

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2009-075

R-3683-2009

10 juin 2009

PRÉSENTE :

Louise Pelletier
Régisseur

Hydro-Québec
Demanderesse

et

**Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte
contre la pollution atmosphérique**

Intervenant

Décision finale

*Demande du Transporteur relative au projet de
construction du nouveau poste Waconichi à 161-25 kV et
d'une nouvelle ligne d'alimentation à 161 kV*

1. DEMANDE

[1] Le 19 janvier 2009, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose auprès de la Régie de l'énergie (la Régie) une demande en vertu de l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹ (la Loi), en vue d'obtenir l'autorisation pour l'acquisition et la construction d'immeubles ou d'actifs requis pour l'ajout d'un nouveau poste Waconichi à 161-25 kV et d'une nouvelle ligne d'alimentation à 161 kV (le Projet).

[2] Le 28 janvier 2009, la Régie informe les intéressés, par un avis sur Internet, qu'elle compte procéder à l'étude de cette demande sur dossier et fixe l'échéancier pour la réception des demandes d'intervention. Elle demande également au Transporteur de donner avis de sa demande à toute personne susceptible d'être visée par celle-ci, dont le Conseil de bande de la région concernée. Le 10 février 2009, le Transporteur informe la Régie des mesures qu'il a prises à cette fin.

[3] Le 4 mars 2009, par sa décision procédurale D-2009-014, la Régie accorde le statut d'intervenant à S.É./AQLPA et fixe le calendrier de traitement du dossier et l'enveloppe budgétaire pour les travaux de l'intervenant. Elle accueille également la demande de traitement confidentiel du Transporteur relative aux schémas de liaison, unifilaires et d'écoulements de puissance qu'il a déposés.

[4] Le 18 mars 2009, le Transporteur dépose ses réponses aux demandes de renseignements de la Régie et de l'intervenant.

[5] Le 25 mars 2009, par sa décision procédurale D-2009-034, la Régie reconnaît M. Jean-Claude Deslauriers comme expert en technologie des réseaux de transport d'électricité pour le compte de l'intervenant, ordonne au Transporteur de compléter ses réponses aux demandes de renseignements de l'intervenant, les jugeant nécessaires à un examen adéquat du dossier et révisé le calendrier de traitement du dossier. Elle accueille également la demande de traitement confidentiel du Transporteur relative à un nouveau schéma unifilaire qu'il a déposé.

¹ L.R.Q., c. R-6.01.

[6] Le 30 mars 2009, le Transporteur dépose des compléments à ses réponses à la demande de renseignements de l'intervenant.

[7] Le 6 avril 2009, S.É./AQLPA dépose le rapport d'expertise de M. Deslauriers. Le 14 avril 2009, le Transporteur dépose sa demande de renseignements à l'intervenant, qui y répond le 17 avril suivant.

[8] Le Transporteur dépose ses commentaires sur sa demande d'autorisation le 22 avril 2009, et S.É./AQLPA fait de même le 24 avril suivant. Le Transporteur y réplique le 29 avril 2009.

[9] Le 7 mai 2009, S.É./AQLPA dépose une requête en irrecevabilité et en radiation de certaines parties de la réplique du Transporteur. Il soumet également une argumentation en réponse à cette réplique, et ce, à titre subsidiaire, dans l'éventualité où sa requête ne serait pas accueillie. Tel qu'autorisé par la Régie, le Transporteur dépose une argumentation en réponse à la requête de S.É./AQLPA le 11 mai 2009.

[10] Le 11 mai 2009, la Régie accorde à S.É./AQLPA un droit de réplique à l'argumentation du Transporteur, mais uniquement sur la requête en irrecevabilité de l'intervenant et sur la recevabilité de son argumentation subsidiaire. Elle accorde également au Transporteur un droit de réplique, mais uniquement sur le mérite de l'argumentation subsidiaire de l'intervenant, dans l'éventualité où celle-ci serait jugée recevable par la Régie. Le Transporteur et l'intervenant déposent ces deux documents le 15 mai 2009. Le dossier est alors pris en délibéré.

2. QUESTIONS PRÉLIMINAIRES

[11] Avant de procéder à l'examen de la demande d'autorisation, la Régie doit se prononcer sur la recevabilité des textes suivants déposés au dossier :

- certaines parties de la réplique (pièce B-16) déposée par le Transporteur le 29 avril 2009;
- l'argumentation subsidiaire présentée par l'intervenant dans le cadre de sa requête en irrecevabilité (pièce C-2-14) déposée le 7 mai 2009.

RECEVABILITÉ DE CERTAINES PARTIES DE LA RÉPLIQUE DU TRANSPORTEUR

[12] S.É./AQLPA demande la radiation, pour cause d'irrecevabilité, des parties suivantes de la réplique du Transporteur :

- sa demande à la Régie de ne pas tenir compte, pour les fins de son délibéré, des sections 2.5 et 3.3 du rapport d'expertise déposé par S.É./AQLPA et de toutes autres références, dans sa preuve et son argumentation, aux variantes énoncées dans ce rapport quant au scénario 1 envisagé par le Transporteur;
- l'argumentation du Transporteur se rapportant à la preuve de S.É./AQLPA, soit le rapport d'expertise de M. Jean-Claude Deslauriers², et à ses réponses à la demande de renseignements du Transporteur³.

[13] La Régie a pris connaissance des arguments respectifs des deux participants à ce sujet. Elle note que les parties n'ont soumis aucune autorité à l'appui de leurs prétentions respectives. Après analyse, elle en vient à la conclusion, pour les motifs énoncés ci-après, que les parties précitées de la réplique du Transporteur ont effectivement été présentées tardivement par celui-ci, tel que le prétend l'intervenant.

[14] En premier lieu, il convient de rappeler que la demande d'autorisation du Transporteur, présentée en vertu de l'article 73 de la Loi, n'est pas visée par l'article 25 de celle-ci et ne requerrait donc pas obligatoirement une audience publique. Conformément aux articles 12 et 13 du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*⁴ (le Règlement sur la procédure), la Régie a décidé de tenir une audience sur dossier et fixé un calendrier procédural pour l'examen de la demande⁵. Elle a notamment fixé comme suit le déroulement de l'étape finale, avant la prise en délibéré : dépôt des commentaires du Transporteur, suivi du dépôt des commentaires de S.É./AQLPA et, le

² Pièce C-2-10, SÉ-AQLPA-2, document 1.

