

Lettre d'observations

présentée par

Citoyens Sous Haute Tension

à la

Régie de l'énergie

dans le cadre du dossier R-3915-2014

Demande d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) et d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur) relative au projet de construction du nouveau poste Judith-Jasmin à 735-120-25 kV

(Ce dossier origine de la demande amendée déposée en juillet 2014 à la Régie de l'énergie par Hydro-Québec TransÉnergie dans le dossier R-3887-2014, Demande relative à un Projet de ligne à 735 kV entre les postes de la Chamouchouane et du Bout-de-l'Île)

le 9 février 2015

Table des matières

	Page
Introduction	1
Qui est Citoyens Sous Haute Tension?	1
Raisons de l'opposition de CSHT au projet de construction du nouveau poste Judith-Jasmin et à son alimentation (dossier R-3915-2014)	1
Chapitre 1. L'opportunité ou l'intérêt possible d'un quatrième poste et d'une quatrième ligne à 735 kV pour alimenter la zone nord-est de Montréal.....	1
Chapitre 2. La construction du poste projeté Judith-Jasmin en zone agricole	10
Chapitre 3. Besoins futurs, besoins éventuels et besoins réels.....	14
Chapitre 4. Une ligne inutile dans le réseau actuel	21
Chapitre 5. 1 Milliard 350 millions de dollars pour récupérer la moitié d'un térawattheure (« TWh »)	25
Chapitre 6. Un objectif qui manque d'options de réalisation	28
Chapitre 7. Il n'y a pas urgence d'agir.....	31
Chapitre 8. L'engorgement entre les postes de Saguenay et de la Chamouchouane et la fiabilité du réseau de transport	33
Chapitre 9. Le coût du projet global est sous-évalué	35
Conclusion et recommandations	37
Annexe 1	41

Introduction

Qui est Citoyens Sous Haute Tension?

Citoyens Sous Haute Tension (« CSHT ») est un organisme à but non lucratif créé dans Lanaudière dans la foulée de la présentation du projet de ligne de transport d'électricité à 735 kV de la Chamouchouane-Bout-de-l'Île devant traverser Lanaudière du nord au sud. Ce regroupement, issu d'un mouvement populaire, travaille depuis mai 2012 afin d'obtenir les justifications du projet présenté par Hydro-Québec TransÉnergie (« HQT » ou le « Transporteur »). Une fois les documents de justification déposés, CSHT milite en faveur de la mise en place de solutions qui n'auront pas comme conséquences de faire payer aux contribuables québécois la construction d'une nouvelle ligne de transport à 735 kV dont nous n'avons pas besoin. Il milite aussi en faveur de la protection de son territoire dans un souci de développement durable et d'actualisation de son plein potentiel économique, notamment par son agriculture, son économie touristique et agrotouristique ainsi que par le développement de son image de marque de région sauvage située à moins de deux heures de Montréal. Son action a aussi une portée panquébécoise, en ce qu'elle vise à éviter le gaspillage de fonds publics pour deux projets non justifiés, nommément la construction d'une ligne à 735 kV Chamouchouane-Bout-de-l'Île et d'un poste à 735 kV nommé « Judith-Jasmin », au coût global de 1,35 G\$.

Le sérieux de son engagement et de sa démarche a valu à Citoyens Sous Haute Tension d'être le premier organisme de citoyens à être accepté comme intervenant devant la Régie de l'énergie. En effet, la Régie nous a accordé ce statut en juin 2014 dans le dossier R-3887-2014, Projet à 735 kV de la Chamouchouane-Bout-de-l'Île. Nous remercions la Régie de nous avoir reconnus comme intervenant dans ce dossier. Nous considérons cela comme la reconnaissance de nos efforts acharnés pour connaître la justification du projet en question et protéger les intérêts légitimes des Lanaudois et Lanaudoises.

Raisons de l'opposition de CSHT au projet de construction du nouveau poste Judith-Jasmin et à son alimentation (dossier R-3915-2014)

Appuyé par plusieurs citoyens et par de nombreuses municipalités et organismes du milieu, CSHT exprime aujourd'hui son opposition au projet de construction du nouveau poste à 735 kV Judith-Jasmin, laquelle qui s'inscrit dans la foulée de son opposition au projet de ligne à 735 kV Chamouchouane-Bout-de-l'Île, soumis à la Régie de l'énergie (la « Régie ») dans le cadre du dossier R-3887-2014 et sur lequel les audiences ont eu lieu les 21 et 22 octobre 2014. Le dossier R-3915-2014 découle de la demande amendée déposée en juillet 2014 par HQT dans le dossier R-3887-2014, Demande relative au Projet à 735 kV de la Chamouchouane-Bout-de-l'Île. Dans sa demande amendée, HQT avait précisé qu'elle souhaitait relier la ligne à 735 kV de la

Chamouchouane-Bout-de-l'Île au nouveau poste Judith-Jasmin¹, et non au poste du Bout-de-l'Île.

Outre les motifs d'opposition au projet de ligne à 735 kV Chamouchouane-Bout-de-l'Île que nous avons présentés dans notre mémoire à la Régie sur le dossier R-3887-2014², et sur lesquels nous reviendrons dans la présente lettre d'observations, deux aspects du dossier R-3915-2014 nous interpellent particulièrement : soit la décision de construire un nouveau poste à 735 kV pour recevoir la ligne à 735 kV Chamouchouane et le choix de bétonner 42 hectares de terres agricoles pour la construction d'un tel poste. Nous reviendrons sur ces points plus loin dans le présent document.

Vue de l'extérieur par les simples citoyens que nous sommes, la façon de procéder d'Hydro-Québec dans les dossiers R-3887-2014 et R-3915-2014 nous laisse perplexe et nous amène à conclure, de deux choses l'une : soit que la planification du réseau de transport d'Hydro-Québec est improvisée, ce qui est très inquiétant; soit, au contraire, qu'Hydro-Québec planifie le dépôt de ses dossiers devant la Régie et le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (le « BAPE ») avec un grand soin, et nous dirions même avec une ruse qui frôle la désinformation, afin d'obtenir leur assentiment à ses projets multiples et très variés sans leur permettre d'avoir une vision claire et cohérente du plan directeur qui régit le développement du service public qu'est l'approvisionnement en électricité au Québec. Plusieurs faits liés aux dossiers R-3887-2014 et R-3915-2014 ainsi qu'à d'autres dossiers présentés par Hydro-Québec à la Régie nous portent à opter pour la seconde hypothèse. Dans le dossier R-3915-2014, HQT n'a déposé à la Régie sa demande relative à la construction du nouveau poste Judith-Jasmin que le 16 décembre 2014, alors que le Transporteur lui avait annoncé ce projet de nouveau poste dans sa demande amendée relative à la ligne à 735 kV Chamouchouane-Bout-de-l'Île déposée le 25 juillet 2014³. Le dépôt de la demande relative à la construction du nouveau poste Judith-Jasmin est survenu le jour même de la fin de la présentation des mémoires aux audiences du BAPE sur le projet Chamouchouane-Bout-de-l'Île. Il y a lieu de se poser des questions sur la raison de ce retard dans la présentation de la demande relative à la construction du nouveau poste Judith-Jasmin puisque HQT a déposé en juillet 2014 le complément de l'étude d'impact sur l'environnement portant sur la variante de projet « nouveau poste à 735-120-25 kV, nommé Judith-Jasmin »⁴. La

¹ R-3887-2014, Demande relative au Projet à 735 kV de la Chamouchouane-Bout-de-l'Île, HQT-1, Document 1 Révisée, Révisé : 2014-07-25, page 5, note de bas de page numéro 1, http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPrj/R-3887-2014-B-0018-DemAmend-PieceRev-2014_07_25.pdf

² Mémoire de Citoyens Sous Haute Tension et de la MRC Matawinie 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, http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPrj/R-3887-2014-C-CSHT-MRCMTWN-0018-Preuve-Memoire-2014_10_10.pdf

³ R-3887-2014, Demande relative au Projet à 735 kV de la Chamouchouane-Bout-de-l'Île, HQT-1, Document 1 Révisée, Révisé : 2014-07-25, pages 5 et 26, http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPrj/R-3887-2014-B-0018-DemAmend-PieceRev-2014_07_25.pdf

⁴ Projet à 735 kV de la Chamouchouane-Bout-de-l'Île, Complément de l'étude d'impact sur l'environnement, Variante de projet, PR3.7, Avant-propos, page *iii*,

préparation de ce dernier dossier par HQT était donc bien avancée dès le début de l'été 2014. Pourquoi donc avoir attendu six mois pour déposer le dossier du poste Judith-Jasmin devant la Régie, alors que les audiences du BAPE sur la ligne Chamouchouane-Bout-de-l'Île et le poste Judith-Jasmin avaient lieu en novembre et décembre 2014?

Ce retard dans le dépôt à la Régie du dossier du poste Judith-Jasmin nous a empêchés, Citoyens Sous Haute Tension (« CSHT »), de même que les autres intervenants et le BAPE lui-même, d'avoir une vue d'ensemble du projet de ligne de transport à 735 kV de la Chamouchouane-Bout-de-l'Île et d'en analyser pleinement toutes les composantes, tant dans notre mémoire à titre d'intervenant à la Régie dans le dossier R-3887-2014⁵ que dans notre mémoire au BAPE⁶. Voilà pourquoi CSHT présente aujourd'hui sa lettre d'observations dans le cadre du dossier R-3915-2014. L'impossibilité d'avoir accès à l'ensemble de l'information sur le dossier du poste Judith-Jasmin, et conséquemment sur l'ensemble du projet de ligne à 735 kV Chamouchouane, au moment de la rédaction de nos mémoires aux instances susmentionnées explique pourquoi les considérations que nous abordons aujourd'hui dans la présente lettre d'observations relèvent tant des champs de compétences et d'intervention de la Régie que de celles du BAPE.

