

Citoyens Sous Haute Tension  
MRC Matawinie

## ARGUMENTATION 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 29 octobre 2014

---

Avant d'aborder les différents éléments de son argumentation, CSHT-MRCMTWN tient à souligner son appréciation de la décision de la Régie qui lui a permis d'intervenir dans le cadre du présent dossier. Cette ouverture, qui mérite d'être soulignée, a permis à un grand nombre de « citoyens » et élus municipaux de poser leurs questions, mêmes s'ils n'ont pas toujours obtenu de réponse à celles-ci ou encore que la réponse fournie n'était pas celle souhaitée, le cas échéant.

L'opportunité qui a été offerte à un intervenant tel que CSHT-MRCMTWN de présenter son point de vue et ses préoccupations donne tout son sens au processus d'audience publique de la Régie. Le droit d'être entendu de tous les intéressés est primordial dans un dossier de l'envergure et de l'impact de celui sous étude en l'espèce.

En ce qui a trait à sa plaidoirie, et contrairement au Transporteur qui a choisi de répéter sa preuve sur vingt (20) pages, CSHT-MRCMTWN est confiant que son message a été entendu par la Régie et que celle-ci considérera à leur juste valeur les représentations qui lui ont déjà été faites.

CSHT-MRCMTWN se limitera donc à un exercice en trois temps qui mettra l'emphasis sur sa vision des choses au moment du mémoire, sa vision des choses au terme de l'audience et, finalement, sa réplique à l'argumentaire du Transporteur.

## **A- Le mémoire**

Dans le cadre de son mémoire, CSHT-MRCMTWN a insisté, en le répétant à maintes reprises, qu'il ne saurait être acceptable de consentir au Transporteur un demi-milliard de dollars additionnels pour construire une nouvelle ligne, dès aujourd'hui, par rapport à la Solution 2, alors qu'une partie de celle-ci a déjà été approuvée par la Régie dans les dossiers R-3742-2010 et R-3757-2011 et qu'elle fournit la même fiabilité au réseau de transport principal.

L'argument maintes fois répété est simple, on ne peut qualifier de « nécessaire » un investissement de cette ampleur quand le Transporteur ne peut préciser ni l'année où il en aurait besoin, ni la source de l'énergie nouvelle que cette ligne serait appelée à transporter, ni le consommateur éventuel pour ladite énergie nouvelle, ni, encore moins, le prix ferme à consentir par ce potentiel acheteur.

La Solution 2, qui fut poussée à neuf (9) (plutôt que cinq (5)) compensations série seulement pour la rendre comparable à la Solution 1 dès aujourd'hui, a le mérite de permettre une certaine souplesse et de voir les choses venir pour s'adapter aux réels besoins de transport d'électricité dans le futur. En effet, l'état actuel du réseau ne nécessite pas l'ajout immédiat des neuf compensations série pour assurer ce que le Transporteur a qualifié de la « fiabilité du réseau ».

Voyons venir les choses et adaptons-nous graduellement, plutôt que de nous lancer dans un projet d'une envergure sans précédent sur la base d'une justification économique boiteuse et qui laissera un impact indélébile, pour un minimum de 100 ans, sur le paysage québécois, voilà ce qui est demandé.

Dans le mémoire, CSHT-MRCMTWN a démontré que tous les autres avantages dits présentés comme collatéraux, ne tenaient pas vraiment la route.

1. La comparaison entre les deux solutions est viciée d'entrée de jeu. En effet, on compare deux solutions qui ne sont pas comparables parce qu'elles ne permettent pas de répondre aux mêmes besoins (réels ou escomptés). L'image a été le moyen d'illustrer le propos certes, mais les « pickups » et les semi-remorques (ou « tracteurs ») permettent tous de transporter des marchandises, mais encore faut-il que l'on reconnaisse à chacun de ces véhicules ses avantages et désavantages propres selon les charges à déplacer.
2. La présentation de gains économiques sur un horizon de 50 ans est un exercice hasardeux et semé d'embûches. Tous s'entendent pour dire que la société d'État n'a pas nécessairement été irréprochable au chapitre de ses prédictions, et ce, avec des horizons beaucoup plus limités. Une demande d'un investissement supplémentaire de plus d'un demi-milliard de dollars basé sur un scénario avec des projections à si long terme n'a rien pour reconforter un « banquier » ou la clientèle du Transporteur qui ferait les frais dudit investissement.
3. Sans parler de surplus, on peut certainement s'interroger sur la justesse et la robustesse de prévisions qui font disparaître 4,6 TWH d'une année à l'autre, tout en faisant grimper de 250% le prix de vente de cette même électricité au même moment... un impact soudain et immédiat sur les prix sans ajustement graduel... aucune remise en question de la disparition soudaine et immédiate de ces 4,6 TWH... Bien sûr, CSHT-MRCMTWN a bien compris que les chiffres proviennent du Distributeur et que la Régie en a connaissance pour les avoir étudiés à quelques reprises, mais il est une chose de pousser les prévisions à long terme pour établir les grandes lignes de stratégies d'approvisionnement, il en est une autre que de prendre ces mêmes prédictions (établies par un tiers) pour justifier un investissement immédiat de plus d'un milliard de dollars. En tout respect, CHST-MRCMTWN est d'avis que le Transporteur pose des hypothèses très audacieuses, à la limite de la crédibilité.
4. La prétendue problématique de l'entonnoir au poste de la Chamouchouane a amené CSHT-MRCMTWN à consulter des experts (dont l'expert-conseil Saulnier) pour lui permettre de comprendre cette situation. Ce n'est pas

