

CANADA  
PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICT DE MONTRÉAL

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

No : R-3887-2014

*Demande d'autorisation du Transporteur relative au projet à 735 kV de la Chamouchouane-Bout-de-l'île.*

**HYDRO-QUÉBEC**

Demanderesse

-ET-

**L'ASSOCIATION COOPÉRATIVE  
D'ÉCONOMIE FAMILIALE DE L'OUTAOUAIS**  
109, rue Wright, Gatineau (Québec),  
J8X 2G7;

Intervenante

---

---

### **ARGUMENTATION DE L'ACEF DE L'OUTAOUAIS**

---

1. L'ACEF de l'Outaouais (ou «ACEFO»), fondée en octobre 1966, est une association coopérative dont la mission est de conseiller, d'informer et de représenter les consommateurs au sujet de leurs droits et intérêts. L'ACEF de l'Outaouais regroupe les consommateurs afin de promouvoir leurs droits et offrir des services, notamment, dans le domaine du budget, de l'endettement, de l'énergie et de la consommation;
2. Dans le cadre du présent dossier, l'ACEF de l'Outaouais a déposé un mémoire, C-ACEFO-0012, adopté le 22 octobre 2014 (N.S., 22 octobre 2014, vol.2, pp.186 à 209) et elle a, notamment, participé à l'audience et procédé au contre-interrogatoire des témoins du Transporteur suite au témoignage de ces derniers (N.S., 21 octobre 2014, vol.1, pp. 270 à 295);
3. Dans le cadre du présent dossier, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le «Transporteur» ou «HQT») demande l'autorisation de la Régie pour construire une ligne à 735 kV d'environ 400 km reliant le poste de la Chamouchouane à la région métropolitaine de Montréal, ainsi qu'un tronçon de 19 km de ligne à 735 kV afin de dévier la

ligne existante en provenance du poste de la Jacques-Cartier vers le poste du Bout-de-l'Île de même que des travaux connexes (le « Projet »). La mise en service finale du Projet est prévue pour le mois de septembre 2018. Le coût du Projet dépasse le milliard et totalise 1 083,4 M\$ (B-0018 aux pp. 5, 43 et 44; C-ACEFO-0012, p.2);

## **I. Simulation des besoins**

4. La détermination des besoins d'ajouts au réseau de transport est basée sur des simulations du comportement de réseau en régime permanent et en régime transitoire. Habituellement, les situations les plus critiques se rencontrent lors de la demande de pointe coïncidente des besoins de la charge locale et des besoins de clients de point à point (C-ACEFO-0012, p.3);
5. En réponse à une demande de renseignements de la Régie, le Transporteur fourni les valeurs associées à la charge locale, au service de transport de point à point et à la production raccordée des différentes demandes, tant pour le présent Projet (R-3887-2014), que pour les dossiers R-3742-2010 et R-3757-2011 (B-0028, p.16; C-ACEFO-0012, p.3);
6. Il est constaté que dans les trois cas, le niveau des besoins de la charge locale est semblable et correspond approximativement aux besoins prévus à la pointe 2026-2027, selon la prévision du Distributeur, la prévision de la pointe 2022-2023 étant prolongée au taux de croissance de 0,76%, soit le taux de la dernière année de la prévision (R-3864-2013, HQD-1, doc. 2.2, annexe 2A, p. 20; C-ACEFO-0012, p.3);
7. Quant au niveau des besoins de point à point, il a plus que doublé entre le dossier R-3757-2011 et le dossier actuel, passant de 2275 MW à 5135 MW. Quant au niveau de production raccordé, il correspond aux besoins de la charge locale et aux besoins de point à point (C-ACEFO-0012, p.4);
8. Aussi, selon le bilan en puissance présenté par le Distributeur, il est prévu que les marchés de court terme pourraient contribuer pour 1500 MW via les liens d'interconnexion (R-3864-2013, HQD-1, doc. 1, pp. 28 et 29; C-ACEFO-0012, p.4);
9. Ainsi, en retenant l'hypothèse du Distributeur de compter sur une capacité de 1500 MW en provenance des réseaux voisins, les besoins de la charge locale à alimenter par la production raccordée au réseau du Transporteur sont réduits de la même quantité, ce qui permet au réseau du Transporteur de satisfaire un niveau plus élevé de besoins de point à point. Selon l'ACEFO, ces considérations permettent de conclure que le réseau prévu au dossier R-3742-2010 permet de satisfaire les besoins