CSHT souhaite attirer l'attention de la Régie sur un autre dossier déposé tardivement à la Régie par Hydro-Québec. Dans une décision de la Régie datée du 8 décembre 2014 (D-2014-205) dans le dossier R-3864-2013 (Plan d'approvisionnement 2014-2023 d'Hydro-Québec Distribution)⁷, on peut lire qu'une demande surprise du Distributeur est parvenue à la Régie 12 semaines bien comptées après que le dossier R-3864-2014 avait été mis en délibéré par la Régie, les audiences étant levées depuis le 27 juin 2014. (On pourra vérifier à cet égard que la facturation des intervenants au dossier avait été déposée plusieurs semaines avant cette demande bien inusitée de la part du Distributeur, considérant l'horizon prévisionnel de 10 ans de cette audience de périodicité triennale.)

http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/ligne_chamouchouane_bout-de-lile/documents/PR3.7.pdf

⁵ Mémoire de Citoyens Sous Haute Tension et de la MRC Matawinie 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, http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPrj/R-3887-2014-C-CSHT-MRCMTWN-0018-Preuve-Memoire-2014_10_10.pdf

⁶ Mémoire de CSHT, On cherche toujours, Cette solution 1 ne tient simplement pas la route, Tome 1, et L'acceptabilité sociale : 1. Une dimension totalement oubliée dans l'étude d'impact; 2. Une dimension qui a rapidement rattrapé Hydro-Québec, pour le pire, Tome 2; mémoire présenté au Bureau d'Audiences Publiques sur l'Environnement, Projet de ligne à 735 kV de la Chamouchouane-Bout-de-l'Île le 3 décembre 2014, DM22, http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/ligne_chamouchouane_bout-de-lile/documents/DM22.pdf et Citoyens Sous Haute Tension, Présentation du 15 décembre 2014 en complément à la présentation orale du 9 décembre 2014, DM22.1, le 11 décembre 2014, http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/ligne_chamouchouane_bout-de-lile/documents/DM22.1.pdf

⁷ Décision D-2014-205, R-3864-2013, 8 décembre 2014, http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/232/DocPrj/R-3864-2013-A-0064-Dec-Dec-2014_12_08.pdf

À l'alinéa [10] de la Décision 2014-205, on peut lire que : « Le 22 septembre 2014, le Distributeur informe la Régie qu'il entend lancer un appel d'offres de long terme pour combler des besoins de puissance (en l'occurrence 1000 MW de capacité accessible en tout temps de l'année) à compter de l'hiver 2018-2019. Pour répondre à ses besoins et favoriser la participation des fournisseurs, l'appel d'offres devra être lancé en février 2015. »⁸ (précisions entre parenthèses ajoutées par nous). Les alinéas [11] à [15] de la Décision de la Régie démontrent que cette demande *sauf-qui-peut* du Distributeur a été traitée prestement, obligation ayant été faite par la Régie aux intervenants de déposer leurs commentaires le 17 octobre 2014, moins de 3 jours ouvrables après la tenue d'une audience spéciale sur les caractéristiques de cet étonnant appel d'offres de long terme déposé *in extremis* par le Distributeur.

Les pages 51 à 64 de la Décision du 8 décembre 2014 de la Régie (section 3.11, Appel d'offres en Puissance de 1000 MW) donneront un aperçu de l'accueil extrêmement critique que tous les intervenants au dossier R-3864-2014 ont réservé au caractère manifestement improvisé de cette demande du Distributeur. À preuve, la Régie a : 1) jugé qu'un appel d'offres en puissance de 1000 MW n'était pas justifié pour l'instant (alinéa [224]); 2) désapprouvé l'idée que même la moitié de cette puissance puisse requérir un délai de fourniture inférieur à une heure tel qu'exigé par le Distributeur (alinéa [247]), deux opinions qui ne rassurent pas particulièrement quant au fait que la demande du Distributeur pourrait vraisemblablement avoir été motivée par d'autres raisons que la fiabilité invoquée (il faut rappeler que les exploitants des réseaux électriques disposent de plusieurs autres moyens souples et fiables du côté de la demande pour gérer les pointes quotidiennes, moyens dont le Distributeur retarde indûment, mais systématiquement la mise en œuvre au Québec, une situation qui préoccupe de plus en plus les abonnés).

Ainsi CSHT, observant la chronologie de dépôt de cette demande surprise du Distributeur, ne peut s'empêcher d'y voir une tentative d'abus de faiblesse de la part d'Hydro-Québec vis-à-vis d'un processus d'examen atomisé, manifestement déficient au niveau des moyens d'analyse qui permettraient d'opposer des alternatives de fiabilité robustes capables de faire à moindre coût du côté de la demande ce que le Distributeur semble être incapable d'imaginer autrement que par des investissements toujours plus massifs du côté de l'offre.

CSHT constate que cette demande précipitée déposée par le Distributeur à la Régie dans le dossier R-3864-2013 pourrait vraisemblablement avoir été conçue chez Hydro-Québec comme un coup de bélier destiné à venir imposer, grâce à l'invention d'un besoin factice de 1000 MW de puissance ferme accessible à long terme et en tout temps par le Distributeur, la ligne à 735 kV Chamouchouane-Bout-de-l'Île (la Solution 1 proposée par HQT dans le dossier R-3887-2014), dont les justifications boiteuses avaient eu comme résultat que tous les intervenants reconnus au dossier R-3887-2014 avaient précisément et unanimement demandé à la Régie, en

⁸ Ibid., page 6

conclusion de leurs mémoires respectifs déposés en octobre 2014, de rejeter la demande d'autorisation de construction sollicitée par le Transporteur.

L'arrivée bien tardive de la demande déposée conjointement par HQD et HQT à titre de complément de preuve (Poste Judith-Jasmin, R-3915-2014) du dossier R-3887-2014, dossier qui constitue toujours l'élément primordial de la demande du Transporteur à la Régie (autorisation d'investissements dans une nouvelle ligne de transport à 735 kV entre les postes de la Chamouchouane et du Bout-de-l'Île), soulève de vraies questions d'éthique monopolistique quant au rôle que le Distributeur joue ici en s'associant avec le Transporteur sans qu'il soit plausible de croire sérieusement que sa présence au dossier R-3915-2014 puisse représenter un élément véritablement déterminant de l'analyse du dossier R-3887-2014. Lorsqu'on considère le fait que la demande d'autorisation initiale du Transporteur en appui de sa Solution 1 a été jugée controversée au plan de son acceptabilité technique, économique et sociale, ainsi qu'on peut le constater à la lecture de TOUS les mémoires déposés par CHACUN des intervenants reconnus par la Régie dans le dossier R-3887-2014, il ne semble pas raisonnable de considérer que le dossier R-3915-2014 puisse modifier à la marge le bilan technico-économico-social très nettement défavorable que chacun a pu constater au terme des audiences du dossier R-3887-2014 le 22 octobre 2014.

Chapitre 1

L'opportunité ou l'intérêt possible d'un quatrième poste et d'une quatrième ligne à 735 kV pour alimenter la zone nord-est de Montréal

Depuis que HQT a lancé son projet de ligne à 735 kV de la Chamouchouane en 2011, le poste de raccordement de cette ligne dans la grande région de Montréal a changé trois fois. Cela soulève la question suivante : a-t-on vraiment besoin de cette ligne si on ne sait même pas où la brancher? À quels besoins commerciaux réels la ligne Chamouchouane répond-elle?

En 2009, HQT entreprenait un vaste projet de reconfiguration globale du réseau du nord-est de la région métropolitaine de Montréal afin de répondre à long terme à la demande croissante en électricité. Le réseau de transport alors en place qui alimentait l'est de l'île de Montréal et le sud de la région de Lanaudière avait été configuré à 315 kV et à 120 kV à la fin des années 1950. Le projet de reconfiguration de ce réseau a consisté en gros à relier le poste du Bout-de-l'Île, anciennement à 315 kV, au réseau à 735 kV, en y installant trois transformateurs et en le reliant aux postes de Duvernay et de Boucherville par la ligne 7009 à 735 kV en provenance du poste de Duvernay. Une autre étape importante de cette reconfiguration a consisté à assurer l'alimentation du poste de Lanaudière, situé à Joliette, par le poste de la Mauricie, et de soulager ainsi les postes de Duvernay et du Bout-de-l'Île, qui alimentaient auparavant le poste de Lanaudière.

Une fois ces changements effectués, l'est de l'Île de Montréal et la banlieue nord-est de Montréal seraient alimentés par un réseau à 315 kV et plusieurs postes satellites à 315-120 kV, dont les nouveaux postes de Lachenaie et Pierre Le-Gardeur. Cette reconfiguration globale du réseau du nord-est de la région métropolitaine de Montréal devait permettre « de répondre à long terme à la demande croissante en électricité⁹. » HQT a affirmé en 2009 que « *La solution préconisée permet de répondre aux besoins actuels tout en assurant la marge de manœuvre nécessaire pour combler les besoins futurs.* »¹⁰ (nous soulignons) Notons qu'à l'époque, en 2009, et jusqu'à l'autorisation donnée par la Régie en 2011 dans le dossier 3760-2011, HQT n'a jamais prévu ni soulevé le besoin d'une troisième source d'alimentation à 735 kV du poste du Bout-de-l'Île¹¹.

⁹ Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, Rapport 283, Projet d'évolution du réseau de transport du nord-est de la région métropolitaine de Montréal par Hydro-Québec TransÉnergie, Rapport d'enquête et d'audience publique, août 2011, Chapitre 1, Le projet et son contexte, page 3, <http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/rapports/publications/bape283.pdf>

¹⁰ Évolution du réseau de transport du nord-est de la région métropolitaine de Montréal, Nouvelle section à 735-315 kV au poste du Bout-de-l'Île, ajout de compensation et réorganisation de lignes, Bulletin d'information générale, août 2009, <http://www.hydroquebec.com/projets/pdf/bout-ile-ig.pdf>

¹¹ Hydro-Québec TransÉnergie, Évolution du réseau de transport du nord-est de la région métropolitaine de Montréal, Renseignements généraux, Juin 2009, PR1, Nouvelle section à 735-315 kV au poste du Bout-de-l'Île, ajout de compensation et réorganisation de lignes, page 4, deuxième colonne, « Solution préconisée », <http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/evolution-reseauHQ-Reg-MTL/documents/PR1.pdf>. Au deuxième paragraphe de cette section, HQT parle de « deux départs de ligne à 735 kV et deux transformateurs de puissance à 735-315 kV » (nous soulignons).

