

Lévis, le 2 septembre 2014

Par courriel et dépôt au SDÉ

Me Véronique Dubois, Secrétaire
RÉGIE DE L'ÉNERGIE
Tour de la Bourse, C.P. 001
800, Place Victoria, 2^e étage, bur. 255
Montréal QC H4Z 1A2

**OBJET : Ligne 735 kV La Chamouchouane – Bout-de-l'Île
R-3887-2014**

Contestation des réponses du Transporteur à la DDR #1 de l'AQCIE et du CIFQ

Chère Consoeur,

L'AQCIE et le CIFQ demandent à la Régie d'ordonner au Transporteur de répondre aux questions suivantes de sa DDR.

Question 2.1

Le Transporteur refuse de fournir la liste des nouvelles sources de production, des nouvelles interconnexions ainsi que des nouveaux contrats de service de transport auxquels il fait référence, sous prétexte qu'il les avait évoqués dans la section intitulée « contexte » de la pièce HQT-1 doc. 1.

Or, à la page 9 de la pièce HQT-1 doc. 1 révisée, le Transporteur allègue spécifiquement que « *pour répondre à ce contexte d'évolution* les analyses du Transporteur démontrent que la solution optimale consiste aujourd'hui à construire une nouvelle ligne de transport à 735 kV ».

Puisque ce sont ces nouvelles sources de production, ces nouvelles interconnexions et ces nouveaux contrats de service qui entraînent l'exigence d'une nouvelle ligne, il est essentiel que la Régie sache en quoi ils consistent puisqu'elle aura entre autres à décider qui doit supporter le coût de construction de la ligne.

Questions 2.2, 2.3 et 2.4

Ces questions visent à obtenir des informations de la même nature que celles visées par la question 2.1 et pour les mêmes fins.

Le Transporteur allègue que les études d'impact requises par l'AQCIE et le CIFQ ne sont pas « *reliées à la preuve déposée et ne sont pas pertinentes au projet* ».

Il n'est pas nécessaire que ces études soient spécifiquement évoquées par le Transporteur pour être reliées à la preuve déposée : elles le sont par leur nature même et elles visent précisément de nouvelles installations qui devront être raccordées et qui peuvent très bien constituer en tout ou en partie la justification du projet de ligne à 735 kV, ce dont la Régie doit s'assurer en vue de décider qui doit supporter le coût de construction de cette ligne.

Question 3.1

L'objectif de la question est de quantifier le niveau d'engorgement au poste de la Chamouchouane puisqu'il s'agit là du motif essentiel évoqué par le Transporteur pour justifier sa demande d'investissement. Le Transporteur allègue que la question est imprécise et il semble suggérer qu'il n'est pas en mesure d'y répondre.

Nous soumettons que le Transporteur est certainement en mesure de répondre à cette question parfaitement pertinente se rapportant à la réalité actuelle, puisqu'il est même en mesure de spécifier ce que sera, selon lui, le niveau de transit sur les lignes se raccordant au poste de la Chamouchouane suivant les solutions 1 et 2 considérées par lui, tel qu'il appert de sa réponse 4.1 à la DDR #1 de CSH (HQT-2, doc. 6, p. 14 et 15 de 39).

Questions 8.1, 8.2 et 8.3

Ces questions visent à permettre de comprendre le projet révisé proposé par le Transporteur et de déterminer à tout le moins l'ordre de grandeur de son coût total.

Pour le moment, le Transporteur propose la construction d'une ligne qui n'aboutira nulle part à moins de mettre en place un nouveau poste qui fera nécessairement partie intégrante du projet, de sorte qu'on ne sait désormais plus en quoi consiste son projet et à quel coût il peut être réalisé, si bien que la comparaison de sa solution 1 à sa solution 2 ne tient simplement plus.

La Régie a déjà indiqué qu'elle ne décidera pas de la présente demande avant le dépôt de celle qui se rapportera au poste Judith-Jasmin, mais il nous semble que pour poursuivre utilement l'étude de la présente demande la Régie devrait recevoir dès maintenant à tout le moins l'information requise par les questions 8.1, 8.2 et 8.3.

Question 9.1

Le projet est présenté par le Transporteur comme destiné à assurer au mieux la desserte de la charge au sud du réseau. Étant donné que le lien Radisson-Nicolet-Sandy Pond a un impact majeur sur la desserte de la charge au sud du réseau (charge locale et interconnexions), il est important de savoir si

le projet aura un impact sur la capacité de ce lien à assurer l'alimentation du réseau, incluant les interconnexions.

Question 10.1

La question vise à savoir si la totalité de la production provenant du complexe La Romaine sera destinée à l'exportation.

Comme le projet vise précisément à assurer notamment le transport de la production provenant de ce complexe, on ne peut imaginer en quoi la question pourrait n'être pas pertinente.

Le Transporteur justifie son refus de répondre en invoquant le paragraphe 24 de la décision D-2014-118. Nous soumettons qu'il n'y a aucun rapport entre ce paragraphe et la question 10.1.

Question 11.2

Le Transporteur refuse de répondre à la question au motif qu'elle « *réfère à un scénario hypothétique pour lequel aucune analyse spécifique n'a été faite par le Transporteur dans le cadre du présent dossier dont l'objectif est de résoudre l'effet d'entonnoir du réseau de transport à la hauteur du poste de la Chamouchouane* ».

Avec respect, il semble que le Transporteur ignore la réalité.

Il a proposé à la Régie deux projets de raccordement (La Romaine et l'éolien de l'appel d'offres de 2005) pour lesquels il a fait accepter des solutions impliquant certains coûts.

Les solutions proposées pour ces deux projets auraient pour impact d'exacerber l'effet d'entonnoir à hauteur de la Chamouchouane, lequel effet n'était jusqu'à maintenant pas une cause de préoccupation.

Pour éviter la problématique de l'entonnoir, le Transporteur propose de substituer aux deux projets déjà approuvés un nouveau projet (la ligne à 735 kV) qui ne présentera pas l'inconvénient d'exacerber l'effet d'entonnoir.

Le Transporteur propose donc d'appliquer au coût du nouveau projet les contributions respectives de HQP et de HQD déjà déterminées par lui à l'égard de projets qui ne se réaliseront pas : il s'agit de contributions relatives à des coûts qui désormais sont purement hypothétiques puisque les travaux auxquels ils se rapportent ne seront jamais réalisés.

La question qui dès lors se pose de manière évidente est celle de savoir ce que devraient être les contributions de HQP et de HQD à l'égard du seul projet réel, celui de la ligne à 735 kV.

Nous soumettons que la Régie doit de toute nécessité connaître la réponse à cette question avant d'autoriser le projet nouveau présenté par le Transporteur en remplacement des deux autres, lesquels sont désormais caducs.

Question 13.1

Les simulations auxquelles le Transporteur refuse de se livrer permettront de quantifier l'impact des deux scénarios sur les capacités de transport, aussi bien internes qu'au niveau des interconnexions. Cette information permettra de cerner les bénéfices du projet par catégories de clients, soit les clients de la charge locale et les clients de point à point.

Je vous prie d'agréer, chère Consoeur, l'expression de mes meilleurs sentiments.

(s) *Pierre Pelletier*

Pierre Pelletier

PP/sb

c.c. Me Yves Fréchette