présentés au dossier actuel (C-ACEFO-0012, p. 4; N.S., 22 octobre 2014, vol.2, pp. 189-192);

10. Par ailleurs, rappelons que les nouveaux besoins de point à point considérés dans le dossier actuel sont à l'étude et que de nouvelles conventions de service ne sont pas encore signées, ceci étant confirmé par le Transporteur, lorsqu'il indique qu'il : « [...] réitère qu'il ne peut savoir, exception faite des projets déjà recommandés ou en cours de réalisation au moment de l'étude, quels besoins spécifiques se matérialiseront ultérieurement, en termes de charge, de production, de mise en service et de localisation géographique » (B-0044 ou HQT-3, doc. 1, p. 7; C-ACEFO-0012, pp.4-5; N.S., 22 octobre 2014, vol.2, pp. 189-192);
11. En conséquence, l'ACEFO est d'avis que la preuve au présent dossier permet de conclure que, suite à la réalisation des travaux prévus au dossier R-3842-2010, ce n'est qu'en 2026-2027 que de nouveaux ajouts au réseau de transport seraient requis et uniquement si les besoins de la charge locale et les besoins de point à point prévus se réalisent, et si de nouveaux besoins s'ajoutent (C-ACEFO-0012, p.4; N.S., 22 octobre 2014, vol.2, pp. 189-192);

## **II. La nouvelle ligne est-elle nécessaire ?**

12. L'ACEF de l'Outaouais n'adhère pas à la prétention du Transporteur selon laquelle l'ajout de la ligne à partir du poste de la Chamouchouane jusqu'à la région métropolitaine de Montréal serait requise, car dans l'état actuel et prévisible du réseau, toujours selon le Transporteur, l'usage exclusif et massif de la compensation série dans le sud du réseau s'avèrerait une solution n'étant ni performante, ni économique (B-0028 révisé, p.11; C-ACEFO-0012, p.5);
13. L'ACEFO constate qu'il s'agit d'une affirmation qui n'est pas accompagnée d'une preuve démontrant qu'il n'y a aucun moyen d'éviter une nouvelle ligne, du moins dans un avenir prévisible. La preuve n'est pas basée sur des besoins confirmés, mais sur des besoins de point à point qui sont encore à l'étude et sur des ajouts éventuels de nouvelles capacités de production qui sont également à l'étude (C-ACEFO-0012, p.5);
14. L'ACEF de l'Outaouais constate que la réalisation des ajouts au réseau indiqués au dossier R-3742-2010 (intégration de la production éolienne) permet de satisfaire de façon fiable les besoins du Transporteur, au moins jusqu'en 2026-2027. Ce n'est que si des besoins supplémentaires à ceux pris en compte dans le dossier actuel se réalisaient qu'il y aurait lieu, le cas échéant, d'examiner la nécessité de nouveaux équipements et, peut-

être, d'une nouvelle ligne, et ce, selon des besoins qui se matérialiseraient à l'horizon 2026, advenant que tel soit le cas (C-ACEFO-0012, p.5);

15. En conséquence, il y a encore trop d'inconnus pour pouvoir affirmer qu'une nouvelle ligne soit incontournable ou nécessaire et que la réalisation de la solution 2 ne permettrait que de différer la ligne de quelques années, le nombre d'année n'étant d'ailleurs aucunement précisé par le Transporteur (B-0028 révisé, p.11; C-ACEFO-0012, p.5);