Dans sa demande déposée à la Régie en 2011 dans le cadre du vaste projet de reconfiguration du réseau de transport du nord-est de la région de Montréal, HQT a déclaré ce qui suit : « La section de transformation à 735-315 kV dans le poste du Bout-de-l'Île sera constituée de deux transformateurs de puissance à 735-315 kV de 1650 MVA chacun. L'alimentation à 735 kV sera réalisée par le bouclage de la ligne à 735 kV qui relie actuellement les postes de Boucherville et de Duvernay qui longe le poste du Bout-de-l'Île. De plus, une partie de la section à 315 kV actuelle et deux départs de lignes seront reconstruits. Un transfert de charge d'environ 700 MVA sera effectué du poste de Duvernay vers le poste du Bout-de-l'Île. »¹² (nous soulignons)

Avec l'arrivée d'une telle puissance au poste du Bout-de-l'Île en 2014, il serait intéressant de savoir pendant combien d'années cette reconfiguration du réseau de transport du nord-est de la région métropolitaine de Montréal permettra de répondre à la demande croissante en électricité dans cette région. Le réseau à 315 kV ainsi remplacé a été mis en place à la fin des années 1950¹³, il a servi sans problème majeur pendant plus de 50 ans. Il nous semble raisonnable de conclure que la nouvelle configuration du réseau à 315 kV, grâce à son alimentation par ligne à 735 kV à partir du poste du Bout-de-l'Île, pourra répondre à la demande croissante dans cette région pendant une période d'au moins 40 ans à compter de 2014, soit jusqu'en 2054 environ (2014 + 50 ans = 2054) puisque HQT a affirmé ceci :

« Comme les installations visées par ces investissements auront une durée de vie de l'ordre de 40 ans, l'entreprise propose des modifications qui assureront la fiabilité du service à court terme et permettront de répondre aux besoins à long terme. »¹⁴ (nous soulignons)

Si la Régie devait autoriser la construction de la ligne à 735 kV Chamouchouane, le poste du Bout-de-l'Île aurait dans quelques années une troisième source d'alimentation à 735 kV, soit la ligne 7017 en provenance du poste de la Jacques-Cartier, dont un tronçon de 19 kilomètres serait dévié vers le poste du Bout-de-l'Île à partir de Saint-Roch-de-l'Achigan. La déviation de cette ligne assurerait l'alimentation distincte du poste du Bout-de-l'Île¹⁵. Cela a été confirmé par

¹² R-3760-2011-B-0004-Demande-Pièce-2011_04_11, Demande relative au projet d'ajouts et de modifications des équipements requis pour l'ouverture du réseau de transport à 315 kV sur le corridor Québec-Montréal, page 22, lignes 5 à 12, http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/24/DocPri/R-3760-2011-B-0004-DEMANDE-PIECE-2011_04_11.pdf

¹³ Hydro-Québec TransÉnergie, Évolution du réseau de transport du nord-est de la région métropolitaine de Montréal, Renseignements généraux, Juin 2009, PR1, page 2, première colonne, « Réseau actuel », <http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/evolution-reseauHQ-Reg-MTL/documents/PR1.pdf>

¹⁴ Hydro-Québec TransÉnergie, « Évolution du réseau de transport du nord-est de la région métropolitaine de Montréal », document HQ # 2009E546, page 2 de 14 [Documentation du BAPE, Avis de Projet, juin 2009, 14 pages, Document PR1, 6211-09-005; <http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/evolution-reseauHQ-Reg-MTL/documents/PR1.pdf>, page 2 de 14]

¹⁵ R-3887-2014-B-0018-Demande amendée, Pièce révisée-2014_07_25, page 26, lignes 23 à 27, http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPri/R-3887-2014-B-0018-DemAmend-PieceRev-2014_07_25.pdf

M. Mathieu Bolullo, chef de projet chez Hydro-Québec, aux audiences du BAPE sur le Projet à 735 kV de la Chamouchouane-Bout-de-l'Île, le 12 novembre 2014¹⁶. Ainsi l'un des principaux objectifs du projet, soit l'alimentation distincte du poste du Bout-de-l'Île, serait atteint à un coût social et économique bien moindre qu'avec la ligne Chamouchouane de plus de 400 kilomètres projetée. HQT a affirmé que « *Chaque poste de la boucle métropolitaine doit disposer de sa propre source d'alimentation principale* »¹⁷. Or le poste de Duvernay est présentement alimenté par deux lignes à 735 kV, la ligne 7016 et la ligne 7017. Le fait d'en détacher la ligne 7017 pour alimenter le poste du Bout-de-l'Île permettrait donc d'assurer l'alimentation distincte de ce dernier poste et rendrait donc superflue la ligne à 735 kV ainsi que le poste à 735 kV Judith-Jasmin.

Quelle puissance cette troisième ligne à 735 kV – les deux autres sources d'alimentation étant les lignes à 735 kV en provenance du poste de Duvernay et du poste de Boucherville – ajouterait-elle à la capacité d'alimentation du poste du Bout-de-l'Île et pour combien de temps cet ajout de puissance supplémentaire permettrait-il à Hydro-Québec de sécuriser l'approvisionnement en électricité du nord-est de la région métropolitaine de Montréal? Jusqu'en l'an 3000? Ou au-delà?

La ligne Chamouchouane, quant à elle, serait la quatrième ligne à 735 kV à alimenter le nord-est de la région métropolitaine de Montréal. Il est difficile de comprendre comment Hydro-Québec peut justifier la construction d'un deuxième poste à 735 kV situé dans la même zone que le poste à 735 kV du Bout-de-l'Île, tout récemment reconfiguré pour l'arrivée de trois lignes à 735 kV. Cela est d'autant plus incompréhensible qu'HQT a affirmé, le 13 décembre 2012, dans ses réponses aux 15 questions que lui a posées CSHT, qu'« avec sa capacité additionnelle disponible, le poste du Bout-de-l'Île servira aussi à alimenter de nouveaux postes à 315 kV du nord-est de la région métropolitaine et du sud de Lanaudière, améliorant ainsi la fiabilité du réseau régional et local »¹⁸. (nous soulignons) Cette déclaration démontre clairement, à notre avis, l'inutilité du poste à 735-120-25 kV Judith-Jasmin puisque HQT a mis en service le nouveau poste Pierre Le-Gardeur à 315-120 kV en 2014 et le nouveau poste de Lachenaie à 315-25 kV en 2013 pour alimenter le sud de Lanaudière à partir du poste reconfiguré du Bout-de-l'Île.

Le Transporteur et le Distributeur n'ont pas expliqué pourquoi il serait nécessaire d'ajouter un nouveau poste à 735 kV à la boucle métropolitaine de Montréal, hormis le fait de trouver un poste de destination pour la ligne à 735 kV Chamouchouane. Comme nous le mentionnons au chapitre 3 de la présente lettre d'observations, HQT a affirmé que la solution 2 (poste à 315 kV

¹⁶ Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, dossier 313, Projet à 735 kV de la Chamouchouane-Bout-de-l'Île, Séance de la soirée du 12 novembre 2014, Première partie, volume 5, DT5, lignes 1864 à 1878, http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/ligne_chamouchouane_bout-de-lile/documents/DT5.pdf

¹⁷ Questions de CSHT pour Hydro-Québec, Projet de ligne à 735 kV Chamouchouane-Bout-de-l'Île, Question n° 8, pages 4 et 5, 13 décembre 2012

¹⁸ Ibid.

de la Côte-de-Terrebonne) répond aux besoins de croissance locale de la charge de la Rive-Nord jusqu'après 2028 et offre la possibilité d'ajouter de la capacité au-delà de cette date¹⁹. Aucune donnée chiffrée n'a été présentée pour prouver que la boucle métropolitaine de Montréal aurait besoin d'un nouveau poste à 735 kV. De plus, aucune donnée chiffrée n'a été présentée pour prouver que la nouvelle ligne à 735 kV Chamouchouane serait nécessaire. Dans sa demande à la Régie portant sur cette ligne (dossier R-3887-2014), le Transporteur a affirmé que cette ligne est nécessaire pour maintenir la fiabilité du réseau de transport principal²⁰. Or il a été affirmé, tant devant la Régie que devant le BAPE, que la solution 2 proposée dans le dossier R-3887-2014, soit l'ajout de compensation série dans plusieurs postes, permet elle aussi d'assurer la fiabilité du réseau de transport²¹. Les raisons évoquées au départ pour la construction de cette ligne, soit l'intégration des projets éoliens de l'appel d'offres 2005/03 et la production du complexe de la Romaine, ne tiennent pas la route : tous les projets d'énergie éolienne prévus dans l'appel d'offres 2005/03 sont maintenant opérationnels ou raccordés sur le réseau et la centrale Romaine 2 (640 MW) est déjà en service. Il n'y a donc pas de courant neuf à passer dans l'éventuelle ligne à 735 kV Chamouchouane. Étant donné que le but d'une ligne à 735 kV est d'assurer le transport de forts volumes d'électricité (de 12 à 15 TWh par année) sur de grandes distances et que le Transporteur n'a pas démontré qu'il existe des contrats de vente rentables de l'électricité que cette ligne transporterait, CSHT est d'avis que tant la ligne à 735 kV Chamouchouane que le nouveau poste Judith-Jasmin auquel le Transporteur souhaite la raccorder sont inutiles et superflus. Pour ces raisons, CSHT recommande que la Régie rejette la solution 1 (ligne à 735 kV Chamouchouane) proposée dans le dossier R-3887-2014 ainsi que la solution 1 (poste Judith-Jasmin à 735-120-25 kV) proposée dans le dossier R-3915-2014.

¹⁹ R-3915-2014-B-0004-Demande-Pièce-2014_12_15, Demande relative à la construction du nouveau poste Judith-Jasmin et à son alimentation, pages 21 et 22, http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/292/DocPrj/R-3915-2014-B-0004-Demande-Piece-2014_12_15.pdf

²⁰ R-3887-2014-B-0018-DemAmend-PieceRev-2014_07_25, Demande relative au Projet à 735 kV de la Chamouchouane-Bout-de-l'Île, page 13, http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPrj/R-3887-2014-B-0018-DemAmend-PieceRev-2014_07_25.pdf

²¹ Dossier R-3887-2014, Demande d'autorisation du transporteur relative au projet à 735 kV de la Chamouchouane-Bout-de-l'Île, notes sténographiques, audience du 22 octobre 2014, volume 2, page 17, lignes 1 à 11, http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPrj/R-3887-2014-A-0024-Audi-Dec-2014_10_23.pdf et Projet de ligne à 735 kV de la Chamouchouane—Bout-de-l'Île, du Saguenay—Lac-Saint-Jean à Montréal, séance tenue le 10 novembre 2014 à 19 h, DT1, lignes 2205 à 2222, http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/ligne_chamouchouane_bout-de-lile/documents/DT1.pdf

Chapitre 2

La construction du poste projeté Judith-Jasmin en zone agricole

Hydro-Québec souhaite construire un nouveau poste à 735-120-25 kV sur 42 hectares de terres agricoles situées au nord de l'autoroute 640 à Terrebonne :

« Le nouveau poste Judith-Jasmin aura une superficie de 42 ha situé en zone agricole : c'est 31 ha de gazonnière touchée et 11 ha de sablière. Il était prévu que ces sablières soient remises en culture. Une photo aérienne de 1999 nous permet de voir que ces terres étaient sous couvert boisé. Elles ont donc été défrichées, nivelées, etc., occasionnant des coûts substantiels. »²²

CSHT est d'avis que le projet de poste Judith-Jasmin, qui serait situé en pleine zone agricole à Terrebonne, est un affront au bon sens et aux lois en vigueur, l'objet de ces dernières étant la protection de nos ressources pour les générations futures. Hydro-Québec envisage de bétonner 42 hectares de terres agricoles pour construire un poste qui n'est justifié que par le fait qu'une ligne à 735 kV, dont le but est de transporter une forte quantité d'énergie sur une longue distance, et inutile de surcroît, doive être raccordée quelque part sur la terre ferme. Les autres postes existant dans la boucle métropolitaine ne semblant pas pouvoir accueillir cette ligne, la seule option restante serait de créer un nouveau poste.