l'intervenant qui a suggéré que l'appel d'offres d'éolien ou encore la construction du complexe de la Romaine avait entraîné un problème d'entonnoir sur le réseau de transport, c'est le Transporteur lui-même qui établit ce lien et qui fait cette affirmation. Encore là, il y a un peu d'in vraisemblance dans le propos alors que l'éolien représente plutôt une demande négative (donc moins de transport et non pas l'inverse) et que la production de la Romaine pourrait fort bien être consommée en amont du poste de la Chamouchouane avec divers projets industriels déjà annoncés et d'autres à venir suite à la stratégie du gouvernement provincial pour attirer des investissements de cette nature.

5. L'acceptabilité sociale et l'acceptabilité environnementale ne sont certainement pas au rendez-vous. CSHT-MRCMTWN n'en parlerait pas parce que la Régie n'est pas le forum approprié, mais il ne peut être toléré que le Transporteur prétende avoir la faveur de cette acceptabilité sociale et environnementale alors que c'est tout le contraire.
6. L'alimentation du poste du Bout-de-l'Île invoquée par le Transporteur comme un des avantages de son projet n'est plus à l'ordre du jour suite aux modifications apportées à celui-ci depuis le dépôt de sa demande (que le Transporteur aurait voulu voir traiter sur dossier et rapidement pour une décision... en septembre 2014!).

## **B- Les représentations à l'audience**

Suite aux échanges intervenus devant la Régie en audience, CSHT-MRCMTWN a eu la possibilité de peaufiner son argumentaire, tout en évitant le mieux possible la redite servile des textes de son mémoire déposé.

La vision à jour de CSHT-MRCMTWN peut se résumer comme suit :

1. La Solution 2 n'affecte en rien la fiabilité du réseau; les 2 solutions sont donc à égalité, à ce chapitre.
2. La Solution 2 serait avantageuse ou plus prudente en ce qu'elle permettrait de s'adapter aux réels besoins au moment opportun lorsqu'ils se présenteront.

Avec respect, que le Transporteur se base sur des prévisions du Distributeur ne rassure pas, à preuve les erreurs du passé de ce dernier à cet égard.

Avec respect, que le Transporteur propose de faire confiance à cette « certitude » du futur ne peut être une façon de valider les faiblesses de sa justification économique, au contraire.

La prudence face à tant d'aléas et à tant d'incertitudes est d'attendre et d'y aller d'investissements de moindre envergure financière, mais également de moindre impact environnemental et social. Le choix de la ligne sera irréversible une fois autorisée par la Régie; il en irait tout autrement de celui de la compensation série qui, rappelons-le, constituait une stratégie gagnante il y a à peine trois ans.

Le planificateur du réseau de transport pourra se reposer la question dans quelques années lorsque une nouvelle ligne lui semblerait vraiment indispensable... les solutions techniques et les alternatives seront peut-être toutes autres là aussi. Que l'on se rappelle qu'à trois ans d'intervalle, l'apparition subite du gaz de schiste a tout bouleversé.

De grâce, CSHT-MRCMTWN exhorte la Régie de ne pas corriger un soi-disant « biais structurel » du réseau de transport pour lequel on a de la difficulté à expliquer le réel impact sur la fiabilité par une cicatrice permanente sur le paysage québécois et ses conséquences économiques et sociales pour les personnes qui habitent les régions touchées.

