

---

**De:** Ménard, Carole <Menard.Carole@hydro.qc.ca>  
**Envoyé:** 9 mai 2016 13:59  
**À:** Boutin, Anne-Lyne (BAPE)  
**Objet:** Questions de la commission (DQ1, nos 1 à 10)  
**Pièces jointes:** DQ1-Réponses HQ.DOCX; 1 1508\_repQ01\_BAPE\_160506.pdf; 9-1 2015-04-30\_Présentation\_Projet St-Jean\_Solutio retenue\_Français\_Vfi....pdf; 9-2 20151014 Courriel.docx; 9-3 20151023 Courriel M. Chevalier.docx; 9-4 20151120 Rencontre avec DDO.DOCX; 9-5 2016-01-29\_ Présentation\_Projet St-Jean\_Ville de DDO [Mode de compat....pdf; 9-6 20160202 Courriel M. Benzaquen.docx; 10 1508\_repQ10\_BAPE\_160506.pdf

Bonjour madame Boutin,

Vous trouverez ci-joint les réponses aux 10 questions complémentaires adressées à Hydro-Québec.  
Vous trouverez également les annexes ci-jointes (liées aux questions 1, 9 et 10).

Je vous invite à communiquer avec moi pour tout renseignement supplémentaire et vous souhaite une excellente journée.



**Carole Ménard**

Chargée d'équipe – Gestion stratégique  
Équipe – Participation publique  
Direction – Participation publique, autorisations gouvernementales et sécurité  
Hydro-Québec Équipement et services partagés  
855, rue Sainte-Catherine Est, 21<sup>e</sup> étage  
Montréal (Québec) H2L 4P5  
Tél. : 514 840-3000, poste 6065  
[www.hydroquebec.com](http://www.hydroquebec.com)

**Questions complémentaires du 4 mai 2016  
adressées à Hydro-Québec (DQ1, n<sup>os</sup> 1 à 10)**

**Question 1**

*Veillez présenter les divers scénarios envisageables pour la conception de la ligne à 315 kV en précisant notamment les hauteurs minimales, médianes et maximales des pylônes ainsi que leur nombre pour chacun de ces scénarios. En plus de la situation actuelle, veuillez présenter des simulations visuelles pour chaque scénario en veillant à ce qu'elles soient plus lisibles que celles présentées à l'onglet H du PR3.2. Veuillez identifier sur les images représentant la situation actuelle les lignes présentes dans l'emprise qui devront être relocalisées pour les besoins du projet.*

Plusieurs exemples sont proposés à l'annexe 1 du présent document et l'équipe d'Hydro-Québec demeure disponible afin d'étudier d'autres solutions quant au type, à la hauteur et à la répartition des structures.

Les planches 1-1 et 1-2 indiquent les hauteurs minimales, médianes et maximales pour des pylônes en treillis et tubulaires selon différents scénarios de hauteur moyenne. On notera que les pylônes tubulaires sont globalement plus bas d'environ 1,5 à 2 m selon le scénario de hauteur moyenne proposé. Cette différence s'explique du fait que le point d'attache (la console) des conducteurs à la structure est légèrement plus élevé pour le pylône de type tubulaire.

La planche 1-3 montre la répartition des pylônes selon trois scénarios de hauteur moyenne. Elle indique que selon chaque scénario, le nombre de pylônes diffère étant donné le rôle que joue la distance entre les pylônes sur leur hauteur. Pour les trois scénarios présentés : hauteurs moyennes de 52, 46 et 44 m, on retrouve une répartition de 11, 13 et 15 pylônes respectivement. Il est important de noter que les simulations présentées ci-après montrent des pylônes localisés précisément selon cette répartition.

La simulation visuelle présentée dans la planche 1-4 montre une vue typique dans l'emprise et compare des pylônes en treillis et tubulaires pour des hauteurs de 44 et 52 m. Sur cette simulation, les pylônes à 52 m sont positionnés vis-à-vis les pylônes à 120 kV alors que les pylônes à 44 m sont situés à l'arrière des pylônes à 120 kV et se trouvent donc plus éloignés par rapport à l'observateur. Cet éloignement, par le jeu des perspectives, accentue l'impression de diminution de la hauteur des structures à 315 kV.