Pourquoi exproprier et faire dézoner 42 hectares de terres agricoles pour le poste Judith-Jasmin (solution 1), alors que le poste de la Côte-de-Terrebonne (solution 2) n'exigerait que 3,6 hectares de terres non agricoles?²³ De plus, uniquement dans Lanaudière, « le long de la ligne Chamouchouane-Judith-Jasmin, on traverse 31 km en zone agricole protégée et 7 km de terres cultivées »²⁴.

Pourquoi faut-il que la proximité de milieux résidentiels et d'installations récréatives (une piste cyclable en l'occurrence) ait préséance sur l'empiètement sur la zone agricole pour la construction d'un poste à Terrebonne? Pourquoi est-ce préférable d'enlever leur gagne-pain à des agriculteurs que de supprimer le couvert forestier dont bénéficient des cyclistes de passage

²² http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/ligne_chamouchouane_bout-de-lile/documents/DB16.pdf

²³ Projet à 735 kV de la Chamouchouane-Bout-de-l'Île, Complément de l'étude d'impact sur l'environnement, Variante de projet, PR3.7, 2.5 Travaux évités, page 2-9, http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/ligne_chamouchouane_bout-de-lile/documents/PR3.7.pdf

²⁴ Dossier 313, Projet à 735 kV de la Chamouchouane-Bout-de-l'Île, séance de la soirée du 11 novembre 2014, DT3 ligne 1843 à ligne 1845, page 47, http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/ligne_chamouchouane_bout-de-lile/documents/DT3.pdf

ou que de réserver pour un tel poste une partie d'un vaste terrain vacant situé au sud de l'autoroute 640²⁵?

Selon M. Claude Marois, professeur de géographie à l'Université de Montréal, « *il n'y a aucune raison de toucher à la zone agricole vu l'existence de 16 000 hectares dans la zone blanche de la CMM pour accueillir les développements résidentiels* »²⁶.

Gruger encore plus la zone agricole, déjà fortement réduite, c'est précisément ce que veut faire Hydro-Québec, avec son projet de poste à 735-120-25 kV Judith-Jasmin, et ce que voulait faire la ville de Mascouche, avec le déménagement de l'aéroport de Mascouche sur des terres agricoles.

Il a été mentionné que les besoins réels du poste projeté sont plutôt de 16 hectares²⁷, alors qu'Hydro-Québec prévoit une superficie de 42 hectares pour le poste projeté Judith-Jasmin. Pourquoi demander 38 % de superficie de plus que ce qui serait exigé pour les besoins d'un futur poste?

L'article « Le train des promoteurs »²⁸ révèle l'existence de liens troublants entre l'Agence métropolitaine des transports et des personnes et représentants d'entreprises et d'organismes interrogés par la Commission Charbonneau au sujet de la corruption et la collusion. Ces faits devraient inciter à considérer avec la plus grande prudence les liens entre Hydro-Québec et les promoteurs immobiliers et industriels ainsi que les administrations municipales qui pourraient chercher à faire dézoner d'autres terres agricoles (en plus de celles dont Hydro-Québec réclamerait le dézoning pour la construction du poste Judith-Jasmin), terres agricoles si rares dans l'ensemble du Québec et si précieuses dans la couronne de Montréal²⁹. Certains éléments circonstanciels, dont la non-divulgaration pour une durée indéfinie de certains documents, telle que demandée par Hydro-Québec³⁰, donnent à penser que ce pourrait être le cas...

²⁵ Ibid., 1.2 Problématique de localisation du futur poste de la Côte-de-Terrebonne et de sa ligne d'alimentation, 1.2.1 Enjeux, page 1-2

²⁶ Des terres agricoles rares et à protéger dans le Grand Montréal, Jean-Charles Gagné, La Terre de chez nous, 12 mars 2014, page 7, http://www.lacra.net/upload/File/Souper-causerie_2014_-_TCN-03-12_7.pdf

²⁷ « Le poste Judith-Jasmin ne demanderait apparemment que 16 hectares pour la construction du poste, mais Hydro-Québec souhaite en obtenir jusqu'à 42 hectares pour le futur. », Mémoire présenté par la Fédération de l'UPA de Lanaudière et les syndicats UPA Achigan-Montcalm, L'Assomption – Les Moulins et Nord à la Commission d'enquête du Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE) sur le projet de ligne à 735 kV Chamouchouane-Bout-de-l'Île, décembre 2014, 4. Un empiètement sur le territoire agricole, page 6,

http://www.lanaudiere.upa.qc.ca/cont/documents/General/Publications/Memoires/Documents/Memoire_FUPAL_presente_au_BAPE_%28projet_735kv_dans_Lanaudiere%29.pdf

²⁸ Le train des promoteurs, Bruno Bisson et André Noël, www.lapresse.ca, 6 octobre 2011

<http://www.lapresse.ca/actualites/dossiers/le-train-des-promoteurs/>

²⁹ Des terres agricoles rares et à protéger dans le Grand Montréal, Jean-Charles Gagné, La Terre de chez nous, 12 mars 2014, page 7, http://www.lacra.net/upload/File/Souper-causerie_2014_-_TCN-03-12_7.pdf

³⁰ R-3915-2014-B-0002-Demande-Dem_2014_12_15, Affirmation solennelle concernant les pièces déposées sous pli confidentiel, paragraphes 2, 3, 4 et 9, pages 8 et 9, http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/292/DocPrj/R-3915-2014-B-0002-Demande-Dem-2014_12_15.pdf

Les terres agricoles sont une richesse rare et précieuse au Québec : « À peine 2 % de la superficie totale du Québec est consacrée à l'agriculture. Le territoire agricole c'est une ressource rare et non renouvelable. C'est le garde-manger des Québécois. En France, c'est 58 % et aux États-Unis, 45 %. »³¹ Ajoutons à cela qu'« environ 57,5 % du territoire de la CMM (*Communauté métropolitaine de Montréal*), soit 2 200 km², est compris dans la zone agricole (CMM, 2011) » (le texte en italique est ajouté pour indiquer ce que signifie le sigle « CMM »)³², que « les couronnes nord et sud sont en majeure partie composées de terres agricoles »³³, et que « les terres agricoles de cette région comptent parmi les meilleures de la province »³⁴. De plus, « la zone agricole réellement disponible pour l'agriculture constitue environ 40 % du territoire de la CMM. C'est 18 % de moins que les données brutes habituellement véhiculées, qui ne tiennent pas compte des espaces grugés par les infrastructures de toutes sortes (autoroutes, voies ferrées, centres commerciaux, lignes à haute tension, oléoducs, etc.) et les usages autres qu'agricoles »³⁵.

Si l'autorisation était donnée de construire un futur poste à Terrebonne sur 42 hectares de terres agricoles, l'usage de ces terres à des fins agricoles serait perdu à tout jamais. Pourtant, ces terres utilisées actuellement comme sablonnière et gazonnière pourraient être un jour remises en culture vivrière.

La préoccupation et l'intérêt croissants des gens pour la cuisine et une saine alimentation sont appelés à devenir des enjeux de plus en plus importants dans notre société. À preuve, la présence grandissante de l'agriculture urbaine, qui « découle de la demande grandissante des citoyens pour des aliments produits localement et pour une agriculture de proximité. » (nous soulignons)³⁶ La popularité grandissante des marchés publics, des jardins communautaires et de l'agriculture soutenue par la communauté témoigne aussi de ces nouvelles préoccupations de la population. Les gens sont de plus en plus conscients des gaz à effet de serre et des effets du réchauffement climatique. Ils sont conscients du fait que les petites carottes et les tomates que nous importons du Mexique, que ce soit par avion ou par camion, ont des coûts environnementaux en termes de gaz à effet de serre et de pollution atmosphérique.

L'utilisation des terres agricoles québécoises à des fins autres que l'agriculture soulève la question de la souveraineté alimentaire du Québec. La rareté de ces terres (2 % du territoire du Québec), leur concentration en périphérie de Montréal et dans la vallée du Saint-Laurent et leur

³¹ L'Union des producteurs agricoles du Québec, <http://www.upa.qc.ca/fr/agriculture/statistiques/>

³² L'agriculture périurbaine et urbaine au Québec, État de situation et perspectives, Direction de l'appui au développement des entreprises et de l'aménagement du territoire, Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, octobre 2012, 2.1.1 L'agriculture périurbaine dans la CMM, page 9, <http://www.mapaq.gouv.qc.ca/fr/Publications/Agricultureurbaineetperiurbaine.pdf>

³³ Ibid., page 10.

³⁴ Ibid., page 9.

³⁵ Des terres agricoles rares et à protéger dans le Grand Montréal, Jean-Charles Gagné, La Terre de chez nous, 12 mars 2014, page 7, http://www.lacra.net/upload/File/Souper-causerie_2014_-_TCN-03-12_7.pdf

³⁶ Site Web d'Agriculture, Pêcheries et Alimentation Québec, Agriculture urbaine, <http://www.mapaq.gouv.qc.ca/fr/Productions/Agricultureurbaine/Pages/Agricultureurbaine.aspx>

conversion à des fins industrielles et résidentielles rend le Québec de plus en plus vulnérable sur le plan de la souveraineté alimentaire. Il est consternant de voir le Québec dilapider de façon inconsciente sa richesse sur le plan agricole. Cette absence de vision expose le Québec à un risque accru d'insécurité alimentaire, car il devra ainsi compter de plus en plus sur l'importation de produits alimentaires et dépendre de plus en plus de pays étrangers pour nourrir sa population, avec le risque de ruptures d'approvisionnement en raison de phénomènes climatiques survenant ailleurs qu'au Québec et d'autres risques liés au fait de devoir s'approvisionner dans de nombreuses régions du globe.

Citoyens Sous Haute Tension est d'accord avec le professeur Marois, notamment sur le fait qu'il n'y a aucune raison de toucher à la zone agricole, étant donné l'existence de 16 000 hectares dans la zone blanche de la CMM pour accueillir les développements résidentiels³⁷ et d'autres projets, tels que la construction d'un futur poste à Terrebonne. Nous croyons fermement que, pour toutes les raisons énumérées dans les paragraphes précédents et pour assurer l'application du Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal et du plan de développement de la zone agricole dans la MRC des Moulins, MRC dont la zone agricole représente 55 % de son territoire³⁸, aucun hectare en zone agricole ne devrait être dézonné pour servir à des fins autres que l'agriculture et en l'occurrence à la construction d'un poste de distribution d'électricité.

