouffe et Landry et donc accessible pour le transfert de charge entre ces postes.

[117] Bien que les Demandeurs soutiennent que le fait d'avoir seulement une marge de manœuvre de 5 MW dès l'hiver 2022-2023 au poste Renaud constitue une situation précaire, la Régie évalue qu'il est possible de transférer, avant la fin de l'année 2023, une charge de seulement 3 MVA du poste Renaud vers le poste Landry ou vers le poste Plouffe.

45. Aussi, après avoir soumis aux Demandeurs son évaluation de certains transferts de charge qu'elle estime possible, la Première formation pousse plus loin son exercice de substitution d'approche, en soulignant l'existence de conduits disponibles et en enjoignant le Distributeur à mettre en place diverses mesures d'exploitation. La Première formation écrit :

[118] Par ailleurs, la Régie constate qu'il existe actuellement 15 conduits libres qui longent le boulevard St-Martin et qui traversent l'autoroute Papineau ou l'autoroute des Laurentides.

[119] Ainsi, tenant compte de la disponibilité de ces conduits existants, la Régie est d'avis que le Distributeur pourrait utiliser ces conduits, au besoin, aux fins de transférer des charges du poste Renaud à partir des postes Plouffe et Landry. Également, ces conduits pourraient servir à alimenter de nouvelles charges dans les secteurs entourant le poste Renaud, soit la zone de densification des secteurs à proximité des transports en commun.

[120] La Régie note que le Distributeur a plusieurs moyens à sa disposition puisqu'il utilise, notamment, des mesures de **simulations de réseau**, de délimitation des points de manœuvre stratégiques, d'optimisation de l'architecture, de **plans de contingence et de transferts en cascade**. **La Régie considère que ces moyens permettent même au Distributeur de libérer totalement des départs de ligne s'il y a lieu et ainsi de se prévaloir de la flexibilité additionnelle nécessaire.**

[121] En conséquence, tenant compte des capacités disponibles des postes Landry et Plouffe adjacents au poste Renaud et des conduits disponibles et de la demande anticipée au poste Renaud, la Régie est d'avis que le Distributeur peut optimiser son réseau de manière à ce qu'aucun des cinq postes de la zone d'influence n'atteigne sa CLT avant la période 2028-2029. Le Distributeur aurait alors suffisamment de capacité pour répondre à la demande prévue dans la zone d'étude considérée pour cette période.

[122] Ainsi, pour l'ensemble de ces considérations et tenant compte de la prévision de la demande, la Régie juge que l'absence de départ de ligne à partir de 2020 ne présente pas de contraintes techniques majeures qui

rendent difficile l'évolution du réseau de distribution nécessaire pour répondre à la croissance des besoins de la clientèle, considérant la capacité disponible de la zone d'étude sur un horizon de court et moyen terme.

46. La Première formation n'a jamais, avant la Décision, présenté de façon intégrée au Distributeur une telle approche combinant certains transferts de charge précis et la mise en place de mesures de contingence en plus de suggérer de procéder à des mesures de simulations de réseau.
47. Par l'élaboration de sa thèse propre, la Première formation a illégalement modifié le fardeau de preuve des Demandeurs, lesquels étaient en droit de voir leur demande examinée en fonction du cadre réglementaire habituel, lequel est encadré par la LRÉ et les exigences prévues au Règlement.
48. La Première formation a également omis de procurer clairement aux Demandeurs la possibilité de présenter entièrement et équitablement leurs positions à l'égard de la thèse qu'elle a élaborée et qui est au cœur des motifs pour refuser d'autoriser le Projet. Or, les Demandeurs n'ont pu prendre connaissance de cette thèse de façon complète qu'à l'occasion de la Décision.
49. Les Demandeurs bénéficient du droit à ce que la Décision touchant leurs droits et intérêts soit prise à la suite d'un processus équitable, impartial, ouvert et adapté au contexte légal et institutionnel, ce que la Première formation a omis de faire.
50. Certains commentaires de la présidente de la Première formation à l'occasion de l'audience témoignent d'un biais en faveur d'une solution d'exploitation par rapport à la solution de planification retenue par le Distributeur :

« Mais ça me... ça me suscite une question quand même. Je trouve que le concept de planification et d'exploitation c'est quand même... bon, c'est intéressant, je vous écoute puis je vois que la planification, hein, c'est pour le long terme, on planifie d'avance, vous avez des actifs qui ont une durée de vie qui est longue, ça va très bien, mais je comprends ça, tandis que l'exploitation, hein, c'est au jour le jour, hein, c'est plus : « Bon, on a un problème, qu'est-ce qu'on fait? On peut-tu... Comment on réagit avec les moyens du bord? » Ça, je... Donc, l'exploitation, on est plus dans, je dirais, le très très court terme, ça peut même aller dans le court terme. »

N.S., vol. 1, p. 130, lignes 11 à 25.