Les simulations 1-5 et 1-6 comparent à nouveau des pylônes de 52 m de hauteur dans un contexte d'aménagements paysagers typiques à l'intersection de la rue Montevista. On notera que les aménagements proposés prévoient notamment l'ajout d'écrans végétaux le long du corridor où se retrouvent des résidences. La planche 1-7 montre une simulation pour un pylône tubulaire à 44 m à l'intersection de la rue Montevista. Étant donné les implications qu'imposerait la diminution de la hauteur moyenne des pylônes quant à leur nombre et leur répartition, celui-ci apparaît un peu plus en retrait de la rue et se trouve vis-à-vis les résidences adjacentes, impact que nous avons cherché à éviter dans le cadre d'une répartition avec 11 pylônes. L'image qui apparaît dans la partie supérieure de cette planche rend compte de la situation actuelle et permet de constater que la ligne de distribution au centre de l'image est enlevée puisque celle-ci occupe l'espace de la future ligne à 315 kV.

Lors des études de conception, Hydro-Québec a fait le choix d'un type de pylône en treillis à empattement réduit, notamment du fait qu'il s'agit de la prolongation d'une ligne existante (315 kV) avec des pylônes en

**Projet de construction du poste Saint-Jean à 315-25 kV  
et d'une ligne d'alimentation à 315 kV à Dollard-Des Ormeaux**

---

treillis et que celle-ci sera jumelée à une ligne existante (120 kV) également en treillis. Dans un tel contexte, les analyses de paysage ne recommandent pas de mélanger des structures portantes de natures différentes. Le choix d'un pylône à empattement réduit diminue encore davantage l'impact visuel de la présence de la structure, ce qui ne serait pas le cas avec un pylône de type tubulaire. À l'occasion de la soirée d'information publique tenue en décembre 2014, toutes les simulations qui font partie de la section H de l'étude d'impact étaient montrées sous forme d'affiche afin de permettre au public de fournir sa propre appréciation quant au type de support. Le compte-rendu de cette rencontre permet de constater que le public n'accordait pas de réelle préférence pour un type de pylône ou l'autre et semblait même plutôt privilégier celui en treillis, ce qui allait dans le sens de la position d'Hydro-Québec.

Tel que mentionné déjà, la décision d'utiliser onze pylônes est basée sur l'idée d'harmoniser la portée des pylônes de la nouvelle ligne (315 kV) avec celle de la ligne existante afin de réduire l'impact visuel de la nouvelle ligne. Il y a deux exceptions, soient les pylônes 9 (rue Montevista) et 10 (rue Papillon) qui ont été déplacés afin de les éloigner des résidences localisées en bordure de l'emprise. Il est important de souligner que l'abaissement des pylônes qui nécessiterait en contrepartie d'en ajouter ne va plus permettre cette harmonisation des portées, ce qui va accentuer l'impact visuel des lignes dans l'emprise et va à contresens de l'objectif recherché. Il ne sera pas possible non plus d'éviter d'installer des pylônes face à la cour arrière de certaines résidences, ce qui avait été obtenu avec la distribution d'une ligne avec onze pylônes.

Enfin, étant donné qu'un périmètre sans aménagements paysagers doit obligatoirement être conservé autour de chaque pylône, espace nécessaire pour toutes formes d'intervention, l'ajout de pylônes réduit donc le potentiel d'aménagement de l'emprise.

## **Question 2**

*Est-il possible d'installer des lignes à 120 kV et à 315 kV sur une même série de pylônes ?*

Cela est faisable sur le plan technique, toutefois l'installation de lignes à 120 kV et à 315 kV sur une même structure ne fait pas partie des pratiques courantes de l'industrie hydroélectrique et ce, principalement pour deux raisons :

- d'abord les pylônes seraient imposants, une distance sécuritaire devant être conservée entre les conducteurs;
- ensuite, de telles structures poseraient des problématiques de sécurité d'exploitation. À titre d'exemple, des circuits à 120 kV et à 315 kV desserviraient des réseaux différents. Ils ne pourraient être mis hors tension en même temps. S'il fallait qu'un circuit tombe sur l'autre, deux circuits seraient en panne : c'est d'ailleurs pour éviter ce genre de risque que l'entreprise limite autant que possible les croisements de lignes à haute tension sur l'ensemble de son réseau.