³ Pièce C-2-12, SÉ-AQLPA-3, document 1.

⁴ (2006) 138 G.O. II, 2279.

⁵ Pièces A-1 et A-2.

cas échéant, des observations et, finalement, dépôt de la réplique du Transporteur aux commentaires et observations.

[15] Il est admis qu'un tribunal administratif, tel que la Régie, est maître de sa procédure et que les règles de procédure gouvernant les litiges soumis aux tribunaux judiciaires ne sont pas une source obligatoire de droit dans les affaires qu'il est appelé à traiter, à moins de dispositions expresses à l'effet contraire dans la loi en vertu de laquelle il exerce sa compétence. Il doit cependant respecter les règles de justice naturelle et d'équité procédurale. Il peut également décider de reprendre à son compte les règles de procédure judiciaire, s'il le juge opportun⁶.

[16] Or, lorsque la Régie a fixé le déroulement de la phase finale du présent dossier tel que décrit ci-haut, selon un mode similaire à celui qu'elle applique couramment dans les dossiers où il y a une audience orale, il allait de soi, sans qu'il fût nécessaire de le préciser, que les participants se devaient de respecter les règles habituelles en matière d'argumentation.

[17] Ainsi, même dans les dossiers (comme celui-ci) où il n'y a pas, à proprement parler, de « parties adverses », la règle usuelle appliquée par la Régie est, sauf indication contraire de sa part⁷, analogue à celle qu'énonce l'article 291 du *Code de procédure civile*⁸ dans le cas de procédures judiciaires :

« 291. L'enquête close, la partie sur laquelle repose le fardeau de la preuve plaide la première; la partie adverse suit; l'autre réplique, et si elle soulève quelque point de droit nouveau, son adversaire peut lui répondre.

Nulle autre plaidoirie ne peut avoir lieu sans la permission du tribunal. »

⁶ Y. Ouellette, *Les tribunaux administratifs au Canada : Procédure et preuve*, Montréal, Thémis, 1997, pages 91 à 95.

⁷ Il en est ainsi lorsqu'elle décide que la procédure ne comprendra qu'un dépôt de mémoires de la part des intéressés, suivi du dépôt d'une réplique par l'entité réglementée (voir, à titre d'exemples, l'avis publié dans le dossier R-3682-2008 (pièce A-1) et les décisions D-2009-031, dossier R-3686-2009, et D-2009-033, dossier R-3688-2009).

⁸ L.R.Q., chapitre C-25.

[18] Bien que les tribunaux disposent d'une certaine latitude quant à ce qu'il convient d'autoriser au niveau de l'objet et de l'étendue de la réplique, la règle est à l'effet que celle-ci ne doit pas servir à introduire de nouveaux moyens de droit qui auraient dû être présentés lors de l'argumentation principale de la partie sur laquelle repose le fardeau de preuve (ou, comme dans le cas présent, le fardeau du Transporteur de convaincre la Régie que l'autorisation qu'il demande devrait lui être accordée). Tel que l'indique M^e Luc Chamberland :

« Malgré le libellé de l'article 291C.p.c. et à l'instar du réinterrogatoire et de la contre-preuve, la demanderesse doit éviter de scinder sa plaidoirie de manière à conserver de nouveaux moyens de droit en réplique. Cela prolongerait indûment les débats et nuirait à une saine administration de la justice. »

La partie demanderesse doit utiliser son droit de réplique seulement pour répondre aux nouvelles questions soulevées par son adversaire. D'ailleurs, en pratique, les tribunaux appliquent régulièrement cette règle. »⁹ [nos soulignés]

[19] Au sujet du ré-interrogatoire, l'auteur précise :

« L'article 315 du Code de procédure civile limite le réinterrogatoire aux faits nouveaux ou aux explications reliées aux réponses données lors du contre-interrogatoire. »

En conséquence, l'avocat ne peut recommencer l'interrogatoire de son témoin, ni diviser sa preuve de manière à empêcher la partie défenderesse de la contredire. »¹⁰ [nos soulignés]

[20] Aussi, au sujet de la contre-preuve, M^e Chamberland écrit :

« Les règles juridiques qui gouvernent le réinterrogatoire sont substantiellement applicables à la contre-preuve. La partie demanderesse ne peut scinder sa preuve de manière à empêcher la partie défenderesse de contrer sa preuve. La contre-preuve porte, en principe, seulement sur les faits nouveaux révélés par la preuve de la défense. »

⁹ L. Chamberland, *Techniques et stratégies d'un procès civil*, Montréal, Yvon Blais, 2000, page 109.

¹⁰ *Ibid.*, page 92.

Le juge Pierre Tessier, j.c.s., à titre d'auteur, a bien résumé l'état du droit en la matière :

“ La contre-preuve est permise lorsqu'un élément nouveau ressort du contre-interrogatoire d'un témoin de la défense, non déjà soulevé dans la preuve principale de la partie demanderesse qui ne pouvait le prévoir, et lorsque cet élément porte sur une question essentielle à la solution du litige. [...] La partie demanderesse choisit les moyens de persuasion qu'elle doit présenter, en même temps, en preuve principale, sans scission. ” »¹¹ [nos soulignés]

[21] Dans l'arrêt *R. Krause*¹², cité par M^e Chamberland dans les extraits précités, la Cour Suprême énonçait ce qui suit :

« 15. D'abord, on peut remarquer que la règle applicable en matière de présentation d'une contre-preuve dans les affaires criminelles découle au départ des règles de droit et de pratique qui régissent la procédure suivie dans les procès civils et criminels, et elle demeure généralement compatible avec celles-ci. La règle générale porte que le ministère public, ou le demandeur dans les affaires civiles, ne sera pas autorisé à scinder sa preuve. Le ministère public ou le demandeur doit produire et inclure dans sa preuve tous les éléments clairement pertinents dont il dispose ou sur lesquels il a l'intention de se fonder pour établir sa preuve relativement à toutes les questions soulevées dans les débats; [...] Cette règle empêche les surprises injustes, les préjudices et la confusion qui pourraient résulter si le ministère public ou le demandeur était autorisé à scinder sa preuve, c'est-à-dire, à présenter une partie de ses éléments de preuve--autant qu'il l'estime nécessaire au départ--pour ensuite terminer la présentation de sa preuve et, après la fin de l'argumentation de la défense, ajouter d'autres éléments de preuve à l'appui de la position présentée au début. La raison d'être de cette règle est que le défendeur ou l'accusé a le droit à la fin de la présentation de la preuve du ministère public de disposer de la preuve complète du ministère public de manière à savoir, dès le début, ce à quoi il doit répondre.