51. Cette approche dirigée se reflète également aux paragraphes 100 à 102 de la Décision, où la Première formation suggère que les Demandeurs auraient arbitrairement modifié la composition de la zone d'étude en cours de dossier.
52. En fait, à travers ses demandes de renseignements, la Régie s'est intéressée vivement aux solutions alternatives à la construction du poste requérant l'utilisation de la capacité des postes Plouffe et Landry<sup>13</sup>. Les Demandeurs ont

---

<sup>13</sup> **Demande de renseignements no 3 (A-0009), question 2.1** : « Afin de retarder l'arrivée du poste Le Corbusier, veuillez commenter la possibilité d'utiliser une partie ou la totalité de la

donc inclus de bonne foi ces postes à la zone d'étude au moment de l'audience, bien qu'ils étaient exclus de la description de la zone visée figurant à la Demande initiale.

53. La Première formation semble avoir interprété l'élargissement de la zone d'étude par les Demandeurs comme l'admission de la potentialité d'exploiter la capacité des postes Plouffe et Landry aux fins de résoudre les problèmes liés au manque de départs de ligne, et ce, malgré les représentations des Demandeurs l'avisant du contraire. En effet, en réponse à la proposition de la Première formation de soulager le poste Renaud en utilisant la capacité du poste Landry, le Distributeur affirmait :

« [...] le Distributeur n'estime pas utile d'étudier ces alternatives et favorise plutôt la construction d'un nouveau poste afin de répondre à la situation particulière rencontrée à Laval. »

HQTD-4, doc. 3, réponse 3.1, lignes 13 à 15 (B-0026).

54. En élaborant une solution à partir d'éléments isolés de la preuve et sans que les Demandeurs n'aient eu l'opportunité de faire valoir leurs arguments à l'encontre de la faisabilité d'une telle solution, la Première formation a brimé le droit d'être entendu des Demandeurs.
55. À l'évidence, la Première formation s'est attardée à développer des hypothèses et des alternatives et a ainsi fait défaut d'examiner le mérite du Projet selon le cadre réglementaire applicable, la preuve documentaire déposée et les témoignages entendus à l'audience.
56. La Première formation, agissant comme elle l'a fait, a clairement fait défaut d'agir équitablement ce qui constitue un vice fatal qui entache la Décision.

**C. La Première formation a erré dans l'appréciation de faits déterminants et a commis des erreurs de faits de nature à invalider la décision**

57. Comme mentionné précédemment, la Première formation a illégalement construit sa propre thèse, venant ainsi changer le fardeau des Demandeurs. La Première formation a de plus, dans le cadre de cette construction, ignoré plusieurs éléments fondamentaux mis en preuve, ou erré de façon manifeste dans leur interprétation quant :

---

capacité (MVA) du dernier départ de ligne du poste Plouffe en 2020 afin de soulager le poste Renaud. »

**Demande de renseignements no 3 (A-0009), question 3.1 :** « Dans le but de soulager le poste Renaud et en utilisant la capacité du poste Landry, veuillez fournir une description des meilleures alternatives. Pour chacune des alternatives, veuillez en fournir les coûts ainsi que le nombre de MVA qui seraient ainsi transférés. »

- (i) aux simulations de réseau;
  - (ii) aux plans de contingence;
  - (iii) aux transferts en cascade;
  - (iv) aux conduits existants;
  - (v) à la capacité limite de transformation;
  - (vi) à la capacité disponible;
  - (vii) aux départs de ligne;
  - (viii) aux coûts du report du Projet.
58. Ces erreurs commises par la Première formation, plus amplement expliquées ci-dessous, ont fait en sorte qu'elle a affirmé au paragraphe 123 de la Décision, ne pas être « convaincue du besoin de mettre en service le poste Le Corbusier dès 2021 ».
59. Ces erreurs sont des vices de fond de nature à invalider la décision, puisque si elles n'avaient pas été commises, jamais la Première formation n'aurait pu rejeter la demande d'autorisation des Demandeurs ni parvenir à la conclusion en cause.

**(i) Simulation de réseau**

60. Au paragraphe 120 de la Décision, la Première formation suggère le recours à des mesures de simulation de réseau, de plans de contingence et de transferts en cascade afin de pallier au manque de nouveaux départs de ligne à compter de 2020.
61. Tout d'abord, les Demandeurs soulignent que le Distributeur procède régulièrement à des activités de simulation de réseau et que celles-ci ont bien entendu été intégrées dans l'élaboration de la solution optimale présentée à la Première formation.
62. La Première formation a ainsi ignoré les explications des Demandeurs notamment lorsqu'ils ont indiqué, à l'occasion de l'audience, avoir recours à des mesures de simulation dans le cours normal de leurs activités :

« En fait, on ne peut pas juste regarder la charge qui est associée à la ligne pour déterminer si on a besoin d'un plan de contingence. Dans notre métier, profession de planificateur, on fait tous les jours des simulations pour voir comment les lignes se relèvent entre elles. Donc, il y a une architecture de réseau qui fait qu'on soit en relève de câble ou en relève intégrée qui fait qu'on ne peut pas juste regarder le facteur de reprise de la ligne entière. Chaque ligne est maillée avec les autres lignes du secteur. »

N.S., vol. 1, p. 86, lignes 6 à 17

63. Ainsi, il appert que le Projet est déjà le résultat de simulations de réseau.

**(ii) Plans de contingence**

64. Au paragraphe 106 de la Décision, la Première formation considère le recours à un plan de contingence au même titre que toute autre mesure d'exploitation.
65. Pourtant, en ce qui concerne le recours à de tels plans, les Demandeurs ont clairement indiqué le caractère indésirable de leur multiplication, particulièrement dans le contexte du réseau de l'île de Laval. Les Demandeurs ont notamment affirmé :

« Puis ça, d'aller de plus en plus vers les situations où qu'il y a plus de contingences ou qu'il y a plus de manœuvres d'urgence où on doit appliquer les facteurs de reprise, c'est exactement ce qu'on veut pas faire. »

N.S., vol. 1, p. 122, lignes 17 à 21.