Dans le cas particulier du projet Saint-Jean :

- ces pylônes seraient beaucoup plus massifs que les structures soutenant un seul niveau de tension;
- les coûts associés à ce concept seraient également élevés.

**Projet de construction du poste Saint-Jean à 315-25 kV  
et d'une ligne d'alimentation à 315 kV à Dollard-Des Ormeaux**

---

**Question 3**

*Advenant la nécessité de soumettre une nouvelle proposition de projet à la Régie de l'énergie, quel serait le délai de traitement de cette nouvelle demande ?*

Parce que le poste Saint-Jean :

- a été mis en service en 1957 et que les appareils à 120-12 kV qui s'y trouvent doivent être remplacés;
- s'inscrit dans l'évolution du réseau de transport d'électricité amorcée depuis plusieurs années sur le territoire métropolitain ;
- et qu'une fois mis en service, ce poste sera en mesure de répondre à court et à long terme aux besoins en électricité de la clientèle résidentielle, commerciale et industrielle de l'ouest de l'île de Montréal;

Hydro-Québec n'entrevoit actuellement pas de changement entraînant une augmentation de coût significative de la solution aérienne et, de ce fait, justifiant la révision de la requête déposée à la Régie de l'énergie ayant mené à l'autorisation du projet à la fin de janvier 2016.

Cela étant dit, le délai typique d'analyse et de traitement d'un dossier de cette envergure à la Régie de l'énergie est généralement de l'ordre de 5 à 6 mois, ce à quoi il faut ajouter les délais requis pour mener les études pertinentes, ces dernières pouvant nécessiter jusqu'à 2 années.

**Question 4**

*Veillez préciser si les coûts présentés dans le document DA27 pour les projets Viger/De Lorimier et Limoilou sont sur un horizon de 40 ou 80 ans. S'il s'agit d'un horizon de 40 ans, veuillez présenter les coûts paramétriques pour la seconde période de 40 ans pour chacun des projets.*

Les coûts des projets de Viger/De Lorimier et Limoilou mentionnés dans le document DA27 sont calculés sur un horizon de 40 ans.

Le coût de la reconstruction du projet Saint-Jean après 40 ans est de 31 735 k\$, soit un peu plus que le coût de la construction de 0 à 40 ans. Pour ce qui est des projets Viger/De Lorimier et Limoilou, une reconstruction serait aussi nécessaire après 40 ans : pour chacun de ces deux projets, nous évaluons de façon paramétrique que les coûts de reconstruction pour la deuxième période de 40 ans (41 à 80 ans) seraient similaires aux coûts présentés pour la première période de 40 ans.

**Question 5**

*Veillez fournir les références bibliographiques des études consultées dans le cadre de votre revue de littérature citées dans le document DA29.*

Hydro-Québec fait ici référence au document *Comments of Northern Pass Transmission LLC on Draft Environmental Impact Statement Property Value Impact Analysis*, pp. 2 à 5, lequel fait une revue de la littérature publiée sur le sujet : <http://www.hydroquebec.com/transmission-construction-projects/saint-jean-substation/docs/property-value-impact-analysis.pdf>

*« The Chalmers Report recognizes that the published literature can contribute valuable insights to the consideration of what impacts, if any, a project like Northern Pass will have on property values. He*

**Projet de construction du poste Saint-Jean à 315-25 kV  
et d'une ligne d'alimentation à 315 kV à Dollard-Des Ormeaux**

---

*undertook an analysis of 11 prominent studies in the published professional literature, and he also undertook three New Hampshire-specific research initiatives, namely, Case Studies, Subdivision Studies and Market Activity research ».*

**Question 6**

*Pour quelle raison la société Hydro-Québec a-t-elle opté pour la construction d'un bâtiment sobre de type industriel qu'elle prévoit dissimuler par de la végétation au lieu de concevoir un bâtiment dont l'aspect architectural s'intègre plus harmonieusement dans son environnement d'accueil ? Est-ce un bâtiment type utilisé dans l'aménagement d'autres postes ? (Réf : Figure 3, PR3.3, p. 13)*

Le nouveau bâtiment sera situé dans l'enceinte du poste. Il ne sera donc visible que partiellement ou à travers les clôtures, les équipements et la végétation. L'emplacement du bâtiment a été établi en fonction des conditions *in situ* et ne peut être érigé à un autre endroit. Aussi, le poste Saint-Jean est situé dans un milieu périurbain hétéroclite, à la jonction de deux boulevards importants de la ville de Dollard-Des Ormeaux. Le boulevard Saint-Jean présente une très grande variété de fonctions commerciales et d'architecture. L'objectif est de construire un bâtiment de facture sobre, de limiter la coloration étant donné sa localisation et de permettre son intégration dans son environnement.