### **III. Coïncidences des besoins**

16. Pour évaluer les besoins maximaux que son réseau doit satisfaire, le Transporteur ne considère pas le besoin maximum individuel de chacun de ses clients, mais le besoin maximum coïncidant de l'ensemble de ses clients (C-ACEFO-0012, p.6; N.S., 22 octobre 2014, vol.2, pp. 193-195);
17. Il est constaté que le niveau des besoins de la charge locale est semblable selon les différents dossiers déposés à la Régie, mais qu'il y a une grande volatilité pour le niveau des besoins de point à point. Dans le dossier déposé en 2010, les besoins de point à point sont de 3935 MW; ils diminuent à 2275 MW au dossier déposé en 2011, puis augmentent à 5135 MW au dossier actuel (C-ACEFO-0012, p.6; N.S., 22 octobre 2014, vol.2, pp. 193-195);
18. Rappelons que des modifications récentes ont été apportées au texte des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* («Tarifs et conditions») : le Transporteur offre maintenant un service de transport ferme de point à point avec des options de réduction conditionnelle, notamment à l'article 15.4 c) (C-ACEFO-0012, p.6; N.S., 22 octobre 2014, vol.2, pp. 193-195);
19. En offrant ce type de service, le Transporteur permet d'éviter que les nouveaux besoins de service de transport soient coïncidents avec les autres besoins et ainsi d'éviter la nécessité d'ajouter des équipements coûteux pour satisfaire ces nouveaux besoins. Si le client n'accepte pas une réduction de service, il doit assumer le coût des équipements à ajouter (C-ACEFO-0012, p.6; N.S., 22 octobre 2014, vol.2, pp. 193-195);
20. En ne considérant que les besoins de la charge locale, la réalisation des ajouts au réseau de transport définis au dossier R-3742-2010 permettrait de satisfaire une demande de 45775 MW, soit une demande bien supérieure à celle prévue à l'horizon du plan d'approvisionnements (C-ACEFO-0012, p.7; N.S., 22 octobre 2014, vol.2, pp. 193-195);
21. Dans ces circonstances, il est considéré qu'une nouvelle ligne ne serait requise uniquement afin de permettre d'exporter jusqu'à 5135 MW en

coïncidence avec la demande de pointe de la charge locale. Le Transporteur a l'obligation de fournir la capacité de transport pour la charge locale. Toutefois, Hydro-Québec n'a pas l'obligation d'exporter jusqu'à 5135 MW, surtout lors de la demande de pointe de la charge locale (C-ACEFO-0012, p.7; N.S., 22 octobre 2014, vol.2, pp. 193-195);

#### **IV. Analyse économique**

22. L'analyse économique consiste essentiellement à comparer deux solutions techniques rendant un service équivalent. La solution 1 comprend la construction d'une nouvelle ligne reliant le poste Chamouchouane à la région métropolitaine, ainsi que les travaux connexes. La solution 2 comprend l'installation de neuf nouvelles plateformes de compensation série, ainsi que les travaux connexes (C-ACEFO-0012, p.7; N.S., 22 octobre 2014, vol.2, pp. 196-198);
23. Il y a lieu de préciser que la comparaison économique sur laquelle s'est d'abord appuyé le Transporteur au soutien de sa présente demande d'approbation a été réalisée en 2009, reflétant donc les conditions de cette époque, notamment pour le coût unitaire des pertes électriques. Par ailleurs, soulignons que le Transporteur indiquait même qu'il ne considérait pas nécessaire de mettre à jour ladite comparaison économique, et ce, même si la présente demande d'autorisation est déposée en 2014 (B-0028, p.14; B-0044, p.14; C-ACEFO-0012, pp. 7 à 9);
24. Selon l'ACEFO, il est hasardeux de justifier le choix de la solution sur la valeur économique de pertes électriques sur une période de 50 ans sans s'assurer de la solidité des hypothèses retenues pour l'évaluation de ces pertes. Aussi, l'ACEFO a présenté une analyse de sensibilité de la valeur économique des pertes électriques en faisant varier certains paramètres, incluant le taux d'actualisation (C-ACEFO-0012, pp.9-10; N.S., 22 octobre 2014, vol.2, pp. 196-198);
25. Il est constaté que la valeur économique des pertes varie énormément selon les hypothèses considérées. La valeur maximale est de 800 M\$ et correspond aux hypothèses retenues par le Transporteur et la valeur minimale est de 115 M\$ (C-ACEFO-0012, pp.9-10; N.S., 22 octobre 2014, vol.2, pp. 196-198);
26. Étant donné que la valeur des pertes est calculée sur une longue période (de 35 à 50 ans) et que le domaine énergétique est un domaine qui a connu et qui continue à connaître des bouleversements importants, notamment quant au prix de l'énergie, il n'est pas possible, selon l'ACEFO, d'être assuré que le coût unitaire des pertes suivra la tendance prévue par le Transporteur (C-ACEFO-0012, p.10; N.S., 22 octobre 2014, vol.2, pp. 196-198);

