

Citoyens Sous Haute Tension
MRC Matawinie

Mémoire de CSHT-MRCMTWN

Présenté à
La Régie de l'énergie

Dossier No R-3887-2014
Demande du Transporteur relative au
projet à 735 kV de la Chamouchouane-
Bout-de-l'Île

Le 10 octobre 2014

Rédaction

André Dallaire, analyste, CSHT

Collaboration

Bernard Saulnier, expert conseil

Pierre Cyr, CSHT

Constance Durocher, CSHT

Remerciements

Nous tenons également à remercier tous ceux qui ont participé à la recherche menant à la rédaction de ce mémoire.

Table des matières

1. Présentation de l'intervenant	4
2. Introduction	5
3. Solution optimale vs optimale plus	
Les solutions 1 et 2 sont-elles comparables entre elles ?	7
4. Autofinancement selon un <i>pro forma</i> étalé sur 50 ans	11
5. La solution 1 serait la plus économique	15
6. L'effet entonnoir aux postes Saguenay/Chamouchouane	
6.1 Impact de la Romaine	17
6.2 Impact du 2 ^e appel d'offres éolien 2005-03	19
7 La solution 1 répondrait aux critères d'acceptabilité environnementale	21
8 La solution 1 répondrait aux critères d'acceptabilité sociale	23
9 La compensation en série	26
10 Une alimentation distincte pour le poste Bout-de-l'Île	28
11 Une garantie anti-verglas	31
12 Les besoins pour cette ligne nouvelle seraient inévitables	32
13 Conclusion et recommandations	35
 Annexes	 38
1 Historique	
2 La question de l'entreposage des « surplus énergétiques »	
3 Liste des résolutions et appuis 2011-2012	
4 Liste des résolutions et appuis 2013	
5 Liste des résolutions et appuis 2014	
6 Liste des documents et correspondances produits par HQT	
7 Liste des documents et correspondances produits par CCSHT et CSHT	

1. PRÉSENTATION DE L'INTERVENANT

Dans la présente requête, l'organisme Citoyens Sous Haute Tension s'est associé à la MRC de Matawinie (« CSHT-MRCMTWN ») afin de réagir au projet de construction d'une quatrième ligne de transport d'électricité à 735 kV sur son territoire et de démontrer son opposition à ce projet. L'organisme à but non lucratif Citoyens Sous Haute-Tension (ci-après « CSHT ») a été créé en juillet 2013. CSHT est la continuité d'un groupe qui a d'abord mis en place un comité, le Comité citoyens sous haute tension (« CCSHT ») qui représentait des Lanaudois et Lanaudoises en 2012 aux fins de questionner Hydro-Québec TransÉnergie (HQT) sur la justification de cette quatrième ligne à 735 kV à traverser le territoire de Lanaudière.

Aujourd'hui, CSHT représente des citoyens et citoyennes préoccupés par l'impact appréhendé de ce projet sur l'environnement et le milieu économique, non seulement de la région, mais du Québec dans son ensemble. CSHT demeure particulièrement préoccupé par le souci d'obtenir une justification fondée du projet, pour tous les contribuables du Québec, d'autant plus qu'il s'agit d'un projet dont le coût prévu dépasse le milliard de dollars.

Les principaux objets de la création de CSHT, tels que consignés dans son acte constitutif, reposent, entre autres, sur les éléments suivants :

- 1- représenter les citoyens auprès des autorités.
- 2- sensibiliser les citoyens à leurs droits, obligations et responsabilités.
- 3- assurer la concertation entre les intervenants ayant intérêt dans la défense et la promotion des intérêts des membres de la corporation.

CSHT compte actuellement 102 membres. La position de l'organisme dans le présent dossier est largement appuyée par diverses municipalités, MRC, fédérations agricoles et autres regroupements.

2. INTRODUCTION

Le Transporteur sollicite de la Régie de l'énergie une autorisation aux fins de pouvoir dépenser 1 milliard 339 millions de dollars pour la construction d'une nouvelle ligne à 735 kV de 400 kilomètres devant relier, à la fin de 2018, le poste de la Chamouchouane et d'un poste à créer quelque part en un lieu mentionné au dernier instant, et qui n'a pas encore été justifié à la Régie, dans la boucle métropolitaine, entre les postes actuels de Duvernay et de Chénier (ci-après appelé « solution 1 »). Ce nouveau poste éventuel pourrait porter le nom de Judith-Jasmin.

En aucun endroit de sa preuve ni en aucun endroit de toutes ses réponses à toutes les Demandes de renseignements, soit de la Régie, soit des Intervenants, le Transporteur n'a pu préciser sur un quelconque calendrier, de quelle énergie nouvelle, après 2020, il s'agissait de transporter ; ni à destination de quel client il allait le transporter ; ni quel prix, bien évidemment, ces clients allaient payer pour cette nouvelle énergie non encore nommée

Le Transporteur sollicite actuellement une autorisation de dépenser 1.339 milliards de dollars pour une nouvelle ligne de transport comme en faisant appel à un acte de foi collectif à consentir sur la base d'attributs de voyance, lesquels malheureusement, ont très mal performés, dans les 10 dernières années de leur histoire, entraînant ainsi des milliards en terme de perte pour le trésor québécois...des milliards qui n'en finissent plus de gonfler : TransCanada Energy à Bécancour, Gentilly 2, et ailleurs.

Selon le Transporteur, cette nouvelle ligne de transport Chamouchouane/région du grand Montréal remplacerait avantageusement les deux scénarios qu'il a déjà fait accepter par la Régie, en deux épisodes, l'un en 2010, et l'autre en 2011 au nom de leur caractère optimal (ci-après collectivement appelés « solution 2 »). Le Transporteur réaliserait aujourd'hui l'immensité de son erreur pour laquelle il a réclamé et obtenu à l'époque l'autorisation de dépenser 800 millions de dollars (*arrondi*).

Ce nouveau scénario du Transporteur, la Solution 1, mérite d'être analysé selon les facettes suivantes:

1. Il est impossible de comparer entre elles une solution globale et des solutions individuelles d'amplitudes absolument disparates.
2. Cette ligne 735 kV serait autofinancée basé sur un *pro forma* étalé sur 50 ans. Les plus de 500 millions de dépenses additionnelles seraient largement compensées par un volet d'autofinancement d'une telle Solution 1, dont les épargnes prévues, pourraient approcher les 900 Millions.
3. Cette ligne 735 kV deviendrait plus économique que la solution 2. (*au support de cette affirmation et dans le but d'apporter un complément d'information au lecteur, CSHT réfère celui-ci à l'ANNEXE 2 du présent mémoire.*)

4. Elle permettrait aussi une amélioration de l'architecture du réseau principal, plus particulièrement au niveau de l'axe Saguenay/Chamouchouane, qui constituerait un lieu d'entonnoir propice à l'engorgement;
5. Ce projet bénéficierait de l'acceptabilité environnementale ;
6. Ce projet bénéficierait de l'acceptabilité sociale ;
7. Ce projet aurait la capacité d'éviter un usage abusif de la compensation en série ;
8. Ce projet permettrait une alimentation distincte pour le poste Bout-de-l'île ;
9. Cette ligne offrirait une garantie anti-verglas;
10. Elle serait inévitable dans le futur, selon le Transporteur.

CSHT a eu l'opportunité d'examiner les allégués du Transporteur depuis deux ans déjà, plus précisément, depuis le 10 octobre 2012, et ainsi d'exprimer depuis de nombreuses réserves relatives au texte déposé à cette date.¹

Malheureusement, les interrogations exprimées au Transporteur au fil du temps n'ont pas toujours mérité la considération que CSHT aurait souhaitée: soit qu'HQT ne répondait pas, en alléguant que ce n'était pas pertinent, et parfois même au prix de sacrifier à des engagements formels signés par le PDG de HQT ; soit enfin qu'on répondait en faisant appel à des actes de foi.

CSHT est heureuse d'avoir enfin l'occasion de faire entendre sa position devant les instances appropriées.

Nous allons reprendre une à une les composantes de la preuve énumérées en dix points à la page précédente et présentées comme bonifiantes par le Transporteur en espérant, avec égard, que la Régie puisse y retrouver à conclure que la présente Demande du Transporteur soumise à son approbation est, à tout le moins, prématurée ; sinon que la solution 1 proposée par le Transporteur souffre de faiblesses sérieuses qui devraient entraîner son rejet.

¹ Ligne à 735 kV reliant le poste de la Chamouchouane au poste du Bout-de-l'île, présentation de Hydro Québec TransÉnergie au Comité exécutif de la Conférence régionale des élus de Lanaudière, 10 octobre 2012, <http://citoyenssoushautetension.org/data/documents/Hq-presentation-CREL-2012-10-10.pdf>.

3. SOLUTION OPTIMALE VS OPTIMALE PLUS LES SOLUTIONS 1 ET 2 SONT-ELLES COMPARABLES ENTRES ELLES ?

Le Transporteur soumet que la solution 1 permettrait:

«(...) une optimisation, au plan global, de solutions optimisées au plan individuel pour les projets d'intégration de la production du complexe de la Romaine par Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité (le « Producteur ») et celle prévue par l'appel d'offres 2005-03 visant un approvisionnement en énergie éolienne par Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le « Distributeur »), suivant l'orientation qui avait été communiquée à la Régie dans le cadre de ces projets déjà autorisés. ². »

Considérant que le Transporteur, dans sa demande amendée R-3887-2014 base ses principales conclusions favorables à la solution 1 sur une comparaison d'égal à égal avec les deux composantes de la solution 2, à savoir les deux projets déjà approuvés et en cours de réalisation (R-3742-2010 et R-3757-2011), il nous apparaît important de revoir les fondements ou les objectifs de chacune de ses trois requêtes.

CSHT aimerait ici remettre respectueusement en perspective les trois éléments suivants;

1. La solution 1 Chamouchouane-Région métropolitaine apparaît comme ayant entre autres objectifs de positionner le réseau pour le transport d'énergies futures.

« Contexte de développement à plus long terme Aux fins de la comparaison des solutions, le Transporteur souligne que celles-ci ont été analysées ou conçues dans une optique plus large de développement à long terme du réseau. Par cette façon de faire, le Transporteur cherche à positionner stratégiquement le réseau pour l'avenir, en favorisant son développement optimal et durable tout en minimisant le nombre et le coût des interventions. »³ [nous soulignons]

« Cette recherche d'une solution qui soit structurante pour le réseau de transport principal dans une perspective de développement à plus long terme nécessite que le Transporteur projette le réseau dans l'avenir. Ainsi, il a analysé les deux solutions en regard de leur potentiel à répondre à des besoins éventuels. De cette façon, le Transporteur s'assure de comparer des solutions qui rendent un même service et se positionne de façon à faire un choix qui soit optimal pour l'avenir du réseau. De cet exercice, il est ressorti que la solution 1 est la plus

² Pièce B-0006, R-3887-2014 page 5.

³ Pièce B-0006, R-3887-2014 page 33.

structurante pour le réseau et qu'elle positionne ce dernier stratégiquement pour l'avenir. »⁴ [nous soulignons]

2. Par ailleurs, dans l'introduction de la demande relative au projet R-3742-2010, on peut lire:

« Par la présente demande, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») vise à obtenir l'autorisation de la Régie de l'énergie (la « Régie ») afin de construire les immeubles et les actifs requis pour l'intégration d'éoliennes au réseau de transport d'Hydro-Québec (le « Projet ») et ce, afin de répondre à la demande de raccordement de quatorze parcs éoliens formulée par Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le « Distributeur ») le 6 juin 2008. La demande de raccordement du Distributeur fait suite à un appel d'offres (A/O 2005-03) que ce dernier a lancé le 31 octobre 2005 visant l'achat d'énergie éolienne devant être produite au Québec conformément au décret numéro 926-20051 adopté par le gouvernement du Québec le 12 octobre 2005. »⁵ » [nous soulignons]

3. Enfin, dans l'introduction de la demande relative au projet R-3757-2011, le Transporteur propose l'objectif suivant :

« Par la présente demande, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») vise à obtenir l'autorisation de la Régie de l'énergie (la « Régie ») afin de construire les immeubles et les actifs requis pour le raccordement des centrales du complexe de la Romaine au réseau de transport (le « Projet »). (...) Le Projet vise plus particulièrement à raccorder au réseau de transport les quatre centrales hydroélectriques du complexe de la Romaine d'une puissance respective de 270 MW (de la Romaine-1), 640 MW (de la Romaine-2), 395 MW (de la Romaine et 245 MW (de la Romaine-4). Les mises en service de ces centrales s'échelonnent de 2014 à 2020. Pour l'essentiel, ce Projet consiste à réaliser les travaux, modifications et ajouts requis localement et sur le réseau de transport principal afin de raccorder les centrales au réseau de transport et d'acheminer la nouvelle puissance vers les centres de consommation.⁶ » [nous soulignons].

À la face même des objectifs formulés pour chacun de ces trois projets, CSHT constate que ceux-ci n'ont pas été conçus pour répondre à des besoins de mêmes gabarits. En effet, le premier (2010) était conçu pour acheminer une quantité bien précise

⁴ Pièce B-0006, R-3887-2014 page 33.

⁵ Pièce B-0004, R-3742-2010 introduction page 10.

⁶ Pièce B-0004, R-3757-2011 introduction page 5.

d'électricité produite par les parcs d'éoliens du 2^e appel d'offres de 2005, totalisant une capacité de production de 2 000 MW; le second (2011), de son côté, a été conçu pour faire transiter une quantité bien précise d'électricité produite par le complexe de la Romaine d'une capacité de production de 1 550 MW, tandis que le dernier (la solution 1 de 2014) répondrait à une volonté de faire transiter, en plus de ces 3 550 MW, une quantité future d'électricité non précisée, du moins sur le calendrier, qui dépendrait de projets à venir non encore autorisés.