La volumétrie du bâtiment du poste Saint-Jean exprime de façon distincte ses deux principales fonctions. Le volume de la partie "commande" permet de lire clairement que cette partie est composée de 2 étages. Le volume de la partie "manœuvres intérieures" est exprimé de façon simple et ordonnée. Son revêtement en panneaux de béton préfabriqué lui donne un caractère pur et robuste. En contraste avec la partie commande, les panneaux de béton préfabriqué seront de couleur gris foncé.

Le revêtement principal des façades de la partie commande et la partie manœuvre est constituée de panneaux de béton préfabriqué texturé de couleur gris-blanc et gris foncé. Cette monochromie permet une meilleure intégration dans l'environnement du poste, y compris les équipements, et avec le voisinage. Le dynamisme du jeu de volumétrie est donc créé par l'utilisation de ces deux couleurs monochromes et par l'ajout du bleu d'Hydro-Québec qui demeure sobre dans le contexte.

En bref, l'approche architecturale préconisée se traduit par un bâtiment distinct et unifié s'implantant avec force et sans équivoque sur le site. La facture recherchée est nettement contemporaine et volontairement épurée, le tout affirmant la spécificité du poste tout en étant sensible à son environnement et aux espaces intérieurs. De plus, ce bâtiment poursuit la même facture architecturale, sur les aspects de la volumétrie, de la sobriété et du choix des matériaux que les postes Henri-Bourassa, Fleury et Saint-Patrick. Ces derniers ont par ailleurs été fort appréciés par les arrondissements de la ville de Montréal.

## Question 7

Dans votre réponse déposée au dossier de la Commission sous la cote DA37, vous affirmez :

« ...les charges climatiques de verglas sont le résultat des mesures et études effectuées par Hydro-Québec pendant les dernières 35 années. Elles proviennent principalement des mesures au terrain prises à l'aide de différents appareils.

Nous comprenons de votre réponse que les critères de conception et de fiabilité de vos équipements sont notamment fondés sur des données climatiques passées.

La question qui était posée concernait plutôt la prise en compte de l'évolution du climat au cours des prochaines décennies. Ainsi, compte tenu que le climat québécois est susceptible d'évoluer de manière importante au cours des prochaines années en raison du changement climatique, dans quelle mesure vos critères de conception et de fiabilité des équipements tiennent-ils compte des scénarios de changement climatique, en vue de compléter les données tirées de l'expérience passée ?

Tel que précédemment mentionné, les valeurs de charges climatiques de verglas proviennent d'une analyse statistique rigoureuse des données recueillies par Hydro-Québec tout en respectant les valeurs de la norme nationale (CAN/CSA-C 22.3 no 60826-10). Ainsi, nos valeurs de conception sont basées sur une analyse statistique, qui tient compte d'un nombre important de données réelles réparties sur plusieurs années.

L'évaluation du changement climatique est basée sur plusieurs suppositions qui ne font pas partie de notre calcul de valeurs de charges climatiques de conception de lignes. Ces suppositions et prévisions ne sont pas incluses également par les organismes réglementaires nationaux et internationaux de notre domaine.

Toutefois, nous réalisons une vigie et de la recherche sur l'évolution et l'impact des changements climatiques sur les lignes d'Hydro-Québec TransÉnergie.

