

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2017-007

R-3985-2016

31 janvier 2017

PRÉSENTS :

Lise Duquette
Louise Pelletier
Simon Turmel
Régisseurs

Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard

Demanderesse en révocation

et

Hydro-Québec

Mise en cause

et

**Intervenant et observatrices dont les noms apparaissent
ci-après**

Décision finale

*Demande de révocation de la décision D-2016-130 rendue
dans le dossier R-3960-2016*

Intervenant :

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

Observatrices :

Ville de Mont-Tremblant;

Municipalité de Saint-Faustin-Lac-Carré;

Municipalité régionale de comté (MRC) des Laurentides.

1. INTRODUCTION

[1] Le 30 septembre 2016, la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard (la Municipalité ou la Demanderesse) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie) une demande de révocation de la décision D-2016-130 (la Décision) rendue dans le dossier R-3960-2016 portant sur la demande d'autorisation d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) relative à la construction de la ligne à 120 kV du Grand-Brûlé – dérivation Saint-Sauveur (le Projet).

[2] La demande de révocation (la Demande) est présentée en vertu de l'article 37 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹ (la Loi) et de l'article 10 du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*² (le Règlement).

[3] La Municipalité recherche, entre autres, les conclusions suivantes :

« [...]

CONVOQUER une audience publique de vive voix afin de traiter de l'ouverture et du fond du recours sous l'article 37 LRÉ;

PERMETTRE la présentation d'une argumentation complète en faits et en droit;

RÉVOQUER la décision D-2016-130 de manière à;

REFUSER l'autorisation du projet d'Hydro-Québec relatif à la construction de la ligne 120 kV du Grand-Brûlé--dérivation Saint-Sauveur tel que présenté dans le dossier R-3960-2016;

RÉVOQUER la demande de la première formation de la Régie à Hydro-Québec de présenter, dans son rapport annuel, un suivi de l'échéancier du Projet, un suivi des coûts du Projet et le cas échéant, l'explication des écarts majeurs des coûts projetés et réels et des échéanciers;

INVITER Hydro-Québec, sauf en cas de renonciation au projet, à pousser plus loin sa recherche de solutions alternatives et optimisées et, le cas échéant, de revenir à la Régie avec une nouvelle demande;

[...] »³.

¹ [RLRQ, c. R-6.01.](#)

² [RLRQ, c. R-6.01, r. 4.1.](#)

³ Pièce [B-0002](#), p. 13.

[4] Le 5 octobre 2016, par sa décision D-2016-151⁴, la Régie reconnaît d'office comme intervenants au présent dossier ceux reconnus au dossier R-3960-2016, sous réserve du dépôt, au plus tard le 11 octobre 2016, d'une comparution confirmant leur intention de participer au processus d'examen de la Demande. Par cette même décision, elle convoque une audience pour entendre les participants le 1^{er} novembre 2016.

[5] Le 11 octobre 2016, SÉ-AQLPA, intervenant au dossier R-3960-2016, dépose une comparution au dossier ainsi qu'un budget de participation.

[6] Le même jour, le Regroupement des organismes environnementaux en énergie (ROEÉ), qui n'était pas un intervenant au dossier R-3960-2016, signifie son intention de participer à titre d'intervenant au présent dossier. Toutefois, il informe la Régie, le 14 octobre 2016, qu'il ne pourra participer au dossier puisqu'il n'a pas trouvé d'avocat pour le représenter.

[7] Le 11 octobre 2016, le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ), n'étant pas un intervenant au dossier R-3960-2016, dépose au présent dossier une demande d'intervention et joint un budget de participation.

[8] Le 19 octobre 2016, la Régie rend sa décision D-2016-157⁵ par laquelle elle rejette la demande d'intervention du RNCREQ.

[9] Le 31 octobre 2016, la Ville de Mont-Tremblant, la Municipalité de Saint-Faustin-Lac-Carré et la Municipalité régionale de comté (MRC) des Laurentides, intervenantes au dossier R-3960-2016, font parvenir à la Régie leurs commentaires écrits.

[10] Le 1^{er} novembre 2016, les participants présentent leur position respective lors de l'audience sur la Demande.

⁴ Dossier R-3985-2016, décision [D-2016-151](#).

⁵ Dossier R-3985-2016, décision [D-2016-157](#).

[11] Le 7 novembre 2016, la Municipalité dépose sa réplique par écrit. Elle transmet, les 8 novembre et 9 décembre 2016, des compléments de mise à jour relativement aux modifications apportées au schéma d'aménagement et de développement de la MRC des Pays-d'en-Haut.

[12] Les 1^{er} et 8 décembre 2016, la Municipalité et SÉ-AQLPA déposent respectivement leur demande de paiement de frais.

[13] Le 8 décembre 2016, le Transporteur commente les demandes de paiement de frais de la Municipalité et de SÉ-AQLPA.

[14] Le 9 décembre 2016, la Régie entame son délibéré.

2. FAITS PERTINENTS AU DOSSIER R-3960-2016

[15] À des fins de compréhension, la Régie juge utile de résumer succinctement le dossier R-3960-2016 qui a donné lieu à la Décision contestée par la Demanderesse.

[16] Le 22 janvier 2016, le Transporteur dépose à la Régie une demande d'autorisation relative à la construction du Projet.

[17] La Municipalité, SÉ-AQLPA, la MRC des Pays-d'en-Haut ainsi que la Ville de Mont-Tremblant, la Municipalité de Saint-Faustin-Lac-Carré et la MRC des Laurentides obtiennent le statut d'intervenant.

[18] Selon le Transporteur, le Projet est nécessaire, puisqu'il observe, depuis 2004, un taux annuel de 2,4 % d'accroissement moyen de la demande en puissance pour le territoire des Laurentides, ce qui est qualifié de forte croissance de la demande en électricité pour ce territoire.

[19] Il constate également qu'à ce rythme, certaines infrastructures dans la partie sud de son réseau de transport verront leur capacité dépassée à court et à moyen termes.

[20] Cette croissance en demande d'électricité pour le territoire des Laurentides et ce besoin d'ajuster les infrastructures du réseau de transport ne sont pas contestés par les intervenants. Toutefois, la Municipalité et SÉ-AQLPA contestent la solution choisie par le Transporteur pour répondre à ces besoins en croissance.

[21] Dans le cadre du dossier, le Transporteur présente trois solutions qui permettent de répondre à la croissance de la demande dans les Laurentides :

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

[22] Le Transporteur retient la solution 1, qui consiste à construire une nouvelle ligne à 120 kV de 42,5 km entre le poste du Grand-Brûlé et le point de dérivation Saint-Sauveur. Une section de 12 km de cette nouvelle ligne consiste à reconstruire une ligne à 120 kV existante. Selon lui, cette solution est plus économique et répond mieux aux besoins de croissance, avec de meilleures perspectives de développement que les autres solutions.

[23] La Ville de Mont-Tremblant, la Municipalité de Saint-Faustin-Lac-Carré et la MRC des Laurentides s'opposent à la solution 3 pour plusieurs motifs et se rangent plutôt du côté de la solution 1.

[24] La solution 2 n'est appuyée par aucun intervenant, car son coût est significativement plus élevé.

[25] La Municipalité et SÉ-AQLPA ne retiennent pas la solution 3, telle que décrite par le Transporteur.

[26] La Municipalité propose plutôt une variante de la solution 3 (Variante 3A), développée par son expert, M. Paul Paquin⁶. Selon ce dernier, la Variante 3A respecte les critères usuels de conception de réseau et est plus économique. L'autre expert⁷ de la

⁶ *Expert en génie électrique et économie en ce qui concerne la planification, la conception et l'évaluation des réseaux électriques et comparaison technicoéconomique des options d'investissements.*

⁷ *Experte en localisation, intégration et optimisation des équipements de lignes et de postes électriques.*

Municipalité, Mme Éline Genest, juge, quant à elle, que la Variante 3A entraîne des impacts environnementaux moindres sur le territoire.