³⁷ Des terres agricoles rares et à protéger dans le Grand Montréal, Jean-Charles Gagné, La Terre de chez nous, 12 mars 2014, page 7, http://www.lacra.net/upload/File/Souper-causerie_2014_-_TCN-03-12_7.pdf

³⁸ La MRC déplore le retrait de l'UPA, Geneviève Geoffroy, Courrier de Portneuf, 11 août 2014, <http://www.courrierdeportneuf.com/section/2014-08-11/article-3830697/La-MRC-deploire-le-retrait-de-lUPA/1>. Voir aussi à la fin de cet article les données et statistiques sur le nombre de fermes, la superficie moyenne des fermes et les types de production des fermes de la MRC Les Moulins.

Chapitre 3

Besoins futurs, besoins éventuels et besoins réels

Dans sa demande à la Régie portant sur le poste Judith-Jasmin, Hydro-Québec mentionne que « Le nouveau poste (*Judith-Jasmin*) accueillera la croissance des charges de ces municipalités (*Mascouche et Terrebonne*). Notamment, il prendra pratiquement toute la charge du nouveau quartier résidentiel Urbanova (soit environ 17 000 unités d'habitation selon les prévisions actuelles) situé à Terrebonne. La réalisation de ce projet a débuté et se poursuivra au cours des dix prochaines années. »³⁹ (nous soulignons; nous avons ajouté le texte en italique entre parenthèses pour donner le contexte) Dans un document sur le Projet à 735 kV de la Chamouchouane-Bout-de-l'Île qu'elle a publié sur son site Web, Hydro-Québec affirme aussi que « Par ailleurs, dans la région de Terrebonne, les besoins en électricité sont en forte croissance. L'important ensemble résidentiel Urbanova de même que la venue du train de l'Est dans ce secteur entraînent un accroissement important de la demande. »⁴⁰ HQT a aussi affirmé que « La venue d'un développement immobilier important au sud de l'autoroute 640, à Terrebonne, ainsi que celle du train de l'Est de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) font en sorte que certaines installations seront en dépassement de capacité à court et moyen termes. »⁴¹

Ces affirmations sont sujettes à caution et n'expliquent pas, à notre avis, « l'accroissement important de la demande »⁴² évoqué par Hydro-Québec. Une ligne à 735 kV peut transporter de 12 à 15 TWh par année et un térawattheure (« TWh ») peut alimenter de 40 000⁴³ à 50 000 maisons⁴⁴. Tout d'abord, précisons que ce sont plutôt 12 387 unités de logement potentielles (et non 17 000 unités d'habitation) dont la construction est prévue sur 20 ans⁴⁵. Si on fait le calcul, même en prenant les chiffres les plus conservateurs (1 TWh par année pour alimenter 40 000 maisons), l'alimentation annuelle en électricité du quartier Urbanova (arrondi à 12 400 logements) ne consommerait que 0,31 TWh par année. De plus, comme les nouveaux

³⁹ R-3915-2014-B-0010-Demande-Pièce-2014_12_15, HQT-D-3 Document 1, page 5, lignes 7 à 10, http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/292/DocPrj/R-3915-2014-B-0010-Demande-Piece-2014_12_15.pdf

⁴⁰ <http://www.hydroquebec.com/projets/chamouchouane/projet-en-bref.html>

⁴¹ Projet à 735 kV de la Chamouchouane-Bout-de-l'Île, Complément de l'étude d'impact sur l'environnement, Variante de projet, Hydro-Québec TransÉnergie, Juillet 2014, page 1-5, http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/ligne_chamouchouane_bout-de-lile/documents/PR3.7.pdf

⁴² <http://www.hydroquebec.com/projets/chamouchouane/projet-en-bref.html>

⁴³ Surplus d'électricité : Une facture de 7,9 milliards Des surplus qui coûtent cher, Francis Vailles, La Presse, <http://plus.lapresse.ca/screens/b7b9628d-e0cc-4f99-b5c9-db7433121838%7C668qiUfqc~T>, 27 août 2014

⁴⁴ Hydro-Québec achète toujours à gros prix, Pierre Couture, Le Journal de Montréal, 28 janvier 2015, <http://www.journaldemontreal.com/2015/01/28/hydro-quebec-achete-toujours-a-gros-prix>

⁴⁵ Selon le site Web du projet, <http://www.condo-urbanova-terrebonne.ca/blogue/19-projet-urbanova-terrebonne/36-projet-urbanova-terrebonne>

logements du quartier Urbanova seront chauffés au gaz naturel⁴⁶ et que le chauffage représente environ 40 % des coûts énergétiques d'une habitation, le chiffre de 0,31 TWh serait de ce fait nettement supérieur aux besoins réels des habitations du quartier Urbanova. Même en ajoutant au 0,31 TWh de consommation résidentielle la consommation d'électricité des écoles, commerces, installations récréatives et édifices publics de ce nouveau quartier, dont un CHSLD, déjà ouvert, qui est chauffé au gaz naturel, on est bien loin de la puissance annuelle que peut faire transiter une ligne à 735 kV. Comment Hydro-Québec peut-elle faire croire que la construction d'un poste à 735 kV à proximité serait nécessaire pour fournir une si faible quantité d'électricité? Ce constat nous ramène aussi à poser la question : la construction de la ligne à 735 kV Chamouchouane-Bout-de-l'Île est-elle nécessaire?

Pour ce qui est du train de l'Est, qui est entré en service en décembre 2014, signalons que les locomotives de ce train fonctionnent au diesel, et non à l'électricité (sauf pour la traversée du tunnel du Mont-Royal, d'une longueur de 5 kilomètres). De plus, avec seulement 5 départs à l'heure de pointe du matin et du soir, du lundi au vendredi seulement, ce train transportera un maximum de 5 500 passagers par direction⁴⁷, dont une partie, soit environ le tiers, selon les premières statistiques disponibles⁴⁸, habite déjà l'Île de Montréal. Le fait que cette ligne ne comporte qu'une seule voie, ainsi que le positionnement de cette voie dans le terre-plein de l'autoroute 640, qui aurait pu en loger deux, en dit long sur ses possibilités de développement futur prévues et permet de conclure soit que les urbanistes chargés du dossier sont de mauvais planificateurs, soit que la forte croissance annoncée dans la région de Terrebonne et dans la zone des Mille-Îles n'est que poudre aux yeux ou est purement virtuelle, du moins pour l'instant.

L'examen de la Figure 1, Zone d'influence du nouveau poste Judith-Jasmin⁴⁹, laisse perplexe. À vue de nez, on constate que la zone d'influence de ce poste projeté est constituée pour environ le tiers de terres agricoles et de terres publiques et pour environ un cinquième du futur quartier Urbanova. Ce projet en est aux premiers stades de la construction, qui se fera sur une période de 20 ans en plusieurs phases. Les habitations qui y seront construites et le CHSLD, qui est déjà ouvert, seront chauffés au gaz naturel⁵⁰. Rien ne permet de prédire avec certitude que le projet

⁴⁶ Le gaz naturel préféré à l'électricité pour le chauffage, reportage de Michel Morin, TVA Nouvelles, 22 décembre 2014, <http://tvanouvelles.ca/lcn/infos/national/archives/2014/12/20141222-180821.html>. D'ailleurs, il est mentionné dans ce reportage que les logements dans un nombre grandissant de nouveaux projets immobiliers dans la grande région de Montréal seront chauffés au gaz naturel (p. ex. à Saint-Jérôme, Terrebonne, Brossard).

⁴⁷ Le train des promoteurs, Bruno Bisson et André Noël, www.lapresse.ca, 6 octobre 2011, <http://www.lapresse.ca/actualites/dossiers/le-train-des-promoteurs/> et

Squeaky Wheels: It's mostly diesel power for Train de l'Est, Andy Riga, *The Gazette*, 5 mars 2014 <http://www.montrealgazette.com/Squeaky+Wheels+mostly+diesel+power+Train/9806205/story.html>

⁴⁸ <http://journalmetro.com/actualites/montreal/682672/train-de-lest-70-des-passagers-proviennent-de-la-couronne-de-montreal/>, journal Métro, 9 décembre 2014

⁴⁹ R-3915-2014-B-0010-Demande-Pièce-2014_12_15, HQT-3 Document 1, Figure 1 : Zone d'influence du nouveau poste Judith-Jasmin, page 5, http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/292/DocPrj/R-3915-2014-B-0010-Demande-Piece-2014_12_15.pdf

⁵⁰ D'ailleurs, la Régie de l'énergie a autorisé en 2013 le prolongement du réseau de distribution de gaz naturel dans la ville de Terrebonne afin d'alimenter en gaz les habitations du quartier Urbanova :

sera réalisé dans son intégralité, puisque 20 ans est un horizon temporel assez long. Outre ce nouveau quartier, Hydro-Québec n'a pas indiqué, à moins que ce ne soit dans les documents déposés sous pli confidentiel et auxquels nous n'avons pas accès⁵¹, ce qui occasionnerait la « croissance des charges »⁵² des municipalités de Mascouche et de Terrebonne, croissance telle qu'elle exigerait, selon HQT et HQD, l'arrivée en 2018 d'une ligne à 735 kV au futur nouveau poste de la région de Terrebonne.

Hydro-Québec Distribution affirme avoir besoin d'un sous-poste de distribution à 315 kV dans la région de la Côte-de-Terrebonne : « Hydro-Québec démarrerait, à l'automne 2013, des études environnementales et techniques en vue de localiser un nouveau poste à 315-25 kV destiné notamment à alimenter la charge future d'un important projet résidentiel nommé « Urbanova », dans le secteur de la côte de Terrebonne. »⁵³

Le besoin exprimé est celui d'un poste de distribution à 315 kV, mais Hydro-Québec présente plutôt à la Régie une demande pour la construction d'un nouveau poste à 735 kV au coût de 260,4 M\$...

Dans leur Demande relative à la construction du nouveau poste Judith-Jasmin et à son alimentation, le Transporteur et le Distributeur affirment ceci : « Pour la croissance locale de la charge de la Rive-Nord, un autre poste à 315-25 kV aux alentours de la Côte-de-Terrebonne et sa ligne d'alimentation biterne à 315 kV à partir du poste de Duvernay seraient requis. À la mise en service, deux transformateurs de 140 MVA seraient installés, offrant une CLT initiale de 193 MVA. Selon les prévisions de charges, cette capacité permettrait alors de répondre à la demande jusqu'après 2028, tout en offrant la possibilité d'ajouter de la capacité selon le taux de croissance de la charge. La capacité totale offerte par ce nouveau poste à long terme serait de 578 MVA, soit environ 30 MVA de plus que la solution 1. »⁵⁴ (nous soulignons) Il est évident que cette solution répond aux besoins exprimés : elle permet de répondre à la demande prévue jusqu'après 2028 et elle offre la possibilité d'ajouter de la capacité. CSHT recommande que la

http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/219/DocPrj/R-3851-2013-B-0005-Demande-Piece-2013_06_14.pdf et http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/219/DocPrj/R-3851-2013-A-0008-Dec-Dec-2013_10_01.pdf.