- De fait, depuis plusieurs années, Hydro-Québec est partenaire du *Consortium sur la climatologie régionale et l'adaptation aux changements climatiques Ouranos*. Hydro-Québec participe activement aux recherches, exprime ses préoccupations et suit l'évolution de la recherche, notamment, sur les accumulations de verglas à moyen et long terme.
- Nous participons également à des associations techniques telles que le *Conseil international des grands réseaux électriques (CIGRÉ)* dans le cadre desquelles des études sont réalisées, entre autres sur la gestion du risque sur les lignes aériennes associé aux événements climatiques sévères et aux changements climatiques.
- De plus, tel que décrit dans ce récent communiqué, <http://nouvelles.hydroquebec.com/communiques-de-presse/1023/uqac-recherche-developpement/>, l'entreprise soutient la recherche universitaire de pointe depuis plusieurs années.

Ainsi, nous sommes non seulement attentifs à l'avancement des connaissances mais nous participons également à plusieurs initiatives visant l'évolution des connaissances dans le domaine.

## Question 8

Vous avez mentionné pendant la séance du 20 avril en soirée : « Hydro-Québec œuvre dans un cadre réglementaire strict et spécifique lié au transport et à la distribution de l'électricité qui est sous la responsabilité de la Régie. On a l'obligation, Hydro-Québec, de présenter les projets qui sont adaptés, mais des projets qui sont au meilleur coût possible » (DT1, p. 93). Veuillez détailler le cadre réglementaire auquel vous faites référence, et identifier la source réglementaire de l'obligation pour Hydro-Québec de présenter « des projets qui sont au meilleur coût possible ».

Dans le cadre du projet Saint Jean, le 8 octobre 2015, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) et Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur) (collectivement « les Demandeurs ») déposent auprès de la Régie de l'énergie une demande conjointe afin d'obtenir l'autorisation requise pour réaliser la construction du nouveau poste Saint-Jean à 315-25 kV et de sa ligne d'alimentation à 315 kV, le raccordement du nouveau poste au réseau de distribution de même que des travaux connexes.

La demande d'autorisation fut soumise en vertu de l'article 73 de la Loi sur la Régie de l'énergie et en vertu de l'article 2 du Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie qui édicte que toutes demandes doit être accompagnée des renseignements suivants :

1. les objectifs visés par le projet;
2. la description du projet;
3. la justification du projet en relation avec les objectifs visés;
4. les coûts associés au projet;
5. l'étude de faisabilité économique du projet;
6. la liste des autorisations exigées en vertu d'autres lois;
7. l'impact sur les tarifs incluant une analyse de sensibilité;
8. l'impact sur la fiabilité du réseau de transport d'électricité et sur la qualité de prestation du service de transport d'électricité ou de distribution d'électricité ou de gaz naturel;
9. le cas échéant, les autres solutions envisagées, accompagnées des renseignements visés aux paragraphes précédents.

Tel qu'exprimé lors de l'audience publique, Hydro-Québec agit à l'intérieur d'un cadre réglementaire basé sur les coûts, dont l'autorité réglementaire, nommément la Régie de l'énergie, favorise la solution qui présente le moindre coût, quoiqu'il soit difficile d'identifier de « source réglementaire » dans la Loi ou le Règlement qui fasse état de l'obligation du Transporteur de présenter « des projets qui sont au meilleur coût possible ».

On retrouve néanmoins une référence aux coûts des solutions au paragraphe 9 de l'article 2 du Règlement, qui requiert la présentation, « *le cas échéant, [des] autres solutions envisagées, accompagnées des renseignements visés aux paragraphes précédents* », dont leurs coûts.

Par ailleurs, on retrouve d'autres indications quant aux renseignements à fournir dans le cadre de demandes d'autorisation de projets d'investissement du Transporteur dont le coût est égal ou supérieur à 25 M\$, au chapitre 2 du *Guide de dépôt pour Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité*<sup>(1)</sup>, section 2.2 (il est à noter cependant que les exigences spécifiées au Guide de dépôt ne constituent pas d'obligations au même titre que la Loi ou le Règlement). Dans ce Guide, à la sous-section « Les autres solutions envisagées », il est spécifié que le Transporteur doit « [...] Comparer les aspects techniques et les coûts<sup>(2)</sup> [des autres solutions envisagées, le cas échéant], en tenant compte des pertes électriques... ». Dans cette même sous-section, il est



**Projet de construction du poste Saint-Jean à 315-25 kV  
et d'une ligne d'alimentation à 315 kV à Dollard-Des Ormeaux**

---

précisé que le Transporteur doit «Déposer les études ou analyses techniques et économiques comparatives ayant mené au choix de la solution proposée.»