Le Transporteur, tout au plus à ce titre, mentionne deux périmètres possibles, soit un total de 1 490 MW additionnels dans sa réponse à la Régie R3.2 à la Demande de renseignements numéro 1 de la Régie « *Les besoins éventuels considérés lors de l'étude de 2009 pour les deux solutions totalisaient 1 490 MW de ressources de production et 1 200 MW de service de transport ferme point à point **de plus que les projets du complexe de la Romaine et de l'appel d'offres 2005-03** »*⁷ [nous soulignons], et de 880 MW additionnels dans sa réponse R6.5⁸ de cette même demande de renseignements.⁹

CSHT s'interroge sur l'à propos de la comparaison faite par le Transporteur entre deux solutions qui possèdent des bases de référence différentes.

Dans le seul but d'imager son propos, CSHT se représente les projets 2010 et 2011 comme étant la volonté pour une entreprise de transport routier de se doter de deux nouveaux véhicules d'un gabarit correspondant aux charges à déplacer. Avant d'identifier le modèle à retenir, le Transporteur avait fait alors, comme à l'habitude d'ailleurs, des analyses comparatives de différents véhicules de même gabarit, et avait produit une demande à la Régie, en justifiant la solution retenue. Pour la solution 2010, le Transporteur comparait deux véhicules de même gabarit; et pour la solution de 2011, il en comparait trois, toujours de même gabarit. Dans le projet R-3887-2014 le Transporteur ne répond pas clairement à la question 4.1 de la régie¹⁰ se contentant seulement de lui rappeler que l'ajout de la ligne projetée est inévitable, comme si le Transporteur avait déjà décidé qu'il pouvait passer outre à tout devoir de comparaison dans son projet d'achat de type « semi-remorque » sans devoir à se préoccuper d'aucune forme de magasinage prudent pour des produits de même gamme, soit du gabarit des semi-remorques.

Comme intervenant, CSHT soumet respectueusement qu'il respecte la consigne énoncée au paragraphe 25 de la Décision procédurale D 2014-118 de la Régie¹¹. Toutefois, CSHT considère que le Transporteur ne saurait se dispenser de la règle habituelle de magasinage préliminaire. Cependant, comme le Transporteur évite de

⁷ Pièce B-0025, R-3887-2014, page 10.

⁸ Pièce B-0025, R-3887-2014, page 18.

⁹ Les inscriptions OASIS 128R à 131R d'HQP pourraient représenter la majeure partie de ces additions.
http://www.oatioasis.com/HQT/HQTdocs/Liste_Etudes_impact.pdf.

¹⁰ Pièce B-0025, R-3887-2014, page 11.

¹¹ Pièce A-0005, R-3887-2014.

comparer des alternatives adaptées à l'amplitude des ambitions de la solution 1, CSHT en vient à la conclusion que la démarche du Transporteur a pour effet de disqualifier d'avance la solution 2, pour favoriser la solution 1, alors qu'il a privé cette dernière de ses fondements premiers, qu'on pourrait décrire comme étant: « le magasinage préliminaire entre véhicules d'une même gamme. »

En tout respect du paragraphe 25 de la décision procédurale susmentionnée, CSHT reconnaît, depuis ses tout débuts¹², le privilège exclusif du Transporteur de préciser ses alternatives. Mais encore faudrait-il qu'il y ait des alternatives au départ et qu'elles puissent être comparables c'est-à-dire qu'elles puissent répondre à des besoins de même gabarit, sinon l'exercice est vicié ou biaisé d'entrée de jeu.

CSHT vient d'analyser dans le présent chapitre, la position suivante soumise par le Transporteur à savoir: que la solution 1 serait plus optimale que la solution 2 déjà proposée et autorisée par la Régie, en tant que solution également optimale,

Au-delà de toute l'importance que nous venons d'accorder à cet élément, CSHT soumet respectueusement à la Régie que la seule justification déterminante de la solution 1 serait la rentabilité commerciale des volumes d'énergie nouvelle à transiter annuellement par cette nouvelle ligne de transport, soit un aspect que le Transporteur a négligé de traiter en quelque lieu de sa preuve.

¹² Annexe 7, document remis lors des assemblées CSHT.

4. AUTOFINANCEMENT SELON UN PRO FORMA ÉTALÉ SUR 50 ANS

Dans sa Demande¹³, le Transporteur évalue à 873.7 millions de dollars la valeur des pertes électriques qu'entraînerait la solution 2 qui consiste en l'ajout massif de compensation série dans les postes existants.

Le Transporteur soumet à la Régie de considérer comme facteur bonifiant de la solution 1, des perspectives d'autofinancement à la hauteur de 873 millions, avec un *pro forma* étalé sur les 50 premières années de fonctionnement.

CSHT, pour sa part, soumet qu'un tel *pro forma* ne saurait résister à la critique élémentaire.

CSHT s'inquiète du fait que le Transporteur ait refusé de répondre à toutes et chacune de ses questions qui visaient à sonder le bien-fondé d'un tel *pro forma* de prévisions de revenus¹⁴ pour une période allant au-delà des années 2060.

CSHT se sentait d'autant plus à l'aise d'aborder cette question que la Régie elle-même semblait également, dans sa Demande de renseignements no 1, comme inquiète à l'idée d'accepter¹⁵ sans broncher les termes d'un tel projet qui irait se chiffrer à la hauteur de 873.7 millions dollars de gains possibles au bout de 50 ans.

Les citoyens du Québec ont dû commencer à s'interroger sur la véracité des affirmations du Transporteur quand il s'agit pour lui de présenter des prévisions de revenus, de façon générale, et plus particulièrement depuis la signature du contrat de 20 ans avec TransCanada Energy pour une centrale qui n'a fonctionné que 14 mois et dont il ne prévoit pas l'usage dans un horizon de 10 ans selon ses prévisions de mai 2014, ou encore depuis l'investissement de près de 1 milliard de dollars en achats d'équipements pour la centrale nucléaire de Gentilly 2, peu de temps avant sa fermeture.

¹³ R-3887-2014, HQT-1 Document 1 Révisée, Tableau 3, page 33.

¹⁴ R-3887-2014-C-CSHT-MRCMTWN-0038-DDR-RepDDR-2014_08_28, points (iv) et (vi) du préambule des questions de la section 2.

Point (iv) : « Le montant de 873,7 M\$, présenté comme coût des pertes électriques de la solution 2 dans le tableau 3, peut être considéré comme une économie d'eau turbinée dans l'hypothèse d'une réalisation de la solution 1 qui se traduirait à terme par des revenus additionnels puisque l'électricité ainsi économisée pourra être vendue à des clients. Les gigawatt-heures additionnels qui deviendront ainsi disponibles à la vente, du fait de pertes électriques évitées, viendraient alors grossir les surplus prévus déjà très considérables d'Hydro-Québec qui, de l'aveu même de cette dernière, sont estimés à 75 TWh pour la période 2014-2023. (<http://www.hydroquebec.com/developpement-durable/energie-environnement/equilibre-offre-demande.html>). »

Point (vi) : « En s'intéressant au mode de calcul de la valeur des pertes électriques de la solution 2 du Transporteur, CSHT a été amené à rechercher la valeur commerciale des pertes évitées selon l'hypothèse de revenus additionnels qu'entraînerait la réalisation de la solution 1 telle que décrite au point (iv) du présent préambule et s'est naturellement tourné du côté des résultats des ventes à l'exportation. »

¹⁵ Pièce B-0025, R-3887-2014, page 10, question 1.1 à 1.4, pages 1 à 5.

Il faut bien reconnaître le caractère périlleux pour quiconque, du reste, de présenter un *pro forma* capable de couvrir les 50 prochains exercices financiers, qu'il s'agisse de CSHT ou de HQT.

Il y aurait quand même un certain nombre de questions qui nous semblent légitimes en termes d'appréciation d'un *pro forma*, quelle que soit l'identité de l'emprunteur.

Pour mieux illustrer notre propos, imaginons-nous pour quelques minutes, assis dans le bureau du banquier qui recevrait HQT en entrevue pour cet emprunt additionnel de plus de 500 millions de dollars.

1-

« Vous aimeriez donc vous procurer un tuyau neuf avec cet argent en vue de transporter de 100 à 117 MW additionnels ?

Avez-vous des acheteurs qui ont déjà signifié leur intérêt pour cette énergie nouvelle, d'ici 50 ans ? Des preneurs sérieux au prix de vente indiqué dans votre *pro forma* ?

Sinon, vous risqueriez d'envoyer de l'eau dans un baril qui déborderait déjà ?

2-

Quelles sont vos perspectives de développement de vos propres scénarios orientés vers la diminution de la demande, tels vos programmes d'efficacité énergétique, de promotion d'énergies alternatives comme la géothermie, l'éolien, le photovoltaïque?

La récente publication d'un *Décret de préoccupation*¹⁶ ne semble-t-elle pas insister sur une telle question de favoriser plutôt la voie de l'efficacité énergétique?

3-

Vous dites que la durée de vie utile de votre projet de ligne serait de 40 ans¹⁷; serait-ce à dire qu'une bonne partie de vos gains escomptés, ou sinon quelle portion de ces 873 millions de dollars, passerait en frais de dépréciation, comparaison faite avec les frais de dépréciation des appareils de compensation en série préconisés par les tenants de la solution 2?

4-

De la quarantième à la cinquantième année, y aurait-il encore des revenus escomptables ?

5-

Dans votre *pro forma*, vous estimez dès 2023 à dix cents le kWh le coût des pertes électriques considérées comme des revenus futurs.¹⁸

¹⁶ Décret de préoccupation, Portail Québec, (<http://www.fil-information.gouv.qc.ca/Pages/Article.aspx?aiguillage=ajd&idArticle=2209251822>).

¹⁷ Pièce B-0025, R-3887-2014, page 10 page 21.

¹⁸ Pièce B-0025, R-3887-2014, R1.2, R1.3, pages 4 et 5.

Comment se comporterait votre marché de l'exportation sur cette échelle des 50 prochaines années ? Eu égard aux imprévus relatifs à l'ouverture d'autres puits de gaz de schiste américains par dizaines de milliers? À combien prévoyez-vous le prix de vente du kWh destiné à l'exportation en 2023? À quel moment, d'ici les 50 prochaines années prévoyez-vous commencer à rapatrier des contrats d'exportation et vendre localement à un prix fort, plutôt qu'à un prix bas pour l'exportation? Le tout retardant d'autant les besoins de construire de nouvelles lignes de transport devant relier de nouvelles centrales du Grand Nord avec les clients du sud.

6-

Vous comptez utiliser cette ligne additionnelle pour faire descendre dans le Sud les 1 550 MW de la Romaine à partir du poste de la Chamouchouane? N'avez-vous pas demandé et obtenu récemment de la Régie les autorisations requises pour alimenter Alouette de 500 MW additionnels?¹⁹ À lire les dernières déclarations de votre PDG sur l'approvisionnement lié au développement du Plan Nord et les derniers journaux qui mentionnent des approvisionnements nouveaux pour Ariane Phosphate au Lac-à-Paul²⁰, pour Alcoa, et pour FerroQuébec (FerroAtlantica) qui devrait ouvrir à Port-Cartier en 2016-2017²¹ ? Combien de MW de la Romaine resterait-il alors à l'entrée de Chamouchouane ? »

Voilà quelques exemples de questionnements minimaux, standards, que les « banquiers-contribuables-acheteurs-des kWh » vivant au Québec croient qu'il serait légitime de poser à leur « emprunteur-Transporteur » avant de pouvoir examiner une telle demande de prêt pour plus de 500 millions de dollars additionnels effectuée aujourd'hui auprès de la Régie.

Surtout qu'aujourd'hui, notre gouvernement fait appel tous azimuts à des comportements d'efficacité tel que déjà mentionné dans son *Décret de préoccupations*.

Il s'agit ici, tout simplement de ne pas attribuer au Transporteur les vertus prémonitoires qu'il semble réclamer au chapitre des prévisions de la demande à l'effet de pouvoir chiffrer l'avenir des 50 prochaines années avec autant de précision commerciale, sans d'abord répondre aux six séries de questions que CSHT vient de soulever.

Pour le cas où il serait utile de faire preuve d'une certaine réserve en matière d'attributs prémonitoires et sans devoir remonter trop loin en arrière, il suffirait de rappeler que le Transporteur, par exemple, affirmait au BAPE, avant la construction du complexe de la Romaine, que le fait de ne pas consentir à ce moment les 6.5 milliards de dollars en cause allait priver le trésor public d'un bénéfice de l'ordre de 872 millions de dollars par

¹⁹ Pièce A-0007,R-3856-2013, page 15.

²⁰ <http://argent.canoe.ca/nouvelles/quebec-investit-2m-dans-arianne-phosphate-15092014>.

²¹ <http://lenord-cotier.com/index.php/2014/06/16/ferroatlantica-jette-lancre-a-port-cartier/>.

année à compter de 2021²² Devrions-nous mentionner à nouveau le milliard de pénalités liées aux erreurs de prévision de la demande du Distributeur, dans le dossier de TransCanada Energy à Bécancour, qui portait sur des horizons beaucoup plus courts que 50 ans.

CSHT s'inquiète de la portée d'une analyse comportant de si grandes imprécisions dans le contexte économique actuel du Québec en regard de la conjoncture économique et du discours d'austérité du gouvernement en place. Il n'y a pas de place à la spéculation que fait le Transporteur dans ses hypothèses de financement lorsque des sommes aussi significatives sont en jeux.

CSHT vient d'analyser dans le présent chapitre, la position suivante soumise par le Transporteur, à savoir que la solution 1 présenterait un avantage d'autofinancement.

Pour la question spécifique des pertes évitées et revendues (au-delà même de ce que pourrait être le prix de vente de ces pertes évitées), CSHT soumet humblement à la Régie que la justification d'une ligne de transport de cette envergure ne saurait s'appuyer sur le seul calcul économique de la commercialisation des pertes évitées par la construction d'une ligne supplémentaire à 735 kV.

CSHT rappelle, avec égards, que, par définition, tout ajout d'un lien électrique entre deux points d'un circuit électrique donné a pour effet de réduire les pertes globales du circuit en question par la nature physique même des propriétés des conducteurs, mais que cet ajout même ne constitue pas en tant que tel une raison qui nécessite de l'ajouter. CSHT soumet respectueusement à la Régie que la preuve économique donnée par le Transporteur ne saurait distraire la Régie de l'usage commercial premier auquel serait destiné une ligne supplémentaire de 735 kV, à savoir la rentabilité commerciale des transactions, qui seules peuvent en justifier la construction. CSHT constate que le Transporteur n'a pas traité de manière raisonnable cet aspect commercial fondamental pour justifier la préférence sollicitée en faveur de sa Solution 1.