⁵¹ R-3915-2014-B-0010-Demande-Pièce-2014_12_15, HQT-D-3 Document 1, page 8, lignes 7 à 13, http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/292/DocPrj/R-3915-2014-B-0004-Demande-Piece-2014_12_15.pdf

⁵² R-3915-2014-B-0010-Demande-Pièce-2014_12_15, HQT-D-3 Document 1, page 5, ligne 7, http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/292/DocPrj/R-3915-2014-B-0010-Demande-Piece-2014_12_15.pdf

⁵³ Hydro-Québec TransÉnergie, Projet à 735 kV de la Chamouchouane-Bout-de-l'Île, Complément de l'étude d'impact sur l'environnement, Variante de projet, PR3.7, page 1-1, Juillet 2014, http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/ligne_chamouchouane_bout-de-lile/documents/PR3.7.pdf

⁵⁴ R-3915-2014-B-0004-Demande-Pièce-2014_12_15, Demande relative à la construction du nouveau poste Judith-Jasmin et à son alimentation, pages 21 et 22, http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/292/DocPrj/R-3915-2014-B-0004-Demande-Piece-2014_12_15.pdf

Régie autorise le Transporteur et le Distributeur à appliquer la solution 2 dans le dossier R-3915-2014 si elle estime que cette solution répond aux besoins prévus d'accroissement de la charge de la Rive-Nord, car cette solution permettrait de répondre aux besoins jusqu'après 2028 et offrirait la possibilité d'ajouter de la capacité.

Tout comme dans le dossier R-3887-2014, les solutions que le Transporteur compare dans le dossier R-3915-2014 ne sont pas sur le même plan et ne répondent pas aux mêmes besoins.

À notre avis, les besoins qu'évoquent le Transporteur et le Distributeur dans le dossier R-3915-2014 doivent être examinés à la lumière du réaménagement du poste du Bout-de-l'Île, présentement en cours, et de la reconfiguration récente du réseau de transport du nord-est de la région métropolitaine de Montréal (dossier R-3760-2011).

Dans le dossier R-3760-2011, que nous avons évoqué au chapitre 1 de la présente lettre d'observations, HQT a mentionné à plusieurs reprises que le projet de réaménagement du poste du Bout-de-l'Île et de réorganisation du réseau du nord-est de la région métropolitaine de Montréal permet de répondre aux besoins à long terme :

« Comme les installations visées par ces investissements auront une durée de vie de 40 ans, l'entreprise propose des modifications qui assureront la fiabilité du service à court terme et permettront de répondre aux besoins à long terme. »⁵⁵ (nous soulignons)

« Au terme de ces travaux, le poste du Bout-de-l'Île sera également en mesure d'alimenter les postes satellites à 315-25 kV projetés et existants dans le nord-est de la région métropolitaine de Montréal.

La solution préconisée permet de répondre aux besoins actuels tout en assurant la marge nécessaire pour combler les besoins futurs. »⁵⁶ (nous soulignons)

De plus, HQT a affirmé que « Les nouveaux postes de Lachenaie à 315-120 kV et à 315-25 kV permettront de répondre aux besoins grandissants de la région⁵⁷. »

⁵⁵ Avis de projet, Hydro-Québec TransÉnergie, Évolution du réseau de transport du nord-est de la région métropolitaine de Montréal, Renseignements généraux, Juin 2009, PR1, page 2, Justification, premier paragraphe de la colonne de gauche, <http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/evolution-reseauHQ-Reg-MTL/documents/PR1.pdf>

⁵⁶ Ibid., page 4, Nouvelle section à 735-315 kV au poste du Bout-de-l'Île, ajout de compensation et réorganisation de lignes, Solution préconisée, deuxième colonne, troisième et quatrième paragraphes

⁵⁷ Ibid., page 10, Postes de Lachenaie à 315-120 kV et à 315-25 kV et lignes d'alimentation, Solution préconisée, deuxième colonne, dernier paragraphe

Les nouveaux postes à 315 kV mentionnés ci-dessus sont les postes de Lachenaie et Pierre-Le Gardeur. Ils ont été mis en service en 2014 et en 2013 respectivement. Ils sont situés à Terrebonne (secteur Lachenaie), du côté nord de l'autoroute 640. Si l'on se reporte à la carte de la page 11 du document précité, on peut les situer du côté nord de l'autoroute 640, à la hauteur des circuits 1179 et 3016. Ces nouveaux postes permettront de « répondre besoins grandissants de la région » et font partie d'un projet qui assure « la marge nécessaire pour combler les besoins futurs », comme nous l'avons mentionné (voir citations ci-dessus). Le poste Pierre-Le Gardeur vise à « répondre à la forte croissance de la demande d'électricité dans les MRC de L'Assomption et des Moulins »⁵⁸ (nous soulignons) et il « permettra de répondre à la croissance de la demande pour plusieurs années dans ce secteur »⁵⁹ (nous soulignons). Or le poste Pierre-Le Gardeur se trouve à quelques kilomètres seulement de l'emplacement prévu pour le poste projeté Judith-Jasmin à 735 kV, qui est situé à environ 5 kilomètres au nord-ouest de la jonction des autoroutes 25 et 640!

Comment donc est-ce possible qu'à peine mis en service, l'ancien poste à 315-120 kV du Bout-de-l'Île, reconfiguré à 735-315 kV, et les nouveaux postes satellites à 315 kV ne suffisent déjà plus à assurer l'alimentation du nord-est de la région métropolitaine de Montréal, alors qu'Hydro-Québec avait assuré, en 2009, que « La solution préconisée permet de répondre aux besoins actuels tout en assurant la marge nécessaire pour combler les besoins futurs »?⁶⁰ (nous soulignons)

Pour un projet de grande envergure dont le but est de répondre aux besoins à long terme, il est très étonnant, voire désolant, de constater que nulle part dans les documents présentés tant à la Régie qu'au BAPE, HQT n'a jugé bon de présenter une estimation chiffrée des volumes des besoins évoqués (que ce soit en puissance, en MW, ou en énergie, en TWh) à court ni à long terme, ni de l'information concernant l'ampleur des dépassements évoqués dans son avis de projet concernant certaines lignes existantes.

Une absence aussi remarquable de données de base dans un projet de réaménagement stratégique d'infrastructure de cette importance (plus de 650 millions de dollars au total⁶¹) est tout à fait inadmissible de la part d'Hydro-Québec. Le même constat quant à l'absence de données chiffrées sur les besoins et sur les dépassements de capacité et le même jugement quant à cette absence de données s'appliquent aussi au dossier de la ligne à 735 kV

⁵⁸ Hydro-Québec, Projets de transport d'électricité, Poste Pierre-Le Gardeur à 315 120 kV, <http://www.hydroquebec.com/projets/pierre-le-gardeur.html>

⁵⁹ Ibid.

⁶⁰ Avis de projet, Hydro-Québec TransÉnergie, Évolution du réseau de transport du nord-est de la région métropolitaine de Montréal, Renseignements généraux, Juin 2009, PR1, page 4, dernier paragraphe de la colonne 2, <http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/evolution-reseauHQ-Reg-MTL/documents/PR1.pdf>

⁶¹ Informations tirées du document d'Hydro-Québec TransÉnergie intitulé « Coûts des projets », mai 2011, déposé au BAPE dans le cadre du dossier 283, pièce DA6, <http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/evolution-reseauHQ-Reg-MTL/documents/DA6.pdf>

Chamouchouane-Bout-de-l'Île et à celui du poste Judith-Jasmin (investissements de 1,35 G\$ au total).

Il faudrait savoir à quels besoins éventuels doit répondre la quatrième ligne à 735 kV qui alimenterait le nord-est de la région métropolitaine de Montréal et quel est l'horizon temporel sur lequel ces besoins s'étalent. Projette-t-on dans le futur les besoins de projets non encore réalisés? Si oui, quelle est leur probabilité de réalisation et leur stade d'avancement? On ne doit pas engager 1,35 G\$ pour la construction d'infrastructures sur la base de projets qui n'en sont encore qu'à ce stade et sur la base de prévisions sur un horizon temporel non précisé! Ajoutons à cela le fait que la demande d'électricité stagne au Québec depuis 2005⁶² et on se demande vraiment quelle peut être la justification de la construction d'une nouvelle ligne et d'un nouveau poste à 735 kV!

Voilà de nombreuses questions essentielles qu'il aurait été utile de poser au Transporteur et au Distributeur dans le cadre d'une audience sur le projet de poste Judith-Jasmin à 735-120-25 kV. Rappelons que ce poste serait situé à seulement une vingtaine de kilomètres du poste à 735 kV du Bout-de-l'Île, en cours de reconfiguration et auquel deux lignes à 735 kV ont déjà été raccordées.

Nous sommes d'avis que le préjugé extrêmement favorable dont bénéficie Hydro-Québec dans l'examen et l'autorisation de ses projets constitue un préjudice pour l'ensemble des contribuables et des citoyens et citoyennes du Québec, car ce sont eux qui, ultimement, assument tous les risques, financiers et autres, engagés par Hydro-Québec en leur nom. Hydro-Québec semble échapper à l'obligation de fournir des données justificatives chiffrées et détaillées à l'appui de ses demandes. Il est donc très difficile pour la Régie de déterminer si ces demandes sont réellement fondées ou si des solutions alternatives plus efficaces et moins coûteuses existent. Pourquoi ne pas exiger qu'Hydro-Québec fournisse ces données et pourquoi ne pas les faire vérifier systématiquement par des sources externes indépendantes? Une telle pratique et de telles exigences aideraient à assurer que les dépenses engagées par la société d'État dans ses projets le sont dans l'intérêt public et que les meilleures solutions sont retenues, dans une perspective d'optimisation des ressources.

Compte tenu de l'ampleur des aménagements réalisés par HQT récemment dans le dossier de la planification du réseau du nord-est de la région métropolitaine de Montréal, avec respect, CSHT est d'avis que la Régie doit exiger que, dans le dossier R-3915-2014, le Transporteur et le Distributeur lui fournissent toutes les données chiffrées qui lui permettront de déterminer les

⁶² Mémoire du Parti conservateur du Québec déposé à la Commission sur les enjeux énergétiques, le 18 septembre 2013, page 3, http://www.mern.gouv.qc.ca/energie/politique/memoires/20130917_094_Parti_Conservateur_du_Quebec_M.pdf; Les surplus d'électricité d'Hydro-Québec s'approchent du quart de notre consommation annuelle, Claude Garcia, 18 novembre 2012, <http://princearthurherald.com/fr/quebec-canada/les-surplus-d-lectricit-d-hydro-qu-bec-s-approchent-du-quart-de-notre-consommation-annuelle>

réels besoins en énergie et en puissance qu'Hydro-Québec devra vraisemblablement combler et sur quelle période ces besoins en croissance peuvent de manière réaliste s'étaler.