16. Le demandeur ou le ministère public peut être autorisé à présenter une contre-preuve après la fin de l'argumentation de la défense, lorsque la défense a soulevé de nouvelles questions ou de nouveaux moyens de défense dont le ministère public n'a pas eu l'occasion de traiter et que le ministère public ou le demandeur ne pouvait pas raisonnablement prévoir. Toutefois, la contre-preuve n'est pas permise

¹¹ *Ibid.*, page 94.

¹² *R. c. Krause*, (1986) 2 R.C.S. 466.

en ce qui a trait à des questions qui confirment ou renforcent simplement des éléments de preuve soumis précédemment dans le cadre de la preuve du ministère public et qui auraient pu être soumis avant la présentation de la défense. Elle ne sera autorisée que si elle est nécessaire pour assurer qu'à la fin de l'audience chaque partie aura eu une chance égale d'entendre les arguments complets de l'autre et d'y répondre. » [nos soulignés]

[22] Il ressort de ce qui précède que les règles gouvernant le droit de réplique sont analogues à celles qui s'appliquent au réinterrogatoire et à la contre-preuve. En conséquence, s'il appartient à la partie demanderesse de choisir les éléments qu'elle juge pertinents et suffisants à présenter dans son argumentation principale pour convaincre le tribunal de faire droit à sa demande, elle ne peut scinder son argumentation de manière à présenter uniquement, au moment de la réplique, des arguments sur des éléments dont elle était en mesure de prévoir qu'ils seraient pertinents à l'examen du tribunal, et ainsi, à empêcher la partie adverse de contrer son argumentation.

[23] Dans le présent dossier, la Régie constate que le Transporteur a présenté, pour la première fois, au moment de la réplique, sa demande à l'effet que la Régie ne tienne pas compte, pour les fins de son délibéré, des sections 2.5 et 3.3 du rapport d'expertise de M. Deslauriers, au motif que ces sections débordent du cadre fixé par la Régie dans ses décisions D-2009-014 et D-2009-034 pour l'intervention de S.É./AQLPA. Cette demande équivaut en fait à une demande de radier ces sections du dossier de la Régie et, par voie de conséquence, les arguments de l'intervenant fondés sur celles-ci.

[24] Or, il était des plus prévisible que ces sections seraient invoquées par l'intervenant dans son argumentation, car elles constituaient une partie essentielle de sa preuve, et si le Transporteur voulait présenter un argument visant la radiation de ces sections aux fins du délibéré, il ne devait pas attendre au moment de la réplique pour ce faire. Non seulement devait-il, au minimum, invoquer cet argument au moment du dépôt de ses commentaires initiaux, afin de permettre à l'intervenant, dont c'était la preuve, d'y répondre, mais il aurait dû, en tout état de cause, soulever cette question dès la réception dudit rapport d'expertise.

[25] Au contraire, dans sa demande de renseignements à l'intervenant, le Transporteur a posé une série de questions portant sur ces sections, sans réserve aucune quant à leur recevabilité, et demandé à l'intervenant de produire les études soutenant certaines des affirmations qu'elles contenaient¹³. Si le Transporteur avait procédé sous réserve dans sa demande de renseignements, la Régie aurait alors, soit tranché la question, soit pris celle-ci sous réserve, mais, dans les deux cas, l'intervenant aurait eu, au préalable, l'opportunité de faire valoir ses arguments.

[26] En conséquence, la Régie est d'avis que l'intervenant est bien fondé de soulever l'irrégularité du procédé utilisé par le Transporteur sur ce point.

[27] Par ailleurs, le Transporteur n'a fait aucun commentaire, dans son argumentation principale, sur la preuve déposée par l'intervenant. Il s'est plutôt réservé « *le droit d'argumenter et commenter la preuve et les réponses à la demande de renseignements transmises par SÉ-AQLPA au présent dossier lors de l'étape de la réplique...* », et ce, sans fournir aucune justification à cet égard¹⁴. Le Transporteur a effectivement consacré la majeure partie de sa réplique à la preuve de l'intervenant plutôt qu'à l'argumentation de celui-ci.

[28] La Régie est d'avis, pour les motifs ci-haut énoncés, que le Transporteur ne pouvait scinder ainsi son argumentation, qu'il s'est réservé un droit qu'il n'avait pas de prime abord, et qu'il devait, au minimum, requérir, motifs à l'appui, l'autorisation préalable de la Régie pour procéder de cette façon. Selon le calendrier fixé par la Régie, une fois l'enquête close par le dépôt des réponses de l'intervenant à la demande de renseignements du Transporteur, ce dernier devait faire valoir les arguments qu'il jugeait pertinents sur l'ensemble de la preuve au dossier, comme cela est la pratique courante dans les dossiers de la Régie. Il pouvait certes faire le choix, par stratégie ou pour quelque autre raison, de ne concentrer son argumentation que sur sa propre preuve, mais, pour les motifs d'équité énoncés par les autorités citées précédemment, il ne pouvait différer, au moment de sa réplique, la présentation de ses arguments concernant la preuve de l'intervenant et priver celui-ci de son droit d'y répondre.

¹³ Pièce B-14, questions 4.1, 5.1, 5.2, 6.1, 6.2, 7.1, 7.2 et 7.3.