²² Complexe La Romaine-Étude d'impact sur l'environnement, Volume1, décembre 2007, par. 2.4.1.2, page 2-14.

5. LA SOLUTION 1 SERAIT LA PLUS ÉCONOMIQUE

CSHT soumet que la solution 2 pourrait être démontrée comme étant la plus économique. Si le Transporteur avait pu, avec toute la courtoisie qu'il se plaît à évoquer, répondre à certaines questions contenues dans notre Demande de renseignements no 1, CSHT aurait pu avancer des chiffres.

1-

Dans un premier temps, nous lui avons demandé un ordre de grandeur quant aux dépenses liées au respect des obligations qui lui sont faites en matière d'acceptabilité sociale et environnementale de son Projet. Aussi, dans sa Requête de 2011, reconnue comme optimale par toutes les parties, le Transporteur reconnaissait lui-même que la solution 2, à ce seul chapitre, pouvait être préférable en ce qu'elle n'entraînait aucune dépense significative par rapport à des scénarios de lignes nouvelles.²³

Modifier des tables de compensation à l'intérieur de postes existants provoque moins de tollés socialement et endommage moins l'environnement que d'avoir à traverser 400 kilomètres avec des pylônes nouveaux, que ce soit en milieu de forêts vierges ou en milieu bâti. On n'a qu'à considérer les coûts pour payer les cohortes de biologistes et autres professionnels pour les déplacer en hélicoptères; aussi bien qu'aux équipes volantes détachées pour réserver des salles, salaires et frais de location inclus.

2-

Nous rappelons la position de CSHT relative au caractère tronqué de la comparaison faite entre les deux solutions. En tout respect pour le privilège reconnu jusqu'à présent au Transporteur à préciser lui-même et lui seul les variantes comparables, CSHT continue de penser qu'à comparer des semi-remorques avec des semi-remorques, des scénarios de recyclage de lignes biternes à 315 kV en fin de vie utile qui se défilent actuellement entre le poste Bersimis et Montréal (donc complètement amorties) peuvent présenter des avantages économiques importants, surtout eu égard au fait qu'ils seraient à coûts sociaux et environnementaux quasi nuls. Soit réutiliser des portions de ces corridors pour des lignes de transport 735 kV à courant alternatif ou pour des lignes de transport à courant continu. Tout aussi discrètement pourrait-on mentionner que depuis 2009 les Chinois transportent leur courant à haute tension sur des lignes de transport 1000 kV d'une capacité de transfert à la hauteur de 5 000 MW²⁴ Encore là, le Transporteur a préféré qualifier nos questions à cet effet de « *non pertinentes* ».

3-

Enfin, CSHT demeure convaincu que la dépense éventuelle de plus de 500 millions de dollars additionnels pour la solution 1 ne peut être compensée par les espoirs de gains présumés sur le calendrier 2018-2068 du *pro forma* du Transporteur pour les trois

²³ Pièce 2011-03-02, R-3757-2011, page 34.

²⁴ <http://www.globaltransmission.info/archive.php?id=1434>.

raisons principales suivantes (à titre de complément d'information au lecteur, CSHT réfère respectueusement le lecteur à l'Annexe 2 du présent mémoire):

- a) Le Transporteur ne peut garantir l'achat par quiconque des énergies ainsi épargnées; bien au contraire, on aurait tout lieu de croire que les 75 TWh du bloc patrimonial annoncés comme invendus jusqu'en 2023, gonflés éventuellement par une remise en marche de la centrale au gaz TransCanada Energy à Bécancour, pourraient induire des revenus nuls pour une bonne portion de cette période des 50 ans à venir. D'aucuns croient même que la panne liée à l'invendu du bloc patrimonial durerait jusqu'en 2027.
- b) Eu égard à la tendance baissière des prix pratiqués à l'exportation, pour réaliser des ventes à 10 cents le kWh à partir de 2023, le Transporteur devra commencer à envisager de rapatrier sur le marché local des ventes actuellement effectuées sur le marché des USA. Ce n'est pas demain la veille que ces acheteurs vont renoncer à turbiner au gaz naturel, à raison de 4 cents le kWh.
- c) Si le Transporteur déclare à 40 ans la durée de vie utile pour cette ligne, il devra ajuster son *pro forma* et réduire de 10 ans ses espoirs de gains avec elle, puis entre temps, balancer ses espoirs de gains avec des coûts d'amortissement sur 40 ans.

CSHT soumet que, compte tenu de ces considérations, les plus de 500 millions de dollars additionnels mettront du plomb dans l'aile de quiconque voudrait justifier le caractère plus économique de la solution 1.

CSHT vient d'analyser, dans le présent chapitre, la position suivante soumise par le Transporteur à savoir: que la solution 1 serait plus économique.

Au-delà de toute l'importance que nous venons d'accorder à cet élément, CSHT soumet respectueusement à la Régie que la seule justification déterminante de la solution 1 serait la rentabilité commerciale des volumes d'énergie nouvelle à transiter annuellement par cette nouvelle ligne de transport, soit un aspect que le Transporteur a négligé de traiter en quelque lieu de sa preuve.

6. L'EFFET ENTONNOIR AUX POSTES SAGUENAY/CHAMOUCOUANE

6.1 IMPACT DE LA ROMAINE

Le Transporteur soumet que le complexe de la Romaine pourrait contribuer à engorger le poste de la Chamouchouane. CSHT soumet que le Transporteur aggraverait délibérément la situation au poste de la Chamouchouane en y détournant de l'énergie venant de La Romaine.

CSHT a bien lu le Rapport RSW²⁵ de 2005 où le Transporteur spécifiait devoir garder tout l'espace des 1550 MW à être générés par le complexe de la Romaine, et ce, à partir du poste Montagnais jusqu'au poste de Lévis, avec la simple addition de deux transformateurs au poste Micoua.²⁶

D'autant plus que, à l'époque, le complexe de la Romaine était exclusivement justifié pour répondre au marché de l'exportation²⁷. Cette direction vers le poste de Lévis faisait beaucoup de sens en rapprochant l'énergie du poste de Nicolet, où se retrouve le convertisseur ac-cc, en cas de complications sur la ligne cc Baie James-Sandy Pond; ensuite de la ligne Des Cantons-Hertel, d'où partent les charges destinées à l'État de New-York et celui du Vermont; et enfin, pourrait-on ajouter aujourd'hui, se rapprochant des projets en cours d'étude à destination du New-Hampshire (Northern Pass, OASIS 117T, 1200 MW, Avril 2008) et de la ville de New York (CHPE, OASIS 157T, 1100 MW, Octobre 2011). Le poste de Lévis, de plus, alimente l'exportation vers les Maritimes

Nous avons compris, en 2011, que le scénario de compensation en série, qui visait à faire descendre au Sud l'énergie du complexe de la Romaine, allait aussi favoriser une telle proximité avec les postes d'interconnexion. Or le Transporteur, dans sa présente requête, annonce que l'énergie du complexe de la Romaine, du moins en partie, irait compliquer le fonctionnement du poste de la Chamouchouane et que, dès lors, il faudrait construire une ligne additionnelle de plus de 400 kilomètres pour désengorger ce poste.

CSHT doit ici poser à nouveau la question au Transporteur, pour la troisième fois : «Quelle énergie de la Romaine pourrait être consommée en amont de Chamouchouane et en amont du poste Micoua? » ...d'ici 2020 ?

De plus, il nous faut dire que la justification de type arithmétique invoquée par le Transporteur ne nous semble pas à toute épreuve. Nous admettons volontiers que le

²⁵ Évaluation de la capacité d'intégration du réseau intégré d'Hydro-Québec au regard de l'ajout de parcs de production d'électricité à partir d'énergie éolienne, RSW Inc., juin 2005 (ci-après nommé Rapport RSW).

²⁶ Rapport RSW page 8; 39.

²⁷ Complexe La Romaine-Étude d'impact sur l'environnement, Volume1, décembre 2007, par. 2.4.1.2, page 2-14.

chiffre 4 serait plus fort que le chiffre 3; mais CSHT ne saurait conclure pour autant que 4 lignes de forces différentes ne peuvent être reprises par 3 autres à la sortie d'un bassin de consommation important que pourrait être celui du Saguenay/Lac-St-Jean. Nous aurions préféré avoir la réponse souhaitée à cet effet à la question formulée ainsi dans notre demande de renseignements numéro 1 : « *Veillez détailler l'ampleur de la consommation locale au Saguenay* »²⁸, en particulier en ce qui concerne la demande industrielle. Respectueusement, CSHT considère qu'une réponse à cette question aurait permis, du moins en partie, d'évaluer avec plus de précision la justesse de l'allégué effet d'entonnoir dans l'axe Saguenay-Chamouchouane.

Par ailleurs, les flux modifiés par du transport est-ouest entre Saguenay et Chamouchouane, plutôt que de maintenir l'actuelle circulation ouest-est, dans la logique arithmétique du Transporteur, amèneraient à lui poser à nouveau la question : « Y aurait-il, suite à cette opération, 4 lignes d'alimentation pour Chamouchouane, et seulement 3 à sa sortie, la ligne vers le Bout-de-L'Île incluse ? »²⁹

Au final, quel serait l'intérêt pour aller ainsi faire sortir la production du complexe de la Romaine d'une trajectoire qui semblait optimale en 2011, et minimalement souhaitable en 2005, si une telle déviation, de surcroît, allait créer aujourd'hui des problèmes d'engorgement au poste de la Chamouchouane ?

CSHT a toujours parlé d'agenda caché ou de ligne que le Transporteur n'a pas encore voulu nommer réellement.

²⁸ Pièce B-0038, R-3887-2014, page 16, question 4.5.

²⁹ Pièce B-0038, R-3887-2014, page 16, question 4.9.

6.2 IMPACT DU 2^E APPEL D'OFFRES ÉOLIEN 2005-03

Depuis ce 10 octobre 2012, où, forcé en quelque sorte par un groupe de citoyens sous haute tension, le Transporteur s'est rendu déposer à la CRÉ de Lanaudière son document 42 pages-couleur, contenant une justification plus explicite de son projet de ligne à 735 kV à bâtir sur plus de 400 kilomètres... soirée où nous avons pu lire que 2 000 MW d'énergie éolienne générés à des distances impressionnantes du poste de la Chamouchouane allaient y causer un malaise tel qu'il fallait y créer un exutoire additionnel de grande envergure...depuis cette date précise, CSHT est resté perplexe devant cet allégué du Transporteur qui consiste à dire que la Solution 1 contribuerait à décongestionner le poste de la Chamouchouane, qui serait engorgé en quelque sorte par les 2 000 MW issus de l'appel d'offres éolien 2005-03.

Nous avons fait part de notre grand étonnement au Président de TransÉnergie dans le cadre de notre questionnaire qui lui fut remis de main à main par nos préfets et nos maires réunis à son bureau le 4 décembre 2012.

Le 12 décembre suivant, on nous répondait à cette question que le réseau de l'Hydro est un réseau intégré, et que toute charge additionnelle sur le réseau, que ce soit aux environs de Kinnears Mill, en Beauce, ou en Montérégie, pouvait augmenter la tension du réseau au Lac St-Jean. CSHT ne regroupe pas beaucoup d'ingénieurs. Nous gardions quand même la perception du fonctionnement de l'éolien comme apparenté à un système en vertu duquel toute pression locale exercée par l'entrée en fonction d'un parc d'éoliennes allait commander *ipso facto* une réaction d'arrêt ou de diminution au niveau des vannes situées aux commandes des turbines hydrauliques. Dans notre compréhension du système, il ne pouvait donc pas y avoir de surchauffe au poste de la Chamouchouane parce que la production éolienne est généralement consommée localement près du lieu de production. Nous avons toujours compris que l'utilisation de l'énergie éolienne en différents points que ce soit contribuait à grossir des réserves d'énergie disponibles pour d'autres ventes avantageuses pour tout le monde. Mais, encore une fois, nous ne sommes pas experts en la matière, et voilà pourquoi nous avons préféré adopter la stratégie suivante.

Avant de pousser la contestation plus à fond, CSHT s'est employé à rechercher des vrais experts, ingénieurs reconnus, de préférence ayant accumulé toute leur expérience professionnelle à l'intérieur du personnel même de l'Hydro. C'est ainsi que le nom de Monsieur Bernard Saulnier a fait surface : un de nos membres le connaissait comme co-auteur d'un livre sur l'énergie éolienne au Québec. Notre connaissance à nous, en la matière, se limitait aux déclarations du Transporteur à RSW, mandaté par le *Ministère des Ressources naturelles et de la faune* (« MRNF »), pour constituer, en 2005, des bases de réflexion pour une commission parlementaire qui allait siéger en vue de déterminer la politique d'expansion de la filière éolienne. On pouvait y lire que le Transporteur avait planifié ne rien laisser brancher d'éolien sur les trois lignes à 735 kV allant du poste Montagnais jusqu'au poste de Lévis; y lire, plus précisément, que tout l'espace

disponible sur ces trois lignes allait être réservé au contraire pour les 1 550 MW d'hydro-électricité à être générés par le complexe de la Romaine, avec la simple addition de deux transformateurs au poste Micoua.

Mais, comme nous ne sommes pas des experts, nous avons confié à Monsieur Saulnier le soin de nous éclairer en la matière.

Au bout de plus de 25 pages d'analyse, il a bien fallu nous rendre à cette évidence qu'il est impossible de justifier la construction d'une nouvelle ligne de transport à 735 kV, qui sortirait du poste de la Chamouchouane, sur la base d'un stress quelconque provoqué à ce niveau par les 2 000 MW issus du 2^e appel d'offres éolien, daté de 2005 :

« Notre analyse confirme hors de tout doute raisonnable qu'au plan opérationnel, l'intégration de toute la production éolienne intégrée au réseau de transport de TransÉnergie à l'horizon 2015 n'aura pas d'impact sur la direction de l'écoulement de puissance et des mouvements d'énergie dans le réseau de TransÉnergie au Poste Chamouchouane.

