
R-3887-2014

DEMANDE D'AUTORISATION DU TRANSPORTEUR
RELATIVE AU PROJET À 735 KV DE LA
CHAMOUCOUANE – BOUT-DE-L'ÎLE

ARGUMENTATION DE L'AHQ-ARQ

29 octobre 2014

L'Association hôtellerie Québec et l'Association des restaurateurs du Québec (ci-après communément désigné AHQ-ARQ) tiennent à remercier la Régie de l'énergie de leur avoir permis de présenter leurs préoccupations et point de vue dans le cadre du dossier en rubrique, à savoir l'un des plus importants projets d'investissement du Transporteur à ce jour depuis qu'il est assujéti à la *Loi sur la Régie de l'énergie*.

L'envergure de l'investissement envisagé justifiait en soi la présence des intervenants qui se préoccupaient de la justification technico-économique du projet et, en fin de dossier, il est devenu manifeste que la FCEI et l'AHQ-ARQ ne partageaient pas la même vision des choses, contrairement à ce que laissait sous-entendre le Transporteur en début de dossier.¹ Ceci dit, malgré la divergence d'opinion de ces intervenants, nous sommes tout de même convaincus que la Régie en ressort davantage éclairée.

Au stade de l'argumentation, l'AHQ-ARQ n'entend pas reprendre les différents éléments contenus à son mémoire² ou encore à la présentation en audience³ de son analyste, monsieur Marcel Paul Raymond. Bien que le statut d'expert n'ait pas été demandé pour monsieur Raymond, la Régie aura été en mesure de constater la large expérience de celui-ci en matière de projets d'investissement impliquant la production et le transport dans un contexte de recherche de solution optimale, et il serait par conséquent mal aisé de paraphraser cette preuve déjà bien exposée.

Toutefois, comme le Transporteur a déposé un engagement⁴ au même moment que son argumentation, l'AHQ-ARQ a jugé utile de présenter une argumentation plus « technique » pour mieux illustrer les propos de son analyste, monsieur Raymond. La Régie trouvera annexée à la présente, une argumentation plus ciblée sur le deuxième engagement du Transporteur et sa plaidoirie en lien avec celui-ci.

¹ B-0011, Commentaires sur les demandes d'intervention, p. 9 (citation de la décision de la Régie D-2014-004).

² C-AHQ-ARQ-0014.

³ C-AHQ-ARQ-0016 et notes sténographiques du 22 octobre 2014.

⁴ B-0066, HQT-5, doc. 1.2 (déposé initialement le 24 octobre avec une erreur cléricale dans la désignation de la pièce, voir B-0063).

L'envergure du projet d'investissement

Le Transporteur consacre une bonne partie de son argumentation à citer diverses références pour rassurer la Régie qu'il a bien rempli ses obligations légales dans le cadre d'une demande d'investissement dépassant 25 M\$. Selon lui, il avait fourni toute l'information dès le départ et son dossier était complet au moment de son dépôt.

Sans remettre en cause une telle affirmation, il y a lieu de mentionner que le Transporteur a plutôt fourni le strict minimum requis. Les ajouts subséquents à la preuve démontrent que le Transporteur disposait de plusieurs autres informations pertinentes à sa demande, informations qu'il a choisi de donner au compte-goutte, voire le matin même du début des audiences (ou en cours d'audience).

Le Transporteur s'en remet au strict minimum, sans égard à l'ampleur du projet présenté à la Régie. Avec le plus grand des respects, un niveau plus important de transparence et de fourniture d'informations serait certainement de mise dans un dossier qui met en cause un investissement de plus d'un milliard de dollars. L'information fournie d'emblée dès le départ, et sans avoir à l'extirper du Transporteur au prix de demandes de renseignements et de contre-interrogatoires, serait certainement plus rassurant pour tous lorsque vient le moment de juger du bien-fondé de la justification économique présentée.