¹⁴ Pièce B-15, page 4.

[29] La Régie est donc d'avis que l'intervenant est bien fondé de soulever l'irrégularité du procédé utilisé par le Transporteur sur ce point également.

[30] Cela étant dit, la Régie doit rappeler qu'elle n'est pas saisie d'un dossier litigieux entre deux parties adverses, mais bien d'une demande d'autorisation en vertu de l'article 73 de la Loi. Sa décision sur cette demande doit être rendue en prenant en considération l'intérêt public, à la lumière de la preuve et des renseignements fournis par le Transporteur, de la preuve de l'intervenant et des argumentations des deux participants. C'est donc la pertinence des éléments soulevés par ceux-ci, aux fins de son délibéré sur le mérite de la demande d'autorisation, qui doit, au premier chef, la guider dans sa décision sur la requête en irrecevabilité présentée par l'intervenant, et non un débat sur la procédure¹⁵.

[31] Or, malgré qu'ils aient été présentés tardivement, les arguments présentés en réplique par le Transporteur sont pertinents à l'examen de sa demande d'autorisation par la Régie. Dans ce contexte, étant maître de sa procédure, et vu l'article 50 du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*¹⁶ (le Règlement sur la procédure) qui permet de remédier à une irrégularité de procédure, la Régie juge qu'il y a lieu de recevoir au dossier, pour les fins de son délibéré, la réplique du Transporteur, d'autant plus que l'intervenant y a répondu, sous réserve de la présente décision.

RECEVABILITÉ DE L'ARGUMENTATION SUBSIDIAIRE DE S.É./AQLPA

[32] Même s'ils l'ont été sous réserve de l'autorisation de la Régie, les arguments subsidiaires de l'intervenant, qui constituent une réponse au mérite de la réplique du Transporteur, ont été présentés avant qu'il n'ait obtenu l'autorisation ou les instructions de la Régie à ce sujet, dans l'attente de la décision de celle-ci sur sa requête en irrecevabilité. Ce procédé est lui aussi irrégulier, bien que, à certains égards, les arguments subsidiaires puissent être considérés comme une réponse autorisée à des points de droit nouveau soulevés par la réplique, tel que prévu à l'article 291 précité du *Code de procédure civile*. Sans cautionner le procédé, la Régie est cependant en mesure de comprendre qu'au vu du contenu et de l'envergure de la réplique du Transporteur au sujet de la preuve de l'intervenant, ce dernier ait jugé prudent d'énoncer immédiatement sa réponse à la réplique du Transporteur, puisque, du point de vue de l'apparence d'équité procédurale, la réplique pouvait raisonnablement donner lieu à l'intervenant de craindre

¹⁵ Le principe énoncé à l'article 2 du *Code de procédure civile* s'avère ici particulièrement pertinent.

¹⁶ (2006) 138 G.O. II, 2279.

qu'elle ait quelque influence dans le délibéré, même si elle était finalement jugée irrecevable par la Régie.

[33] Cela dit, comme la Régie décide de recevoir la réplique du Transporteur, il va de soi que l'intervenant a le droit d'y répondre, comme cela aurait été le cas si les éléments de la réplique concernant la preuve de l'intervenant avaient été inclus aux commentaires initiaux du Transporteur. En outre, la Régie est d'avis que les arguments subsidiaires de l'intervenant, en réponse aux arguments du Transporteur sur sa preuve, ne sont pas moins pertinents que ceux du Transporteur. En conséquence, pour les motifs d'intérêt public et d'équité procédurale énoncés précédemment, la Régie juge qu'il y a lieu de recevoir au dossier, pour les fins de son délibéré, ces arguments subsidiaires.

[34] Par ailleurs, la Régie a permis au Transporteur de répliquer à ces arguments, dans l'éventualité où elle jugerait ceux-ci recevables¹⁷. Le Transporteur s'est limité à demander le rejet des arguments de l'intervenant¹⁸.

3. CADRE RÉGLEMENTAIRE ET ANALYSE

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

[36] Le Transporteur doit obtenir une autorisation spécifique et préalable de la Régie lorsque le coût global d'un projet est égal ou supérieur à 25 M\$, en vertu du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*¹⁹ (le Règlement sur les conditions et les cas). Ce dernier prévoit les éléments qui doivent accompagner la demande²⁰.

¹⁷ Pièce A-7.

¹⁸ Pièce B-18, page 3, paragraphe débutant par « *Advenant que ...* ».

¹⁹ (2001) 133 G.O. II, 6165.

²⁰ Articles 2 et 3 du Règlement sur les conditions et les cas.

3.1 MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIF VISÉ PAR LE PROJET

[37] Le Projet fait suite à une demande d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution (le Distributeur) afin de régler le dépassement de la capacité d'alimentation du réseau 25 kV actuel desservant la communauté crie de Mistissini.

[38] Cette communauté est située à environ 80 km au nord de la municipalité de Chibougamau, soit à environ 500 km au nord de Montréal. Elle est localisée à l'extrémité sud-ouest du grand lac Mistassini sur la presqu'île Watson entre les baies Abatagouche et Du Poste.

[39] Pour répondre aux besoins énergétiques de la communauté, une centrale diesel fut implantée près du village à la fin des années 1960. En 1970, la route régionale 167 a été prolongée jusqu'au village de Mistissini pour le décloisonner. Quatre ans plus tard, soit en 1974, la communauté fut reliée au réseau de distribution d'Hydro-Québec à partir du poste Obalski à 161-25 kV via la ligne OBA-204. Ce poste, construit au début des années 1950, est situé à environ 90 km au sud de Mistissini. En 1975, la centrale diesel a été démantelée. Afin de répondre à la demande énergétique sans cesse croissante, le Distributeur a procédé à l'implantation d'une seconde ligne de distribution à 25 kV (OBA-207) en 1989.