Topologiquement, la ligne proposée par TransÉnergie au départ du Poste source Chamouchouane n'acheminerait strictement, exclusivement et unidirectionnellement que de l'électricité d'origine hydroélectrique.

De plus, la notion de flexibilité d'exploitation invoquée par TransÉnergie comme avantage de la ligne qu'elle projette de construire ne saurait être interprétée dans un sens qui suggérerait qu'elle est absolument nécessaire à la gestion des aléas de la production éolienne en service à l'horizon 2015. »³⁰

Comme si nous avions eu besoin d'être rassurés sur la solidité de l'expertise-Saulnier, nous avons dû constater avec un certain étonnement toute la résistance manifestée par le Transporteur à la seule perspective que Monsieur Saulnier puisse venir assister CSHT, à un titre quelconque, dans notre démarche visant à démonter le présumé engorgement dans l'axe Saguenay-Chamouchouane. Que même son rapport n'était pas le bienvenu.

Jusqu'à preuve du contraire, CSHT se range derrière les conclusions du Rapport Saulnier quant à la responsabilité spécifique de l'éolien au niveau du poste de la Chamouchouane, de nature à justifier la construction de la ligne envisagée par le Transporteur, identifiée comme sa Solution 1. CSHT continue de souhaiter que ce rapport puisse être considéré comme élément de preuve à l'effet de démontrer que le

³⁰Pièce C-CSHT-0004, R-3887-2014, page 23 (ci-après appelé le « Rapport Saulnier »).

Transporteur ne saurait recourir à un argument de stress engendré par de l'éolien, à la hauteur de Chamouchouane.

CSHT vient d'analyser, dans le présent chapitre la position suivante soumise par le Transporteur à savoir: que la solution 1 désengorgerait le poste de la Chamouchouane.

Au-delà de toute l'importance que nous venons d'accorder à cet élément, CSHT soumet respectueusement à la Régie que la seule justification déterminante de la solution 1 serait la rentabilité commerciale des volumes d'énergie nouvelle à transiter annuellement par cette nouvelle ligne de transport, soit un aspect que le Transporteur a négligé de traiter en quelque lieu de sa preuve.

7. LA SOLUTION 1 RÉPONDRAIT AUX CRITÈRES D'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE

Le Transporteur soumet qu'en matière d'efforts liés au devoir de respect de l'environnement, pour la solution 1, tout se serait déroulé tout bonnement en conformité avec les règles usuelles communément reçues.

CSHT soumet, pour sa part, que la solution 2 est éminemment supérieure à cet égard puisqu'elle serait à impact négatif voisin de zéro. Nous allons aborder cette question en tout respect et de la directive spécifiée dans la Décision procédurale,³¹ à l'effet de devoir respecter les champs de compétence respectifs, entre celui propre au BAPE, et celui propre à la Régie. Conformément à l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*, nous n'allons pas ici demander quoi que ce soit au Transporteur qu'il n'ait de lui-même reconnu dans son dernier document déposé pour fins de consultations publiques à être encadrées par le BAPE.³²

Enfin, CSHT aborde la présente contestation exclusivement parce que le Transporteur en a fait un élément de preuve à l'effet de devoir favoriser la solution 1 ; *« dans le cadre de son processus de planification du réseau de transport, le Transporteur a dégagé différents scénarios pour ensuite proposer la solution optimale des points de vue techniques, économique, environnemental et sociaux, afin d'atteindre les objectifs visés par le Projet. »* [nous soulignons]³³

Nous allons quand même relever les quatre aspects suivants de la question:

- 1- Le Transporteur nous invite lui-même en quelque sorte à devoir aborder le sujet de l'acceptabilité environnementale de façon générale puisqu'il en fait lui-même un élément de sa preuve à l'effet d'amener la Régie à le suivre dans sa préférence accordée à la solution 1.
- 2- Le Transporteur semble avoir cette obligation légale, devant la Régie, de démontrer qu'il se comporte dans ses choix comme un acteur respectueux, minimalement, des prescriptions de la *Loi sur le Développement Durable*, tout simplement.³⁴
- 3- Le Transporteur semble aussi avoir l'obligation de démontrer qu'il respecte, comme corollaire, l'application de l'article 5 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*. La Régie, en effet, aurait l'obligation de maintenir en quelque sorte dans le droit chemin les intervenants cités dans l'article 2 de sa loi constitutive, dont expressément le « Transporteur d'électricité ».

³¹ Pièce A-0005, R-3887-2014, par.31.

³² http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/ligne_chamouchouane_bout-de-lile/documents/liste_documents.htm#PR.

³³ Pièce B-0018, R-3887-2014, document 1 révisé page 25.

³⁴ *Loi sur le développement durable, article 2.*

- 4- La directive énoncée au paragraphe 20 de la Décision procédurale³⁵ laisse entendre que la Régie portera une oreille particulièrement attentive aux interventions liées à des incidences sur la tarification.

C'est en tout respect de ces quatre balises que CSHT entend traiter de la supériorité alléguée de la solution 1 contre la solution 2. Nous n'entrerons pas dans le détail des impacts négatifs possibles de la solution 1 en matière de respect obligé de l'environnement sur le Québec et les Québécois: le Transporteur s'est lui-même chargé de cette tâche et a déjà répondu par avance à la seule question que l'on puisse se poser en matière de comparaison entre les deux solutions, à savoir celle des coûts comparés, ou celle des incidences sur la tarification éventuelle.

Le Transporteur reconnaît lui-même de façon implicite, dans le document qu'il a déposé récemment au BAPE³⁶, qu'il est absolument impossible d'assurer meilleure protection contre tous les dommages sur les paysages et les humains, autrement qu'en favorisant la Solution 2.

Quelles que soient les mesures de mitigation anticipées dans le cadre de la Solution 1, il y aurait des incidences tarifaires... parce que pécuniaires, à supporter, par exemple au moment des expropriations ou en raison des compensations à verser aux agriculteurs en vertu de l'entente Hydro-Québec-UPA (entente sur le passage des lignes de transport en milieux agricole et forestier). Toutes les générations à venir auraient à payer les dégâts matériels et environnementaux et les conséquences économiques du passage de la ligne à 735 kV projetée : qu'on pense simplement aux dommages à nos paysages sans prix, ne serait-ce que sur l'ensemble des forêts à respecter au nom de l'équité intergénérationnelle invoqué dans la *Loi sur développement durable* par exemple.

N'oublions pas les dépenses entraînées pour justifier devant le BAPE que la solution 1 demeurerait préférable à la solution 2 ainsi que le coût de tous les travaux de comparaison entre chacune des cinq ou six variantes de tracés expertisées HQT depuis 2011.

Et tout cela, quand la solution 2 a un impact négatif sur l'environnement voisin de ZÉRO. Le concept même de développement durable exclut que l'on favorise la facilité actuelle au détriment de la qualité de vie et de la capacité de payer des générations futures.

CSHT vient d'analyser, dans le présent chapitre, la position suivante soumise par le Transporteur à savoir: que la solution 1 serait acceptable au chapitre du respect de l'environnement.

³⁵ D-2014-118, R-3887-2014, 2014 07 15, par. 20, page 6.

³⁶ http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/ligne_chamouchouane_bout-de-lile/documents/liste_documents.htm#PR.

Au-delà de toute l'importance que nous venons d'accorder à cet élément, CSHT soumet respectueusement à la Régie que la seule justification déterminante de la solution 1 serait la rentabilité commerciale des volumes d'énergie nouvelle à transiter annuellement par cette nouvelle ligne de transport, soit un aspect que le Transporteur a négligé de traiter en quelque lieu de sa preuve.

8. LA SOLUTION 1 RÉPONDRAIT AUX CRITÈRES D'ACCEPTABILITÉ SOCIALE

CSHT aborde cette question, encore une fois, pour les quatre mêmes motifs que ceux évoqués au chapitre précédent, à savoir, celui qui traite du devoir pour le Transporteur de respecter l'environnement.

Dans sa preuve déposée à la Régie, le Transporteur semble en effet suggérer à quelques reprises que l'exercice déployé pour rallier les populations concernées, ou pour les consulter normalement, se serait déroulé selon les règles de l'art pour aboutir ainsi au meilleur corridor possible ;

« Dans le cadre de son processus de planification du réseau de transport, le Transporteur a dégagé différents scénarios pour ensuite proposer la solution optimale des points de vue technique, économique, environnemental et sociaux, afin d'atteindre les objectifs visés par le Projet. » [nous soulignons]³⁷

L'histoire de cette démarche du Transporteur, dite de consultation, même si elle pouvait se chiffrer arithmétiquement en enveloppes d'invitation, et en nombre de salles louées à cet effet, en bout de compte ne devrait-elle pas également se chiffrer en nombre de signatures de citoyens révoltés, et en nombre de résolutions d'opposition adoptées par les élus de tous niveaux³⁸ ; d'une part, parce que les représentants d'HQT leur ont constamment parlé des deux côtés de la bouche, soit en travaillant à consoler les propriétaires concernés, individuellement, chacun dans son coin, plutôt que d'avoir tenté de les consulter, et d'autre part, parce qu'on a refusé de répondre à leurs questions légitimes.

Au fond, le Transporteur a récolté ce qu'il a semé depuis 2010 et « renchaussé » pendant tout ce temps.

1. LE DISCOURS DES DEUX CÔTÉS DE LA BOUCHE:

Pendant que le Transporteur, devant la Régie, faisait la promotion de scénarios hors-pylônes pour les 3 550 MW réunis et vantait ses deux scénarios de 2010 et 2011 comme optimaux d'une part ; d'autre part, devant les publics des quatre régions administratives concernées, il déclarait obligatoire, essentiel, incontournable un scénario de 400 kilomètres de pylônes nouveaux.

Le Transporteur s'empresse souvent de souligner que, devant la Régie, il a répété pour chacune de ses deux requêtes lui avoir signalé un travail de recherche destiné à obtenir des conclusions pour une option de ligne alternative, tout en se gardant de préciser

³⁷ Pièce B-0018, R-3887-2014, document 1 révisé page 25.

³⁸ Annexes 3-4-5.

l'identité d'une telle ligne jusqu'en 2013 ; puis, en 2014, tout au plus a-t-il commencé à parler d'un avant-projet.

Le Transporteur se déclarait être en état de recherche devant la Régie jusqu'en 2014. Pendant ce temps, sur le terrain, le Transporteur parlait d'une ligne incontournable sans trop se soucier, apparemment, du stress engendré chez toutes ces personnes alertées d'une telle possibilité de voir se monter, tout près de chez eux, ces autoroutes de métal, qui allaient balafre des horizons tout de nature apaisante qu'elles avaient souvent acquiescées ou organisées pour leurs jours futurs.

2. DE LA TRANSPARENCE AU SENS STRICT PLUTOT ABSENTE:

Ce discours des deux côtés de la bouche, fut régulièrement doublé de refus de répondre à des demandes d'information légitimes, mêmes promises par écrit, confirmées par la signature du président de HQT lui-même dans sa lettre-réponse datée du 12 décembre 2012³⁹. Cette attitude de refus de répondre a contribué largement à soulever et à maintenir une réprobation généralisée contre le projet d'une telle ligne nouvelle. À plus d'une reprise, certains groupes de citoyens ont dû avoir recours à des espèces de coups de force pour avoir l'attention des équipes volantes du Transporteur sur des questions relatives à la justification d'une telle ligne, et ce, dans le cours des séances dites publiques mais qui, au fond, ressemblaient davantage à des actions de consolation privée où l'on essayait de faire préciser aux citoyens convoqués l'identité de leurs voisins qui pourraient ne pas trop s'objecter au passage d'une telle ligne.

Le conseiller en relations avec le milieu, à la Direction Affaires régionales et collectivités du Transporteur pour la région de Lanaudière, expliquait pourquoi, sur les ondes la Télévision régionale des Moulins de Terrebonne, HQT se refusait systématiquement à des exercices publics de consultation: apparemment, cela n'aurait pu mener qu'à de la confrontation musclée.⁴⁰

CSHT a dû subir les effets d'une telle politique du bâillon, le 13 décembre 2012, dans une salle communautaire de Montréal-est. Pendant 90 minutes le chargé de projet de l'équipe volante a refusé jusqu'à la possibilité de nous asseoir pendant qu'il s'efforçait de faire accepter son option à l'effet de ne pas répondre à la seule et unique question qui portait sur la justification de la ligne. Il a même ramené à l'ordre sa collaboratrice immédiate qui s'était approchée du tableau pour nous répondre⁴¹

³⁹ Annexe 6, Lettre André Boulanger prés. HQT.

⁴⁰ Voir http://tvrvm.ca/p_shows.php?showid=129, émission du 14 novembre 2012, saison Automne 2012, Point de vue sur la ligne à 735 kV, entrevue avec Pierre-E. Dupuis, conseiller, Relations avec le milieu, Direction Affaires régionales et collectivités. Un enregistrement de cette entrevue est disponible auprès de CSHT.

⁴¹ <http://www.avenirdelest.com/Actualites/Vos-nouvelles/2012-12-14/article-3140583/Une-seance-d%26rsquo%3Binformation-sans-reponse/1>

C'est ainsi qu'après avoir semé des doutes sérieux sur sa crédibilité, le Transporteur s'est chargé lui-même de maintenir la pression, en pressant régulièrement sur le bouton à imprimer : « *cette question... ne serait pas pertinente* ».

Devant la résistance opposée par Hydro-Québec à répondre simplement aux interrogations normales, la population de Lanaudière, au lieu de décerner au Transporteur d'autres trophées noirceur, a exprimé son indignation en votant contre la solution 1 à tous les niveaux possibles.