66. En outre, les Demandeurs se sont positionnés à l'encontre d'une solution qui causerait plus de contingences, entraînerait l'application plus fréquente de manœuvres d'urgence et qui pourrait nécessiter le délestage de clients :

« Advenant le report de la mise en service du poste Le Corbusier d'un an ou deux, le Distributeur, ne pouvant compter sur de nouvelles lignes, devrait élaborer des plans de contingence pour diminuer les charges sur les lignes actuelles et limiter l'interruption de service. Ces plans de contingence consistent en une séquence de manœuvres de transfert qui peuvent s'avérer complexes, d'autant plus difficiles à réaliser que les lignes adjacentes seront également de plus en plus chargées. En cas de défaut sur certaines lignes, le délestage de clients pourrait s'avérer nécessaire si aucune solution de rétablissement n'est possible. »

HQTD-4, doc. 1, réponse 1.3, lignes 1 à 9 (B-0019).

67. La Première formation n'a vraisemblablement pas considéré la preuve non contredite des Demandeurs à cet effet, sans par ailleurs justifier pourquoi elle ne retenait pas les explications données relativement au caractère non opportun de ces mesures.
68. La Première formation a ainsi ignoré la réalité de l'île de Laval en référant à un plan de contingence comme faisant partie du bouquet de solutions à la disposition des Demandeurs, ce qui constitue une approche déraisonnable.

**(iii) Transferts en cascade**

69. Enfin, en ce qui a trait aux transferts en cascade, les Demandeurs ont expliqué que cette méthode n'était plus envisageable ni même possible dans certains cas, compte tenu des particularités du réseau de l'Île de Laval.

« Mais là, on est arrivé au bout de ce type de solutions-là [transferts en cascade], parce qu'on le voit dans plusieurs secteurs, mais on est plus du tout capable de faire ça. C'est pour ça qu'on a, avec une absence de départs de lignes, ça va venir rafistoler le réseau à plusieurs endroits pour aller chercher des grenailles de capacité sur les lignes, puis faire des transferts en cascades, il y a beaucoup d'endroits, on est plus capables de faire ça. »



N.S., vol. 1, p. 80, lignes 8 à 17.

70. Les Demandeurs ont indiqué vouloir mettre en place, dès à présent, une solution structurante et pérenne, permettant une prestation de service fiable et une capacité d'accueil raisonnable. Or, devoir recourir de façon systématique à des transferts en cascade afin de répondre aux demandes d'alimentation n'est certainement pas compatible avec cet objectif.
71. À l'inverse, la Première formation requiert des Demandeurs de s'appuyer sur une solution temporaire, mettant ainsi le service à la clientèle à risque.

« Le transfert en cascades, bien que faisant partie des solutions théoriques devant être examinées, ne constitue pas une solution envisageable à long terme dans le contexte particulier du présent dossier. Pour qu'un transfert en cascades soit possible, le Distributeur devrait en effet procéder à des travaux à la pièce coûteux et avec effet somme toute temporaire sur le réseau de distribution, comme ceux mentionnés en préambule à la question 2. Le Distributeur réitère qu'il recherche une solution pérenne qui lui permettra d'assurer un service fiable et une capacité d'accueil raisonnable à moyen et long terme. Le transfert en cascades n'en fait pas partie. »

HQTD-4, doc. 1, réponse 4.1, lignes 6 à 14 (B-0019).

72. En évoquant des mesures de type plans de contingence et transferts en cascade à l'appui de son refus du Projet, la Première formation va à l'encontre des principes devant guider les Demandeurs dans la planification du réseau.
73. Il s'agit d'erreurs grossières et déterminantes, lesquelles démontrent le caractère virtuel et non viable de l'approche préconisée par la Première formation au présent dossier.

**(iv) Conduits existants**

74. Ensuite, la solution élaborée par la Première formation s'appuie sur la disponibilité de conduits existants :

[118] Par ailleurs, **la Régie constate qu'il existe actuellement 15 conduits libres** qui longent le boulevard St-Martin et qui traversent l'autoroute Papineau ou l'autoroute des Laurentides.

[119] Ainsi, tenant compte de la disponibilité de ces conduits existants, **la Régie est d'avis que le Distributeur pourrait utiliser ces conduits, au besoin, aux fins de transférer des charges du poste Renaud à partir des postes Plouffe et Landry.** Également, ces conduits pourraient servir à alimenter de nouvelles charges dans les secteurs entourant le poste Renaud, soit la zone de densification des secteurs à proximité des transports en commun.