[40] Le Transporteur mentionne que les nouvelles ententes signées au cours des dernières années avec les différents paliers de gouvernement offrent aux Cris la possibilité d'améliorer significativement leur niveau de vie. Les principaux secteurs visés par ces ententes sont l'habitation, l'éducation, la santé et le développement économique. À titre d'exemple, l'entente « La Paix des Braves » conclue entre le gouvernement du Québec et les Cris en février 2002 représente pour la communauté crie de Mistissini des revenus supplémentaires d'environ 10 M\$ par année pour le développement de projets d'infrastructures communautaires, et ce, jusqu'en 2052.

[41] Depuis l'an 2000, le Distributeur a constaté une augmentation considérable de la croissance annuelle moyenne des charges pour la communauté de Mistissini, passant de 1 % à plus de 4 %. Pour faire face à cette croissance de la demande, le Distributeur a réalisé en 2004 un projet pour augmenter d'environ 2,5 MVA la capacité de transit du réseau de distribution. Les travaux réalisés dans le cadre dudit projet consistaient principalement à créer cinq attaches entre les deux lignes à 25 kV et à installer un troisième banc de régulation sur chacune des lignes OBA-204 et OBA-207.

[42] Le Transporteur indique que selon les scénarios examinés par le Distributeur et la prévision des charges retenue pour le Projet, les installations actuelles n'auront pas la capacité suffisante pour alimenter la charge dès 2010-2011. Il dépose une prévision des charges qui montre que la charge alimentée passera de 12,2 MW en 2011 à 19,2 MW en 2031, soit une augmentation requise de capacité de 7 MW selon le scénario moyen de croissance.

[43] L'objectif du Projet est de mettre en place les infrastructures de réseau intégrées afin de répondre à l'accroissement de la demande d'électricité de la communauté crie de Mistissini.

3.2 DESCRIPTION DU PROJET ET AUTRES SOLUTIONS ENVISAGÉES

[44] Le Projet comporte trois volets, soit le poste, sa ligne d'alimentation et le réseau de télécommunications nécessaire à son exploitation. Le volet poste consiste en la construction d'un nouveau poste à 161-25 kV situé sur le territoire de la Baie James et du Nord québécois, dans la MRC de la Jamésie, municipalité de la Baie James, à l'ouest de la route 167 à environ 20 kilomètres en amont du village autochtone de Mistissini. Le volet ligne consiste en la construction d'une ligne monoterne à 161 kV de 46 km sur structure de bois avec un conducteur de 504,2 MCM ACSR raccordée en dérivation sur la ligne Obalski/Troilus à environ 40 km du poste Obalski. La ligne empruntera une nouvelle emprise sur toute sa longueur. Quant au volet télécommunications, les besoins se limitent à un système de communication pour la distribution téléphonique et informatique, de même qu'un système d'avertissement pour les postes satellites.

[45] Le Transporteur a également envisagé et analysé une autre solution : l'ajout d'une 3^e ligne de distribution à 25 kV à partir du poste Obalski. Cette ligne, équipée de faisceaux de deux conducteurs et de conception semblable à une ligne biterne, serait située en bordure de la route 167 sur une distance de 85 km et serait raccordée à l'extrémité de la ligne OBA-206 près de l'hôpital de Chibougamau. La ligne nécessiterait de plus, l'installation, par le Distributeur, de trois bancs de régulateurs et de plusieurs points de sectionnement. À plus long terme, d'autres interventions seraient nécessaires.

[46] Selon le Transporteur, cette solution alternative à 25 kV permettrait de retarder de quinze années la construction du nouveau poste. Elle entraîne toutefois, comme conséquence, des difficultés d'exploitation et n'offre guère de marge de manœuvre pour faire face à une croissance plus rapide que celle retenue pour l'étude du Projet. Le Transporteur ajoute que cette solution alternative nécessiterait, de toute façon, la construction d'un nouveau poste puisque, selon lui, c'est la seule solution viable à long terme.

3.3 JUSTIFICATION DU PROJET

[47] La justification du Projet s'appuie essentiellement sur l'accroissement de la demande de la zone du village de la communauté crie de Mistissini et de ses environs immédiats. Cet accroissement entraîne le dépassement prévisible de la capacité de transit du réseau de distribution à 25 kV provenant du poste Obalski. Le projet proposé permettra d'assurer, pour l'avenir prévisible, l'alimentation de la totalité de la charge annoncée au village de la communauté de Mistissini.

[48] S.É./AQLPA a soumis un rapport d'expertise qui questionne la solution retenue par le Transporteur. Le rapport vise à démontrer que la preuve du Transporteur, telle que déposée, n'est pas suffisante pour permettre de conclure que la solution que celui-ci a retenue constitue un investissement prudent et nécessaire. L'expert estime que l'analyse de la solution alternative envisagée, présentée par le Transporteur, est trop sommaire et que la Régie ne dispose pas de toutes les informations requises pour autoriser le Projet.

[49] L'expert ne conteste pas la supériorité technique de la proposition du Transporteur, mais il affirme que la solution alternative, telle que présentée, pourrait alimenter la charge jusqu'en 2033-34. Il conclut que la prise en compte de ce report dans l'analyse économique ferait basculer la comparaison au profit de l'alternative à 25 kV. L'expert note toutefois que cette solution alternative amène des problèmes d'exploitation du réseau et n'améliore pas la qualité de service de tous les clients. Il propose des variantes de cette solution qui auraient dû, selon lui, être examinées par le Transporteur avec indication par celui-ci, le cas échéant, des motifs pour lesquels elles ne devaient pas être retenues. Selon l'expert, les coûts associés à ces variantes, qui devraient être déterminés par des études d'ingénierie, sont suffisamment faibles pour maintenir l'avantage de la solution alternative à 25 kV.

[50] S.É./AQLPA a aussi motivé son intervention par le souci de s'assurer que la solution retenue par le Transporteur soit celle de moindre impact sur l'environnement. L'intervenant avance que l'implantation d'une troisième ligne le long de la route évite l'ouverture d'un nouveau corridor à travers la forêt, réduisant ainsi l'impact du Projet sur l'environnement. L'analyse de S.É./AQLPA sur cet aspect du Projet est laconique et la Régie constate que sa preuve à cet égard n'est pas suffisamment étoffée.