C'est ainsi que la solution retenue, soit celle faisant l'objet de la demande d'autorisation présentée à la Régie, sera typiquement celle qui, pour un service équivalent, présente le moindre coût global actualisé, incluant les pertes. Ceci constitue généralement la base du choix de la solution retenue dans le cadre des demandes d'autorisation que le Transporteur soumet à la Régie.<sup>(3)</sup>

On retrouve d'ailleurs cette notion dans les Tarifs et conditions du Transporteur <sup>(4)</sup>, approuvés par la Régie. En effet, il est spécifié, à l'appendice D des Tarifs et conditions (Méthodologie pour exécuter une étude d'impact sur le réseau), au paragraphe 4 de la section 1, que, lors de la réalisation d'une étude d'impact, «*Le projet d'expansion du réseau de transport le moins coûteux, qui tient compte des facteurs suivants mais sans s'y limiter, le coût en valeur actualisée, les pertes, les aspects environnementaux, la fiabilité sera élaboré pour examen par le Transporteur.*» De même, à l'appendice J des Tarifs et conditions (Politique du Transporteur relative aux ajouts au réseau de transport), section A, on lit : «*Une analyse économique des solutions retenues, tenant compte du coût global incluant les équipements et les pertes électriques, permet de choisir les ajouts au réseau requis.*»

<sup>(1)</sup> [http://www.regie-energie.qc.ca/audiences/3669-08\\_2/PreuvAmendHQT\\_3669-08-2/B-129\\_HQT-21Doc1\\_3669-2\\_25juin10.pdf](http://www.regie-energie.qc.ca/audiences/3669-08_2/PreuvAmendHQT_3669-08-2/B-129_HQT-21Doc1_3669-2_25juin10.pdf)

<sup>(2)</sup> On compare dans les faits le coût global actualisé, calculé sur une base paramétrique, de chacune des solutions sur la période d'analyse, incluant les pertes, les éventuels réinvestissements et autres.

<sup>(3)</sup> Il est à noter que dans certains cas, une solution présentant des coûts globaux supérieurs à ceux des solutions alternatives peut être retenue, dans la mesure où celle-ci présente des avantages non valorisés dans l'analyse économique (ex : effet «structurant» d'une solution). On considère alors que la solution retenue offre un service supérieur à celui des autres solutions.

<sup>(4)</sup> Les Tarifs et conditions du Transporteur ne visent que les ajouts réalisés à la demande de clients (projets «croissance»).

## Question 9

*Nonobstant la communication par courriel à monsieur Vincent Chevalier d'octobre 2015 (DA16), portant sur la possibilité pour les citoyens de soumettre des commentaires à la Régie de l'énergie dans le cadre de l'analyse du projet de poste Saint-Jean, quels sont les autres moyens pris, notamment auprès de la Ville de Dollard-Des-Ormeaux et de ses citoyens, afin de faire connaître cette possibilité pour favoriser la participation du public aux travaux de la Régie ? Veuillez déposer toutes les communications effectuées à cette fin.*

Dans le cadre de la démarche de participation du public et des communications avec les élus, les gestionnaires et les citoyens de la ville de Dollard-Des Ormeaux, Hydro-Québec a pris soin de faire connaître le processus réglementaire auquel est soumis le projet Saint-Jean, soit le processus de la Régie de l'énergie, ainsi que la procédure d'évaluation environnementale du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC).

Soulignons que la procédure à la Régie de l'énergie est généralement peu connue. C'est dans une volonté d'ouverture et de transparence qu'Hydro-Québec a fait connaître cette possibilité au groupe de citoyens BIUDDO dans le cadre du projet St-Jean.

Voici quelques une des démarches initiées par Hydro-Québec.