27. Il en est de même du contexte économique global où les taux d'intérêt sont à des niveaux historiquement bas. Ainsi, il apparaît imprudent de prévoir le maintien d'un tel contexte sur une période de 50 ans. Pour toutes ces raisons, nous sommes d'avis qu'il demeure risqué de privilégier une solution en se basant sur la valeur des pertes électriques sur une période de 50 ans (C-ACEFO-0012, p.10; N.S., 22 octobre 2014, vol.2, pp. 196-198);
28. Concernant la mise-à-jour de l'analyse économique déposée par le Transporteur quelques jours avant le début des audiences, il est observé que, bien que les coûts du Projet semblent mieux connus, le Transporteur ne semble pas avoir apporté le même effort ou la même attention concernant les coûts reliés à la solution 2, lesquels peuvent être évalués de façon davantage rigoureuse, notamment tel qu'explicité par monsieur P. Paquin, lors de son témoignage pour l'ACEFO (N.S., 22 octobre 2014, vol.2, pp. 196-198; C-ACEFO-0017);
29. En effet, les coûts connus de cinq des neuf plateformes totalisent 251 M\$. Or, le prix total pour les neuf plateformes est de 682 M\$. Selon l'ACEFO, une réduction des coûts établis par le Transporteur relativement au quatre autres plateformes semble de mise. L'évaluation relative au coûts de la solution 2 aurait pu être présentée de façon plus précise et plus complète (N.S., 22 octobre 2014, vol.2, pp. 196-198; C-ACEFO-0017);
30. En conséquence, l'ACEFO considère que la comparaison économique entre les deux solutions, même mise à jour, ne permet pas de faire un choix raisonnable entre la solution 1 et la solution 2 (C-ACEFO-0012, p.10);

## **V. Justification du projet**

31. Le Transporteur mentionne que le corridor est de la Baie-James se comporte comme un entonnoir à la hauteur du poste de la Chamouchouane puisque trois lignes entrent dans ce poste, alors que seulement deux lignes en ressortent. Le projet permettrait, selon le Transporteur, de corriger cette situation (C-ACEFO-0012, p.11);
32. Dans ses commentaires aux demandes d'intervention, le Transporteur souligne et insiste que le projet a pour objectif de résoudre l'effet entonnoir et que les autres avantages sont des bienfaits collatéraux (B-0011, p.7; C-ACEFO-0012, p.11);
33. La description de l'évolution du réseau de transport indique clairement que le besoin de renforcement du réseau n'est pas justifié par le maintien de la fiabilité du réseau, mais par une augmentation des besoins de transport :