[27] SÉ-AQLPA propose également une variante de la solution 3 (Variante 3B). La Variante 3B comporterait, en lieu d'une dérivation, un bouclage au poste de Sainte-Agathe. Selon l'intervenant, un bouclage permettrait une configuration plus fiable du réseau sur ce territoire. Il recommande à la Régie de suspendre ses travaux jusqu'à ce que le Transporteur soumette une version optimisée de la Variante 3B.

[28] En contre-preuve, le Transporteur fait valoir que la Variante 3A est inacceptable pour plusieurs motifs, dont la présence de lacunes importantes sur le plan technique, un coût plus élevé ainsi que des possibilités moindres de développement du réseau de transport pour le futur.

[29] En ce qui a trait à la Variante 3B, le Transporteur souligne qu'elle comprend un poste de dérivation de moins que la solution 1 jusqu'en 2031 et autant par la suite. Il n'y a donc pas d'avantage à étudier cette variante.

[30] Après examen de la preuve au dossier, la première formation juge que la solution 1 est celle qui permet de répondre aux besoins en croissance de la région des Laurentides, dans une perspective de long terme, en étant la plus avantageuse au niveau technique et avec le moindre impact économique.

3. CADRE JURIDIQUE EN MATIÈRE DE RÉVOCATION

[31] Avant d'entreprendre l'analyse des motifs de révision de la Décision, il est utile de rappeler le cadre légal à l'intérieur duquel la Régie peut réviser ses propres décisions.

[32] La demande de révocation de la Demanderesse est fondée sur le troisième paragraphe du premier alinéa de l'article 37 de la Loi :

« 37. La Régie peut d'office ou sur demande réviser ou révoquer toute décision qu'elle a rendue :

1° lorsqu'est découvert un fait nouveau qui, s'il avait été connu en temps utile, aurait pu justifier une décision différente;

2° lorsqu'une personne intéressée à l'affaire n'a pu, pour des raisons jugées suffisantes, présenter ses observations;

3° lorsqu'un vice de fond ou de procédure est de nature à invalider la décision.

Avant de réviser ou de révoquer une décision, la Régie doit permettre aux personnes concernées de présenter leurs observations.

Dans le cas visé au paragraphe 3°, la décision ne peut être révisée ou révoquée par les régisseurs qui l'ont rendue ».

[33] En matière de révision, la Régie doit, pour y donner ouverture, constater l'existence d'un vice sérieux et fondamental de nature à invalider la décision. La demande de révision est une procédure d'exception et doit être interprétée de manière restrictive.

[34] La révision ne consiste pas à reconsidérer le fondement de la décision qui a été prise pour apprécier à nouveau les faits et rendre une décision plus appropriée⁸. La demande de révision n'est pas non plus l'occasion de parfaire sa preuve ou d'obtenir une seconde chance dans le cadre du traitement d'un dossier.

[35] Il est également de jurisprudence constante que la révision ne peut être un moyen déguisé d'appel par lequel la formation en révision substituerait sa propre appréciation des faits à celle de la première formation.

[36] La Régie a souvent cité l'arrêt clé en la matière, soit *Épiciers unis Métro-Richelieu Inc. c. Régie des alcools, des courses et des jeux*⁹, rendu par la Cour d'appel du Québec. Le vice de fond, au sens de l'article 37 de la Loi, doit être sérieux, fondamental et de nature à invalider la décision :

« The Act does not define the meaning of the term “vice de fond” used in Sec. 37. The English version of Sec. 37 uses the expression “substantive... defect”. In context, I believe that the defect, to constitute a “vice de fond”, must be more than merely

⁸ D. Lemieux, *Le contrôle judiciaire de l'action gouvernementale*, 2010, Publications CCH Ltée, p. 2, 440; Y. Ouellette, *Les Tribunaux administratifs au Canada : Procédure et preuve*, 1997, Thémis, p. 507 et 508; *Béland c. Commission de la santé et de la sécurité du travail et al.*, J.E. 94-388 (C.S.), p. 9 à 11.

⁹ [1996] R.J.Q. 608 (C.A.).

“substantive”. It must be serious and fundamental. This interpretation is supported by the requirement that the “vice de fond” must be “... de nature à invalider la décision”. A mere substantive or procedural defect in a previous decision by the Régie would not, in my view, be sufficient to justify review under Sec. 37. A simple error of fact or of law is not necessarily a “vice de fond”. The defect, to justify review, must be sufficiently fundamental and serious to be of a nature to invalidate the decision »¹⁰.

[37] Cet énoncé de principe n’a jamais été remis en question. La jurisprudence ultérieure y a cependant apporté des précisions.

[38] Le juge Fish, dans l’arrêt de la Cour d’appel du Québec, *Tribunal administratif du Québec c. Godin*¹¹, précise :

« [48] The second panel may only intervene where it can identify a fatal error in the impugned earlier decision. By the very terms of the provision, the error must, on account of its significance, be “of a nature likely to invalidate the decision”, within the meaning of section 154(3).

[49] And I would ascribe to the verb “invalidate”, in this context, the meaning given to its corresponding adjective by the Canadian Oxford Dictionary:

invalid 1. not officially acceptable or usable, esp. having no legal force. 2. not true or logical; not supported by reasoning (an invalid argument).

[50] In short, section 154(3) does not provide for an appeal to the second panel against findings of law or fact by the first. On the contrary, it permits the revocation or review by the Tribunal of its own earlier decision not because it took a different though sustainable view of the facts or the law, but because its conclusions rest on an unsustainable finding in either regard ».

[nous soulignons]

¹⁰ *Ibid.*, p. 613 et 614.

¹¹ 2003 CanLII 47984 (QC CA).

[39] Par ailleurs, le jugement de la Cour d'appel du Québec dans l'affaire Fontaine¹² précise la raison d'être de la révision pour un vice de fond de cet ordre :

« [51] [...] Il s'agit de rectifier les erreurs présentant les caractéristiques qui viennent d'être décrites. Il ne saurait s'agir de substituer à une première opinion ou interprétation des faits ou du droit une seconde opinion ni plus ni moins défendable que la première. Intervenir en révision pour ce motif commande la réformation de la décision par la Cour supérieure car le tribunal administratif "commits a reviewable error when it revokes or reviews one of its earlier decisions merely because it disagrees with its findings of facts, its interpretation of a statute or regulation, its reasoning or even its conclusions" ».

[40] La Cour ajoute :

« [51] [...] L'interprétation d'un texte législatif « ne conduit pas nécessairement au dégagement d'une solution unique » mais comme « il appart[ient] d'abord aux premiers décideurs spécialisés d'interpréter » un texte, c'est leur interprétation qui, toutes choses égales d'ailleurs, doit prévaloir »¹³.

[41] En 2014, dans l'arrêt *A.M. c. Régie de l'assurance maladie du Québec*¹⁴, la Cour d'appel du Québec confirme ces critères :

« [65] Nous l'avons vu, un vice de fond n'est pas une divergence d'opinions ni même une erreur de droit. Un vice de fond de nature à invalider une décision est une erreur fatale qui entache l'essence même de la décision, sa validité même.

[66] Les qualificatifs utilisés par la Cour ne manquent pas : « serious and fundamental defect, fatal error, unsustainable finding of facts or law », décision ultra vires ou légalement nulle.

[67] Nous sommes loin du compte.

[68] Sans avoir à me prononcer sur la question de déterminer si l'interprétation de TAQ-1 est erronée ou non en droit, sa rationalité apparaît toutefois par le

¹² Commission de la santé et de la sécurité du travail c. Fontaine, C.A. Montréal, n° 500-09-014608-046, 7 septembre 2005, juges Forget, Morissette, Hilton.

¹³ Ibid.

¹⁴ 2014 QCCA 1067, p. 16.

raisonnement suivi et ses motivations. Il était donc déraisonnable pour TAQ-2 d'affirmer que TAQ-1 est entachée d'un vice de fond de nature à invalider la décision et le premier juge devait accueillir la requête en révision judiciaire ».