Si les besoins d'un poste à 315-120-25 kV pour alimenter la charge locale de la région de Terrebonne devaient se confirmer, cette seule constituante du projet devrait donc être analysée plus en profondeur pour lui assurer un positionnement juste.

Chapitre 4

Une ligne inutile dans le réseau actuel

La pointe de consommation de l'hiver 2014 a établi un record de 39 031 le 22 janvier 2014. Cette année, une pointe de 38 950 MW a été enregistrée le 8 janvier⁶³. Hydro-Québec a affirmé à plusieurs reprises que les pointes de 2013 et de 2014 ont été particulièrement élevées à cause des grands froids de ces deux derniers hivers. En nous fondant sur les données fournies par HQT sur les pointes d'hiver de 2004 à 2013⁶⁴, auxquelles nous avons ajouté les chiffres des pointes de 2014 et 2015, nous avons établi que la pointe d'hiver moyenne a été d'environ 36 000 MW depuis 2004. Nous sommes d'avis que la mise en place de mesures d'efficacité énergétique plus poussées de même que la mise en œuvre de programmes de gestion active de la demande notamment en période de pointe permettrait, à court terme, de réduire les achats très coûteux d'électricité sur le marché au comptant durant les pointes et, à long terme, d'éviter ou de repousser le plus longtemps possible les investissements massifs consacrés par Hydro-Québec à la construction de nouveaux barrages. Nous traiterons plus à fond le sujet des économies d'énergie et de l'efficacité énergétique dans un autre chapitre.

Selon les données fournies par HQT, le réseau de transport simulé, dans son état actuel, c'est-à-dire sans l'ajout de la ligne Chamouchouane, peut transporter une production raccordée de 45 775 MW si l'on tient compte de la production dans le cadre de l'appel d'offres 2005-03 et une production raccordée de 43 800 MW si l'on tient compte de l'intégration du complexe de la Romaine⁶⁵.

Quoi qu'il en soit, le fait demeure qu'il y a passablement de place sur le réseau pour transporter toute l'électricité dont nous avons besoin, même à la pointe d'hiver. Cela a été confirmé le 11 décembre 2014 par Monsieur Hani Zayat, Directeur, Approvisionnement en électricité, chez Hydro-Québec Distribution, à l'audience dans le cadre de la Demande relative à l'établissement des tarifs d'électricité de l'année tarifaire 2015-2016 : « Le réseau de transport a été, dans le fond, conçu pour acheminer nos... nos besoins sans... sans surplus, (...) Évidemment, quand on se retrouve en situation de surplus, ça veut dire qu'on est capable de transiter cette énergie. Un, on peut l'illustrer par le fait qu'on a du patrimonial disponible qu'on peut... qu'on peut utiliser et donc on peut aussi le transiter sur le réseau de transport sans investissement additionnel au réseau de transport. (...) Donc, l'ajout d'une nouvelle charge n'occasionne aucun coût... aucun

⁶³ Froid record et pointe de consommation d'électricité, 8 janvier 2015, <http://m.radio-canada.ca/regions/saguenay-lac/2015/01/08/004-consommation-electricite-pres-des-records.shtml>

⁶⁴ R-3887-2014-B-0032-DDR-RepDDR-2014_08_28-AQCIE-CIFQ, Tableau 5.1, page 8, http://publicsde.regie-energie.gc.ca/projets/261/DocPrj/R-3887-2014-B-0032-DDR-RepDDR-2014_08_28.pdf

⁶⁵ R-3887-2014-B-0028, Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 de la Régie de l'énergie, réponse à la question 6.1, page 16, http://publicsde.regie-energie.gc.ca/projets/261/DocPrj/R-3887-2014-B-0028-DDR-RepDDR-2014_08_18.pdf

coût de transport, aucun coût à TransEnergy (sic), donc elle est capable d'être... d'être acheminée, l'énergie peut être acheminée jusqu'aux clients sans de nouveaux investissements de renforcement de réseau de transport. (...) On parle que le... on est en situation de surplus, donc il n'y a pas de... de réingénierie ou de renforcement du réseau à haute tension. Et il n'y a pas non plus d'impact sur les... sur le réseau des interconnexions. Donc, si on devait mettons juste prendre ça de façon... si je devais faire un rapprochement avec le tableau 1 que vous avez présenté, bien, le seul... l'élément le plus proche duquel je peux arriver, c'est la partie raccordement de clients. »⁶⁶ On a dit aussi, en résumé, que « La capacité de transport, faites-vous-en pas, il y en a de trop. »⁶⁷

Ces informations confirment que la ligne Chamouchouane projetée n'est pas nécessaire pour transporter de l'électricité additionnelle. Le réseau dans son état actuel a suffisamment de lignes pour transporter toute l'électricité dont nous avons besoin, y compris à la pointe d'hiver.

La question de l'utilité de la ligne à 735 kV Chamouchouane et également du poste Judith-Jasmin à 735 kV auquel elle serait raccordée demeure donc entière :

Pourquoi construire au coût de 1,35 G\$ une ligne et un poste à 735 kV pour le transport de 12 à 15 TWh par année dont on n'a pas besoin?

HQT n'a toujours pas indiqué à quels besoins commerciaux économiquement viables doit répondre ce nouvel approvisionnement d'énergie futur, question fondamentale s'il en est! En l'absence d'une réponse à cette question, pouvons-nous déduire que c'est en prévision des barrages qui vont venir plus tard, sans savoir où les barrages seraient, sans savoir si même il y aura des barrages plus tard. Bâtir une ligne pour le futur quand on ne sait pas quand le futur va commencer, quand on n'a pas besoin de l'électricité qu'elle transporterait, c'est vraiment absurde. Surtout dans le contexte de la demande qui stagne au Québec depuis 2005⁶⁸, de surplus d'électricité prévus jusqu'en 2027⁶⁹, de livraisons d'électricité patrimoniale qui

⁶⁶ R-3905-2014, Demande relative à l'établissement des tarifs d'électricité de l'année tarifaire 2015-2016, Notes sténographiques de l'audience du 11 décembre 2014, volume 5, Contre-interrogatoire de M. Hani Zayat par Me Denis Falardeau, page 210, lignes 14 à 23; page 211, lignes 1 à 7; et page 211, lignes 24 et 25 et page 212, lignes 1 à 9, http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/282/DocPrj/R-3905-2014-A-0060-Audi-NS-2014_12_12.pdf

⁶⁷ R-3905-2014, page 78, lignes 20 et 21, Demande relative à l'établissement des tarifs d'électricité de l'année tarifaire 2015-2016, Notes sténographiques de l'audience du 18 décembre 2014, volume 10, Plaidoirie de Me Steve Cadrin, page 78, lignes 20 et 21, http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/282/DocPrj/R-3905-2014-A-0071-Audi-Dec-2014_12_19.pdf

⁶⁸ Mémoire du Parti conservateur du Québec déposé à la Commission sur les enjeux énergétiques, le 18 septembre 2013, page 3, http://www.mern.gouv.qc.ca/energie/politique/memoires/20130917_094_Parti_Conservateur_du_Qubec_M.pdf; Les surplus d'électricité d'Hydro-Québec s'approchent du quart de notre consommation annuelle, Claude Garcia, 18 novembre 2012, <http://princearthurherald.com/fr/quebec-canada/les-surplus-d-lectricit-d-hydro-qu-bec-s-approchent-du-quart-de-notre-consommation-annuelle>

⁶⁹ Les estimations des surplus varient de 75 TWh à 169 TWh, selon les sources, comme cela est indiqué dans l'article suivant, mais l'horizon temporel le plus souvent mentionné est 2027 : Union des consommateurs – Les conséquences des surplus d'Hydro-Québec mises en lumière, Marco Bélair-Cirino,

n'épuiseront pas les surplus avant 2030 environ⁷⁰ et compte tenu du fait que la capacité du réseau de transport est suffisante pour transporter toute l'électricité dont le Québec a besoin. Et que dire du gaspillage de ressources et de fonds publics et du saccage inutile de forêts vierges, de la destruction de paysages et de l'amputation de terres agricoles sur plus de 400 kilomètres qu'entraînerait la construction de la ligne à 735 kV Chamouchouane et d'un poste à 735 kV en zone agricole!

En cohérence avec la vision de CSHT, nous questionnons les arguments de base déposés dans le dossier R-3887-2014 pour justifier cette ligne qui doit, selon HQT, aboutir dans la région de Montréal. Nous souhaitons donc, avec respect, revenir succinctement sur le fait que la nouvelle ligne assurerait la fiabilité du réseau de par sa conception anti-verglas. Nous nous référons à cet égard au document produit par Denis Gosselin, d'Environnement Canada⁷¹. Ce document est un résumé du Compte-rendu climatologique de la tempête de verglas de janvier 1998 au Québec préparé par Jennifer Milton et Alain Bourque d'Environnement Canada⁷². Ce Compte-rendu, résumé dans le document de M. Gosselin, traite de la récurrence d'une tempête de verglas comparable à celle de 1998 au Québec. On y apprend notamment que :

« L'examen des données historiques accompli a permis de répondre à certaines questions par rapport à l'importance relative de la tempête et à sa prévisibilité. (...) les chiffres obtenus pour la période de récurrence d'un événement de l'ampleur de la tempête de janvier 1998 sont de plusieurs milliers d'années, que la tempête de janvier 1998 soit ou non intégrée aux données de départ. (...) en étant très conservateur, Environnement Canada considère que la période de récurrence de la tempête de verglas de janvier 1998 est de plusieurs centaines d'années. »⁷³

Cet élément vient mettre en évidence, selon CSHT, que la justification de la ligne comme protection contre le verglas devient un argument décisionnel qui ne résiste pas à l'analyse statistique. Ainsi, l'ajout d'un poste à 735 kV pour recevoir cette ligne inutile dans la région de Montréal devient une fois de plus insoutenable quant à la fiabilité que ces équipements

Le Devoir, 23 novembre 2013, <http://www.ledevoir.com/economie/actualites-economiques/393513/union-des-consommateurs-les-consequences-des-surplus-d-hydro-quebec-mises-en-lumiere>

⁷⁰ R-3864-2013-B-0005-Demande-Pièce-2013_11_01, Tableau 4-2, Bilan en énergie, page 27, et lignes 1 à 8, page 27, http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/232/DocPrj/R-3864-2013-B-0005-Demande-Piece-2013_11_01.pdf

⁷¹ Denis Gosselin, La tempête de verglas de 1998 – perspectives météorologiques et climatologiques, Division des Sciences atmosphériques et enjeux environnementaux, Environnement Canada – Région du Québec, 12 pp., http://www.centreacer.qc.ca/uploaded/Publications/150_Fr.pdf

⁷² Milton, J., & A. Bourque, 1999 : Compte-rendu climatologique de la tempête de verglas de janvier 1998 au Québec. Rapport préparé par la Division des Sciences atmosphériques et enjeux environnementaux d'Environnement Canada – Région du Québec, 87 pp.