Cette réprobation générale, par ailleurs, est-il besoin de le rappeler, est incompatible avec l'obligation faite au Transporteur de se comporter comme un citoyen respectueux du concept de développement durable tel que défini à l'article 2 de la *Loi sur le développement durable*. En tel cas, le Transporteur transgresse également les articles 1 et 5 de la loi constitutive de la Régie, ce qui, par mode de corollaire devrait, avec égards, se traduire par un refus d'accorder au Transporteur la préférence sollicitée en faveur de la Solution 1. La solution 2 en effet, en termes d'acceptabilité sociale, ne pourrait jamais soulever autant de vagues.

CSHT vient d'analyser, dans le présent chapitre, la position suivante soumise par le Transporteur à savoir: que la solution 1 serait socialement acceptable.

Au-delà de toute l'importance que nous venons d'accorder à cet élément, CSHT soumet respectueusement à la Régie que la seule justification déterminante de la solution 1 serait la rentabilité commerciale des volumes d'énergie nouvelle à transiter annuellement par cette nouvelle ligne de transport, soit un aspect que le Transporteur a négligé de traiter en quelque lieu de sa preuve.

9. LA COMPENSATION EN SÉRIE

Le Transporteur soumet que ses collègues de 2010 et ceux de 2011 auraient en quelque sorte abusé du procédé de la compensation en série. CSHT soumet qu'il s'agit là d'un argument difficile à réconcilier avec la Réponse du Transporteur lui-même, à la Demande de renseignements numéro 1 de la Régie en ses questions 4.1 et 4.2 portant justement sur le fait que la compensation en série continuerait toujours, pour lui, à être une solution viable.⁴²

DE BONNE GUERRE

Pour qualifier la solution 1 comme pouvant être plus optimale encore que la solution 2 dans ses constituantes 2010 et 2011, le Transporteur suggère que la compensation en série, toute excellente que la technique puisse être en elle-même, depuis le début de son application aurait été recommandée en 2010 et 2011 au-delà des seuils critiques à respecter. Dans ses propos, le Transporteur explique que la solution 2, à force d'utilisations additionnelles de compensation en série (la proposition des confrères de 2011, superposée à la proposition des autres confrères 2010) serait de nature à compromettre la fiabilité du réseau, surtout en été, depuis que les Québécois s'adonneraient plus intensément à la climatisation; en ce sens que les procédures d'entretien du réseau auraient commencé à se compliquer de façon significative.

CSHT a bien compris les directives contenues dans la Décision procédurale⁴³ et convient facilement que point n'est besoin de s'appesantir sur cette question des complications liées à l'entretien du réseau.

La seule chose qu'il nous semble utile de relever ici, est la réponse actuelle du Transporteur à la question 4.1 de la Demande de renseignements numéro 1 de la Régie au Transporteur⁴⁴, qui semble confirmer que même après la mise en œuvre éventuelle de la solution 1, la compensation en série allait demeurer comme une option souhaitable dans le futur. Bref, un mal possible; mais un mal nécessaire selon le propos même du Transporteur.

CSHT reste perplexe devant la situation suivante:

Pourquoi les confrères de 2011, bien conscients du fait que ceux de 2010 eussent préconisé sans réserve la compensation en série, d'une part, pour intégrer au réseau principal les 2 000 MW d'énergie éolienne, en ont-ils remis, à leur tour, pour faire transiter l'énergie électrique produite par la Romaine vers le sud, sans égard aucun pour toutes les appréhensions actuelles soulevées par les tenants de la solution 1

⁴² Pièce B-0025, R-3887-2014, page 12.

⁴³ Pièce A-0005, R-3887-2014, par.26 et 27.

⁴⁴ Pièce B-0025, R-3887-2014, page 12.

aujourd'hui? Étaient-ils à ce point mal renseignés des contraintes du procédé? Et pourquoi ces deux groupes d'ingénierie de transport ont-ils réussi à se faire autoriser des dépenses de près de 800 millions de dollars par la Régie? Le tout ajouté au fait que les tenants de la solution 1 reconnaissent eux-mêmes le caractère quasi-incontournable de la compensation en série même jusqu'à aujourd'hui, et pour le futur.

CSHT vient d'analyser, dans le présent chapitre, la position suivante soumise par le Transporteur à savoir: que la solution 1 imposerait moins de contraintes liées aux mécanismes de la compensation en série.

Au-delà de toute l'importance que nous venons d'accorder à cet élément, CSHT soumet respectueusement à la Régie que la seule justification déterminante de la solution 1 serait la rentabilité commerciale des volumes d'énergie nouvelle à transiter annuellement par cette nouvelle ligne de transport, soit un aspect que le Transporteur a négligé de traiter en quelque lieu de sa preuve.

10. UNE ALIMENTATION DISTINCTE POUR LE POSTE BOUT-DE-L'ÎLE

Le Transporteur soumet que le poste Bout-de-l'Île, à ce stade-ci, aurait besoin qu'une autre ligne de transport à 735 kV à sortir de Chamouchouane vienne l'alimenter distinctement, ou directement.

CCSHT, de son côté, soumet respectueusement, que le poste Bout-de-l'Île sera suffisamment pourvu, sinon son approvisionnement garanti, après son réaménagement en cours et que ce besoin de fiabilité supplémentaire supporté par la ligne de transport Chamouchouane réclamé par le Transporteur serait démesuré.

Dès la parution du document d'HQT remis à la Conférence régionale des élus de Lanaudière (CRÉ de Lanaudière) le 10 octobre 2012⁴⁵, CCSHT a remis en question cet élément de justification du projet de ligne à 735 kV Chamouchouane-Bout-de-l'Île. CCSHT a dès lors contesté l'aspect présumé bonifiant de cette nouvelle ligne, qui devait pouvoir fournir une alimentation distincte au poste Bout-de-l'Île. CCSHT a déposé une série de questions⁴⁶ à Monsieur André Boulanger, président de HQT, le 3 décembre 2012; pour obtenir réponse à ces questions le 13 décembre 2012⁴⁷.

CCSHT a posé la question qui suit :

Question 8 :

« Vous avez demandé et obtenu du BAPE l'autorisation d'améliorer votre capacité d'approvisionnement pour le secteur nord-est de Montréal jusqu'à Joliette.

Dans votre mémoire à cet effet, en 2010, vous annonciez qu'avec 300 MVA de puissance au poste Bout-de-l'Île, vous alliez pouvoir satisfaire à la demande de tout le secteur pour les 15 prochaines années.

Dans les informations disponibles relatives aux travaux en cours au poste Bout- de-l'Île, il est question de 3 transformateurs de capacités de plus de 1650 MVA chacun.

En plus, les travaux de raccordements prévus entre Duvernay et Boucherville seraient en cours, faisant ainsi entrer deux lignes 735 kV au poste Bout-de-l'Île. Pourquoi donc une troisième ligne 735 kV (Chamouchouane- Bout-de-l'Île) devrait-elle être incontournable pour l'alimentation du poste Bout-de-l'Île? »

⁴⁵ Ligne à 735 kV reliant le poste de la Chamouchouane au poste du Bout-de-l'Île, présentation de Hydro Québec TransÉnergie au Comité exécutif de la Conférence régionale des élus de Lanaudière, 10 octobre 2012, <http://citoyenssoushautetension.org/data/documents/Hq-presentation-CREL-2012-10-10.pdf>

⁴⁶ Voir l'annexe 5, Questions au Transporteur 2012-11-23.

⁴⁷ Voir l'annexe 5, Réponses du Transporteur 2012-12-13.

En réponse à cette question, HQT disait, entre autres :

« Chaque poste de la boucle métropolitaine doit disposer de sa propre source d'alimentation principale. »⁴⁸

La nouvelle ligne doit arriver à ce poste pour profiter pleinement de son potentiel d'alimentation de la charge et assurer une plus grande fiabilité d'alimentation.⁴⁹ »

Dans le texte actuel du Projet 3887-2014⁵⁰, on mentionne à quelques reprises cet élément bonifiant de la solution 1. Nous avons toujours cru, avec égards, que les promoteurs des projets déjà approuvés et en cours de réalisation, soit les projets R-3742-2010 et R-3757-2011 (solution 2) partageaient, sans l'exprimer ainsi comme de raison, notre perception du rôle de la boucle métropolitaine, à l'effet que chacun de ses postes peut facilement prêter main-forte à l'autre, comme se sont disposés à le faire les postes de Boucherville et de Duvernay pour le bénéfice du poste Bout-de-L'Île. Il semble bien que les 3 550 nouveaux mégawatts prévus dans le cadre des projets susmentionnés n'allaient pas être branchés directement au poste Bout-de-L'Île. Un peu comme si les tenants de la solution 2 avaient été confiants du fait que, en renforçant le tandem Boucherville /Hertel, ce dernier pourrait, le cas échéant, prêter main-forte au poste Bout-de-L'Île. Par ailleurs, les postes de Boucherville et Hertel semblent toujours échapper à cette règle dite sacrée «d'une alimentation principale distincte». En effet, il apparaît que c'est après de multiples détours et ponctions présumées que ces deux postes sont alimentés par le poste de Lévis, lui-même relais potentiel du tandem Laurentides/Jacques-Cartier.

Ce qui confirme davantage notre remise en question de ce caractère soi-disant obligé d'une alimentation distincte à partir d'une centrale du Nord (du type Baie James/Chénier ou Baie James/Duvernay), c'est l'apparition soudaine du projet de poste Judith-Jasmin, au bout de la ligne sortant de Chamouchouane. Le poste Judith-Jasmin serait alors soit alimenté par, ou servirait d'alimentation pour, chacun des deux postes Chénier et/ou Duvernay. L'énergie acheminée à partir du poste de la Chamouchouane, avant de pouvoir desservir le poste Bout-de-L'Île, y subirait donc des prélèvements importants; et pourrait même se retrouver en Ontario via le poste Chénier, son voisin immédiat, avant de pouvoir faire quoi que ce soit pour le poste Bout-de-L'Île.

Depuis, de guerre lasse probablement, le Transporteur aurait tout admis dans la formulation de sa réponse à la question 7.2 de notre Demande de renseignements numéro 1:

⁴⁸ Voir l'annexe 5, Réponses du Transporteur 2012-12-13.

⁴⁹ Voir l'annexe 5, Liste des documents et correspondances produits par CCSHT et CSHT.

⁵⁰ B-0018, HQT-1, Document 1 Révisée, pages 14, 24, 27 et 45.

« Le point de réception, quant à lui devait nécessairement se trouver dans la Boucle Métropolitaine (...) »⁵¹... sans plus de précisions.

Il nous semble bien que le Transporteur soit devenu moins strict quant à une alimentation distincte, de type « vol direct », pour le poste Bout-de-l'Île à partir de Chamouchouane; et que le caractère bonifiant de la solution 1 lié à l'alimentation directe à partir d'un projet Chamouchouane-Bout-de-l'Île, pour le cas d'un déficit éventuel au poste Bout-de-l'Île, ne tienne plus la route surtout avec l'apparition récente du poste Judith-Jasmin.

CSHT vient d'analyser dans le présent chapitre, la position suivante soumise par le Transporteur à savoir: que la solution 1 procurerait une alimentation distincte pour le poste Bout-de-l'Île

Au-delà de toute l'importance que nous venons d'accorder à cet élément, CSHT soumet respectueusement à la Régie que la seule justification déterminante de la solution 1 serait la rentabilité commerciale des volumes d'énergie nouvelle à transiter annuellement par cette nouvelle ligne de transport, soit un aspect que le Transporteur a négligé de traiter en quelque lieu de sa preuve.

⁵¹ Pièce B-0038, R-3887-2014, page 25, question 7.2.

11. UNE GARANTIE ANTI-VERGLAS

Dans le cadre de la présentation de sa demande, le Transporteur fait valoir à maintes reprises que la ligne serait construite de façon plus robuste pour poursuivre la sécurisation post-verglas. Ce serait une composante avantageuse de sa solution 1 ;

« Le projet a aussi comme résultante de poursuivre la sécurisation post-verglas de ce dernier. »⁵²

« Les tronçons de ligne à 735 kV du Projet seront conçus de façon à pouvoir résister à des charges climatiques de glace et de vent plus élevées, critères adoptés par le Transporteur suite à la tempête de verglas de 1998, ce qui contribuera à la poursuite de la sécurisation du réseau. »⁵³

« (...) de nouveaux de tronçons lignes seront construits selon des critères de robustesse plus élevés »⁵⁴

CSHT a toujours été étonné de lire que le Transporteur souhaite créer une ligne nouvelle de 400 kilomètres parce qu'un de ses avantages, sinon une de ses justifications, allait être de se conformer à l'expérience acquise pendant et après la crise du verglas de 1998.

À ce jour, CSHT n'arrive toujours pas à comprendre pourquoi le Transporteur fait de la sécurisation post-verglas un élément de justification incontournable pour créer une nouvelle ligne estimée à plus de 1 G \$ tel que mentionné dans son document déposé à la CRÉ de Lanaudière⁵⁵ et dans la demande relative au projet R-3887-2014. Avec respect, CSHT considère comme inapproprié d'évoquer simplement l'éventuel caractère robuste d'une nouvelle ligne comme justification à l'abandon des travaux approuvés dans les dossiers R-3742-2010 et R-3757-2011 et la dépense supplémentaire de plus de 500 millions de dollars qu'entraînerait la réalisation de la solution 1.

En tout respect, CSHT considère qu'il ne peut s'agir que d'un argument très fragile dans la justification d'une ligne de cette envergure. Minimale, les contribuables québécois s'attendraient à ce que HQT construise ses nouvelles lignes en fonction des leçons apprises en 1998.

CSHT vient d'analyser, dans le présent chapitre, la position suivante soumise par le Transporteur à savoir: que la solution 1 assurerait de la robustesse à la nouvelle ligne de transport.

⁵² Pièce B-0018, R-3887-2014, page 13.

⁵³ Pièce B-0018, R-3887-2014, page 15.

⁵⁴ Pièce B-0018, R-3887-2014, page 24.

⁵⁵ <http://citoyenssushautetension.org/publications/presentation-pa-hydro-quebec>.

Au-delà de toute l'importance que nous venons d'accorder à cet élément, CSHT soumet respectueusement à la Régie que la seule justification déterminante de la solution 1 serait la rentabilité commerciale des volumes d'énergie nouvelle à transiter annuellement par cette nouvelle ligne de transport, soit un aspect que le Transporteur a négligé de traiter en quelque lieu de sa preuve.