[51] Dans sa réplique, le Transporteur soumet que l'intervenant, en présentant des alternatives au Projet, a dépassé le cadre fixé par la Régie pour son intervention. Il demande, en conséquence, à la Régie de ne pas tenir compte, pour les fins de son délibéré, des sections 2.5 et 3.3 du rapport d'expertise qui traitent de ces alternatives, et de toutes autres références à celles-ci dans la preuve et l'argumentation de l'intervenant.

[52] Le Transporteur soumet également qu'il détient l'expertise technique requise aux fins de l'élaboration des solutions visant le Projet et qu'il lui appartient de proposer à la Régie, le cas échéant, des solutions techniquement viables et de choisir la solution optimale. Il cite à cet effet la décision D-2004-175²¹ où la Régie affirme qu'il incombe au Transporteur de faire ses choix technologiques lorsqu'il élabore un projet et de justifier devant la Régie que son projet va lui permettre de rencontrer ses objectifs.

²¹ Dossier R-3522-2003.

[53] Le Transporteur commente ensuite diverses affirmations de l'expert de l'intervenant, en souligne les imprécisions et note ce qu'il considère comme des conclusions erronées.

[54] Après examen du rapport d'expertise, la Régie est d'avis qu'il n'y a pas lieu de faire droit à la demande du Transporteur de ne pas tenir compte des sections 2.5 et 3.3 du rapport d'expertise déposé par l'intervenant. La Régie est d'avis que ces sections respectent le cadre fixé par ses décisions D-2009-014 et D-2009-034 pour l'intervention.

[55] La Régie a reconnu M. Jean-Claude Deslauriers comme expert et indiqué que le dépôt d'un rapport de sa part pourrait être pertinent à l'analyse de la comparaison économique et technique des solutions qui ont été envisagées par le Transporteur et de la justification de son projet en relation avec les objectifs visés.

[56] La ligne est certes tenue, dans le présent dossier, entre proposer pour approbation un projet alternatif (ce que la Régie a jugé inadmissible) et soumettre des variantes du scénario alternatif envisagé par le Transporteur que celui-ci aurait dû, selon l'expert, examiner. Toutefois, la Régie est satisfaite des justifications fournies par l'intervenant à ce sujet, soit qu'il visait à démontrer que le Transporteur n'avait pas suffisamment justifié sa mise à l'écart de la solution alternative qu'il a envisagée et que sa preuve n'était pas suffisante pour justifier l'autorisation du Projet.

[57] La Régie note que certaines remarques du Transporteur à l'égard du rapport d'expertise de l'intervenant portent sur des informations que l'expert ne pouvait connaître puisque le Transporteur n'est pas tenu de déposer les plans d'ingénierie détaillés du projet avec sa demande. L'expert n'a donc d'autres choix que d'utiliser son expertise pour identifier le mieux possible les caractéristiques physiques réelles des installations qu'il analyse. La même chose peut être dite des simulations visant à déterminer le profil de tension le long de la ligne considérée dans l'alternative à 25 kV, l'intervenant ne disposant pas d'outils informatiques comparables à ceux du Transporteur.

[58] Cela dit, l'éclairage fourni par l'intervenant a permis à la Régie de se faire une idée plus précise des incidences de la solution alternative commentée par le Transporteur en réponse à la question numéro six de la première demande de renseignements de la Régie.

[59] Après examen, la Régie constate qu'une stricte comparaison sur la base des coûts ne permet pas de prioriser l'une ou l'autre des deux solutions envisagées par le Transporteur. En effet, la solution retenue par le Transporteur ne démontre qu'un écart favorable d'à peine 5 % sur la solution alternative, exprimé en coûts actualisés.

[60] La Régie retient cependant que, tant pour le Transporteur que pour le Distributeur, le Projet est la solution optimale et qu'il est techniquement supérieur aux autres solutions envisagées. Le Transporteur souligne en effet que cette solution améliorera la qualité de service à la communauté en augmentant de façon importante le facteur de reprise en charge des lignes de distribution qui seront plus courtes, permettant de réduire la durée et le coût des pannes en hiver. Une alimentation plus robuste aura aussi pour effet d'augmenter le niveau de court-circuit local, permettant la mise en service de charges motrices plus importantes et il sera plus facile pour le Distributeur de respecter la norme de qualité de la tension prévue aux conditions de service d'électricité.

[61] La Régie retient également que le Projet permet d'ériger un réseau à 161 kV fiable, robuste et conforme aux normes en vigueur. Les nouveaux équipements de transport permettront d'assurer, à toute la clientèle actuelle et future, une qualité de service équivalente à celle obtenue sur l'ensemble du réseau du Transporteur.

[62] À la lumière des informations fournies par le Transporteur, il est permis de croire que, si le Projet est réalisé, il y aura une surcapacité du réseau à Waconichi pour plusieurs années. Cependant, en se basant sur les données au dossier, il est également raisonnable d'anticiper que la croissance de la demande sera aussi importante que prévue. Le scénario alternatif ne suffirait alors plus à la demande et la construction du poste 161-25 kV devrait être réalisée de toute façon. Si cela se produisait dans environ 15 ans, les économies réalisées avec la solution alternative ne seraient pas suffisantes pour compenser la différence entre construire le Projet maintenant ou le construire dans 15 ans.

[63] En définitive, la Régie estime que la solution retenue par le Transporteur est préférable à l'alternative d'une troisième artère à 25 kV en ce qui a trait à la fiabilité et à la qualité de service qu'elle procure. Cette alternative, pour être équivalente à la solution retenue en termes de qualité de service, ferait appel à un mode d'exploitation inhabituel pour le Distributeur et augmenterait la quantité d'appareils en réseau, et donc les risques de mauvais fonctionnement, et les coûts d'exploitation et d'entretien. La Régie estime que, sur cet aspect de l'exploitation d'un réseau de distribution, l'expert de l'intervenant n'a pas fait une démonstration convaincante des possibilités réelles de la solution alternative à 25 kV.

[64] La Régie ne retient donc pas la recommandation de l'expert de l'intervenant à l'effet d'exiger du Transporteur un supplément d'analyse de scénarios alternatifs à la solution qu'il a retenue.