[nous soulignons]

[42] La Cour continue dans cet arrêt en précisant la justification de ces critères exigeants :

« [69] De façon générale, une demande de révision éloigne les administrés de l'atteinte des objectifs de célérité et d'efficacité prévus à la LJA.

[70] Il est vrai qu'il peut arriver (et je ne dis pas que c'est le cas ici) que de moins bonnes décisions ou des décisions qui divergent du courant majoritaire ou même qui sont erronées en droit ne puissent faire l'objet de révision interne. C'est le prix à payer pour assurer l'indépendance du TAQ comme le législateur l'a prévu et pour assurer une certaine paix d'esprit aux administrés, comme le signalait le juge Fish dans Godin.

[71] La requête en révision n'est pas non plus un outil destiné à assurer la cohérence des décisions administratives. Cet objectif, spécifié dans la LJA, peut être réalisé tout en respectant l'autonomie des décideurs. Comme le souligne le juge Yves-Marie Morissette, la concertation entre les décideurs et la mise en commun de leurs connaissances ou expériences spécialisées peuvent contribuer à aplanir et rectifier les divergences de vues qui surviennent inévitablement dans un système de droit administratif qui admet la théorie du pluralisme interprétatif ».

[notes de bas de page omises] [nous soulignons]

[43] Si les conditions prévues à l'article 37 de la Loi sont remplies, la Régie aura compétence pour réviser ou révoquer toute décision qu'elle aura rendue et y substituer sa décision, le cas échéant. Toutefois, à l'inverse, si les conditions ne sont pas satisfaites, la Régie n'aura pas compétence pour réviser ou révoquer une décision, sous peine de révision judiciaire¹⁵.

¹⁵ *Épiciers unis Métro-Richelieu c. Régie des alcools, des courses et des jeux*, [1996] R.J.Q. 608 (C.A.), p. 612 et 613; *Société de l'assurance automobile du Québec c. Hamel et al.*, [2001] R.J.Q. 961 (C.A.), p. 963 et 964.

[44] Finalement, le fardeau d'établir l'erreur et son caractère fondamental ou fatal repose sur la demanderesse en révision.

4. LES MOTIFS DE RÉVISION

4.1 LES ARGUMENTS DE LA MUNICIPALITÉ

[45] La Municipalité demande à la Régie de révoquer la Décision, qui autorise la construction de la solution 1 du Projet, puisqu'elle est entachée de vice de fond et de procédure de nature à l'invalider, aux fins de l'article 37, alinéa 1 (3^o) de la Loi.

[46] Ainsi, la première formation aurait commis une erreur de droit et de compétence de nature à invalider la Décision en omettant, aux fins de l'exercice de son pouvoir prévu à l'article 73 de la Loi, de donner effet à l'article 5 de la Loi et à l'obligation de favoriser « *la satisfaction des besoins énergétiques dans une perspective de développement durable* » imposée à la Régie par l'Assemblée nationale du Québec comme condition à l'autorisation des infrastructures de transport d'électricité dans le paysage du Québec.

[47] De même, en omettant de respecter l'équité procédurale, et notamment le traitement égal de la preuve et la motivation adéquate des décisions exigée par la Loi et la jurisprudence applicable, la première formation aurait commis des erreurs de fond et de procédure de nature à invalider la Décision.

4.1.1 L'INTERPRÉTATION INADÉQUATE DE L'ARTICLE 5 DE LA LOI PAR LA PREMIÈRE FORMATION DANS LE CONTEXTE D'UNE DEMANDE D'AUTORISATION SOUS L'ARTICLE 73 DE LA LOI

[48] La Municipalité prétend que la première formation a omis de donner effet à une disposition obligatoire de la Loi et s'est écartée de l'interprétation et de l'application établies de l'article 5 de la Loi, dans le contexte des demandes sous l'article 73 de la Loi.

[49] Selon la Municipalité, la première formation a limité de façon illégale l'application de l'article 5 de la Loi. Pour se conformer à cet article, il ne suffit pas de permettre aux

personnes de faire valoir leur point de vue sur les aspects sociaux et environnementaux. Il faut plutôt faire de ces aspects des éléments intégraux de son examen des solutions et de sa prise de décision.

[50] Ainsi, la première formation a commis une erreur déterminante en droit quant à l'interprétation et l'application de l'article 5 de la Loi dans le contexte d'une demande sous l'article 73 de la Loi, lorsqu'elle s'est limitée presque exclusivement aux analyses économiques et techniques à l'égard des solutions 1 et 3. Elle a de plus réduit la considération du développement durable aux seules questions de l'évitement du milieu bâti et des mesures d'optimisation.

[51] Ce faisant, la première formation a ignoré et omis de traiter la preuve plus complète de développement durable soumise par la Municipalité, particulièrement en regard des impacts paysagers des solutions 1 et 3.

[52] En s'imposant un cadre d'évaluation trop étroit en raison de sa lecture erronée de ses obligations et compétence, la Décision est donc entachée d'un vice de fond de nature à l'invalider.

[53] Pour la Municipalité, le mandat confié par le législateur à la Régie l'oblige à une prise en compte effective du développement durable dans son processus décisionnel, en plus des données techniques et économiques. La première formation devait donc donner effet à l'article 5 de la Loi et décider de la demande d'autorisation du Projet dans une perspective de développement durable, en tenant compte des implications économiques, sociales et environnementales des différentes solutions proposées.

[54] Selon la Municipalité, afin d'exercer sa discrétion et sa compétence sous l'article 73 de la Loi dans une perspective de développement durable, la Régie doit rechercher l'élimination ou la réduction des dommages environnementaux et sociaux qu'occasionnerait le Projet. Dans le cas particulier de la Municipalité, il s'agit d'éliminer ou de réduire autant que possible à la source les dommages aux paysages et au développement économique local.

4.1.2 LE MANQUEMENT DE LA PREMIÈRE FORMATION AUX OBLIGATIONS D'ÉQUITÉ DANS LE TRAITEMENT DE LA PREUVE ET DE MOTIVATION DE LA DÉCISION

[55] La Municipalité allègue que la première formation a commis des erreurs de fond et de procédure de nature à invalider la Décision en ce qu'elle n'aurait pas respecté l'équité procédurale, notamment par un traitement inégal de la preuve et en omettant de la motiver, comme l'exige l'article 18 de la Loi.

[56] Ainsi, la première formation a omis de se prononcer sur la preuve de la Municipalité, laquelle était nécessaire au traitement de la demande du Transporteur, afin d'y intégrer, notamment, les considérations environnementales et sociales.

[57] Selon la Municipalité, la première formation n'a pas motivé de manière suffisante la prise en compte et l'application de cette preuve. Or, selon elle, l'obligation de motivation est un devoir exigeant, qui va au-delà du renvoi sommaire dans une décision à certains éléments de preuve et de l'argumentation produite par la Municipalité. Il faut qu'une décision ait des motifs qui sont appropriés, adéquats et intelligibles et qui permettent aux participants d'évaluer s'il y a des motifs d'appel.

[58] Ce devoir de motivation implique également que la première formation devait trancher les éléments déterminants du dossier, et donc, préciser les motifs qui l'ont incitée à écarter la preuve jugée pertinente en matière de développement durable. Or, cet exercice n'a pas été fait par la première formation.

[59] Selon la Municipalité, la Décision ne fournit aucune motivation valide qui permet de déceler les motifs pour lesquels la première formation a préféré la preuve laconique du Transporteur au détriment de la preuve d'experte de Mme Élane Genest. De même, la Décision ne permet pas de comprendre pourquoi la preuve de Mme Fabienne Mathieu, de Mme Lisette Lapointe et de M. André Genest n'a pas été retenue.

[60] En d'autres termes, les motifs de la première formation ne fournissent pas d'indications de la prise en compte des considérations environnementales et sociales requises en vertu des articles 5 et 73 de la Loi.