75. Ces énoncés de la Première formation sont erronés et méconnaissent les faits présentés par les Demandeurs. La Première formation tire de fausses conclusions de la réponse apportée à la question 8.1 de la Demande de renseignements no 5.

76. En réponse à la question demandée, les Demandeurs ont indiqué quels étaient les conduits libres dans les massifs. Toutefois, la conclusion que tire la Première formation au paragraphe 137 de la Décision à savoir que « la Régie juge que l'utilisation des infrastructures existantes dont, notamment, les conduits disponibles pour traverser les autoroutes, constitue un avantage économique indéniable » n'est pas appuyée par la preuve.
77. La Première formation a erronément conclu qu'un conduit vide pouvait nécessairement être utilisé à des fins de solutions intérimaires. Or, la Première formation n'a en aucun temps questionné le Distributeur sur cette question et celui-ci s'interroge donc sur les détails de l'analyse effectuée par la Première formation (emplacement optimal, calcul d'échauffement, analyse de l'état des conduits, analyse des conduits réservés, projets en cours,...), d'ailleurs non fournis dans la Décision, pour arriver à la conclusion que les conduits libres du boulevard St-Martin peuvent être utilisés aux fins de transférer des charges du poste Renaud à partir des postes Plouffe et Landry.

Voir N.S., vol. 1, p. 61 lignes 12 à 25 et p. 62, lignes 1 à 5.

78. En effet, rien dans la preuve ne permet de soutenir que les conduits vides peuvent effectivement être utilisés à des fins de solutions intérimaires. À l'inverse, la solution adoptée par la Première formation prend pour acquis que les conduits disponibles existants permettront d'effectuer un transfert de charges, ce qui n'est manifestement pas soutenu par la preuve.
79. La Première formation a donc échafaudé un scénario qui reposerait sur l'utilisation de conduits disponibles sous les autoroutes, sans laisser la possibilité au Distributeur de commenter la faisabilité d'un tel scénario.
80. La Première formation a erré dans l'appréciation de faits déterminants et a commis des erreurs de faits majeures en tirant des conclusions non soutenues par la preuve; ainsi, la Décision est affectée d'un vice de fond fatal.

**(v) Capacité limite de transformation**

81. Dans sa décision, la Première formation a plusieurs fois mis de l'avant la prévision de la demande en s'appuyant sur le fait que la CLT n'était pas encore dépassée :

[114] Tenant compte de ces calculs, la Régie en conclut que, globalement, la CLT de la zone étudiée est suffisante pour répondre à la demande à court et moyen terme.

[115] Plus spécifiquement pour chacun des cinq postes de la zone d'étude, la Régie constate que selon les prévisions de la demande, seul le poste Renaud dépassera sa CTL avant 2028-2029. Elle note aussi que les postes Plouffe et Landry, à cette date, atteindront chacun 92 % de leur CLT. »

82. Ce raisonnement témoigne du biais évident et de l'entêtement de la Première formation en faveur de ses propres hypothèses et de ses propres simulations en mettant l'emphase sur la CLT dans ce Projet, niant ainsi tous les autres aspects

mis en preuve par les Demandeurs à cet égard, comme elle l'exprime lors de l'audience :

« Et puis ce qu'on constate, c'est que le projet qu'on a devant nous, parce que je vous entends que les fils peuvent surchauffer, c'est que le projet qui est devant nous, ne semble pas solliciter à ce point le réseau, je dirais, à court et moyen terme, pour qu'on en arrive... Vous savez, il y a d'autres... En tout cas, il y a des projets qui sont venus à la Régie où le réseau, dès... le projet n'était pas mis en service, puis que ça allait à cent dix pour cent (110%) de la CLT. Vous savez, le réseau était beaucoup plus sollicité que ce qu'on voit dans votre dossier ici. C'est juste ça. »

N.S., vol. 1, p.131 lignes 1 à 14.

83. Le Distributeur tient tout d'abord à rappeler qu'il n'est pas envisageable d'attendre qu'un poste atteigne 100% de sa CLT avant d'intervenir en planification et que ce critère ne saurait être l'unique prérequis à la construction d'un nouveau poste.

84. En l'espèce, la CLT ne fait pas ressortir les problématiques plus locales de la zone visée et ne saurait donc être considérée comme l'intrant principal à la prise de décision dans ce dossier, comme cela avait déjà été précisé par le Distributeur lors de l'audience :

« On fait souvent état du fait que c'est la CLT, le dépassement de la CLT qui est le déclencheur pour un projet. Dans ce cas-ci, le fait que la CLT ne soit pas atteinte, qu'il nous reste quelques pour cent de capacité disponible, ça n'influence aucunement le fait que le poste soit nécessaire maintenant. »

N.S., vol. 1, p.64, lignes 12 à 18.