12. LES BESOINS POUR CETTE LIGNE NOUVELLE SERAIENT INÉVITABLES

« Encore récemment, le Transporteur a de nouveau comparé les deux solutions en regard cette fois des changements survenus dans le réseau depuis les premières analyses. Cet exercice constituait en fait une validation de la robustesse des solutions en regard d'un scénario de développement différent de celui anticipé au départ. Cette validation a permis de confirmer que la solution retenue par le Transporteur demeure le choix optimal pour résoudre les enjeux actuellement identifiés ainsi que pour positionner judicieusement le réseau principal pour sa prochaine étape de développement. »⁵⁶ [nous soulignons]

Voilà comment le Transporteur soutient sa preuve.

CSHT, de son côté, soutient que ce type d'argument n'est supporté nulle part quant à l'attribut « *positionner judicieusement* », ainsi que de la définition de scénario « *différents de celui anticipé au départ* ».

CSHT préfère plutôt répondre à cette question en traitant celle-ci en deux étapes: celle du pré et celle du post-2020

1

Pour le pré-2020, soit la date prévue pour l'entrée en service des dernières turbines du complexe de la Romaine, la conclusion de l'expert que nous avons consulté sur cette question est sans équivoque. L'expert consulté se nomme Monsieur Jean-Claude Deslauriers, et son rapport a été déposé dans le cadre de l'étude de la présente demande. Celui-ci conclut clairement : « *Sur le plan technique les solutions d'intégration pour les deux projets de La Romaine et des 2000 MW éoliens (A/O 2005-03) sont satisfaisants et répondent aux besoins comme il est démontré dans les deux dossiers de la Régie et la construction d'une nouvelle ligne 735 kV n'est pas nécessaire sur l'horizon 2020.* »⁵⁷

2

Pour l'après-2020, où CSHT oserait faire démarrer la notion de futur propre au Transporteur, nous aurions bien apprécié que celui-ci réponde aux questions 2.12 et 2.13 de notre Demande de renseignements numéro 1, autrement qu'en affirmant qu'elles « *ne sont pas pertinentes (à l'étude du) présent dossier* ». ⁵⁸

Nous devons reconnaître, par ailleurs, que cette attitude est de bonne guerre : pourquoi aller mettre des balles dans le fusil de l'adversaire, sans au moins y être contraint? Nos deux questions, en effet, allaient nous aider à bâtir une argumentation destinée à

⁵⁶ Pièce B-0006, R-3887-2014, page 33.

⁵⁷ Pièce C-CHST-0005, R-3887-2014, page 9.

⁵⁸ Pièce B-0038, R-1887-2014, R2.12; R2.13, page 10.

démontrer qu'il faudrait encore bien des années pour finir de maximiser l'investissement actuel dans notre réseau de transport à 735 kV à courant alternatif, d'une part, et à 450 kV à courant continu, qui se rend directement aux portes de Sandy Pond, d'autre part.

Au risque d'obtenir la même réponse du Transporteur, nous allons donc maintenir, par la présente, la pertinence de connaître le calendrier des échéances des contrats d'exportation d'électricité destinée au marché américain. Et comme le Transporteur a fait connaître la courbe baissière de ses prix de vente à l'exportation de 2008 à 2012, peut-être pourrait-il nous dire ce qu'il en est à l'heure actuelle, en 2013-2014, de sorte que les prévisions de prix de vente à l'exportation deviennent plus faciles à extrapoler post-2020, puis éventuellement plus faciles à croiser avec les prix de vente pratiqués sur le marché local; le tout aux fins de consolider des hypothèses selon lesquelles nos lignes de transport actuelles pourraient servir fort longtemps avant que ne s'affermissent les besoins de lignes à 735 kV nouvelles.

CSHT estime hautement probable, en effet, qu'Hydro-Québec cessera de vendre à l'exportation pour quatre ou cinq cents le kWh⁵⁹ et préférera vendre aux consommateurs locaux à huit ou dix cents le kWh le jour où la demande interne sera au rendez-vous. Or, au train où vont les demandes d'augmentation, il est possible que ce tarif local atteigne de tels niveaux avant 2023, tel que cité par le Transporteur dans son *pro forma*.⁶⁰ Au moment d'un tel rapatriement, le cas échéant, les besoins pour de nouveaux barrages et de nouvelles lignes de transport seront retardés d'autant, du moins pendant toute cette période où, au lieu de « mévendre » à l'exportation, on choisira de mieux vendre aux usagers québécois. À cet effet, serait-il bon de rappeler qu'il y a même un convertisseur ac/dc prêt à travailler au poste Nicolet, de nature à transformer pour l'usage des Québécois le courant de la Baie James qui voyage jusqu'à Sandy-Pond littéralement en mode « étranger », non compatible pour le client québécois actuel.

Le réseau du Transporteur, une fois la demande interne le justifiant, dispose de tous les pylônes requis pour faire servir également toute la puissance gardée inerte, à grands frais, d'ailleurs, à la centrale de TransCanada Energy à Bécancour.

Advenant une telle réforme de rapatriement, fort plausible à moyen terme, à quel moment une nouvelle ligne de transport à 735 kV deviendrait-elle nécessaire?

Répondre, tout de suite avec précision à une telle question sans avoir réussi à obtenir du Transporteur des réponses satisfaisantes nous exposerait à subir les contrecoups de nos

⁵⁹ « Maîtriser notre avenir énergétique pour le bénéfice économique, environnemental et social de tous », auteurs R. Lanoue et N. Mousseau, Tableau 16.1, p. 177 de 308, http://consultationenergie.gouv.qc.ca/pdf/Rapport-consultation_energie.pdf.

⁶⁰ Pièce B-0025, R-3887-2014, R1.3, page 5.

propres reproches tout frais adressés au Transporteur. Sans aller jusqu'à se permettre des prévisions de tarifs pour les années post 2060, CSHT soumet respectueusement qu'il n'y a pas péril en la demeure, au point de se préoccuper dès aujourd'hui de lignes nouvelles, avant même que HQ ait minimalement déposé au gouvernement du Québec et obtenu de lui des autorisations pour ses projets de développement d'énergie nouvelle post 2020, qui iraient de soi avec une demande profitable et non de débarras.

CSHT pourrait, respectueusement, rappeler au passage que le Transporteur a refusé de répondre à la Régie elle-même à la question destinée à lui faire dater les besoins pour une ligne nouvelle.⁶¹ La prudence élémentaire, surtout en période actuelle où chacun est fortement invité à faire sa part, (plus particulièrement Hydro Québec comme en témoigne le récent Décret de préoccupation⁶²), recommanderait un certain délai avant d'engager les 300 millions de dollars additionnels, tel que souhaité par le Transporteur, aux fins de construire tout de suite une nouvelle ligne à 735 kV sur une distance de 400 kilomètres.

L'expérience récente des trois dernières prévisions d'Hydro-Québec s'est révélée catastrophique et a abouti à trois erreurs de prévisions très lourdes de conséquences : la centrale au gaz TCE-Bécancour, les 965 millions de dollars engagés en achats d'équipements pour la centrale nucléaire Gentilly 2, et le complexe de la Romaine.

CSHT vient d'analyser, dans le présent chapitre, la position suivante soumise par le Transporteur à savoir: que la solution 1 serait inévitable de toute façon.

Au-delà de toute l'importance que nous venons d'accorder à cet élément, CSHT soumet respectueusement à la Régie que la seule justification déterminante de la solution 1 serait la rentabilité commerciale des volumes d'énergie nouvelle à transiter annuellement par cette nouvelle ligne de transport, soit un aspect que le Transporteur a négligé de traiter en quelque lieu de sa preuve.

⁶¹ Pièce B-0028, R-3887-2014, R4.1, pages 11 et 12.

⁶² Décret de préoccupation, Portail Québec, (<http://www.information.gouv.qc.ca/Pages/Article.aspx?aiguillage=ajd&idArticle=2209251822>).

13. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Le Transporteur soumet d'entrée de jeu, sans broncher, que « la ligne est inévitable ». CSHT soumet, pour sa part et dans le plus grand respect, qu'une telle ligne n'est justifiée sous aucun des angles présentés comme favorables à la solution 1. Au mieux, la solution 1 pourrait, dans un futur non encore précisé par le Transporteur, constituer un des comparables à expertiser à côté d'autres solutions compétitives, eu égard à ces éventuelles situations de demandes fermes et profitables.

Examinons chacune des facettes de la solution 1, qui, par convergence, seraient de nature à favoriser la solution 2

1- Le respect dû à deux des composantes du concept de développement durable.

La solution 1 pourrait même être disqualifiée dès le départ comme illégale, parce qu'en totale contravention de l'article 2 de la *Loi sur le Développement durable*, et pour le respect de laquelle la Régie a été investie de tous les pouvoirs aux fins de faire respecter cette loi par le Transporteur. Le Transporteur, avec la solution 1 a provoqué une réprobation historique, en matière d'acceptabilité sociale, et il préférerait balafrer avec 400 kilomètres de pylônes nouveaux des territoires forestiers encore vierges et des milieux bâtis ou agricoles au lieu de maintenir le remplacement des plateformes de compensation en série dans l'enceinte de postes existants, bien à l'abri de toute contestation sociale possible, et sans risquer des dommages nouveaux à notre environnement.

2- Un prétendu avantage d'autofinancement à la hauteur de 873 millions de dollars

Le *pro forma* des revenus liés à la vente de l'électricité épargnée sur les 50 premières années de service d'une nouvelle ligne de transport ne résiste pas aux premières remises en question.

Que restera-t-il comme électricité produite par le complexe de La Romaine à transporter au sud de la Chamouchouane? Pour une ligne déclarée en fin de vie utile après 40 ans, comment baser des espoirs de gains sur un horizon de 50 ans? Y-a-t-il des preneurs à 10 cents le kWh pour l'après 2023, et jusqu'en 2058 et, si oui, qui sont-ils? Comme il ne peut raisonnablement s'agir des importateurs américains actuels, dans un scénario d'augmentation de la demande locale, à quel moment avant 2026, Hydro-Québec va-t-elle gonfler l'offre locale, alors que la centrale de Bécancour retarderait possiblement jusqu'en 2026 une demande pour les kWh ainsi épargnés? De 2014 à 2023 ou 2026, quel sera le rendement des programmes d'efficacité énergétique, pour répondre au dernier décret de préoccupations du gouvernement Couillard? Cela retarderait de combien d'années, après 2026, l'ouverture d'une quelconque fenêtre pour vendre cette énergie additionnelle de 100 à 110 MW ainsi épargnés annuellement? Le rendement des autres

formes d'énergies alternatives d'ici 2030 retarderait-il d'autant l'ouverture de la fenêtre d'opportunité en question?

En général les risques d'erreurs au chapitre des dépenses entraînent des dépassements de coûts. Les risques d'erreurs en matière de prévisions de revenus sont beaucoup plus faciles, surtout si le *pro forma* s'allonge sur 50 ou même 40 ans. Cela, d'autant plus que la récente expérience du Transporteur en la matière a coûté des milliards en pénalités ou en matériaux gaspillés. On ne saurait, comme autrefois, obéir par mode d'acte de foi à toutes les invitations faites en ce sens par le Transporteur.

3- Les prétendus avantages d'ordre technique de la solution 1

- A) La solution 1 devait assurer au poste Bout-de-L'Île une alimentation additionnelle distincte, comme ce serait le cas pour tous les postes de la boucle métropolitaine, en plus de procurer de la fiabilité additionnelle. À la dernière minute, le Transporteur choisit de créer un poste tout nouveau dans la boucle métropolitaine entre le poste Chénier et le poste Duvernay, au bout de la ligne provenant du poste de la Chamouchouane. Il aimerait le nommer Judith-Jasmin. Qu'advient-il donc du besoin d'alimentation distincte ou directe à partir des centrales du nord pour le poste Bout-de-L'Île? Alors qu'on pourrait facilement entrevoir que l'énergie transitant par cette ligne Chamouchouane serait acheminée vers l'Ontario, via le premier poste voisin du poste Judith-Jasmin, au sud, soit celui de Chénier, lequel dessert plus intensément Ottawa depuis la mise en place de la dernière ligne à 315 kV du Transporteur.
- B) La solution 1 devrait également soulager le Transporteur des complications liées à la compensation en série, semblerait-il. Or, le Transporteur admet que la compensation en série serait comme un mal nécessaire; que même après la solution 1 réalisée, il serait quand même dans l'obligation d'avoir recours à la technique de compensation en série.
- C) La solution 1 serait d'une robustesse façonnée en fonction de l'expérience anti-verglas acquise à partir de la fâcheuse expérience de 1998. Selon la prétention de CSHT, on construit une ligne de transport nouvelle seulement si on a de l'énergie nouvelle à y transporter. On conçoit aisément qu'une future ligne, quelle qu'elle soit, serait construite avec des principes physiques et technologiques plus modernes que les anciennes lignes. CSHT, avec égards, est d'avis que la capacité du Transporteur de construire une telle ligne « robuste » ne justifie toutefois pas, en elle-même, sa construction. Le Québec n'a pas besoin de maison modèle en la matière.
- D) La solution 1 alors qu'elle ne serait même pas construite aurait l'avantage de respecter toutes les obligations contractuelles de fiabilité du réseau, pour une durée de trois ans encore, c'est-à-dire, pour la période 2015-2018, pour les 915 MW

des centrales Romaine 1 et 2 et possiblement la centrale Romaine 3 pour un total de 1 310 MW, soit 85% de la Romaine; puis pour les 2 000 MW installés du 2^e appel d'offres éolien 2005-03. Si le réseau demeure « fiable » avec toute cette énergie additionnelle pendant les trois années à venir, grâce à des attributs de circonstance, nommés automatismes, sans l'ajout d'un seul pylône pour les 400 kilomètres de ligne nouvelle, pourquoi pas davantage que trois ans? Peut-être sait-on d'avance qu'il resterait très peu de la puissance électrique produite par le complexe de la Romaine, à l'entrée du poste de la Chamouchouane, une fois desservis les grands consommateurs, essentiellement les alumineries de la Côte Nord, Ariane Phosphate au Lac-à-Paul, FerroQuébec à Port-Cartier et les mines du Plan-Nord? Et que les 2 000MW d'énergie éolienne issus de l'appel d'offres 2005-03 n'ont rien à faire craindre pour le poste de la Chamouchouane.

