Q U É B E C **RÉGIE DE L'ÉNERGIE**

N° : R-3887-2014

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

HYDRO-QUÉBEC
(ci-après le «TRANSPORTEUR»)

Demanderesse

et

L'ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DES CONSOMMATEURS INDUSTRIELS D'ÉLECTRICITÉ
(ci-après « AQCIE »)

et

LE CONSEIL DE L'INDUSTRIE FORESTIÈRE DU QUÉBEC
(ci-après « CIFQ »)

Intervenants

ARGUMENTATION DE L'AQCIE ET DU CIFQ

1. Dans leur demande d'intervention au dossier, l'AQCIE et le CIFQ soulevaient une seule question, celle de la causalité des coûts et soumettaient qu'il incombait au Producteur de garantir la neutralité tarifaire du projet. Ils entendaient retenir les services d'un expert à ce sujet.

2. Au paragraphe 30 de sa décision D-2014-118, la Régie demandait à l'AQCIE-CIFQ de réévaluer la pertinence d'avoir recours à un expert dans le contexte de certains de ses commentaires.

3. L'AQCIE et le CIFQ se sont en conséquence abstenus de recourir aux services d'un expert sur cette question de causalité des coûts, laquelle reste entière à l'issue de l'administration de la preuve dans ce dossier.

4. La Régie fait face à une demande du Transporteur qui a été justifiée par celui-ci, au gré des circonstances, de deux manières diamétralement opposées.

5. Dans un premier temps, <u>en décembre 2013</u>, le Transporteur a justifié la ligne proposée auprès du NPCC, de la manière suivante, tel qu'il appert du préambule à la question 14.1 de la DDR #1 de l'AQCIE-CIFQ et de la réponse qu'y a donnée le Transporteur :

> *"(i) « CHAMOUCHOUANE-MONTRÉAL 735-KV LINE*
>
> *Planning studies have shown the need to consolidate the transmission system with a new 735-kV line in the near future. Generation additions (such as the Romaine Complex and wind generation) and new transmission services are the reason the new line is warranted. The line will extend from the Chamouchouane substation on the eastern James Bay subsystem to the Duvernay substation just north of Montréal (about 400 km or 250 miles). Planning, permitting, and construction delays are such that the line is scheduled for the 2018-2019 winter peak period. Public information meetings have begun on this project. The final line route has not completely been determined yet, and authorization processes are ongoing. The new line will also reduce transfers on other parallel lines on the Southern Interface, thus optimizing operation flexibility and reducing losses." (notre soulignement)"*

En réponse à la question 14.1, le Transporteur précisait que les « new transmission services » en question étaient des services de transport vers le New-Hampshire et l'État de New-York.

6. Le Transporteur attirait alors l'attention sur des avantages secondaires de la nouvelle ligne : réduction de transit au sud du réseau, flexibilité d'opération du réseau et réduction des pertes.

7. Il nous paraît capital de noter que le Transporteur donnait alors comme seules causes de la construction de la ligne l'ajout de production (La Romaine et l'éolien) et l'ajout de nouveaux services de transport (vers le New-Hampshire et l'État de New-York).

8. Il faisait aussi état des avantages secondaires susmentionnés, mais il ne faisait alors aucunement état du besoin d'assurer la fiabilité du réseau, que ce soit comme cause de la construction projetée ou même comme un bénéfice accessoire de cette construction.

9. Ce n'est que lors de l'introduction de la présente demande auprès de la Régie quelques mois plus tard qu'a été mise de l'avant l'idée que la ligne serait justifiée par toute autre chose, soit le besoin d'assurer la fiabilité du réseau, laquelle serait soudainement devenue compromise par quelque obscure phénomène électrique trop complexe pour être compris par le profane, qu'on a choisi d'appeler vulgairement l'« effet d'entonnoir » résultant de la présence de trois lignes à 735 kV à l'entrée du poste de Chamouchouane et de deux lignes seulement à la sortie du poste, situation qui existait depuis des années et qui ne paraissait poser problème ni lors de la présentation du dossier de raccordement des éoliennes ni lors de la présentation du dossier de raccordement de La Romaine aussi récemment qu'en 2010 et 2011.

10. On notera d'ailleurs que lorsque le Transporteur a évoqué, dans chacun de ces dossiers, l'hypothèse d'une nouvelle ligne de transport, c'était en tant qu'*« option concernant le renforcement du réseau principal* … (qui) *pourrait être envisagée en remplacement de la solution retenue pour le renforcement du réseau*

principal »,[1] renforcement justifié uniquement par l'intégration de la production de chacun de ces deux projets, et d'aucune manière par des raisons de fiabilité.

11. La question de la fiabilité n'était pas plus évoquée lors de la présentation de ces dossiers qu'elle ne le sera à la fin de 2013 dans la présentation du dossier au NPCC.