[61] Ainsi, la Municipalité est d'avis qu'en omettant de motiver la Décision de manière valable, la première formation a rendu une décision entachée d'un vice de fond de nature à l'invalider.

4.2 LES ARGUMENTS DE SÉ-AQLPA

[62] Comme indiqué dans le chapitre sur les faits, SÉ-AQLPA, en première instance, a plaidé pour une solution fondamentalement distincte, tant de celle du Transporteur que de celle de la Municipalité.

[63] Dans le cadre de la Demande, SÉ-AQLPA, plutôt que d'appuyer, contester, nuancer ou ajouter aux conclusions de la Municipalité, a choisi de plaider d'autres motifs que ceux de la Municipalité qui fondent la Demande. Selon l'intervenant, une fois que la demande de révocation était déposée par la Municipalité, celle-ci ne lui appartenait plus en exclusivité.

[64] L'intervenant fait valoir qu'une formation en révision a un pouvoir d'intervention plus grand que celui de la Cour supérieure en raison de sa propre expertise. De plus, ce pouvoir d'intervention plus grand doit permettre à une formation en révision d'appliquer ses connaissances spécialisées pour déceler l'existence d'un vice de fond de nature à invalider la décision au sens de l'article 37, alinéa 1 (3^o) de la Loi.

[65] Quant à la Demande comme telle, SÉ-AQLPA rappelle qu'en vertu de l'article 2 du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*¹⁶, le Transporteur doit présenter à la Régie les renseignements requis à l'égard du projet retenu, mais également les mêmes renseignements en ce qui a trait aux autres solutions envisagées. Selon l'intervenant, la Régie doit donc avoir les informations suffisantes pour comparer adéquatement les alternatives selon les mêmes critères, avant de statuer sur la demande d'autorisation du Transporteur.

[66] Lors du dossier initial, SÉ-AQLPA et la Municipalité ont proposé des variantes à la solution 3 afin qu'elles puissent être examinées et optimisées. L'intervenant mentionne avoir recommandé à la première formation de suspendre le dossier jusqu'à ce que le Transporteur présente une optimisation de la Variante 3B, afin que la Régie bénéficie de toute l'information nécessaire pour comparer les solutions entre elles.

[67] Par ailleurs, l'intervenant est d'accord avec le Transporteur à l'effet que la Variante 3A proposée par la Municipalité présentait des faiblesses techniques et n'offrait

¹⁶ [RLRQ, c. R-6.01, r. 2.](#)

donc pas de fiabilité et de robustesse suffisantes. De plus, la Variante 3A permettait seulement de retarder la construction d'une ligne sur le territoire de la Municipalité.

[68] SÉ-AQLPA plaide que la Variante 3B ne pouvait se comparer à la solution 1 tant qu'elle n'était pas optimisée. La première formation devait donc se demander si elle avait suffisamment d'information pour la juger tellement mauvaise qu'elle ne méritait pas que l'on suspende le dossier pour procéder à l'optimisation de la Variante 3B. Or, la première formation n'a pas indiqué dans la Décision si elle avait suffisamment d'éléments pour tirer cette conclusion.

[69] Selon lui, la première formation devait rendre sa décision sur ce sujet, dans une perspective de développement durable et d'équité, conformément à l'article 5 de la Loi, en accordant un traitement équitable aux différents participants et en tenant compte du contexte du dossier.

[70] SÉ-AQLPA fait valoir que le dossier R-3960-2016 contenait une surabondance de preuves démontrant des impacts paysagers, environnementaux, d'acceptabilité sociale et d'intérêt public qui était suffisante pour que la Régie ne juge pas, *a priori*, que les Variantes 3A et 3B étaient tellement mauvaises qu'elles devaient être rejetées, sans même que l'on procède à leur optimisation.

[71] En omettant de se prononcer sur la demande de suspension et sur les demandes d'optimisation, SÉ-AQLPA soumet que la première formation a manqué à son obligation de rendre sa Décision dans une perspective de développement durable et d'équité, conformément à l'article 5 de la Loi, ainsi qu'à son obligation d'accorder un traitement équitable aux différents participants.

[72] Ces manquements constituent des vices de fond sérieux et fondamentaux entraînant l'invalidité de la Décision, laquelle doit donc être révoquée. SÉ-AQLPA demande à la présente formation de rendre une nouvelle décision, fondée sur sa recommandation.

4.3 LES ARGUMENTS DU TRANSPORTEUR

[73] Le Transporteur soutient que la Décision n'est pas affectée par un vice de fond ou de procédure et que la Demande devrait être rejetée.

4.3.1 L'INTERPRÉTATION INADÉQUATE DE L'ARTICLE 5 DE LA LOI PAR LA PREMIÈRE FORMATION DANS LE CONTEXTE D'UNE DEMANDE D'AUTORISATION SOUS L'ARTICLE 73 DE LA LOI

[74] Selon le Transporteur, les arguments de la Municipalité sous ce motif sont sans assises juridique et factuelle valables.

[75] Il rappelle que la Régie a indiqué à plusieurs reprises que l'article 5 de la Loi est une disposition interprétative, non attributive de compétence, et qui constitue une toile de fond dont elle tient compte dans l'exercice de ses compétences.

[76] Selon lui, la première formation s'est conformée à ces principes. Elle a permis l'administration d'une preuve relative aux aspects sociaux et environnementaux et elle a tenu compte de ces aspects à titre d'éléments de contexte pertinents. Ainsi, le Transporteur conclut que l'article 5 de la Loi a été correctement appliqué et que la Décision n'est affectée d'aucun vice de fond.

[77] Le Transporteur souligne que les insatisfactions de la Municipalité et de SÉ-AQLPA ne concernent pas tant la description du cadre réglementaire que son application par la Régie.

[78] Or, il précise que l'application du cadre réglementaire, la considération de la force probante de la preuve administrée au cours du processus et l'évaluation de la crédibilité des témoins relèvent exclusivement de la première formation. À cet égard, seule une erreur fatale d'appréciation peut donner droit à la révision, ce qui n'est pas le cas en l'espèce.

[79] Selon le Transporteur, la formation en révision ne peut s'immiscer dans les déterminations relatives à l'application du cadre réglementaire, à la considération de la force probante de la preuve et à l'évaluation de la crédibilité des témoins entendus par la première formation.

[80] Enfin, le Transporteur est d'avis que la Demande constitue un appel déguisé qui doit être rejeté par la Régie.

4.3.2 LE MANQUEMENT DE LA PREMIÈRE FORMATION AUX OBLIGATIONS D'ÉQUITÉ DANS LE TRAITEMENT DE LA PREUVE ET DE MOTIVATION DE LA DÉCISION

[81] Sur la question d'équité de traitement, le Transporteur souligne que la première formation a notamment mis en place un processus transparent, veillé à ce que tous les participants aient la chance de faire valoir pleinement leurs points de vue et permis l'administration d'une preuve à l'égard des aspects sociaux et environnementaux du Projet. Le Transporteur est d'avis que le déroulement du dossier a été conforme aux règles d'équité procédurale et aucun reproche ne peut être fait à la première formation à cet égard.

[82] En ce qui a trait à l'absence de motivation alléguée, le Transporteur la réfute. D'une part, il souligne que la Décision démontre que la première formation a bien compris l'ensemble de la preuve et que les diverses solutions et variantes sont expliquées de manière cohérente, limpide et logique et avec un niveau de considération équivalent.

[83] D'autre part, il est d'avis que la Décision est claire et permet de comprendre le raisonnement de la première formation, que celle-ci a retenu la preuve du Transporteur à l'effet que les failles techniques de la Variante 3A ne permettent pas d'atteindre l'objectif du Projet qui est la desserte de la clientèle sur le territoire des Laurentides dans des horizons très rapprochés, en raison de dépassements critiques de la capacité du réseau actuel.

4.4 LES COMMENTAIRES

[84] La Ville de Mont-Tremblant, la Municipalité de Saint-Faustin-Lac-Carré et la MRC des Laurentides appuient sans réserve les conclusions recherchées par le Transporteur dans son argumentaire du 26 octobre 2016 demandant le rejet de la demande de révocation¹⁷.