Le coût de la solution de CSHT-MRCMTWN est encore moins élevé que les solutions présentées par le Transporteur... attendons, voyons venir et décidons au moment opportun, soit au moment où le besoin n'est plus seulement une commodité, mais une nécessité réelle.

En terminant, il ne faut pas oublier qu'aucun des intervenants n'a confirmé la justesse de la justification économique du Transporteur, loin de là. Bien que certains de ces intervenants aient choisi de changer leur recommandation à la Régie à la fin de l'audience malgré une preuve à l'effet contraire<sup>1</sup>, tous l'ont fait en mentionnant que les solutions sont comparables sur le plan économique, alors que le Transporteur a présenté une preuve du simple au double entre ces mêmes solutions.

Beaucoup de gens liront la décision de la Régie en présumant que la justification économique du Transporteur a été concluante, voire sans reproche, alors que ce n'est pas le cas. Il est certain que les décideurs d'autres forums apporteront beaucoup de crédibilité à la décision de la Régie sur cet aspect, mais ils seraient certainement plus rassurés que les gains économiques seront au rendez-vous avec un haut degré de certitude avant de permettre des impacts majeurs à l'environnement, à l'agriculture ou encore tout simplement au niveau de l'acceptabilité sociale, qui est loin d'être acquise.

---

<sup>1</sup> Tous les intervenants demandaient le rejet de la demande d'autorisation (Solution 1) dans le cadre de leur preuve écrite déposée à la Régie.

Le Transporteur lui-même aurait certainement intérêt à faire face à la tempête avec une solide justification économique. Cet aspect du dossier qu'il peut contrôler lui permettra d'affronter plus facilement la critique qui s'annonce plutôt virulente.

Rien n'empêche le Transporteur de présenter à nouveau sa demande en 2015 ou même plus tard s'il le juge plus à propos, avec une preuve complète dès le départ et avec une justification économique qui compare des solutions comparables avec des hypothèses plus appuyées. Selon la preuve présentée par le Transporteur en l'espèce, il semble manifeste qu'il lui serait encore plus facile de justifier cette nouvelle ligne de transport en 2023, voire en 2018, ne serait-ce qu'en considérant la vraie valeur des coûts évités du Distributeur pour le calcul de la valeur économique des pertes électriques.

Dans l'intervalle, nous aurons agi en « vieux sages » ou en « bon père de famille » en ne prenant pas de décision hâtive et irréversible qui, par surcroît, comporte un lourd coût environnemental et social... coût non négligeable même s'il ne peut être chiffré en dollars.

### **C. Réplique à l'argumentation du Transporteur**

#### 1. Argumentation en faveur de l'adoption de la Solution 2

*« Par ailleurs, la mise en place de la solution compensation série maintenant, ne laisserait au Transporteur qu'une solution de type ligne par la suite. En construisant une ligne maintenant, l'étape suivante pourra être constituée indifféremment de compensation série ou d'une autre ligne. » (nous soulignons)<sup>2</sup>*

CSHT-MRCMTWN tient à rappeler que le Transporteur n'a pas été en mesure de répondre à la question 4.1 de la DDR no 1 la Régie, à savoir « de combien d'années serait différée la construction d'une nouvelle ligne advenant le cas où la Solution 2 était retenue ». <sup>3</sup>

Par ailleurs, comme le faisait remarquer monsieur Dallaire dans son témoignage, la compensation série offre une plus grande souplesse dans le contexte actuel d'exportation non rentable et l'absence de nouveaux contrats d'exportation rentables.<sup>4</sup>

Dans l'intérêt d'économiser potentiellement 1,3 G\$ aux contribuables du Québec, dans un contexte d'austérité budgétaire où chacun est appelé à se serrer la ceinture, il serait

---

<sup>2</sup> Argumentation du Transporteur, HQT-6, Document 1, 2014-10-24, page 13 de 36, lignes 14 à 17.

<sup>3</sup> Référence : HQT-2, Document 1, 2014-08-15, pages 11 et 12 de 22.

<sup>4</sup> R-3887-2014-A-0024-Audi-Dec-2014\_10\_23, page 223 des Notes sténographiques du 22 octobre.

plus prudent d'opter pour une solution moins coûteuse qui fournit elle aussi la fiabilité requise au réseau de transport principal.

Rappelons qu'il n'y a pas péril en la demeure puisque l'utilisation d'automatismes est permis par le NPCC et le NERC<sup>5</sup> et que le réseau fonctionne encore bien malgré l'intégration de la quasi-totalité des 2 000 MW d'énergie éolienne issus de l'appel d'offres éolien 2005/03; et Romaine 2 mise en service dès 2014.