« Actuellement, on ne demande pas le poste Le Corbusier sur une atteinte de la CLT. Je veux ramener ça, puis **c'est important de sortir aujourd'hui avec l'idée que ce n'est pas l'atteinte de la CLT qui fait qu'on a déposé une demande à la Régie. C'est plutôt le fait qu'on n'a plus de flexibilité pour accueillir notre clientèle.** »

N.S., vol. 1, p.132 lignes 23 à 25 et p.133 lignes 1 à 5.

85. En justifiant une grande partie de sa décision sur le non dépassement de la CLT, la Première formation fait défaut de considérer le réel besoin de flexibilité invoqué par les Demandeurs tout au long du processus :

« Le Transporteur et le Distributeur font remarquer que bien que la capacité limite de transformation (CLT) d'aucun des postes de la zone visée ne soit atteinte avant 2025-2026, les marges de manœuvre demeurent somme toute limitées. »

HQTD-4, doc. 1, réponse 1.3, lignes 17 à 20 (B-0019).

« Je vais aussi comme ramener le dernier point. C'est que le besoin de flexibilité, il n'est pas demain, il n'est pas dans trois ans, il est maintenant. On a besoin d'une flexibilité pour continuer à assurer cette qualité de livraison d'énergie qu'on a sur l'Île de Laval. C'est important de se le dire parce que

comme on a dit, à partir de deux mille vingt (2020), on n'a plus de départs. Plus de départs, donc, tout se complexifie par la suite. »

N.S., vol. 1, p. 136, lignes 19 à 25 et p. 137, lignes 1 à 2.

**(vi) Capacité disponible**

86. De plus, pour justifier sa solution, la Première formation a absolument tenu à faire la démonstration que le Distributeur avait de la capacité disponible dans la zone d'étude à laquelle elle a choisi de s'intéresser.

87. Tout d'abord, la Régie remet en cause l'estimation des Demandeurs quant à la capacité restante de chacune des lignes :

[103] La Régie souligne que, selon le tableau R-3.147 fourni par le Distributeur, **environ 20 % des lignes de distribution de la zone d'étude ont une charge à la pointe pour l'année 2017-2018 égale ou supérieure à 14,7 MVA.**

[104] La Régie note que le Distributeur utilise le critère de 12,3 MVA comme référence uniforme pour déterminer la capacité restante de chacune des lignes. **Elle constate que ce critère reflète la capacité moyenne utilisée par ligne et qu'il ne permet pas d'évaluer adéquatement la capacité restante de chacune des lignes. Elle en conclut que ce critère n'est pas un critère limitatif.**

[105] À cet égard, la Régie constate que le Distributeur utilise des charges supérieures à 12,3 MVA lorsque la demande l'exige, comme il apparaît au tableau R-3.1 auquel il est fait référence ci-dessus. Ces charges peuvent atteindre des valeurs allant jusqu'à 18 MVA et même 20 MVA. En conséquence, **la Régie juge que l'utilisation d'un critère de 12,3 MVA pour déterminer la capacité restante de chacune des lignes sous-estime l'évaluation des résultats obtenus par secteur.**

88. Les constats de la Première formation, aux paragraphes 103 à 105 de la Décision, sont inappropriés et l'amènent à tirer des conclusions erronées quant à la capacité encore disponible dans la zone d'étude, et ce, malgré les multiples explications et démonstrations des Demandeurs.

« Ce qu'on dit, c'est que si toutes les lignes de la zone d'étude, si les 132 lignes de la zone d'étude avaient toutes 12,3 MVA, on aurait atteint la capacité des cinq postes de la zone qui nous intéresse. Donc, on a pris la capacité totale, on l'a divisée par le nombre de lignes et ça donne 12,30 MVA/ligne. »

N.S., vol. 1, p. 140.

« Étape 4 : Le Distributeur a ensuite déterminé la capacité limite de transformation par ligne pour l'ensemble des lignes de la zone d'étude : somme des cinq CLT des postes divisée par le nombre de lignes actives (excluant les lignes des condensateurs, de relève et du métro), ce qui donne une valeur de référence 12,3 MVA par ligne »

Réponse à l'engagement 2, HQT-D-5, doc. 3.

« Le but de l'analyse était d'indiquer comment est répartie la capacité disponible par rapport à la capacité disponible en moyenne par ligne dans l'ensemble de la zone d'étude. Le critère de 12,3 MVA constitue ainsi la référence uniforme pour déterminer où il reste de la capacité dans un secteur par rapport à la capacité totale de la zone d'étude. »

HQTD-4, doc. 5, réponse à la question 8.3 (B-0047).