¹⁷ Pièce [D-0001](#).

5. OPINION DE LA RÉGIE

[85] Comme mentionné dans la section 3, la Régie aura compétence pour révoquer la Décision si la Municipalité fait une preuve prépondérante à l'effet que cette décision contient une erreur fatale qui entache son essence, sa validité même.

[86] Or, en l'instance, pour les motifs ci-après exprimés, la formation en révision est d'avis que les motifs invoqués par la Municipalité ne peuvent être assimilés à un vice de fond ou de procédure de nature à invalider la Décision et donner lieu à sa révocation.

5.1.1 L'INTERPRÉTATION INADÉQUATE DE L'ARTICLE 5 DE LA LOI PAR LA PREMIÈRE FORMATION DANS LE CONTEXTE D'UNE DEMANDE D'AUTORISATION SOUS L'ARTICLE 73 DE LA LOI

[87] Par ce moyen, la Municipalité fait valoir que la Décision contient un vice de fond de nature à l'invalider, considérant que la première formation aurait omis de prendre position par rapport à un aspect crucial du dossier, soit l'intégration du développement durable dans le choix de la solution à préconiser pour le Projet.

[88] La Municipalité souligne que ce n'est qu'« [a]près le traitement de l'ensemble du dossier et l'administration de l'imposante preuve en matière de développement durable soumise par Saint-Adolphe, ce n'est que dans les motifs de la décision finale que Saint-Adolphe a appris que ces sujets ne constituaient que des éléments de contexte aux yeux de la Régie »¹⁸.

[89] Elle reproche ainsi à la première formation d'avoir traité sa preuve en matière de développement durable qu'à titre d'éléments de contexte du Projet et non à titre de preuve à examiner aux fins de l'autorisation du dossier et que, ce faisant, elle n'a pas donné effet à ses obligations statutaires prévues à l'article 5 de la Loi pour l'exercice régulier de son pouvoir d'autorisation prévu à l'article 73 de la Loi.

¹⁸ Pièce [B-0053](#), p. 4.

[90] La formation en révision doit donc répondre à la question suivante : est-ce qu'elle constate, dans l'application de l'article 5 de la Loi par la première formation, l'existence d'un vice sérieux et fondamental de nature à invalider la Décision?

[91] L'article 5 de la Loi se lit comme suit :

« 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 ».

[92] La Régie a rappelé à plusieurs reprises dans ses décisions que l'article 5 de la Loi n'est pas attributif de compétence, mais que cette disposition doit être prise en considération lorsqu'elle exerce ses compétences, incluant son pouvoir d'autorisation prévu à l'article 73 de la Loi.

[93] Cet article a souvent été décrit comme étant une toile de fond des décisions de la Régie. Dans sa décision D-2010-061, la Régie explicitait davantage l'interrelation entre les articles 5 et 73 de la Loi :

« [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 »¹⁹.

[94] Par ailleurs, la Régie a déjà indiqué que les considérations de l'article 5 de la Loi pouvaient être implicites et ne devaient pas alourdir l'obligation de motiver ses décisions :

« La présente formation ne retient pas ces deux premiers motifs de révision et considère que l'interprétation que fait le ROEE de l'article 5 de la Loi, impose à la Régie un fardeau qui n'est pas le sien.

¹⁹ Dossier R-3721-2010, décision [D-2010-061](#), p. 18.

D'une part, l'article 5 de la Loi est une toile de fond, un énoncé législatif des préoccupations que les membres de la Régie doivent avoir en tête dans l'exercice de leurs fonctions [note de bas de page omise]. La Régie doit concilier divers intérêts, tel qu'énoncé à l'article 5 de sa Loi, mais elle n'a pas à expliquer, pour chacun des éléments à trancher, en quoi sa décision est conforme à l'intérêt public ou tient compte du développement durable. Ces considérations sont implicites. L'article 5 ne saurait alourdir l'obligation de la Régie de motiver ses décisions »²⁰.

[95] Dans le cadre du dossier R-3960-2016, dès la décision procédurale D-2016-043, la première formation indiquait clairement comment elle appliquerait l'article 5 de la Loi pour l'analyse du Projet. Dans cette décision, en toute cohérence avec sa jurisprudence, la Régie souligne que l'article 5 de la Loi énonce la façon dont elle doit exercer sa compétence :

« [58] La Régie souligne également que l'article 5 de la Loi constitue un guide dans l'exercice de sa compétence, mais que cet article n'est pas attributif de cette compétence. En effet, cet article énonce des facteurs que la Régie garde en perspective dans l'exercice de ses fonctions, mais ne lui accorde pas de juridiction en matière d'application de lois et de règlements spécifiques en matière environnementale ou de développement durable.

[59] La Régie entend donc traiter de la présente demande dans cette perspective »²¹.

[nous soulignons]

[96] Le 8 juin 2016, lors de l'audience, la première formation s'exprimait comme suit :

« La Régie rejette les moyens préliminaires du Transporteur quant au rapport et à la preuve complémentaire et les pièces C-MSAH-0037 et C-MSAH-0038 parce qu'elle est d'avis qu'elles peuvent lui permettre d'évaluer le projet soumis pour autorisation dans une perspective dont elle doit s'inspirer dans l'exercice de sa compétence.

²⁰ Dossier R-3652-2007, décision [D-2008-037](#), p. 7.

²¹ Dossier R-3960-2016, décision [D-2016-043](#), p. 14.

Toutefois, la Régie tient à rappeler que le cadre juridictionnel applicable à l'étude du projet a été déterminé dans sa décision D-2016-043 et qu'elle n'y dérogera pas.

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

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

La Régie rappelle également qu'en vertu de la Loi et du Règlement, le Transporteur n'a pas à faire de preuve sur les coûts environnementaux, ni à justifier le projet sur le plan du développement durable.

La Régie demande donc aux participants de juger de l'ampleur et du niveau de détail de la preuve qui doit être faite quant à ces sujets puisque, d'une part, la Régie a pris connaissance de l'ensemble de la preuve et que, d'autre part, on le sait, le calendrier d'audience est plutôt serré.

Quant à la demande de radiation et de rejet, de rejet et de radiation d'un extrait du rapport Paquin, je vous rappelle que le Transporteur demande de radier un extrait de la section 8 (c'est la page 16) du rapport Paquin, qui se lit comme suit; on me demande de radier ça au motif que monsieur Paquin ne décrit pas les éléments de la doctrine économique qui supportent son affirmation; l'extrait, c'est :

Selon notre expertise, la solution 3 peut être optimisée du point de vue des impacts sur l'environnement, comme cela est traité dans un autre rapport d'expertise.

et, à cet effet, réfère au rapport de madame Genest.

La Régie rejette le moyen préliminaire du Transporteur à cet effet et jugera de la force probante de l'extrait en question au moment du délibéré.

Donc c'est la décision de la Régie, ça constitue la décision de la Régie. On est donc prêts à procéder à l'étape suivante, de passer à l'étape suivante, qui est la preuve, Maître Fréchette, du Transporteur »²².

[nous soulignons]

[97] À l'égard de ce cadre d'analyse, la Municipalité reconnaît que les décisions interlocutoires de la Régie étaient conformes au texte de la Loi, à son application selon sa finalité et aux décisions antérieures de la Régie en la matière²³.

[98] Cependant, elle croit que la première formation a « *changé d'attitude* »²⁴ dans sa Décision. La Municipalité dit constater l'exclusion par la première formation dans la Décision de l'étude systématique et de l'application effective des considérations de développement durable étayées dans sa preuve.