**Projet de construction du poste Saint-Jean à 315-25 kV  
et d'une ligne d'alimentation à 315 kV à Dollard-Des Ormeaux**

---

- En avril 2015, à l'étape de l'information sur la solution retenue du programme de participation du public du projet Saint-Jean, une présentation *visuelle* a été utilisée lors d'une rencontre avec 6 représentants du groupe *Build it underground DDO (BIUDDO)*, dont M. Vincent Chevalier, qui se présentait comme le leader du groupe. Dans cette présentation, le processus réglementaire auquel est soumis le projet, notamment le processus de la Régie de l'énergie (p. 3), a été bien présenté et expliqué. La présentation a également été utilisée le 1<sup>er</sup> mai 2015 lors d'un premier briefing de presse avec le journal hebdomadaire anglophone *The Chronicle* et le 6 mai suivant lors d'un second briefing de presse avec le journal *The Gazette*. Depuis le 30 avril 2015, la présentation est disponible sur le site internet du projet : <http://www.hydroquebec.com/projets-construction-transport/poste-saint-jean/docs/2015-04-30-presentation-solution-retenue.pdf>. *Il est également possible de consulter cette présentation à l'annexe 9-1 du présent document.*
- Le 14 octobre 2015, le groupe BIUDDO étant en communication avec le bureau de circonscription du député de Robert-Baldwin, M. Carlos Leitao, Hydro-Québec a transmis un courriel à l'attaché politique œuvrant dans le comté pour l'informer que le projet avait été déposé à la Régie de l'énergie. Le courriel visait également à fournir des éléments de réponse à des questions soulevées auprès du député par BIUDDO relativement au projet (*courriel à l'annexe 9-2*).
- Tel que mentionné dans la présente question, après que le projet Saint-Jean ait été déposé à la Régie de l'énergie, un courriel a été transmis à M. Vincent Chevalier le 23 octobre 2015, l'informant de l'état du dossier et de la possibilité pour les citoyens d'y soumettre des commentaires. Le lien électronique pour accéder à l'*Avis aux personnes intéressées* de la Régie lui a également été transmis. *Ce courriel fait partie du document DA16 et est reproduit à l'annexe 9-3 du présent document.*
- Le 20 novembre 2015, le conseiller Relations avec le milieu et l'avocate responsable des Autorisations gouvernementales du projet ont rencontré le directeur général ainsi que la directrice de l'Aménagement et de l'ingénierie de Dollard-Des Ormeaux : la rencontre visait à faire le point notamment sur le processus réglementaire et le calendrier (selon la prévision d'Hydro-Québec), soit le processus de la Régie de l'énergie et la procédure d'évaluation environnementale du MDDELCC (*résumé de rencontre à l'annexe 9-4*).
- Le 29 janvier 2016, le conseiller Relations avec le milieu, l'avocate responsable des Autorisations gouvernementales du projet et la chef de projets - Postes ont présenté à nouveau le projet au directeur général, ainsi qu'à la directrice de l'Aménagement et de l'ingénierie de Dollard-Des Ormeaux. À l'ordre du jour de la présentation était inscrit l'état d'avancement du projet ainsi que la procédure en vertu de l'article 31.1 de la *Loi sur la Qualité de l'environnement*. Il a également été mentionné que la décision de la Régie de l'énergie était imminente (*présentation à l'annexe 9-5*).
- Finalement, le 2 février 2016, le conseiller Relations avec le milieu a informé le directeur général de Dollard-Des Ormeaux de la décision de la Régie de l'énergie rendue le 29 janvier 2016 à l'effet que le projet a été approuvé tel que soumis par Hydro-Québec (*courriel à l'annexe 9-6*).

**Question 10**

*Quelle était la hauteur des pylônes de la ligne à 315 kV présente dans le corridor d'Hydro-Québec entre 1975 et son démantèlement à la suite de la crise du verglas de 1998. Veuillez nous fournir des photos de cette ligne.*

La ligne à 315 kV qui était présente dans le corridor de 1975 à 1998 comprenait 10 pylônes d'une hauteur maximale de 52,7 m, d'une hauteur moyenne de 48,3 m et d'une hauteur minimale de 45,1 m.

***Projet de construction du poste Saint-Jean à 315-25 kV  
et d'une ligne d'alimentation à 315 kV à Dollard-Des Ormeaux***

---

Le lecteur trouvera à l'annexe 10-1 une photo aérienne de la ligne en question, entre les postes des Sources et Saint-Jean, prise en 1997.

Aussi, il est possible de voir à l'annexe 10-2 une photographie prise au printemps 2016 des lignes à 315 kV et à 120 kV situées à l'est du poste des Sources. La hauteur du pylône à 315 kV que l'on peut voir à gauche de la photo est de 51,24 m.