Quant aux 2 000 MW d'énergie de source éolienne, les observateurs et notre expert conviennent que cette énergie est consommée à proximité de son lieu de production sans devoir cheminer jusqu'au poste de la Chamouchouane. Lorsqu'un parc d'éolien se met à produire, pour ne pas surchauffer le réseau, on « ferme » des vannes en conséquence pour ne pas abimer quoi que ce soit sur le réseau, encore moins au poste de la Chamouchouane. Cette reconnaissance d'inutilité pratique de la solution 1 pendant trois ans au moins confirme CSHT dans ses doutes quant à l'utilité même de la solution 1 du Transporteur.

- E) La solution 1 contribuerait à régler un problème d'architecture du réseau à la hauteur du poste de la Chamouchouane. CSHT soumet que s'il existait un tel problème d'entonnoir susceptible de s'engorger, pourquoi le Transporteur prendrait-il goût à le surcharger avec de l'énergie nouvelle en provenance du complexe de la Romaine, alors que la solution 2 n'expose le poste de la Chamouchouane à aucun danger d'engorgement supplémentaire?

4- Des préoccupations centrées sur le futur

Le Transporteur soumet plus de 20 fois, et dans sa preuve et dans ses réponses aux Demandes de renseignement des Intervenants, que la solution 1 l'emporterait pour des considérations futures, qu'il refuse d'ailleurs de préciser. La Régie elle-même n'a pu obtenir de précision sur la nature exacte de ce futur évoqué. Comme toute réponse, le Transporteur fait appel à un acte de foi qu'il sollicite de la Régie. Plutôt que de se risquer à préciser un périmètre quelconque balisant son concept de futur, le Transporteur répond à la Régie, comme à tous les Intervenants, «*Tout d'abord, (on vous) rappelle que l'ajout de la ligne est inévitable* »⁶³. Un peu comme si toute question relative à ce futur maintes fois évoqué par le Transporteur ne faisait pas de sens, que des précisions supplémentaires n'étaient pas pertinentes à l'étude de ce dossier. Encore une fois, cette espèce d'autorité invoquée en matière de lecture du futur est fortement discutable

⁶³ Pièce B-0028, R-3887-2014, R4.1, page 11.

après les ratés de TCE-Bécancour, ceux de Gentilly 2, et ceux du complexe de la Romaine basée sur la conviction que le prix du gaz allait monter en flèche. CSHT soumet donc que la prudence est de rigueur quand le Transporteur revendique de tels attributs de voyance.

CSHT, après étude du dossier, n'arrive toujours pas à répondre à la question de base : Pourquoi la solution 1? Pourquoi une telle ligne de transport de 1,3 milliards de dollars à autoriser dès 2014? Avec égard, et en tout respect pour le Transporteur, CSHT estime que jusqu'à ce que soient précisées la source et la destination des puissances nouvelles à transiter dans le futur, soit après 2020, la solution 1 serait une solution prématurée. Les deux composantes de la solution 2, approuvées comme optimales en 2010 et en 2011, feraient largement l'affaire d'ici 2020 pour l'économie du Québec, pour son environnement et ses citoyens.

Attendons des précisions quant à l'opportunité de centrales futures dont l'énergie ne serait pas consommée sur place, ou qui ne contribueraient pas davantage à subventionner indûment des exportations financièrement risquées à long terme (*à titre de complément d'information au lecteur, CSHT réfère respectueusement celui-ci à l'Annexe 2 du présent mémoire*).

Autrement, en 2014, ce serait comme mettre la charrue devant les bœufs, ou le monde à l'envers, que de bâtir des lignes de transport précises sans pouvoir obtenir de précisions sur les ententes commerciales fermes susceptibles de justifier l'investissement. Une fois ces conditions rassemblées, CSHT espère que le Transporteur proposera à la Régie, dans ses éventuelles solutions à l'étude, des alternatives qui répondront à des besoins comparables.

Encore une fois, devant de tels appels aux actes de foi, CSHT n'a d'autre choix que de se tourner vers la fiche de performance des trois derniers résultats du HQ depuis 2006, la fiche révélant trois catastrophes sur trois.

En conséquence de ce qui précède, CSHT estime que le projet proposé par le Transporteur est prématuré et qu'il est dans l'intérêt des abonnés d'HQ et des contribuables du Québec de privilégier la réalisation de la solution 2 dans le présent dossier tel que déjà autorisé dans les demandes R-3742-2010 et R-3757-2011.

À moins que le Transporteur ne dépose publiquement les preuves démontrant que de lucratifs contrats à long terme justifient ce projet, CSHT est forcé de conclure que le besoin et l'optimalité de ce projet n'a pas été démontrée par le Transporteur jusqu'ici.

CSHT invite respectueusement la Régie à rejeter la demande du Transporteur au motif que les preuves de sa nécessité commerciale n'ont pas été fournies d'une manière claire et transparente en regard de l'usage premier d'une ligne de transport supplémentaire

de cette importance, qui est de transiter de forts volumes d'électricité additionnels sur une base rentable.

ANNEXES

Historique –

Projet à 735 kV d'Hydro-Québec Chamouchouane-Bout-de-l'Île (secteur Lanaudière) et actions menées par le Comité citoyens sous haute tension (CCSHT) et Citoyens Sous Haute-Tension (CSHT) pour contrer le projet d'Hydro-Québec

Date	Événement
De 2011 au printemps 2012	Hydro-Québec consulte des élus municipaux dans Lanaudière et les informe des caractéristiques des corridors, de la participation du public, des étapes à venir et du calendrier du Projet.
Mai 2012	Hydro-Québec invite les citoyens concernés par le tracé retenu, au Château Joliette - c'est la première fois que les citoyens « concernés » prennent connaissance du projet Chamouchouane-Bout-de-l'Île.
Juin et été 2012	Mobilisation des citoyens et citoyennes, signature de pétitions, contacts avec les élus; dépôt de pétitions aux municipalités et MRC concernées ainsi qu'à Hydro-Québec à la fin juin 2012
Juin et été 2012	Obtention d'appuis des municipalités, MRC, d'autres organismes locaux et régionaux et des députés provinciaux Madame Véronique Hivon et Monsieur André Villeneuve ⁶⁴
10 octobre 2012	Hydro-Québec présente le projet de ligne 735 kV Chamouchouane-Bout-de-l'Île à la Conférence Régionale des Élus de Lanaudière (CRÉ de Lanaudière) ⁶⁵
16 octobre 2012	Hydro-Québec rencontre les maires de Saint-Ambroise-de-Kildare, Saint-Liguori, Sainte-Marcelline-de-Kildare et Rawdon pour leur présenter les « tracés alternatifs en vue de déterminer le tracé de moindre impact » dans leurs secteurs respectifs. Hydro-Québec présente un nouveau tracé à l'étude, qui devient la « variante ouest ⁶⁶ »; ce tracé touche davantage le territoire de Rawdon et de St-Liguori, mais ne concerne plus la municipalité de St-Ambroise-de-Kildare. Le tracé présenté aux citoyens en mai 2012 demeure toujours à l'étude et devient la « variante est ».
17 octobre 2012	HQT rencontre la Fédération de l'UPA de Lanaudière pour discuter du projet Chamouchouane-Bout-de-l'Île. (Gilbert Mathieu prés. de la FUPAL, Luc Pagé, prés. syndicat UPA Kildare, Clément Allard, prés. syndicat UPA Achigan-Montcalm, Vital Deschênes, prés. syndicat UPA du Nord, Charles Bergeron, agronome, E. Bergeron Piette) ³
6 novembre 2012, Église Marie-Reine-du-Monde, Rawdon	Hydro-Québec présentera le nouveau tracé à l'étude (variante ouest) aux résidents de la municipalité de Rawdon et de Saint-Liguori concernés par ce nouveau tracé.
7 novembre 2012, Salle municipale de Saint-Liguori	Conférence organisée par le Comité d'action populaire (CAP) et le Comité citoyens sous haute tension pour renseigner et discuter de la justification et des enjeux du projet d'Hydro-Québec TransÉnergie.

⁶⁴ Voir Annexe 3 Liste des résolutions et appuis des années 2011 et 2012.

⁶⁵ <http://citoyenssoushautetension.org/publications/presentation-par-hydro-quebec/>.

⁶⁶ http://www.hydroquebec.com/projets/pdf/chamouchouane_lan.pdf.

3 décembre 2012	Les maires des municipalités de Rawdon et de Saint-Liguori ainsi que les préfets de la MRC de Matawinie et Montcalm rencontrent Monsieur André Boulanger, présidente de HQT, au siège social à Montréal. Ils déposent 15 questions de points vus économiques et techniques, soulevées par le Comité citoyens sous haute tension ⁶⁷
13 décembre 2012	Monsieur André Boulanger répond aux 15 questions des CCSHT et fait une proposition de rencontre pour un suivi sur les différentes interrogations des citoyens. ⁶⁸
13 décembre 2012	Les citoyens de Lanaudière répondent à une invitation pour une soirée d'information d'Hydro-Québec à Pointe-aux-Trembles sur le projet de ligne 735 kV de Chamouchouane-Bout-de-l'Île. ⁶⁹
Mai 2013	Hydro-Québec fait parvenir un communiqué pour présenter un nouveau tracé aux élus et citoyens concernés par les anciens tracés ⁷⁰
Mai 2013	Hydro-Québec rencontre la Fédération de l'UPA de Lanaudière pour expliquer le nouveau tracé proposé. ⁷¹
Juillet 2013	Reconnaissance de l'organisme Citoyens Sous Haute-Tension (CSHT) par le registraire des entreprises, en vertu de la loi des compagnies
Août 2013	Assemblée constituante de l'organisme Citoyens Sous Haute-Tension
Août 2013	Dépôt du rapport de Monsieur Bernard Saulnier, ing. «La production éolienne du Québec à l'horizon 2015 au regard de la justification d'un projet de la ligne de transport-735 kV entre les postes Chamouchouane-Bout-de-l'Île». ⁷²
Septembre 2013	CSHT accueille les résolutions de la MRC de Montcalm, de la CRÉ de Lanaudière et des syndicats de l'UPA de Lanaudière ⁷³
Septembre 2013	Dépôt du rapport de Jean-Claude Deslauriers, ing. «Rapport sur la nécessité de la construction d'une ligne 735 kV Chamouchouane-Bout-de-l'Île pour l'intégration des centrales du Complexe de Romaine et des parcs éoliens de l'appel d'offres 2000 MW (2005-03)» ⁷⁴
24 septembre 2013	Conférence de presse par CSHT au Club de Golf Montcalm à St-Liguori ⁷⁵
Octobre 2013	CSHT accueille les résolutions de la MRC de Joliette et de la Fédération de l'Union des Producteurs de Lanaudière ¹⁰
30 octobre 2013	Conférence de presse de CSHT en collaboration de Fondation Rivières, Québec Nature et Chercher le Courant à Montréal ¹²
Février 2014	Hydro-Québec rencontre les nouveaux élus de la municipalité de Rawdon afin de leur présenter le projet de ligne à 735 kV d'Hydro-Québec Chamouchouane-Bout-de-l'Île

⁶⁷ Voir Annexe 7, Question pour Hydro-Québec 23-11-2012.

⁶⁸ Voir Annexe 6, Réponses à vos questions déposées le 3 décembre 2012 (13 décembre 2012).

⁶⁹ <http://www.laction.com/Actualites/2012-12-14/article-3140774/Une-seance-d%26rsquo%3Binformation-sans-reponse/1>.

⁷⁰ Voir Annexe 7, Projet de ligne de transport dans le Sud de Lanaudière : les consultations ont été très utiles, 4 février 2013.

⁷¹ <http://citoyenssoushautetension.org/data/documents/HQ-presentation-UPA-2013-05.pdf>.

⁷² C-CSHT-0004, Analyse et rapport réalisés à la demande de l'organisme CSHT, Bernard Saulnier, ing.

⁷³ Voir Annexe 4, Liste des résolutions et appuis de l'année 2013.

⁷⁴ Pièce C-CSHT-0005, Rapport sur nécessité de la construction d'une ligne 735 kV Chamouchouane-Bout-de-l'Île pour l'intégration des centrales du complexe de la Romaine et des parcs éoliens de l'appel d'offres 2000 MW (A/O 2005-03).

⁷⁵ <http://citoyenssoushautetension.org/conferences-de-presse/>.

14 février 2014	CSHT accueille la résolution de la municipalité de Rawdon qui s'oppose à l'implantation d'une nouvelle ligne de 735 kV sur son territoire ⁷⁶
26 février 2014	Le Syndicat de l'UPA du Nord réitère son appui au refus de l'implantation d'une nouvelle ligne 735 kV sur son territoire
14 mai 2014	CSHT accueille la résolution de la MRC de Matawinie qui s'oppose à l'implantation d'une nouvelle ligne de 735 kV sur son territoire. ⁷⁷
30 mai 2014	Dépôt du Projet à la Régie de l'énergie de ligne à 735 kV nommé Chamouchouane-Bout-de-l'Île ⁷⁸
16 juin 2014	CSHT accueille la résolution de la municipalité de Chertsey qui rejette l'implantation d'une nouvelle ligne 735 kV sur son territoire. ⁷⁹
25 juillet 2014	Dépôt de la demande amendée du Projet à la Régie de l'énergie de ligne à 735 kV nommé Chamouchouane-Bout-de-l'Île ⁸⁰ devenu Projet à la Régie de l'énergie de ligne à 735 kV nommé Chamouchouane-

⁷⁶ Voir Annexe 5, Extrait du dernier procès-verbal d'une séance du conseil de la municipalité de Rawdon le 11 février 2014.