[99] Les paragraphes de la Décision dont la Municipalité fait reproche à la première formation sont les suivants :

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

[31] Tel que mentionné dans sa décision D-2016-043 et lors de l'audience du 8 juin 2016 [note de bas de page omise], la Régie rappelle que son examen s'effectue selon le même cadre que toute autre demande déposée en vertu de l'article 73 de la Loi et que l'exercice vise à déterminer si le Projet, tel que soumis pour autorisation est, notamment, nécessaire, justifié au niveau technico-économique et conforme au cadre réglementaire, tout en examinant les différentes solutions envisagées par le Transporteur. Ainsi, la Régie ne procède pas à une analyse des impacts environnementaux et sociaux de la réalisation du Projet »²⁵.

[nous soulignons]

²² Dossier R-3960-2016, pièce [A-0026](#), p. 28 à 30.

²³ Pièce [B-0002](#), p. 7, par. 27.

²⁴ Pièce [B-0053](#), p. 3, par. 9.

²⁵ Dossier R-3960-2016, décision [D-2016-130](#), p. 10.

[100] La Municipalité conclut du libellé ci-haut souligné que la preuve qu'elle a soumise sur le développement durable et les impacts socio-économiques sur la Municipalité « *ne constituaient que des éléments de contexte au yeux de la Régie* ».

[101] À la lecture de la Décision, la Régie ne peut parvenir à cette même conclusion.

[102] D'une part, les paragraphes 30 et 31 de la Décision reprennent la jurisprudence antérieure de la Régie et les propos tenus par la première formation, tant dans sa décision D-2016-043²⁶ que dans sa décision interlocutoire rendue lors de l'audience du 8 juin 2016.

[103] Selon la formation en révision, l'expression « *afin de lui permettre de mieux comprendre la portée globale du présent dossier* » du paragraphe 30 de la Décision ne signifie pas que la preuve déposée sur les aspects sociaux et environnementaux est une preuve accessoire ou subalterne, comme le laisse entendre la Municipalité. Au contraire, cette phrase de la première formation souligne que cette preuve lui permet de mettre en perspective les différentes solutions proposées.

[104] Cette expression exprime une application juste de l'article 5 de la Loi lorsque les divers facteurs ou énoncés mis en preuve servent « *de toile de fond* », de « *guide l'exercice de sa compétence* », que les membres de la Régie « *doivent avoir en tête dans l'exercice de leurs fonctions* ».

[105] D'autre part, l'absence d'une analyse spécifique portant sur l'article 5 de la Loi ne signifie pas automatiquement que la première formation a omis de le prendre en considération dans la Décision. Il faut lire la Décision dans son ensemble pour comprendre comment la première formation a tenu compte des considérations liées au développement durable dans son processus décisionnel.

[106] Ainsi, la première formation explique, aux paragraphes 107 à 110 de la Décision, qu'elle retient de la preuve du Transporteur que la Variante 3A proposée par la Municipalité est inacceptable techniquement. À la lecture de la Décision, il est aisé de comprendre que, du moment que la Variante 3A est inacceptable sur le plan technique, cette solution n'est plus viable. En conséquence, la première formation n'avait pas à se

²⁶ Dossier R-3960-2016, décision [D-2016-043](#).

prononcer sur la preuve de la Municipalité portant sur les aspects environnementaux et sociaux de la Variante 3A.

[107] De même, il ressort à la lecture des motifs de la Décision, que la première formation a pris en considération certaines caractéristiques de la solution 1 qui étaient reliées au concept de développement durable. En effet, au paragraphe 117 de la Décision, la première formation conclut que la solution 1 est plus avantageuse et retient que cette solution évite le milieu bâti, en plus d'avoir fait l'objet d'optimisation pour minimiser son impact sur les paysages.

[108] Cette conclusion s'appuie sur la preuve du Transporteur décrite au paragraphe 93 de la Décision :

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

« R3.3

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

- a conçu une nouvelle famille de pylônes plus compacts et moins hauts, spécifique au besoin particulier du Projet, favorisant une intégration plus harmonieuse au paysage;*
- a réduit la largeur d'emprise, minimisant ainsi le déboisement;*
- a ajusté à maintes reprises le tracé et le positionnement des pylônes pour atténuer l'impact visuel de la ligne sur le paysage;*
- a modifié le tracé à certains endroits, notamment pour l'éloigner des milieux sensibles » [note de bas de page omise] »²⁷.*

[109] Toutefois, la Municipalité argumente que la première formation a indûment limité son analyse du développement durable aux seules questions de l'évitement du milieu bâti et des mesures d'optimisation.

²⁷ Dossier R-3960-2016, décision [D-2016-130](#), p. 25 et 26.

[110] Selon la Régie, cette position de la Municipalité est erronée. La Décision offre un examen détaillé des ajustements effectués par le Transporteur pour rendre la solution 1 plus acceptable pour le milieu. Il est clair que la première formation a pris en considération les mesures adoptées par le Transporteur visant à répondre aux préoccupations de la Municipalité en lien avec le développement durable, notamment l'impact sur les paysages de la région.

[111] De plus, la première formation fait état, dans la Décision, lors de la description de la solution 1, que le Projet était le résultat d'un long processus de consultation :

« [52] Le Transporteur précise que le Projet a été retenu au terme de trois années d'études techniques et environnementales et à la suite d'une démarche de participation du public de plus de 95 rencontres. Il ajoute qu'un projet de cette envergure demande normalement 18 mois d'études. Il explique la durée d'étude de trois ans, notamment, par le développement d'une nouvelle famille de pylônes et par l'étude des nombreuses variantes de tracés élaborées pour répondre aux commentaires du milieu »²⁸. [les notes de bas de page ont été omises]

[112] Dès lors, il est raisonnable d'avancer que la première formation a également pris en considération les multiples consultations auprès du public au cours d'un long processus, afin d'en arriver à un projet qui tient compte des commentaires du milieu, notamment au niveau social et environnemental.

[113] Il ne fait aucun doute pour la formation en révision que la Municipalité aurait souhaité que la première formation accorde un poids prépondérant à sa preuve relative au développement durable, de manière à ce qu'elle rejette le Projet ou ordonne au Transporteur de développer d'autres variantes plus acceptables pour la Municipalité.

[114] Or, tel qu'indiqué précédemment, l'appréciation des faits et l'interprétation du droit relèvent de la première formation. À cet égard, tout indique que la première formation a rendu une décision autorisant le Projet, sur la base de la preuve déposée, tout en prenant en compte des éléments liés au développement durable, selon les termes de l'article 5 de la Loi.

²⁸ Dossier R-3960-2016, décision [D-2016-130](#), p. 14.

[115] **En conséquence, la Régie rejette la demande de révocation de la Municipalité en raison d'une interprétation inadéquate de l'article 5 de la Loi dans le contexte d'une demande d'autorisation sous l'article 73 de la Loi.**

5.1.2 LE MANQUEMENT DE LA PREMIÈRE FORMATION AUX OBLIGATIONS D'ÉQUITÉ DANS LE TRAITEMENT DE LA PREUVE ET DE MOTIVATION DE LA DÉCISION

[116] Essentiellement, la Régie comprend que la Municipalité reproche à la première formation d'avoir omis d'indiquer des motifs suffisants pour écarter sa preuve en matière de développement durable. La Municipalité reproche plus spécifiquement à la première formation de n'avoir fourni aucune motivation valide permettant de comprendre pourquoi elle a retenu une preuve laconique du Transporteur quant au moindre impact du tracé de la solution 1 plutôt que sa preuve qui était notamment appuyée par une experte reconnue par la Régie.

[117] L'article 18 de la Loi prévoit l'obligation de motiver :

« 18. Une décision de la Régie doit être rendue avec diligence et être motivée; [...] ».

[118] Lorsqu'une disposition législative oblige un tribunal à motiver sa décision, les motifs contenus dans son jugement doivent être considérés comme suffisants.

[119] Dans sa décision D-2006-144, la Régie s'exprime sur le test qui doit être appliqué pour déterminer si l'obligation de motiver est remplie ou non :

« En vertu de l'article 18 de la Loi, la Régie a l'obligation de motiver ses décisions. En pratique, comme le précise Yves Ouellette, « pour être considérés comme suffisants, les motifs doivent être raisonnablement précis en faits et en droit, en plus d'être clairs et intelligibles » [note de bas de page omise]. Cette obligation de motiver doit cependant s'adapter à chaque cas d'espèce »²⁹. [nous soulignons]

²⁹ Dossier R-3608-2006, décision [D-2006-144](#), p. 5.