- le réseau devient moins fiable, parce que les besoins augmentent. En effet, ce n'est pas l'effet entonnoir ou la topologie du réseau comme tel qui pose problème, mais le niveau de transit qui a augmenté avec les années (C-ACEFO-0012, p.11; N.S., 22 octobre 2014, vol.2, pp. 199-201);
34. Le Transporteur indique que les critères de fiabilité considérés dans le Projet actuel ne sont pas plus sévères que ceux qui étaient considérés notamment pour l'étude d'intégration de la production éolienne. Or, dans ce dernier dossier (R-3742-2010), la presque totalité des coûts sont de la catégorie d'investissements « croissance des besoins de la clientèle ». En effet, les investissements de cette catégorie s'élèvent à 1 447,5 M\$, alors que les investissements de la catégorie « maintien et amélioration de la qualité du service » sont de l'ordre 18,8 M\$ (R-3742-2010, HQT-1, doc. 1, p. 101; C-ACEFO-0012, p.12; N.S., 22 octobre 2014, vol.2, pp. 199-201);
  35. Il en a été de même au dossier R-3836-2013 concernant l'intégration de la production des parcs éoliens de l'A/O 2009-02. Dans ce dossier, la presque totalité des coûts ont été considérés comme des coûts de la catégorie d'investissements « Croissance des besoins de la clientèle », soit 273,0 M\$ sur un coût total de 281,7 M\$ (D-2014-045, pp. 13 et 14; C-ACEFO-0012, p.12; N.S., 22 octobre 2014, vol.2, pp. 199-201);
  36. Selon l'ACEFO, il devrait en être de même dans le Projet actuel. En effet, le cas échéant, les investissements devraient être dans la catégorie «croissance des besoins de la clientèle», puisque la nécessité de renforcer le réseau est due, selon le Transporteur (B-0018 ou HQT-1, doc. 1, p. 9, lignes 5 à 14), à une augmentation des besoins et non pas au maintien de la qualité du service, les critères de fiabilité considérés dans le dossier actuel n'étant pas plus sévères que ceux considérés pour les dossiers antérieurs (B-0034 ou HQT-2, doc. 4, pp. 3-4; C-ACEFO-0012, pp.12-13; N.S., 22 octobre 2014, vol.2, pp. 199-201);
  37. La seule différence entre le dossier actuel et, par exemple, le dossier R-3742-2010, est que dans ce dernier dossier, les besoins sont clairement identifiés et ont fait l'objet d'une autorisation de la Régie (D-2008-132), alors que dans le présent cas, les besoins mentionnés sont de nature différente (ajout de production et services de point à point), incluent différents projets non liés et n'ont pas fait l'objet d'autorisation de la Régie ou d'entente avec le Transporteur (B-0028 ou HQT-2, doc. 1 p. 10; C-ACEFO-0012, p.13; N.S., 22 octobre 2014, vol.2, pp. 199-201);
  38. Ainsi, selon la preuve présentée et considérant les dossiers antérieurs, l'ACEFO est d'avis que tous les investissements reliés au Projet actuel, le cas échéant, sont de la catégorie «croissance des besoins de la clientèle» (C-ACEFO-0012, p.13; N.S., 22 octobre 2014, vol.2, pp. 199-201);