3.4 COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET

[65] Le coût total des divers travaux associés au Projet s'élève à 36,2 M\$, dont 0,3 M\$ pour des actifs de télécommunications, et est résumé au tableau suivant.

Coûts du Projet²²	
Éléments	Investissements (M\$ de réalisation de 2008)
Nouveau poste (incluant télécom.)	17,0 M\$
Nouvelle ligne 161 kV	19,2 M\$
Total	36,2 M\$

²² Pièce B-1, HQT-6, document 1, page 6.

[66] La Régie prend acte de l'affirmation du Transporteur à l'effet que le coût total du Projet ne doit en aucun cas dépasser de plus de 15 % le montant autorisé par le conseil d'administration, auquel cas le Transporteur doit obtenir une nouvelle autorisation de ce dernier, et que, le cas échéant, il s'engage à en informer la Régie en temps opportun. La Régie note également l'engagement du Transporteur à déployer tous les efforts afin de contenir les coûts du Projet à l'intérieur du montant autorisé par la Régie²³.

3.5 FAISABILITÉ ÉCONOMIQUE ET IMPACT TARIFAIRE DU PROJET

[67] Le Projet s'inscrit dans la catégorie « *croissance des besoins de la clientèle* ». Ces investissements génèreront des revenus additionnels provenant de la desserte de la charge locale du Distributeur. La mise en service du Projet est prévue pour octobre 2011²⁴.

[68] Le Projet vise à satisfaire des besoins de transport additionnels de 7 MW, qui s'établiront à 36 296 MW en 2011 et évolueront graduellement jusqu'à 36 303 MW en 2031.

[69] Selon le Transporteur, la faisabilité économique du Projet est assurée par le fait que les besoins additionnels relatifs au Projet seront ajoutés aux besoins de transport et que les coûts, jusqu'à concurrence du montant maximal alloué pour les ajouts au réseau, seront récupérés à partir des revenus du Transporteur, selon les tarifs de transport correspondants, et de la contribution prévue du Distributeur²⁵, estimée à 32,0 M\$. Le montant final de la contribution sera déterminé après la mise en service du Projet, conformément aux modalités des *Tarifs et conditions des services de transport*²⁶ (Tarifs et conditions), appendice J, section C, quant aux ajouts au réseau de transport.

²³ Pièce B-1, HQT-6, document 1, page 8.

²⁴ Pièce B-1, HQT-2, document 1, pages 5 et 6; pièce B-1, HQT-7, document 1, page 5.

²⁵ Pièce B-1, HQT-7, document 1, page 5.

²⁶ Approuvés par la Régie de l'énergie conformément à la décision D-2008-027, dossier R-3640-2007, en date du 29 février 2008.

[70] Le Transporteur présente des tableaux sur l'impact tarifaire du Projet et l'analyse de sensibilité, sous l'hypothèse d'une variation à la hausse de 15 % du coût du Projet et du coût du capital prospectif, à la fois sur l'horizon de 2011 à 2031, soit une période de 20 ans, et sur l'horizon 2011 à 2051, soit une période de 40 ans. Le Transporteur conclut que, pour l'ensemble de la période, le Projet ne génère pas d'impact tarifaire à la hausse par rapport au tarif actuel.

[71] La Régie est satisfaite des justifications produites par le Transporteur quant à la faisabilité économique du Projet, notamment quant aux revenus additionnels en provenance de la charge locale, et de sa démonstration à l'effet que le Projet ne génère pas d'impact tarifaire à la hausse par rapport au tarif actuel.

3.6 AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS

[72] Pour réaliser le Projet, le Transporteur doit obtenir des autorisations exigées en vertu d'autres lois. Dans sa demande, il énumère ces autorisations et les regroupe en distinguant les autorisations qui doivent être émises par l'autorité provinciale et celle qui doit l'être par l'autorité fédérale.

[73] Le Transporteur indique qu'il doit obtenir un certificat d'autorisation de chacun des administrateurs concernés en vertu de la section II du chapitre II de la *Loi sur la qualité de l'environnement*²⁷ (« LQE ») et du chapitre 22 de la *Convention de la Baie-James et du Nord québécois* (« CBJNQ ») pour un projet de ligne de transport d'énergie d'une tension égale ou supérieure à 75 kV. En terres de catégorie II ou III telles que définies par la CBJNQ, l'administrateur concerné est le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (« MDDEP »). En terres de catégorie I, il s'agit de l'administrateur local de l'environnement de la communauté crie.

²⁷ L.R.Q., c. Q-2, article 154.

[74] Il doit aussi obtenir un certificat d'autorisation du MDDEP en vertu du chapitre I de la LQE²⁸ pour la construction d'un poste de transformation d'énergie électrique de tension égale ou supérieure à 120 kV et d'une ligne de transport d'énergie électrique de tension égale ou supérieure à 120 kV d'une longueur supérieure à 2 km, conformément au *Règlement relatif à l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement*²⁹.

[75] Au soutien d'une demande de certificat d'autorisation du MDDEP, il doit obtenir un certificat attestant que le Projet ne contrevient à aucun règlement municipal de la municipalité locale sur le territoire de laquelle se situe le Projet en vertu du *Règlement relatif à l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement*³⁰.

[76] Enfin, le Transporteur mentionne qu'une approbation pourrait aussi être requise du ministre fédéral des Transports en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*³¹ pour les différents endroits de traversée de cours d'eaux navigables.

[77] La Régie prend acte du fait que le Transporteur doit obtenir l'ensemble de ces autorisations avant le début du Projet.

3.7 IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU ET SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ

[78] La Régie note que la mise en service des équipements prévus dans le Projet améliorera la fiabilité et la qualité du service des clients du Distributeur en diminuant la longueur des circuits à 25 kV et en réduisant le nombre d'équipements de sectionnement, de compensation et de régulation requis dans la situation actuelle.

²⁸ L.R.Q., c. Q-2, article 22.

²⁹ L.R.Q., c. Q-2, r. 1.001, article 2(11).

³⁰ L.R.Q., c. Q-2, r. 1.001, article 8.