[120] Également, dans sa décision D-2003-54, la Régie précisait la portée de l'obligation de motiver en ces termes :

« L'obligation de motiver n'impose pas à la Régie de répondre à chacun des arguments de l'intervenant, mais bien d'exprimer les considérations essentielles sur lesquelles la décision se fonde. Les motifs doivent traiter du critère d'utilité prévu par la Loi et il n'est pas nécessaire de commenter et de répéter tous et chacun des arguments avancés par les avocats [note de bas de page omise] »³⁰.
[nous soulignons]

[121] Ainsi, il n'est pas nécessaire que la Régie se prononce sur chaque argument qui lui est présenté. Elle doit cependant s'exprimer intelligemment, de façon à permettre aux participants de comprendre le processus décisionnel qu'elle a suivi pour en arriver aux résultats de sa décision³¹.

[122] Enfin, même dans le cas où la décision n'est pas suffisamment motivée, l'erreur doit être suffisamment déterminante pour avoir un impact sur l'issue du litige³².

[123] En l'espèce, la Régie constate que la première formation a effectué dans la Décision une revue complète des faits et qu'elle s'est référée aux différentes preuves déposées par les participants au dossier.

[124] Ainsi, la formation en révision note que la Décision, prise dans son ensemble, démontre clairement que la première formation n'a pas simplement ignoré ou écarté de manière arbitraire la preuve présentée par la Municipalité. Tous les éléments pertinents au dossier ont été considérés par la première formation, qui a fait les liens entre les divers éléments de la preuve.

[125] Selon la Régie, la section 6.2 de la Décision expose de manière détaillée la position des intervenants, dont celle de la Municipalité, décrite aux paragraphes 62 à 73. Dans ces paragraphes, la première formation indique que la Municipalité conteste la solution 1 du Transporteur en raison des impacts sur son territoire et sa communauté et qu'elle favorise plutôt la Variante 3A.

³⁰ Dossier R-3502-2002, décision [D-2003-54](#), p. 9.

³¹ A. Laporte, *Le recours en révision ou en révocation des décisions du T.A.Q.*, 2004, EYB2004DEV651.

³² Dossier R-3502-2002, décision [D-2003-54](#).

[126] Par la suite, la Décision fait état, aux paragraphes 81 à 95, de la contre-preuve déposée par le Transporteur qui porte sur les impacts de la Variante 3A et établit une comparaison des avantages et inconvénients entre la solution 1 et la Variante 3A. Le Transporteur maintient que la solution 1 demeure la meilleure option.

[127] La première formation a donc entendu des témoignages contradictoires sur plusieurs enjeux du dossier. D'un côté, la preuve de la Municipalité à l'effet que la Variante 3A était faisable techniquement, moins coûteuse que la solution 1 et moins dommageable sur le plan social et environnemental. De l'autre côté, la contre-preuve du Transporteur visait à démontrer que la Variante 3A était inacceptable sur le plan technique, plus onéreuse que la solution 1, tout en insistant sur ses aspects positifs sur le plan environnemental.

[128] Afin de trancher ces enjeux, la première formation devait apprécier la preuve dans son ensemble. Après l'examen de cette preuve, elle spécifie aux paragraphes 107 à 110 de la Décision qu'elle retient la preuve du Transporteur à l'effet que la Variante 3A était inacceptable techniquement.

[129] La Régie constate que la Décision précise également, à ses paragraphes 111 à 114, qu'elle retient l'analyse économique du Transporteur à l'effet que la solution 1 était plus économique que la Variante 3A.

[130] Enfin, comme mentionné précédemment, la Décision tient compte du fait que la solution 1 du Transporteur prend en considération les aspects sociaux et environnementaux. En vertu de l'ensemble de ces facteurs, la première formation juge que la solution 1 démontre la meilleure valeur parmi l'ensemble des solutions proposées.

[131] La Régie conclut que les motifs de la Décision sont raisonnablement précis en faits et en droit, en plus d'être clairs et intelligibles. **En conséquence, la Régie juge que la première formation a suffisamment motivé la Décision.**

[132] La Régie note que la Municipalité reproche également à la première formation de ne pas s'être spécifiquement prononcée sur la preuve de développement durable qu'elle a présentée.

[133] À cet égard, la première formation devait évaluer la valeur probante de la preuve, notamment en appréciant la crédibilité des témoignages, afin de déterminer quels éléments devaient être retenus aux fins de la Décision.

[134] La formation en révision, à la suite de l'analyse de la Décision, est d'avis que la première formation a dûment évalué la valeur probante de la preuve qu'elle considérait pertinente à sa prise de décision. Elle n'avait pas à fournir dans la Décision toute et chacune de ses évaluations et conclusions de faits qu'elle a pu tirer de la preuve ni à réfuter ou détailler les résultats de son examen des arguments présentés par les participants au dossier.

[135] De plus, la première formation a exprimé clairement qu'elle retenait que la Variante 3A était inacceptable techniquement. De ce constat, il devenait académique pour la première formation d'expliquer longuement la preuve en matière de développement durable quant à cette solution.

[136] Tel qu'indiqué précédemment, l'obligation de la première formation était de s'exprimer clairement, de façon à permettre aux participants de comprendre le processus décisionnel qu'elle avait suivi pour en arriver aux résultats de la Décision.

[137] À la lecture même de la Décision, il est évident que la première formation a tenu compte de tous les éléments de preuve qui démontraient, à son avis, de façon prépondérante, que la solution 1 du Transporteur était celle qui avait la meilleure valeur pour accomplir l'objectif du Projet.

[138] Par ailleurs, en ce qui a trait aux arguments de SÉ-AQLPA sur ce motif, la formation en révision juge que son argument à l'effet que la première formation devait en premier lieu optimiser la Variante 3B avant de se prononcer, à moins de la rejeter au motif qu'elle était « *tellement mauvaise* », ne repose sur aucune assise valable. En effet, lorsque la Régie est saisie d'une demande sous l'article 73 de la Loi, son rôle consiste essentiellement à se prononcer sur le projet soumis pour autorisation. Cela relevait de la discrétion de la première formation de juger si elle devait requérir du Transporteur qu'il optimise une variante proposée. Ce n'est pas une erreur, et encore moins une erreur révisable, de ne pas l'avoir fait si elle jugeait que les solutions qui lui étaient proposées étaient suffisantes.

[139] Après analyse, la formation en révision ne décèle aucun élément qui démontrerait une évaluation injuste ou inéquitable de la preuve. En l’instance, la présente formation est donc d’avis que la première formation a bien apprécié la preuve présentée devant lui par les participants et qu’elle s’est prononcée sur la demande d’autorisation du Projet en rendant une décision basée sur cette preuve et sur le droit.

[140] Conséquemment, la formation en révision est d’avis que la Municipalité ne s’est pas déchargée de son fardeau de la preuve. **La Régie conclut donc que la Décision ne comporte aucun vice de fond ou de procédure de nature à l’invalider.**

6. DEMANDE DE PAIEMENT DE FRAIS

[141] En vertu de l’article 36 de la Loi, la Régie peut ordonner au Transporteur de payer des frais aux personnes dont elle juge la participation utile à ses délibérations.

[142] Le *Guide de paiement des frais 2012*³³ (le Guide) ainsi que le Règlement encadrent les demandes de paiement des frais que la Régie peut payer ou ordonner de payer, sans limiter son pouvoir discrétionnaire de juger de l’utilité de la participation des intervenants à ses délibérations et du caractère nécessaire et raisonnable des frais réclamés.

[143] La Régie évalue le caractère nécessaire et raisonnable des frais réclamés en tenant compte des critères prévus à l’article 15 du Guide. Elle évalue l’utilité de la participation des intervenants en fonction des critères énoncés à l’article 16 du Guide.