2. Opposition à la demande de HQT d'écarter les propos de monsieur. Dallaire concernant l'autofinancement du projet par les pertes économisées

*« Le cadre réglementaire prévoit que les pertes sont assumées par les clients, il s'agit donc d'un intrant important dans l'analyse économique du Projet sous étude, et ce, en conformité avec les dispositions prévues aux Appendices D et J des Tarifs et conditions. Avec égard, les propos du représentant de l'intervenant à cet égard doivent être écartés par la Régie. »<sup>6</sup>*

Il est hasardeux de justifier un projet de 1,1 G\$ sur la base des seules pertes électriques différentielles dont le mode et les hypothèses de calcul ont été remis en question par plusieurs intervenants dans les mémoires déposés en preuve et au cours de l'audience de la Régie.

En ces temps d'austérité budgétaire, est-ce raisonnable d'exiger de tous les contribuables québécois qu'ils financent la construction, au coût de 1,1 G\$, d'une ligne de transport destinée vraisemblablement à l'exportation d'électricité à perte?

CSHT-MRCMTWN rappelle que la Solution 2 fournit elle aussi la fiabilité requise au réseau de transport principal, et ce, à moindre impact et en offrant plus de souplesse pour l'avenir dans un contexte économique incertain.

N'est-ce pas le client ultime qui doit assumer le coût de transport? Si la ligne est construite, les pertes économisées vont-elles se transformer en réduction de tarifs pour le Distributeur et ses clients?

CSHT-MRCMTWN rappelle l'argument qu'il a maintes fois répété dans son mémoire sur le but premier d'une ligne de transport : *« CSHT soumet respectueusement à la Régie que la seule justification déterminante de la solution 1 serait la rentabilité commerciale des*

---

<sup>5</sup> Voir R2.1, page 6 de 22, DDR no 1 de la Régie, HQT-2, Document 1, 2014-08-15, pages 6 et 7 de 22.

<sup>6</sup> Argumentation du Transporteur, HQT-6, Document 1, 2014-10-24, page 35 de 36, lignes 14 à 18.

*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. ».*

Or le Transporteur affirme que : *« Le Projet n'a donc pas pour objectif de combler d'éventuels besoins. Le Transporteur réitère à cet égard qu'il ne peut préciser de tels besoins à cette date et que ceux-ci pourraient se manifester de différentes façons, comme précisé en réponse de la question 2.4 de la demande de renseignement no 2 de la Régie. »*<sup>7</sup>

### 3. Démonstration insuffisante de l'élimination de l'effet entonnoir

*« Étendre massivement l'usage de la compensation série dans le sud du réseau ne ferait qu'amoindrir le phénomène de l'effet d'entonnoir alors que la solution préconisée par le Transporteur résout de façon durable et économique le problème latent relié à ce même effet. »*<sup>8</sup>

Le Transporteur n'a pas expliqué clairement ni de façon concluante l'effet entonnoir présent au poste de la Chamouchouane ni les conséquences de l'adoption éventuelle de la Solution 1. N'aggraverait-il pas alors l'effet entonnoir en faisant entrer quatre lignes au poste de la Chamouchouane, alors qu'il n'en ressortirait que trois?<sup>9</sup> Prévoit-il construire encore une autre ligne dans l'avenir pour désengorger ce poste? Le Transporteur a refusé de répondre à la question 4.9 de CSHT à cet effet, sous prétexte que *« les informations requises par l'intervenant ne sont pas pertinentes au présent dossier et se rapportent à un niveau de détail qui dépasse le cadre d'analyse d'une demande d'autorisation d'investissement selon l'article 73 de la Loi, du Règlement et de la décision D-2014-118 »*<sup>10</sup> (Réponses à la DDR no 1 de CSHT, HQT-2, Document 6, 2014-08-28, page 15 de 39 page 16 de 39).

Par contre, le Transporteur mentionne dans son argumentation qu' *« en construisant une ligne maintenant, l'étape suivante pourra être constituée indifféremment de compensation série ou d'une autre ligne. »*<sup>11</sup> (Référence : Argumentation du Transporteur, HQT-6, Document 1, 2014-10-24, page 13 de 36, lignes 15 à 17).

---

<sup>7</sup> Argumentation du Transporteur, HQT-6, Document 1, 2014-10-24, page 19 de 36, lignes 21 à 24.