L'ampleur de l'investissement, tant du point de vue financier que du point de vue environnemental, aurait certainement justifié la présentation de plusieurs alternatives qui offrent des services comparables. L'AHQ-ARQ comprend mal comment on ne peut présenter que deux solutions pour corriger une problématique qui implique un investissement de plus d'un milliard de dollars. La Régie devrait peut-être revoir les exigences du Guide de dépôt car les deux derniers dossiers qui ont présenté une envergure similaire d'investissement (en milliard de dollars) auraient dû être traités rapidement et sur dossier...et sans intervenants. En effet, le projet LAD du Distributeur et le projet de nouvelle ligne de transport du Transporteur auraient dû passer comme une lettre à la poste s'il fallait s'en tenir aux prétentions de ces entités réglementées. La Régie aura pris une sage décision en ordonnant des audiences publiques et tous auront été en mesure de constater l'importance et l'ampleur des préoccupations de la clientèle.

En l'espèce, le Transporteur s'est limité à deux solutions, ce qui apparaît bien mince comme démonstration alors qu'il a déjà été plus « ouvert » sur les solutions alternatives, et ce, dans des projets d'investissement de bien moindre envergure.

De plus, la solution 2 a été « ramenée » à la solution 1 en la privant de tous ses avantages de flexibilité et de souplesse. Rappelons, qu'il y a peu de temps, la compensation série à la base de la solution 2 semblait être une panacée.

L'AHQ-ARQ soumet que face à un investissement de cette envergure, et alors que la solution suggérée par le Transporteur aura un impact majeur et permanent sur l'environnement, il aurait peut-être été plus adéquat d'envisager plusieurs scénarios alternatifs et d'évaluer ceux-ci à leur juste valeur. Sans être des organismes voués principalement à la protection de l'environnement, il n'en demeure pas moins que tant l'AHQ que l'ARQ se soucient des impacts du projet dans des régions de villégiature et sur le tourisme en général, tout autant que de l'éventuel impact sur les tarifs d'électricité de leurs membres.

Les pertes électriques évitées

À ce chapitre, beaucoup de choses ont été dites et il serait peu pertinent d'entrer dans une redite systématique des lacunes majeures dans les évaluations proposées par le Transporteur. Peu importe l'angle d'attaque, tous semblent convaincus (démonstration à l'appui) que la preuve présentée par le Transporteur est entaché d'erreurs importantes et, surtout, d'un biais visant à accentuer cette problématique.

Tel que mentionné par plusieurs, la justification économique du projet tient aux pertes évitées sur le réseau. Ici, on parle des pertes évitées entre la mise en place de la solution 1 et la solution 2.

On aura compris que ce qui distingue les solutions présentées, c'est le niveau des pertes électriques sur le réseau de transport. Incidemment, on comprendra aisément que toute surestimation de ces pertes ou de la valeur de celles-ci sont susceptibles de fausser de façon importante la justification économique. La preuve de l'AHQ-ARQ a démontré que l'exercice de calcul de ces pertes n'a pas été effectué correctement et la seule chose qui est demandée est de tout simplement reprendre l'exercice correctement.

Le Transporteur a présenté un exercice qui tient compte d'un scénario de transport à la pointe avec toute la production incluse. Cet exercice est valide pour la conception du réseau (bien qu'il faille garder à l'esprit les critères de fiabilité exigés...mais cette question n'est pas au cœur du présent dossier), mais il en est tout autrement dans un contexte d'analyse économique et de calculs de pertes différentielles de transport.

Bien sûr, le transport de toute la production raccordée en même temps crée un important biais dans le calcul des pertes électriques sur le réseau, mais encore faut-il qu'un tel évènement puisse être un scénario possible, voire plausible. Un calcul de gains économiques sur les pertes évitées ne peut être basé sur un scénario utopique, il doit l'être en fonction d'une prévision réaliste et, au besoin, faire l'objet d'analyses de sensibilité avec des scénarios plus forts ou plus faibles.