89. En effet, lorsqu'elle conclut que l'utilisation de la référence uniforme de 12,3 MVA sous-estime la capacité restante de chacune des lignes en se basant seulement sur le constat qu' « environ 20 % des lignes de distribution de la zone d'étude ont une charge à la pointe pour l'année 2017-2018 égale ou supérieure à 14,7 MVA », la Première formation fait défaut de considérer que la valeur de 12,3 MVA n'est aucunement présentée comme une valeur absolue à ne pas dépasser par ligne. En suggérant que la valeur de 12,3 MVA pourrait être augmentée, elle ignore le caractère uniforme de cette valeur ainsi que les concepts d'interdépendance entre les secteurs et de maillage des lignes entre elles, pourtant démontrés par les Demandeurs lors de l'audience et par leurs réponses aux demandes de renseignements :

« [...] "Chaque ligne est maillée avec les autres du secteur. Donc, même si une ligne est moins chargée ou chargée à douze (12), treize (13), quatorze (14), quinze (15) MVA, elle a des liens avec deux, trois ou quatre autres lignes. Donc, en situation de panne, en relève ou en reprise, il faut analyser l'interaction de toutes ces lignes-là entre eux autres...". Plus précisément, pour le territoire de Laval, l'utilisation d'un facteur de reprise pour la ligne entière est inappropriée et pourrait mener à des conclusions erronées. Les lignes sur le territoire de Laval sont conçues avec une architecture de relève intégrée, de relève de câble ou mixte. Les lignes sont interdépendantes entre elles. »

HQTD-4, doc. 5, réponse 8.4, lignes 3 à 15.

90. Par ailleurs, à aucun moment la Première formation ne justifie son choix d'une valeur de 14,7 MVA, ni même celui d'un échantillon de 20% des lignes.
91. En remettant en cause la référence uniforme de 12,3 MVA utilisée par le Distributeur, sur la base de ses propres constats, la Première formation démontre qu'elle a largement erré dans l'appréciation de faits déterminants.

**(vii) Départs de ligne**

92. Au paragraphe 106 de la Décision, la Première formation appuie son raisonnement sur le fait que le Distributeur a déjà réussi à exploiter certaines lignes fortement chargées, en 2017 et 2018, en ayant recours à des mesures qui seraient selon elle toujours à la disposition de celui-ci pour résoudre l'actuelle problématique.

[106] De plus, la Régie note que pour permettre l'exploitation des lignes à des niveaux de charge plus élevés que 12,3 MVA, le Distributeur peut procéder à des simulations de réseau, à la délimitation des points de manœuvre stratégiques, à l'optimisation de l'architecture, à des transferts en cascade ou mettre en place des plans de contingence comme il l'a fait en 2017 et 2018

pour les lignes CHO 226, LAN 252, LAN 274, PLF 241, REN 255, REN 263, ROS 222 et ROS 232.

93. Le Distributeur souligne toutefois que pour optimiser l'architecture du réseau et plus particulièrement pour décharger les lignes CHO 226, PLF 241, ROS 222 et ROS 232, il a justement eu recours à de nouveaux départs de ligne disponibles<sup>14</sup>. Or, le Distributeur réitère que l'absence prévue de départs de ligne constitue l'élément déclencheur du présent dossier, rendant ainsi impossible la mise en place des approches suggérées par la Première formation, approches justement possibles à l'époque en raison de la présence de départs de lignes.
94. Le raisonnement de la Première formation s'inscrit en contradiction avec la preuve.

**(viii) Coûts du report du Projet**

95. Aux paragraphes 134 et 135 de la Décision, la Première formation note l'impact tarifaire annuel du projet présenté. Aux paragraphes 136 et 137, elle indique :

[136] Après avoir questionné le Distributeur sur les coûts de solutions intérimaires qui pourraient être implantées si le Projet était reporté, aucun élément de preuve ne permet à la Régie de conclure que les sommes qui seront engagées pour l'utilisation des infrastructures existantes seraient de la même ampleur que l'impact tarifaire annuel énoncé au paragraphe précédent.

[137] Au contraire, la Régie juge que l'utilisation des infrastructures existantes dont, notamment, les conduits disponibles pour traverser les autoroutes, constitue un avantage économique indéniable.

96. Ainsi, la Première formation reproche aux Demandeurs de ne pas avoir fait la démonstration des coûts et des solutions intérimaires qui pourraient s'avérer nécessaires en cas de report du Projet.
97. Or, une telle démonstration ne fait pas partie des éléments devant être mis en preuve suivant le Règlement. La Première formation, dans sa décision, est donc venue ajouter un élément au fardeau de preuve des Demandeurs sans permettre à ceux-ci de faire une preuve sur cette question.
98. Qui plus est, de par la preuve faite par les Demandeurs, il appert que ce genre de démonstration est tout simplement impossible puisque les coûts des solutions intérimaires pouvant s'avérer nécessaires dépendront nécessairement des demandes d'alimentation que le Distributeur recevra durant les prochaines années et de l'emplacement de ces projets.

---

<sup>14</sup> HQT-D-4, doc. 5, réponse 8.4, lignes 19 à 23 : « Depuis 2018, le Distributeur a effectué certains projets afin de régler des problèmes de surcharge sur les lignes mentionnées dans la question 8.4. En effet, les nouvelles lignes du poste Plouffe sont venues réduire la charge des lignes CHO 226 et PLF 241. De plus, la nouvelle ligne ROS 226 viendra décharger les lignes ROS 222 et ROS 232. »

« Une autre conséquence c'est que les coûts peuvent être potentiellement élevés pour raccorder ces clients-là. Bien sûr, on reconnaît qu'il y a certains secteurs de développement qu'on connaît, on les a montrés avec les étoiles sur la carte, mais le passé nous apprend qu'il est impossible de prévoir exactement où seront les nouvelles charges au niveau développement. »

N.S., vol. 1, p. 59, lignes 23 à 25 et p. 60, lignes 1 à 5.