<sup>8</sup> Argumentation du Transporteur, HQT-6, Document 1, 2014-10-24, page 12 de 36, lignes 27 à 30

<sup>9</sup> Schéma des lignes entrant et sortant des postes de la Chamouchouane et de Saguenay dans la réponse à la question 4.1 de la DDR no 1 de CHST, HQT-2, Document 6, 2014-08-28, page 15 de 39.

<sup>10</sup> Réponses à la DDR no 1 de CSHT, HQT-2, Document 6, 2014-08-28, page 15 de 39 page 16 de 39.

<sup>11</sup> Référence : Argumentation du Transporteur, HQT-6, Document 1, 2014-10-24, page 13 de 36, lignes 15 à 17.

CSHT-MRCMTWN 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.

#### **D. Conclusion**

Au terme de l'audience CSHT-MRCMTWN n'est pas rassurée par la preuve entendue et les justifications du Transporteur pour appuyer sa solution visant l'implantation d'une nouvelle ligne de transport.

Ayant bien compris les règles applicables à un dossier d'autorisation d'investissement devant la Régie de l'énergie, CSHT-MRCMTWN ne peut que recommander le rejet de la demande du Transporteur.

Bien sûr, il est déplorable que d'autres solutions alternatives ne puissent être traitées ou étudiées parce que le Transporteur a choisi de ne pas les présenter, mais il aurait été des plus intéressants de pouvoir analyser un scénario qui recycle une ligne de 315 KV arrivée en fin de vie utile par une ligne à 735 kV.

Avec respect et sans vouloir déborder du cadre du débat imposé, il aurait au moins été intéressant de comprendre pourquoi une telle solution ne pouvait même pas être envisagée (ou pourquoi elle a été rejetée si elle a été étudiée) alors que son impact environnemental et social serait de bien moindre importance, voire négligeable.

De plus, les gains quant aux pertes électriques qui seraient évitées sur le réseau de transport par la nouvelle ligne, pourraient facilement être comparés aux gains qui résulteraient d'un investissement de même envergure (plus d'un milliard) dans les programmes d'efficacité énergétique du Distributeur. La Régie sait fort bien qu'un investissement d'une telle ampleur en efficacité énergétique apporterait des gains beaucoup plus significatifs que le quelque 0,5 TWh par année résultant de l'implantation de la nouvelle ligne de transport selon la preuve présentée par le Transporteur en l'espèce.

Peut-être qu'une nouvelle analyse de ce dossier permettrait de mieux prendre en considération les préoccupations du gouvernement (Décret de préoccupation) auxquelles faisait référence CSHT-MRCMTWN tant dans sa preuve écrite<sup>12</sup> que lors du témoignage de Monsieur Dallaire. Tous auront compris que les mesures d'efficacité énergétique diminueront d'autant le transit sur le réseau de transport et que cet angle peut

---

<sup>12</sup> C-CSHT-MRCMTWN-0018, à la page 12.

certainement être étudié par la société d'état et intégré par la Régie de l'énergie dans ses décisions, tel qu'on semble l'y inviter :

*« Le décret demande à la Régie de tenir compte de trois éléments avant de rendre sa décision, soit la capacité de payer des ménages à faible revenu, l'orientation gouvernementale énoncée dans le dernier budget relativement aux gains d'efficience demandés aux organismes gouvernementaux, dont Hydro-Québec, et la priorité gouvernementale accordée aux mesures d'efficacité énergétique qui visent à réduire les dépenses en énergie des consommateurs.*

*Il revient maintenant à la Régie d'intégrer ces préoccupations dans la décision qu'elle rendra. Dans le cas des tarifs, cette décision sera précédée d'audiences publiques où les différents intervenants, dont les groupes de protection de consommateurs, pourront faire valoir la portée que devraient avoir les préoccupations gouvernementales.*

*« Avec ce décret, notre gouvernement fait valoir à la Régie de l'énergie, à l'aide d'un outil à sa disposition, ses préoccupations à l'égard de la croissance des tarifs d'électricité, et ce, sans empiéter sur la compétence exclusive de cette dernière. Je suis persuadé que la Régie en tiendra compte lorsqu'elle rendra ses décisions et je réitère le respect et la confiance de notre gouvernement envers cette institution indépendante », a conclu le ministre. »<sup>13</sup> (Nous soulignons)*

**Le tout respectueusement soumis.**

Laval, ce 29 octobre 2014

---

**DUFRESNE HÉBERT COMEAU INC.**  
Procureurs des parties intéressées CSHT  
et MRC MATAWINIE

---

<sup>13</sup> <http://www.fil-information.gouv.qc.ca/Pages/Article.aspx?aiguillage=ajd&idArticle=2209251822>