Dans son argumentation, le Transporteur a choisi de ne pas critiquer la preuve des deux intervenants qui ont changé leur conclusion pour approuver le projet en fin d'audience. Ceci ne veut certainement pas dire que les éléments remis en question dans les preuves de ces intervenants ont été abandonnés, bien au contraire ceux-ci en ont même fait la preuve en audience.

Ces éléments remis en question s'ajoutent aux préoccupations soulevées par l'AHQ-ARQ qui portent principalement sur le calcul des pertes évitées entre les deux scénarios proposés. La preuve du Transporteur en audience n'est certainement pas venue alléger les questionnements soulevés par les intervenants sur cet aspect fondamental de l'analyse économique...rappelons que plusieurs intervenants en viennent à la conclusion que les coûts globaux actualisés des solutions présentées sont beaucoup plus similaires qu'on a pu le laisser entendre au départ.

La bonne dépense au bon moment

Sans revenir trop longuement sur la preuve au dossier, il semble manifeste que le scénario de la compensation série offre l'avantage d'étaler dans le temps les investissements requis pour la mettre en place et l'amener au même niveau que la solution de la nouvelle ligne de transport.

Personne ne remet en question l'évidence qu'une nouvelle ligne de transport permet de faciliter le transport par la réduction d'engorgements qui peuvent survenir à l'occasion ou par la réduction des pertes électriques qui découle d'un

flux plus faible sur les différents axes du réseau. À la base, une nouvelle ligne de transport est toujours un plus imbattable pour un réseau de transport comme l'est un nouveau pont ou une nouvelle autoroute pour la circulation automobile. Mais l'ajout d'une voie réservée aux autobus ou aux véhicules qui transportent plus d'une personne a aussi un effet similaire sans avoir à construire de nouvelles infrastructures à grands frais.

Mais est-ce qu'une telle solution extrême (nouvelle ligne) est vraiment nécessaire ou simplement agréable à avoir (« nice to have »)? En effet, une telle solution est extrême parce qu'elle nous oblige aujourd'hui à investir dans une solution très coûteuse et permanente.

Bien sûr, toutes choses étant égales par ailleurs, la construction d'une nouvelle ligne deviendra une nécessité dans le futur si les besoins de transport continuent d'augmenter, mais, répétons la question, est-elle nécessaire aujourd'hui?

Doit-on permettre la construction d'une nouvelle ligne de transport pour corriger un simple « biais structurel » comme le Transporteur appelle maintenant son effet entonnoir? Encore faut-il qu'un tel biais structurel soit une réelle menace immédiate à la fiabilité du réseau auquel cas, on aurait déjà entendu parler de ce grave problème il y a trois ou quatre ans dans les dossiers de La Romaine ou de l'appel d'offres éolien. D'ailleurs, quel est le niveau de probabilité d'occurrence de la problématique de pertes de lignes décrites par le Transporteur pour justifier la correction de ce « biais structurel »?

Le Transporteur semble oublier qu'en reportant la construction d'une nouvelle ligne on reporte aussi l'investissement monétaire qui, une fois actualisé, n'est pas aussi significatif dans une analyse économique qu'on veut le laisser croire aujourd'hui. Mais rappelons que le Transporteur ne s'est pas prononcé sur l'année où une telle construction serait rendue nécessaire en adoptant la solution 2. Devons-nous en tirer la conclusion que la solution 2 nous amènera passablement plus loin qu'on veut le laisser sous-entendre....chose certaine on ne peut se contenter d'affirmations, il faut une démonstration.

Rappelons que la solution 2 permet d'offrir la même fiabilité et le même service pour absorber les productions actuelles et celles qui sont prévisibles dans le futur et elle a l'avantage de reporter dans le temps un investissement qui aura un impact définitif et permanent sur le paysage québécois.

Conclusion

Le Transporteur a présenté une analyse économique qui prête flanc à de très sérieuses critiques, et ce, de la part de tous les intervenants reconnus dans le présent dossier.