99. La Première formation reproche ainsi au Distributeur de n'avoir pas mis en preuve des évaluations spéculatives de scénarios appartenant à une multitude de cas de figure envisageables.
100. Par ailleurs, toujours en regard du paragraphe 137 de la Décision, la Première formation mentionne que l'utilisation des infrastructures existantes, dont notamment les conduits disponibles pour traverser les autoroutes, constitue un «avantage économique indéniable».
101. La preuve au dossier ne soutient toutefois pas cette conclusion de la Première formation à l'effet que les conduits disponibles pour traverser les autoroutes constituent un avantage économique indéniable. En effet, la preuve au dossier est à l'effet qu'il se pourrait que des infrastructures ayant une utilité de possiblement quelques années doivent être construites et donc que les conduits traversant les autoroutes ne soient pas localisés aux endroits appropriés.

N.S. vol. 1, p. 62, lignes 6 à 22.

102. De plus, bien qu'incapable de chiffrer les coûts des solutions intérimaires qui pourraient s'avérer nécessaires pour les raisons mentionnées ci-avant, le Distributeur a néanmoins fait la démonstration de différents items de coûts qui pourraient s'avérer nécessaires.

« En pratique, ça veut dire quoi faire un projet? Ça veut dire construire un massif souterrain, c'est-à-dire creuser, mettre du béton, mettre des canalisations, briser de l'asphalte, insérer des câbles dans les canalisations, prolonger des lignes aériennes, on doit s'entendre avec Ville de Laval, on doit avoir leur consentement, on doit prendre des servitudes. C'est-à-dire à chaque fois qu'on empiète sur un terrain privé, on doit négocier avec le client pour avoir sa permission et obtenir une servitude, donc on doit négocier avec eux. On va couper des arbres pour construire des lignes. On va négocier avec le ministère des Transports du Québec pour certains travaux. On va négocier avec les notaires pour avoir... engager des notaires pour faire les différents travaux, pour faire les différentes paperasses reliées aux travaux. Il va y avoir les négociateurs de propriétés immobilières qui vont être inclus, donc tout ça. »<sup>15</sup>

---

<sup>15</sup> Voir également : HQTD-4, doc. 3, réponse à la question 3.1 (B-0026) : « Pour établir la faisabilité de ces alternatives, il faudrait établir la liste de plusieurs travaux et leurs coûts, tel que la construction de massifs souterrains, l'ajout d'interrupteurs et de fusibles, le déplacement d'interrupteurs, l'ajout de lignes biternes, l'abattage d'arbres et la prise de servitudes, tout en tenant compte des travaux municipaux prévus. Ces travaux seraient rendus caducs lors de la construction du poste Le Corbusier. »

N.S., vol. 1, p. 63, lignes 11 à 25 et p. 64, lignes 1 à 5.

103. Toutefois, au paragraphe 137 de sa décision, la Première formation ignore ces considérations.
104. Les conclusions que tire la Première formation aux paragraphes 136 et 137 ne sont donc pas appuyées par la preuve.

**V. LA LOI VISANT À SIMPLIFIER LE PROCESSUS D'ÉTABLISSEMENT DES TARIFS DE DISTRIBUTION D'ÉLECTRICITÉ.**

105. La Loi visant à simplifier le processus d'établissement des tarifs de distribution d'électricité (2019, ch. 27) (ci-après « Loi de 2019 »), a été adoptée et sanctionnée le 8 décembre 2019. L'article 11 de cette loi a amendé l'article 73 LRE de façon à ne plus assujettir le distributeur d'électricité aux exigences qui y sont prescrites. Le 17 décembre 2019, la Formation en révision a donc demandé au Distributeur et au Transporteur s'ils croyaient nécessaire d'amender leur demande de révision afin de tenir compte de l'entrée en vigueur de l'article 11 de la Loi de 2019.
106. Les Demandeurs sont d'avis que les conclusions recherchées à la présente demande de révision demeurent nécessaires.
107. En effet, la Première formation a rejeté à la fois la demande d'autorisation du Distributeur et celle du Transporteur.
108. Nous comprenons que l'article 11 de la Loi de 2019 est d'application immédiate à l'égard des instances en cours, sous réserve de celles énumérées à l'article 19 de la Loi de 2019. Cette disposition ne traite toutefois pas de l'effet des amendements sur les décisions déjà rendues et surtout, de la portée des pouvoirs de la Régie, dans un contexte comme celui du présent dossier, à rendre la décision qui aurait dû être rendue par la Première formation. Ainsi, la Formation en révision doit-elle décider en fonction du droit qui s'appliquait au moment où la Première formation a rendu sa décision ou doit-elle appliquer le droit nouveau?
109. Or, les projets d'investissement du Distributeur seront examinés lors de l'instance tarifaire qui fixera les tarifs pour les années 2025-2026. Un doute quant au maintien de la décision de la Première formation pourrait alors être invoqué par tout intervenant, et même la Régie, afin de contester l'inclusion de ce projet dans la base de tarification du Distributeur. Cette instabilité et cette imprévisibilité juridiques sont à proscrire.
110. Par conséquent, nous sommes convaincus que la Formation en révision doit se prononcer sur la demande d'autorisation du Distributeur, à tout le moins pour invalider la décision rendue par la Première formation en raison d'un vice de fond ou de procédure. Cela étant précisé, puisqu'il s'agit d'un projet élaboré et présenté conjointement par le Distributeur et le Transporteur, une décision autorisant ce dernier à réaliser son projet doit nécessairement mener à une conclusion identique à l'égard du Distributeur.