⁷⁷ Voir Annexe 5, Extrait de procès-verbal d'une séance du Conseil de la MRC le 14 mai 2014 #CM-154-2014.

⁷⁸ Pièce B-0006, HQT 1, document1, Demande relative au Projet à 735 kV de la Chamouchouane-Bout-de-l'Île.

⁷⁹ Voir Annexe 5, Extrait du registre des procès-verbaux du 16 juin 2014, # 2014-144.

⁸⁰ Pièce B-0018, HQT-1 révisée, document1, Demande relative au Projet à 735 kV de la Chamouchouane-Bout-de-l'Île.

La question de l'entreposage des « surplus énergétiques »

Dès le départ de notre procédure, le Transporteur s'est objecté à ce que CSHT aborde la question des surplus, dans le mode qu'il a perçu à travers le texte de notre demande d'accréditation comme intervenant. Le Transporteur a obtenu, à ce moment, l'aval de la Régie dans sa Décision procédurale, tel qu'exprimé au paragraphe 32 :

[32] Par ailleurs, CSHT/MRCMTWN fait un lien entre le Projet et la situation de surplus énergétique. À cet égard, la Régie est en accord avec les commentaires suivants du Transporteur et demande aux intervenants d'adapter leur intervention en conséquence :

« [...] avec égard, la notion de « surplus énergétiques » n'est pas pertinente pour l'étude de la présente Demande. Les surplus auxquels fait référence l'intéressé concernent Hydro-Québec Distribution et non le Transporteur [...] ». ⁸¹

En tout respect de la demande explicitement formulée par la Régie à l'alinéa précité, CSHT demande ainsi à la Régie de reconnaître la bonne foi du libellé du préambule de la section 2 i) de la DDR n^o 1 de CSHT, qui précisait le sens du lien qu'il faisait entre le Projet et la situation de « surplus énergétiques » : « *Nous sommes d'avis qu'une analyse rigoureuse du besoin d'une nouvelle ligne de transport à 735 kV exige un examen approfondi des quantités d'énergie à transporter.* » ⁸²

Depuis 2012, les surplus d'électricité au Québec ont fait partie de nos questionnements relatifs au Projet. CSHT a perçu et voit toujours comme une contradiction le fait que le Québec disposera d'énormes surplus d'électricité jusqu'au-delà de 2020, de l'aveu même du président d'Hydro-Québec, Thierry Vandal⁸³, alors que le Producteur continue

⁸¹ D-2014-118, R-3887-2014, 2014 07 15, p. 8.

⁸² Pièce B-0038-DDR-RepDDR-2014_08_28, page 6 de 39, lignes 9 et 10.

⁸³ Les chiffres exacts et les dates exactes varient selon l'expert ou l'interlocuteur. Voir, entre autres, Hydro-Québec – 1,5 milliard pour des surplus d'électricité imposés par les libéraux, Robert Dutrisac, Le Devoir, 13 février 2013, <http://www.lapresse.ca/le-soleil/affaires/actualite-economique/201211/06/01-4591050-hydro-quebec-aux-prises-avec-de-couteux-surplus-deelectricite.php> et Les surplus d'Hydro-Québec vont coûter une fortune, Pierre Couture, Le Soleil, 15 janvier 2013, <http://www.lapresse.ca/le->

d'y contribuer en planifiant de nouvelles mises en service de centrales hydroélectriques coûteuses et que le Transporteur cherche à construire une nouvelle ligne de transport à 735 kV dont la fonction est de faire transiter de forts volumes d'électricité sur de grandes distances pour desservir le marché intérieur déjà saturé ou les vendre à perte sur le marché extérieur des États-Unis.

Ce questionnement et ces préoccupations ont amené CSHT à étudier de plus près la question des surplus énergétiques. CSHT a jugé utile de présenter le résultat de ces recherches sur la question des surplus énergétiques et espère sincèrement que les informations qui suivent sauront jeter un nouvel éclairage sur ce qu'il considère comme un enjeu fondamental du Projet soumis à l'examen de la Régie.

Les conventions comptables en usage chez Hydro-Québec ne peuvent rien contre la réalité physique des surplus et CSHT précise à cet égard qu'aucun surplus énergétique du Distributeur ne saurait exister que sous la forme de stocks hydrauliques conservés chez le Producteur. CSHT est d'avis que cette particularité spécifique à l'exploitation des réservoirs hydrauliques québécois fait partie de la culture opérationnelle de toutes les unités fonctionnelles d'Hydro-Québec, et que cette réalité ne saurait être une surprise ni pour le Distributeur ni pour le Transporteur, encore moins pour le Producteur.

La caractéristique singulière des réservoirs hydroélectriques dans un réseau comme celui du Québec, c'est de faire disparaître la distinction entre des surplus énergétiques qui appartiendraient au Distributeur et d'autres qui appartiendraient au Producteur, alors que tous les surplus énergétiques ne peuvent exister physiquement autrement que sous la forme de stocks hydrauliques localisés dans les réservoirs gérés par le Producteur.

CSHT soumet respectueusement que ce fait incontestable est un enjeu capital dans cette audience. CSHT soumet l'opinion que ce n'est pas le rôle du Transporteur, en tant qu'opérateur indépendant du système, de décider que « la notion de « surplus énergétiques » n'est pas pertinente pour l'étude de la présente Demande. »⁸⁴

Le Distributeur précise ceci dans son Plan d'approvisionnement 2014-2023 à propos des moyens qui lui permettent de « disposer des surplus énergétiques » :

« À l'exception des livraisons du contrat cyclable, les engagements d'achat de long terme du Distributeur sont fermes (contrats de type « take-or-pay ») et les livraisons ne peuvent être réduites. Afin de

[soleil/affaires/actualite-economique/201301/14/01-4611279-les-surplus-dhydro-quebec-vont-couter-une-fortune.php](http://soleil.affaires/actualite-economique/201301/14/01-4611279-les-surplus-dhydro-quebec-vont-couter-une-fortune.php)

⁸⁴ B-0011, Commentaires du Transporteur sur les demandes d'intervention, 6 juin 2014, p. 15.

minimiser les coûts pour sa clientèle, le Distributeur compte principalement sur la flexibilité des livraisons de l'électricité patrimoniale comme moyen pour disposer des surplus énergétiques. Aucun autre contrat d'approvisionnement de long terme n'offre cette flexibilité. De plus, la réduction des livraisons d'électricité patrimoniale est sans coût pour le Distributeur et permet même d'éviter des coûts appelés à croître au cours des prochaines années en raison de l'indexation du prix de l'électricité patrimoniale.»⁸⁵ (nous soulignons)

Le Transporteur conviendra volontiers que de l'énergie qui n'a pas été livrée au Distributeur n'a pas pu transiter sur son réseau et qu'en conséquence elle représente une diminution du transit global annuel destiné au marché intérieur.

N'ayant pas eu l'occasion de s'expliquer avant le dépôt du présent mémoire sur ce à quoi elle référerait par l'expression « surplus énergétiques » au moment de sa demande, CSHT demande respectueusement à la Régie de bien vouloir reconnaître dans le texte qui suit valeur de réplique au Transporteur vis-à-vis de son affirmation à l'effet que les surplus ne concerneraient que le Distributeur (*Commentaires du Transporteur sur les demandes d'intervention*, pièce B-0011, 6 juin 2014, p. 15), une idée dont CSHT estime qu'elle aurait pour effet de réduire la discussion à une convention comptable du Distributeur sans égard à la réalité physique des mouvements d'énergie liés aux centrales éoliennes et au complexe de la Romaine sur le Réseau de transport principal en regard de leurs effets respectifs sur l'évolution des stocks hydrauliques du Producteur.

CSHT soumet que le label comptable (« surplus ») qu'utilise le Distributeur, ainsi qu'en témoigne la dernière ligne du Tableau 4-2 produit par le Distributeur dans la présentation de son dernier Plan d'approvisionnement 2014-2023, confirmera la validité de l'interprétation qu'en fait CSHT. Nous reproduisons ce tableau ci-après⁸⁶.

⁸⁵ R-3864-2013-B-0005-Demande-Pièce-2013_11_01, p. 27, lignes 1 à 8.

⁸⁶ Ibid., p. 27, Tableau 4-2, p. 27.

**TABLEAU 4-2
BILAN EN ÉNERGIE**

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Besoins visés par le Plan	183,6	182,6	184,8	185,4	187,0	191,2	193,5	194,1	195,3	196,6
– Volume d'électricité patrimoniale	178,9	178,9	178,9	178,9	178,9	178,9	178,9	178,9	178,9	178,9
– Approvisionnements non patrimoniaux	12,2	13,8	15,7	16,3	17,6	19,5	20,3	21,2	21,7	22,3
* TransCanada Energy	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
* HQP - Base et cyclable	3,2	3,2	3,2	3,3	3,3	4,3	4,6	4,6	4,6	4,8
* Autres contrats de long terme	8,7	10,6	12,3	12,8	13,9	14,5	14,6	15,1	15,1	15,1
* Biomasse	1,6	1,9	2,4	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8
* Éolien	6,8	8,4	9,6	9,7	10,8	11,5	11,5	12,1	12,1	12,1
* Petite hydraulique	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
* Achats de court terme	0,2	0,1	0,1	0,3	0,4	0,6	1,1	1,4	2,0	2,4
= Approvisionnements additionnels requis (surplus)	(7,4)	(10,1)	(9,7)	(9,7)	(9,5)	(7,1)	(5,7)	(5,9)	(5,3)	(4,6)

CSHT soumet respectueusement à la Régie que l'appellation « Volume patrimonial non livré » remplacerait avantageusement l'actuel label comptable « (surplus) » figurant à la dernière ligne du Tableau 4-2, label dont le Transporteur a suggéré qu'il s'agirait d'une référence utilisée à tort par CSHT - et qu'il estimait dès lors qu'il « n'est pas pertinent pour l'étude de la présente Demande »⁸⁷.

CSHT rejette l'interprétation erronée qu'a faite le Transporteur de ce à quoi se référait prétendument CSHT selon lui, et souhaite préciser dans les paragraphes qui suivent l'interprétation précise qu'il faisait et qu'il continue de faire de l'expression « surplus énergétiques » liée à ce motif d'intervention spécifique.

Selon CSHT, la confusion des rôles respectifs du Transporteur, du Distributeur et du Producteur ne respecte pas le droit des populations touchées par le projet à l'étude ni celui de l'ensemble des abonnés à être informés clairement et précisément des enjeux commerciaux et financiers du Projet en regard de tous les risques qu'il leur fait porter ultimement, aux plans tarifaires et économique.

CSHT trouve étonnant de constater par ailleurs que le Transporteur puisse illustrer la rentabilité de sa Solution 1 (le Projet qu'il demande à la Régie d'autoriser) à partir de la valeur des pertes de transport évitées de la solution 2, alors que le coût des pertes de Transport est réputé être assumé contractuellement par les clients du Transporteur.

⁸⁷ A-0005-Dec-Dec-2014_07_15, paragraphe 32, page 8

Il ne paraît pas vraisemblable à CSHT par ailleurs que les ventes qu'escompte le Transporteur pour valoriser ces pertes évitées puissent être réalisées dans un avenir proche dans de nouvelles livraisons sur le marché intérieur puisque les surplus contractuels annuels prévus par le Distributeur sur les 10 prochaines années, ainsi qu'en témoigne le Tableau 4-2 reproduit précédemment⁸⁸, ne lui permettront pas de faire bénéficier ses abonnés de toute l'électricité patrimoniale qui lui serait disponible (au tarif de vente patrimonial décrété par le Gouvernement du Québec en juin 2000, et « dégelé » par celui-ci en 2013).

À l'évidence, l'électricité patrimoniale que le Producteur n'a pas eu à livrer au Distributeur en raison des approvisionnements post-patrimoniaux contractés par le Distributeur depuis dix ans demeure tout simplement conservée dans les réservoirs du Producteur en tant que stocks hydrauliques non turbinés, stocks qui sont dès lors disponibles pour les activités d'exportation du Producteur. Bien sûr, le volume annuel d'électricité patrimoniale non livrée par le Producteur et automatiquement préservé sous forme de stocks hydrauliques dans les réservoirs du Producteur est le résultat direct, naturel au plan de la physique des mouvements d'énergie, de toute la production contractuelle engagée par le Distributeur sur le marché intérieur du Québec à travers les appels d'offres décrétés par le Gouvernement.

CSHT cherche ici à décrire la réalité physique des mouvements d'énergie auxquels les contrats post-patrimoniaux engagés par le Distributeur donnent lieu sur le réseau de Transport principal et à souligner les avantages collatéraux qu'ils confèrent *de facto* au Producteur, seul client du Transporteur habilité à turbiner ces stocks hydrauliques pour les valoriser concrètement sur les marchés d'exportation. Le Producteur est ainsi l'unique percepteur de la totalité des bénéfices commerciaux résultant de « surplus énergétiques du Distributeur » - le Distributeur ne disposant d'aucun actif de stockage en propre - sur lesquels le Distributeur ne touche pas la part légitime des bénéfices de ventes patrimoniales exportées par le Producteur qui pourraient lui permettre de minimiser la part de la hausse des tarifs qu'il réclame à la Régie pour des achats post-patrimoniaux plus coûteux.

CSHT n'entend pas développer davantage cet argument exposé ici pour insister sur l'importance de se référer explicitement à la notion de surplus selon que la discussion porte sur leur forme physique, commerciale et comptable pour le Producteur ou le Distributeur, de manière à éviter les quiproquos qui pourraient en résulter au plan de la tarification (y inclus celle des clients du Transporteur).

⁸⁸ R-3864-2013, HQD-1 Doc-1, Tableau 4-2, p. 27.

CSHT estime que la discussion sur les surplus est nécessaire dans cette audience, mais qu'elle doit reposer sur des représentations communes claires afin d'éviter tout quiproquo ou toute interprétation impropre quant aux tenants et aboutissants des impacts tarifaires qui découlent des investissements post-patrimoniaux et des besoins de transport spécifiques qui en résultent. CSHT soumet respectueusement à la Régie que le Transporteur a erré dans sa suggestion de rejeter l'importance de cette discussion.