³¹ L.R.C. (1985), c. N-22, article 5.

[79] Elle note aussi que l'amélioration du niveau de court-circuit maximal permettra de respecter plus facilement les normes de qualité de tension et permettra également l'implantation du pôle industriel projeté à proximité du village de Mistissini et de répondre à la croissance soutenue de la demande.

3.8 NORMES TECHNIQUES

[80] Le Transporteur dépose avec sa demande la liste des principales normes techniques s'appliquant au Projet. La liste comprend, pour le poste et pour la ligne, les caractéristiques électriques générales, les exigences particulières de conception et les spécifications techniques normalisées.

4. CONCLUSION

[81] L'examen du dossier permet de conclure que le Projet est techniquement justifié pour donner suite à la demande du Distributeur visant à régler le dépassement de la capacité d'alimentation du réseau 25 kV actuel desservant la communauté crie de Mistissini. Par ailleurs, le Projet est relativement comparable, en termes de coûts, à la solution alternative envisagée, tout en présentant plusieurs avantages à court, moyen et long terme, et son apport en termes de fiabilité est supérieur à celui de cette solution alternative.

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

5. AUTRES CONSIDÉRATIONS

[83] La Régie juge nécessaire de formuler certains commentaires en marge de l'échange épistolaire de nature procédurale auquel la réplique³² du Transporteur a donné lieu. L'approche qu'a adoptée le Transporteur à cet égard est étonnante, compte tenu de sa connaissance de la procédure dans les dossiers de la Régie, devant laquelle il intervient régulièrement.

[84] Tel qu'indiqué précédemment, la réplique du Transporteur n'était pas conforme aux règles usuelles que la Régie applique à ce sujet, tant pour les entités réglementées que pour les intervenants. Le Transporteur a, par ailleurs, considéré opportun, pour justifier ses arguments d'ordre procédural, de référer à plusieurs reprises³³ aux précisions énoncées par le Président de la Régie, dans sa lettre du 14 janvier 2008 à l'attention des entités réglementées et des intervenants réguliers devant la Régie, quant à la prise en délibéré des dossiers. Or, il va de soi que la « *dernière procédure* » à laquelle l'extrait pertinent de cette lettre réfère doit être conforme aux règles usuelles et que le calendrier fixé dans un dossier ne peut inclure, par anticipation, les requêtes spéciales qui peuvent éventuellement être présentées, comme, dans le cas présent, la requête en irrecevabilité à laquelle la réplique irrégulière a donné lieu.

[85] En définitive, l'approche choisie par le Transporteur n'est certes pas en ligne avec les objectifs d'efficacité, d'allègement réglementaire et de minimisation des coûts de la réglementation auxquels il référerait dans la phase intermédiaire du dossier³⁴. Elle a donné lieu à un débat d'ordre procédural onéreux en regard du temps qu'a dû y consacrer la Régie, très accessoire par rapport à l'objet premier du dossier (soit l'examen du mérite de la demande d'autorisation de réaliser le Projet), et qui aurait été évité si le Transporteur avait inclus, dans ses commentaires initiaux, ses arguments relatifs à la recevabilité et à la valeur probante de la preuve de l'intervenant.

³² Pièce B-16.

³³ Pièces B-11, B-17 et B-18.

³⁴ Pièce B-9.

[86] La Régie invite donc le Transporteur à prendre ces commentaires en considération dans ses dossiers futurs, afin de permettre à la Régie de procéder à l'examen de ses demandes de la façon la plus efficace possible.

[87] La Régie invite également le Transporteur à faire davantage preuve de respect à l'égard de ses décisions. Ainsi, dans sa réplique du 15 mai 2009³⁵, le Transporteur a fait fi des instructions très précises données par la Régie dans sa lettre procédurale du 11 mai précédent, à savoir qu'il n'était autorisé à répliquer qu'au sujet du mérite de l'argumentation subsidiaire de l'intervenant. Au contraire, la majeure partie de cette réplique a porté sur un sujet non autorisé, soit la requête en irrecevabilité de l'intervenant et la recevabilité de son argumentation subsidiaire. Le Transporteur a également remis en question la décision procédurale elle-même³⁶.

[88] Enfin, la Régie considère important que le ton des débats entre les entités réglementées et les intervenants soit en tout temps respectueux. Dans le présent dossier, la Régie juge regrettable l'emploi par le Transporteur de certains termes irrespectueux à l'endroit de l'intervenant³⁷. S'il est compréhensible qu'un participant fasse preuve de conviction dans la présentation de son point de vue et dans sa contestation, le cas échéant, de ce qu'il considère comme des prétentions erronées de la part d'autres participants, il n'en demeure pas moins que ses propos doivent, en tout temps, être empreints de modération, de courtoisie et de respect et être exempts de toute forme de procès d'intention.

[89] La Régie se doit par ailleurs, à cet égard, de souligner son appréciation de l'attitude respectueuse adoptée par l'intervenant dans la présentation de ses arguments.

³⁵ Pièce B-18.

³⁶ Pièce B-18, page 1, 3^e paragraphe.

³⁷ À titre d'exemples, entre autres, les expressions « *propos controuvés* » (pièces B-10 et B-16), « *insidieusement plaidé* » (pièce B-17) et « *manœuvres abusives* » (pièce B-18).

[90] **Pour ces motifs,**

La Régie de l'énergie :

AUTORISE le Transporteur à réaliser le projet visant la construction du nouveau poste Waconichi à 161-25 kV et d'une nouvelle ligne d'alimentation à 161 kV, conformément à la preuve soumise au soutien de la 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;

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

- un tableau présentant le suivi des coûts réels du Projet, sous la même forme et le même niveau de détails que ceux du tableau de la pièce B-1, HQT-6, document 1, page 5;
- le suivi de l'échéancier du Projet;
- le cas échéant, l'explication des écarts majeurs des coûts projetés et réels et des échéances.

Louise Pelletier
Régisseur

Hydro-Québec représentée par M^e Carolina Rinfret et M^e F. Jean Morel;
S.É./AQLPA représenté par M^e Dominique Neuman.