12. Notons enfin, comme l'a fait remarquer l'analyste Cormier dans son témoignage (n.s., vol. 2, 22/10/14, p. 160 à 162), que les valeurs associées au service de transport de point à point qui ont été considérées par le Transporteur pour les fins de la présente demande excèdent de plus de 1 200 MW celles qui avaient été considérées lors de l'étude d'intégration de l'éolien (A/O 2005-03) et celles qui font présentement l'objet d'engagements d'achat, ce qui corrobore la version présentée par le Transporteur au NPCC à l'effet que la raison (« the reason ») pour laquelle la ligne est requise tient uniquement à des besoins en croissance : La Romaine, l'éolien et de nouveaux services de transport.

13. La Régie, dans l'état actuel du dossier, se voit donc appelée à décider entre deux versions contradictoires présentées par le Transporteur quant à la causalité des coûts de son projet.

14. Si la première version mérite d'être crue, la demande du Transporteur pourrait devoir être rejetée, non pas parce que la solution #2, celle du renforcement massif par compensation série, serait techniquement ou économiquement préférable à la solution #1, mais parce que la problématique de la fiabilité, invoquée par le Transporteur comme seul fondement essentiel de sa demande, ne justifierait ni l'une ni l'autre.

15. L'AQCIE et le CIFQ ont témoigné à l'effet qu'il leur fallait, en l'absence d'une contre-expertise, faire un acte de foi quant aux prétentions du Transporteur sur cette problématique de la fiabilité. Sur cette base, ils ont manifesté leur préférence pour la solution « ligne », qui présenterait un meilleur bilan que la solution « compensation série » dans la comparaison des avantages et inconvénients propres à chacune.

16. Nous soumettons toutefois que la Régie, elle, n'est pas réduite à l'obligation de décider une demande d'une telle envergure sur la base d'un acte de foi. Vu les doutes très sérieux soulevés dans ce dossier à l'égard des motifs justifiant la construction de la ligne et à l'égard de la causalité des coûts s'y rattachant, nous recommandons à la Régie de faire procéder de son propre chef à une contre-expertise sur cette question si elle estime ne pas posséder toute l'information et toute l'expertise requises pour rendre une décision éclairée.

17. Une solution autre que le rejet de la demande s'offrirait toutefois à la Régie même si elle estimait que la cause réelle de la demande ne tient pas à une

[1] R-3442-2010, HQT-1, doc.1 (B-0004), p. 89-90 et R-3757-2011, HQT-1, doc.1 (B-0004), p. 35.

problématique de fiabilité mais uniquement à des besoins de croissance, comme l'a prétendu le Transporteur devant le NPCC. Il s'agirait alors de rouvrir l'enquête et de permettre aux participants (au premier chef desquels le Transporteur) de proposer des solutions visant à établir une répartition équitable de la totalité des coûts du projet, ou de leur quasi-totalité s'il est pertinent de maintenir la catégorie « pérennité des actifs » pour un montant de quelque 58,7 M$, tel que proposé par le Transporteur.

18. Cette solution, dans la mesure où elle pourrait être efficacement aménagée, serait, selon nous, préférable au rejet pur et simple de la demande si tant est que des services de transport additionnels imminents justifient véritablement la construction de la ligne, car il nous paraît évident qu'en un tel cas l'adoption immédiate de la solution ligne engendrerait des économies importantes par l'élimination des renforcements exigés par l'intégration de La Romaine et de l'éolien.

19. Subsidiairement, dans l'hypothèse où la Régie s'estimerait en mesure de décider de la demande sur la base de la preuve qui se trouve devant elle et dans l'hypothèse où elle estimerait justifiée la demande du Transporteur, nous soumettons qu'il lui faudrait établir un processus permettant d'éviter que ne profitent de la ligne ce qu'un témoin de l'AQCIE-CIFQ a appelé des « free riders », c'est-à-dire des utilisateurs qui bénéficieraient du fait que la ligne aurait été autorisée aujourd'hui et payée par l'ensemble de la clientèle alors que leurs demandes ne seraient produites, fort opportunément pour eux, que dans un avenir plus ou moins rapproché et ne les assujettiraient à aucune contribution particulière.

20. Il nous paraît par ailleurs que cette question aurait sans doute avantage à être considérée, le cas échéant, dans le cadre de l'étude de la politique d'ajouts proposée par le Transporteur, qui fait l'objet du dossier R-3888-2014 présentement en cours.

Lévis, le 29 octobre 2014

(s) Pierre Pelletier

PIERRE PELLETIER
Procureur de l'AQCIE et du CIFQ

2843, rue des Berges,
Lévis (Québec) G6V 8Y5
Téléphone : (418) 903-6886
Télécopie : (418) 650-7075
Courrier électronique : pelletierpierre@videotron.ca