Certains de ces intervenants sont « finalement à l'aise » avec la marge de manœuvre créée par la nouvelle ligne de transport proposée. Bien que la solution 2 devrait offrir une marge de manœuvre similaire puisqu'il s'agirait d'une solution « comparable », nous ne voyons pas comment la création d'une marge de manœuvre peut être qualifiée de « nécessité ».

En filigrane de ce dossier, plusieurs intervenants s'interrogent sur la réelle finalité de la nouvelle ligne de transport, peut-être en reportant cet investissement serait-il plus aisé de l'associer au bon « demandeur »?

En conclusion, l'AHQ-ARQ ne fait que soumettre que l'analyse économique présentée par le Transporteur comporte de très sérieuses lacunes et que celui-ci devrait la représenter à la Régie en ayant corrigé celles-ci. Est-ce que la Régie peut se limiter à un argument lié à une soi-disant marge de manœuvre additionnelle pour autoriser un projet de cette envergure ou ne doit-elle pas demander au Transporteur de présenter une analyse économique sans faille?

Avec respect, l'AHQ-ARQ soumet que la Régie doit refuser l'autorisation demandée et qu'elle doit retourner le Transporteur à la table à dessins pour que celui-ci présente une justification économique dont le bien-fondé et la justesse atteignent un niveau suffisant de certitude avant d'annoncer au Québec qu'une nouvelle ligne est une bonne chose (du moins sur le plan de rentabilité) pour la province et la clientèle.

Une justification économique sujette à d'importantes critiques n'est certainement pas souhaitable pour un projet de cette envergure et la Régie ne devrait pas l'autoriser sans une preuve plus convaincante, étant compris que le Transporteur pourra se présenter à nouveau devant elle lorsqu'il aura complété ses analyses économiques.

Un dernier commentaire s'impose.

Il est vrai qu'un dossier devant la Régie de l'énergie représente des coûts considérables, mais qui demeurent somme toute fort modestes face à l'ampleur

de l'investissement demandé qui se chiffre à plus d'un milliard de dollars. Il a été répété à maintes reprises que l'élaboration de la solution 1, qui en est rendue à une analyse d'avant-projet, a entraîné des coûts de l'ordre de 13 millions de dollars. Peut-être serait-il intéressant d'investir aussi une somme d'argent, qui sans être aussi significative, permettrait d'obtenir un niveau de raffinement de l'analyse économique de la (ou les) solution(s) alternative(s) pour permettre un réel exercice de comparaison et de validation?

Une autorisation d'un projet de cette envergure dans le contexte actuel de la preuve semblerait présenter un dangereux précédent pour tout autre projet d'investissement, que ce soit du Transporteur ou du Distributeur. En effet, s'il n'y a aucun problème à autoriser un investissement alors que la justification économique ramène les deux solutions sur un pied d'égalité alors qu'elles étaient du simple au double selon le Transporteur, quel dossier justifiera un refus d'autorisation?

Le Transporteur a raison de dire que les analyses présentées par les intervenants sont incomplètes ou prêtent elles-mêmes flanc à certaines critiques. Toutefois, ce que ce dernier omet de mentionner c'est que personne n'a eu la prétention de présenter une justification économique avec les mêmes ressources que le Transporteur y a investi au cours de 6 dernières années (au coût de 13 millions de dollars).

Le simple fait qu'avec des moyens plus limités, les intervenants aient été en mesure de remettre très sérieusement en question l'élément central de la justification économique du projet est en soi révélateur qu'il y a un sérieux problème dans la preuve du Transporteur et que la Régie ne devrait pas l'autoriser sans que celui-ci n'apporte les correctifs appropriés.

Le tout respectueusement soumis.

Laval, ce 29 octobre 2014

DUFRESNE HÉBERT COMEAU INC.
Procureurs de la partie intéressée
AHQ-ARQ