## V. CONCLUSION

- ii) La Décision est affectée de vices de fond et de procédure qui fatalement l'invalident.
- iii) La Première formation a nié ou ignoré la preuve et les témoignages offerts par les Demandeurs au soutien de la demande soumise et ce faisant, elle a orienté la tournure du dossier afin d'élaborer une thèse, qui non seulement ne répond pas aux besoins du réseau desservant le territoire de Laval mais qui, au contraire, est susceptible d'ajouter des contraintes opérationnelles sur le réseau de distribution.
- iv) Qui plus est, la Première formation a, en dépit du contexte particulier du territoire de Laval, élaboré une thèse qui n'est pas conforme aux bonnes pratiques de planification sur lesquelles s'appuie la solution retenue par les Demandeurs, et cela, sans même l'avoir testée auprès de ces derniers.
- v) La Première formation s'est illégalement immiscée dans l'exploitation des réseaux de transport et de distribution en niant les besoins exprimés par les Demandeurs quant à la planification du réseau.
- vi) La Première formation a erré en contrevenant aux règles d'équité procédurale ainsi qu'en faisant défaut d'exercer judiciairement son pouvoir discrétionnaire; de là, la Décision est affectée d'un vice de fond fatal.
- vii) Les Demandeurs prient la Régie de constater et déclarer que la Décision est viciée.
- viii) Les Demandeurs, sur la foi de la preuve offerte dans le dossier initial et versée au présent dossier, demandent à la Régie d'autoriser le Projet tel que cela aurait dû être accordé par la Première formation.
- ix) Le Transporteur et le Distributeur, eut égard, notamment, au temps écoulé depuis le dépôt initial, prient la Régie de procéder à l'étude de la présente demande pour entendre le rescindant et le rescisoire dans un seul continuum notamment en ce que la preuve offerte dans le dossier initial et versée au présent dossier est complète et probante.
- x) La présente demande de révision est bien fondée en faits et en droit.

### **PAR CES MOTIFS, PLAISE À LA RÉGIE :**

**ACCUEILLIR** la présente demande de révision ;

**DÉCLARER** que la Décision est affectée de vices de fond et de procédure selon la Loi ;

**RÉVISER** les conclusions contenues au dispositif de la Décision de la première formation;

**AUTORISER** le Projet des Demandeurs selon les conclusions de la demande d'autorisation déposée dans le dossier initial comme suit :

***PROJET DU TRANSPORTEUR***

**INTERDIRE** la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements contenus à la pièce HQTD-2, Document 1, Annexe 1 pour une période sans restriction quant à sa durée ;

**INTERDIRE** la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements contenus à la pièce HQTD-2, Document 2, ainsi qu'à la pièce HQTD-2, Document 2, Annexe 1 jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la mise en service finale du Projet ;

**AUTORISER** le Transporteur à présenter le suivi des coûts réels du Projet sous pli confidentiel, si la Régie détermine qu'il doit être présenté selon la même forme et le même niveau de détail que ceux du tableau 1 – Coûts des travaux avant-projet et projet par élément, déposé sous pli confidentiel à la pièce HQTD-2, Document 2, et en interdire la divulgation, la publication et la diffusion jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la mise en service finale du Projet ;

**ACCORDER** au Transporteur l'autorisation requise en vertu de l'article 73 de la Loi afin de réaliser le projet de construction du nouveau poste Le Corbusier à 315-25 kV et à la réalisation de travaux connexes, le tout conformément à la preuve soumise à l'appui de la présente demande ; le Transporteur ne pouvant apporter sans autorisation préalable de la Régie aucune modification au projet qui aurait pour effet d'en modifier de façon appréciable les coûts ou la rentabilité.

***PROJET DU DISTRIBUTEUR***

**ACCORDER** au Distributeur l'autorisation requise en vertu de l'article 73 de la Loi afin de réaliser le projet relatif aux travaux de raccordement du nouveau poste Le Corbusier au réseau de distribution, ainsi que les travaux connexes, le tout conformément à la preuve soumise à l'appui de la présente demande, le Distributeur ne pouvant apporter sans autorisation préalable de la Régie aucune modification au projet qui aurait pour effet d'en modifier de façon appréciable les coûts ou la rentabilité.

Montréal, le 16 janvier 2020

***(S) Prévost Fortin d'Aoust***

---

**PRÉVOST FORTIN D'AOUST**  
s.e.n.c.r.l.  
**(M<sup>e</sup> Mathieu Quenneville)**  
Procureurs d'Hydro-Québec