## VI. Principe de neutralité tarifaire

39. L'ACEFO considère que la preuve du Transporteur ne permet pas de conclure qu'une nouvelle ligne soit nécessaire ni inévitable. Cependant, dans l'éventualité où la Régie autorisait le projet du Transporteur -ce que l'ACEFO ne recommande pas-, le principe de neutralité tarifaire doit trouver application (C-ACEFO-0012, p.13; N.S., 22 octobre 2014, vol.2, pp. 201-203);
40. En effet, dans sa décision D-2002-95, la Régie a défini les principes à retenir pour les ajouts au réseau de transport, notamment pour les ajouts reliés à des demandes de service de point à point et pour des ajouts requis pour les besoins de la charge locale. Elle mentionne que l'impact de ces ajouts devrait être, au pire, neutre pour les clients (D-2002-95, p.298; C-ACEFO-0012, p.13; N.S., 22 octobre 2014, vol.2, pp. 201-203);
41. Ce principe est inclus aux *Tarifs et conditions*, notamment à l'Appendice J, qui précise la politique du Transporteur relative aux ajouts au réseau de transport et définit le montant maximal pouvant être assumé par le Transporteur pour des ajouts au réseau (C-ACEFO-0012, p.13);
42. De plus, l'article 16.1 des *Tarifs et conditions* indique que le Transporteur fournira le service de transport de point à point seulement si certaines conditions sont remplies par le client du service de transport, notamment le paiement pour tout ajout au réseau facturable à ce client conformément à l'Appendice J mentionné plus haut et la signature d'une convention de service de point à point (C-ACEFO-0012, pp.13-14);
43. Le Transporteur mentionne qu'un montant d'investissements de 58.7 M\$ est associé à des investissements de la catégorie « maintien des actifs ». Aussi, étant donné que le coût total du Projet est de 1 083.41 M\$, il reste une valeur de 473.7 M\$ qui doit être assumée par les clients qui demandent les nouveaux services afin que le principe de neutralité tarifaire énoncé plus haut soit respecté (B-0018 ou HQT-1, doc. 1, p. 45; C-ACEFO-0012, p.14);
44. Or, la proposition actuelle du Transporteur de considérer les valeurs de 58.7 M\$ et 473.7 M\$ comme étant des investissements de la catégorie « maintien des actifs » et « maintien et amélioration de la qualité du service » respectivement a pour effet de faire porter l'augmentation des revenus requis uniquement sur les clients actuels (B-0018 ou HQT-1, doc. 1, p. 44; C-ACEFO-0012, p.14);
45. Selon l'ACEFO, la charge locale ne doit pas assumer ces revenus requis additionnels, car ils sont causés par des demandes de service de transport de point à point. Ainsi, si la Régie accueillait la demande de

HQT, l'ACEFO recommande de ne pas autoriser que les revenus requis additionnels résultant de la mise en service de la nouvelle ligne soient inclus dans les revenus requis que le Transporteur peut récupérer dans ses tarifs (C-ACEFO-0012, p.15; N.S., 22 octobre 2014, vol.2, pp. 201-203);

46. Il n'apparaît pas équitable de demander aux clients du Transporteur d'assumer une partie importante des coûts du projet proposé. En effet, si le projet était autorisé, le Transporteur pourra récupérer ses coûts par les tarifs. Ainsi, tous les risques seraient refilés aux clients, alors que le Transporteur n'assumerait aucun risque quant à la réalisation de ses prévisions (C-ACEFO-0012, p.15; N.S., 22 octobre 2014, vol.2, pp. 201-203);
47. En conséquence, dans l'éventualité où la Régie accueillait la demande du Transporteur, ce qui n'est pas recommandé sur la base de la preuve telle que présentée au présent dossier par le Transporteur, et dans l'éventualité où la Régie considérerait qu'elle ne décide pas, dans le cadre du présent dossier, de l'inclusion ou de l'exclusion des montants faisant partie du revenu requis du Transporteur que ce dernier pourra récupérer dans ses tarifs, l'ACEFO demande à la Régie de déclarer que les investissements relatifs au Projet actuel font partie de la catégorie « croissance des besoins de la clientèle » et que les modalités relatives à ces ajouts énoncés dans les *Tarifs et conditions* soient appliquées (N.S., 22 octobre 2014, vol.2, pp. 201-203);

## **VII. Conclusions**

48. En conclusion, l'ACEF de l'Outaouais demande respectueusement à la Régie de l'énergie de prendre en considération les préoccupations formulées et de mettre en application les recommandations énoncées dans le cadre du présent dossier;
49. Le tout étant soumis respectueusement.

Montréal, le 29 octobre 2014

---

**ACEF DE L'OUTAOUAIS**  
**Me Stéphanie Lussier**  
10 127, rue d'Iberville,  
Montréal (Québec), H2B 2T7  
Tél. : 514.761.0032  
stephanie.lussier@sympatico.ca