[144] Le 1^{er} décembre 2016, la Municipalité fait parvenir sa demande de paiement de frais au montant de 42 262,84 \$.

[145] Le 8 décembre 2016, SÉ-AQLPA fait parvenir sa demande de paiement de frais au montant de 38 088,21 \$.

³³ [Guide de paiement des frais 2012.](#)

[146] Le 8 décembre 2016, le Transporteur transmet ses commentaires sur les demandes de paiement de frais. Il souligne que les frais réclamés lui apparaissent démesurés eu égard au dossier et soulève des interrogations quant à la préservation de l'intégrité du processus réglementaire.

[147] Il souligne que l'audience du présent dossier fut d'une seule journée. Or, la Municipalité réclame une compensation pour 112 heures de préparation pour son avocat et de 93 heures pour un stagiaire, tandis que SÉ-AQLPA réclame une compensation de 110,5 heures de préparation pour son avocat.

[148] Le Transporteur est d'avis que sa clientèle n'a pas à assumer ou compenser les choix discrétionnaires de la Municipalité ou de SÉ-AQLPA de produire ou de participer à une demande de révocation.

[149] Il considère que les demandes de paiement de frais précitées apparaissent démesurées, notamment en ce que :

- la demande de révision ne s'est révélée d'aucune complexité d'importance;
- le dossier de révision n'implique aucun enjeu juridique ou réglementaire particulier;
- l'ampleur de la documentation à traiter fut nulle, notamment en ce qu'aucune preuve supplémentaire ne fut produite et que les arguments de droit, y compris les autorités citées, peuvent être qualifiés de « classiques » pour ce genre de débat.

[150] Il croit donc que l'examen du caractère utile, nécessaire et raisonnable des frais demandés milite en faveur d'un regard attentif de la Régie.

[151] Le 19 décembre 2016, la Municipalité et SÉ-AQLPA répliquent à ces commentaires.

[152] Ainsi, la Municipalité réitère que les frais demandés sont nécessaires et raisonnables en raison de l'importance des enjeux réglementaires et juridiques du dossier, de leur complexité en raison du caractère relativement nouveau de l'argument, celui-ci n'ayant été abordé que de façon sommaire dans les dossiers antérieurs de la Régie.

[153] Selon elle, l'article 37 de la Loi fait partie intégrante du processus réglementaire et l'accessibilité au recours en révision et révocation est essentielle à l'intégrité du processus. De plus, la Municipalité fait valoir que la Demande est dans l'intérêt public.

[154] SÉ-AQLPA fait valoir que son intervention est également dans l'intérêt public. Ainsi, il plaide que son intervention ne dupliquait pas celle de la Municipalité. Selon lui, le dossier de révocation aurait été incomplet s'il n'avait pu présenter sa proposition à la formation en révision.

Opinion de la Régie

[155] La Régie juge déraisonnable le montant des frais réclamés par la Municipalité, particulièrement en ce qui a trait au temps de préparation réclamé pour les avocats, eu égard à la preuve soumise.

[156] La Régie partage l'opinion du Transporteur à l'effet que les 205 heures de préparation pour l'avocat et le stagiaire, pour une seule journée d'audience, sont nettement déraisonnables, alors que les arguments présentés sont d'une facture classique. En effet, la Régie note un temps de préparation de près de 30 heures pour chaque heure d'audience.

[157] La Régie ne retient pas les arguments de la Municipalité à l'effet que l'argumentaire juridique était complexe en raison du caractère relativement nouveau de l'argument portant sur la relation entre les articles 5 et 73 de la Loi. S'il y a peu de décisions, elles ont l'avantage d'être cohérentes et de ne pas soulever de difficultés d'interprétation.

[158] Quant aux arguments portant sur l'absence de motivation, ils n'étaient pas non plus d'une complexité particulière.

[159] En s'inspirant des ratios de temps de préparation utilisés dans l'établissement des balises des budgets prévisionnels qui sont, pour des audiences de moins de 16 heures, de 3 heures pour 1 heure d'audience, compte tenu des circonstances au dossier, notamment le fait que la Municipalité est la Demanderesse, la Régie juge raisonnable d'accorder un ratio de 10 heures de préparation pour chaque heure d'audience. Elle réduit, en conséquence, le nombre d'heures de préparation pour l'avocat à 70 heures, tout en ajoutant les heures d'audience. **En conséquence, compte tenu des autres sommes**

réclamées pour les analystes, les dépenses et les taxes, la Régie octroie à la Municipalité la somme globale de 25 000 \$, taxes incluses.

[160] En ce qui a trait à la demande de paiement de frais de SÉ-AQLPA, la Régie la juge trop élevée et déraisonnable. En particulier, elle considère que le nombre d'heures pour son avocat n'est pas justifié.

[161] De plus, SÉ-AQLPA a consacré une majeure partie de son argumentation au cadre juridique en matière de révision, particulièrement sur le niveau de déférence dû par la présente formation à l'endroit de la Décision. Or, la présente formation est d'avis que cette argumentation, d'autant plus qu'elle est incorrecte, lui a été peu utile.

[162] Au surplus, la Régie constate que l'intervenant s'est servi de la demande en révocation pour tenter d'y réintroduire l'étude par le Transporteur de sa Variante 3B.

[163] Dans sa réplique, il s'exprime d'ailleurs ainsi :

« Comme motif additionnel au soutien de la demande de frais de SÉ-AQLPA, nous soumettons aussi que, dans un contexte où la demande de révocation était déjà logée par un autre participant, cela signifiait que le dossier de la demande d'autorisation n'était pas clos, que plusieurs issues redevenaient possibles et donc qu'il était approprié que SÉ-AQLPA puissent y continuer leurs représentations en continuité avec celles déjà logées par elles en première instance. Il est à noter qu'en première instance, ces représentations de SÉ-AQLPA avaient été jugées utiles par la Régie bien que non retenues par cette dernière, de sorte que les frais de SÉ-AQLPA avaient été octroyés en très grande partie »³⁴. [nous soulignons]

[164] Ces propos confirment que l'intervenant a plutôt traité la Demande comme une seconde chance de faire valoir son point de vue sur la solution à retenir dans le cadre du dossier R-3960-2016, contrairement aux enseignements de la jurisprudence.

[165] SÉ-AQLPA confond clairement les notions de révision, de révocation et d'appel. En conséquence, les analyses, recommandations et représentations de l'intervenant à cet égard ont été peu utiles au délibéré de la Régie.

³⁴ Pièce C-SÉ-AQLPA-0010, p. 3.

[166] Par ailleurs, la Régie doit souligner l'incongruité de l'intervention de SÉ-AQLPA dans le cadre du présent dossier. En effet, ce dernier se comportait comme s'il était lui-même en demande, alors qu'il est un intervenant, et revendiquait des conclusions autres que celles souhaitées par la Municipalité. La Régie considère que le rôle de l'intervenant devrait être de l'éclairer sur la décision à rendre plutôt que de présenter une autre demande de révision.

[167] **Pour ces motifs, la Régie octroie à SÉ-AQLPA un montant de 5 000 \$ pour sa participation au présent dossier.**

[168] **Pour ces motifs,**

La Régie de l'énergie :

REJETTE la demande en révocation de la décision D-2016-130;

ACCUEILLE en partie les demandes de paiement de frais de la Municipalité et de SÉ-AQLPA et **OCTROIE** des frais de 25 000 \$ à la Municipalité et de 5 000 \$ à SÉ-AQLPA, toutes taxes incluses;

ORDONNE au Transporteur de payer aux participants, dans un délai de 30 jours, les frais octroyés par la présente décision.

Lise Duquette

Régisseur

Louise Pelletier

Régisseur

Simon Turmel

Régisseur

Représentants :

Hydro-Québec représentée par M^e Yves Fréchette;

Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard représentée par M^e Franklin S. Gertler;

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

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