⁷³ Denis Gosselin, La tempête de verglas de 1998 – perspectives météorologiques et climatologiques, Division des Sciences atmosphériques et enjeux environnementaux, Environnement Canada – Région du Québec, page 10, http://www.centreacer.qc.ca/uploaded/Publications/150_Fr.pdf

prétendraient assurer compte tenu de la faible probabilité d'un verglas d'ampleur comparable à celui de 1998 dans la région d'ici quelques centaines d'années.

Chapitre 5

1 milliard 350 millions de dollars pour récupérer la moitié d'un térawattheure (« TWh »)

CSHT croit essentiel de rappeler ici que la portion de la demande R-3915-2014 traitant du poste Judith-Jasmin à 735 kV ne prend son sens que si on arrive à croire que l'investissement de 1 milliard 350 millions de dollars demandé pour la construction de la ligne Chamouchouane-Terrebonne est le bon choix économique pour répondre au problème de pertes énergétiques.

En considérant que la Régie retient sa prise de décision pour le projet de ligne à la fin des audiences prévu pour le poste, nous croyons, avec égard, qu'il ne faut pas perdre de vue que ce projet n'est rentable que si l'on arrive à valoriser les pertes évitées. Et s'il y avait un autre moyen, à moindre coûts, de générer des surplus à valoriser? Ne nous mentons pas, à ce stade on parle toujours de vendre des surplus et de créer plus de surplus, mais continuons notre analyse. Lors des audiences du BAPE sur le projet de ligne à 735 kV de la Chamouchouane-Bout-de-l'Île, on apprenait en effet que le programme d'efficacité énergétique a coûté à Hydro-Québec 1,5 milliard de dollars pour les 10 années de 2003 à 2013 pour atteindre une diminution cumulée de 7,8 TWh de la consommation totale du Québec⁷⁴, économie d'énergie qui se traduit par un accroissement correspondant des stocks hydrauliques. Il s'agit de rendements 13 fois supérieurs par rapport à un investissement de 1,35 milliard de dollars prévu dans le dossier Chamouchouane-Bout-de-l'Île pour économiser environ un demi-TWh⁷⁵. On comprend donc, en recoupant ces informations, que HQT est prête à demander la construction d'un poste à 735 kV pour réduire ses pertes de un demi-TWh au coût actuel de 260 millions de dollars. La construction d'un poste à 315 kV, s'il est trouvé justifiable, additionné de mesures d'efficacité énergétique, répondrait amplement au besoin du Transporteur, selon CSHT.

CSHT est d'avis que cet enjeu économique doit peser dans la balance du Régisseur eu égard à la vision globale du projet qui lui est présenté. Bien que potentiellement inutile, CSHT expose avec respect que l'équation de marché repose sur l'offre et la demande. Dans ses demandes (R-3887-2014 et R-3915-2015), le Transporteur élabore des stratégies pour répondre à l'augmentation de son offre; nulle part pouvons-nous constater qu'Hydro-Québec tente d'intervenir pour réduire la demande, ce qui lui permettrait de dégager les marges pour réaliser ses ventes à l'extérieur ou à l'intérieur du marché québécois. Les objectifs mêmes du projet sont basés uniquement sur la bonification de l'offre.

⁷⁴ BAPE, dossier 313, Projet de ligne à 735 kV de la Chamouchouane—Bout-de-l'Île, du Saguenay—Lac-St-Jean à Montréal, R-3905-2014, Plan global en efficacité énergétique, Budget 2015, HQD-10, Document 1, 2014-08-01, DA33.1, Figure 1, Évolution du PGEÉ, période 2003-2013 (G\$ cumulés et TWh cumulés), page 5 de 43, http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/ligne_chamouchouane_bout-de-lile/documents/DA33.1.pdf

⁷⁵ BAPE, dossier 313, Projet de ligne à 735 kV de la Chamouchouane—Bout-de-l'Île, du Saguenay—Lac-St-Jean à Montréal, Mémoire de CSHT, DM22, page 20, http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/ligne_chamouchouane_bout-de-lile/documents/DM22.pdf

Objectif 1 :

« Le Projet du Transporteur découle notamment du Plan d'évolution – zone Mille-Îles Est (le « Plan ») de 2013. Le Transporteur dépose le Plan sous pli confidentiel à l'annexe 1 de la présente pièce. Ce Plan a pour but de déterminer les solutions optimales afin de répondre aux besoins reliés à la croissance soutenue de la demande de la région située sur la Rive-Nord de Laval (région Mille-Îles Est), tout en considérant les préoccupations du Transporteur et du Distributeur.⁷⁶

Objectif 2 :

« Le projet de la nouvelle ligne à 735 kV de la Chamouchouane - Bout-de-l'Île prévoit son raccordement à la région métropolitaine de Montréal. Le nouveau poste Judith-Jasmin à 735-120-25 kV permet ce raccordement. »⁷⁷ (Rappelons ici que l'accroissement de la demande est un des facteurs nécessitant l'ajout de cette ligne à 735 kV.)

CSHT repose son argumentation sur les travaux réalisés par l'Acadia Center⁷⁸ pour affirmer que des bénéfices bien plus importants pourraient être réalisés si on se concentrait de façon plus importante sur la demande :

« L'efficacité énergétique permet de réduire le gaspillage d'énergie, tout en offrant un niveau de service identique ou supérieur (en matière de chauffage, d'éclairage, etc.). Il s'agit d'une ressource énergétique à faible coût qui offre de multiples avantages sur les plans économique, social et environnemental. L'efficacité énergétique permet de diminuer le besoin en approvisionnement en énergie et, ce faisant, d'offrir d'importantes économies pour les consommateurs et l'industrie sous la forme de coûts en énergie moins élevés. Les programmes d'efficacité modélisés utilisés dans le cadre de la présente étude ont procuré des économies se chiffrant à entre trois et cinq dollars pour chaque dollar consacré à un programme ainsi que des avantages nets – dollars économisés par les Canadiens – totalisant entre 94 et 220 milliards de dollars »⁷⁹. (nous soulignons)

⁷⁶ R-3915-2014-B-0004-Demande-Pièce-2014_12_15, Demande relative à la construction du nouveau poste Judith-Jasmin et à son alimentation, page 8, lignes 8 à 13.

⁷⁷ R-3915-2014-B-0004-Demande-Pièce-2014_12_15, Demande relative à la construction du nouveau poste Judith-Jasmin et à son alimentation, page 8, lignes 21 à 23, http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/292/DocPrj/R-3915-2014-B-0004-Demande-Piece-2014_12_15.pdf

⁷⁸ Acadia Center est au premier plan des efforts visant à établir des économies propres, à faible teneur en carbone et axées sur le consommateur. L'approche de l'Acadia Center est caractérisée par de l'information fiable, une bonne promotion et la résolution de problèmes par l'innovation et la collaboration; L'efficacité énergétique moteur de la croissance économique au Canada Cadre de modélisation macroéconomique et d'évaluation de l'incidence sur les recettes fiscales, Mars 2014, Leslie Malone et Jamie Howland, ENE / Acadia Center

⁷⁹ L'efficacité énergétique, moteur de la croissance économique au Canada, Cadre de modélisation macroéconomique et d'évaluation de l'incidence sur les recettes fiscales, Mars 2014, Leslie Malone et Jamie Howland, ENE / Acadia Center, sommaire, page 1, http://acadiacenter.org/wp-content/uploads/2014/11/ENEAcadiaCenter_EnergyEfficiencyEngineofEconomicGrowthinCanada_FR_FIN

Par ailleurs, en annonçant, le 19 janvier dernier, la tenue de la première table d'experts en efficacité énergétique, le ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles du Québec, M. Pierre Arcand, a fait la déclaration suivante : « Sachant que chaque Québécois dépense plus de 4 000 \$ par année pour ses besoins en énergie, il y a lieu de réfléchir aux façons qui permettront à chacun de maîtriser ses dépenses énergétiques. L'efficacité énergétique, c'est aussi remettre de l'argent dans la poche des citoyens; de l'argent qui servira à acheter des biens et des produits de chez nous, à faire travailler des gens de chez nous et à dynamiser des industries de chez nous »⁸⁰.

Les adeptes de la construction de pylônes et de déboisement argumenteront que le passage d'une nouvelle ligne est un apport important dans l'économie et dans la création d'emplois. « Le projet créera l'équivalent de plus de 1 000 emplois à temps plein au Québec sur une période de cinq ans. Et c'est plus de 1 500 travailleurs qui seront à l'œuvre pendant les périodes de pointe de 2017-2018. »⁸¹ Encore une fois, le rapport précité établit un net avantage en faveur des programmes d'efficacité énergétique aussi en ce qui concerne la création d'emplois⁸². Dans le cadre de sa lettre d'observations, CSHT ne peut, avec respect, évacuer du débat cette vision qu'ont les gens « ordinaires » du gaspillage de richesses cautionné par les instances décisionnelles encarcénées dans des règles procédurales aussi strictes. Nous signalons que les emplois que vante le Transporteur en rapport avec la construction de la ligne Chamouchouane sont des emplois temporaires et qu'ils représentent quelques mois de travail par-ci par-là pour les camionneurs, les bûcherons, les monteurs de lignes, etc. Leurs retombées seront elles aussi temporaires et vont disparaître une fois la ligne construite, alors que les emplois créés par l'accroissement du pouvoir d'achat de tous les ménages sont sans fin.

CSHT évoque, à nouveau, qu'à son humble avis, la Régie peut purement et simplement rejeter la requête R-3887-2014 et demander que soit réévalué le dossier R-3915-2014 en y soustrayant la portion à 735 kV, faute de démonstration que ce projet est le meilleur projet sur le plan coûts-bénéfices pour valoriser les pertes énergétiques.

[AL 2014 1116.pdf?utm_source=All&utm_campaign=Infolettre+Avril+2014&utm_medium=email](#). Voir la page 73 de ce rapport pour les répercussions macroéconomiques pour le Québec.

⁸⁰ Le ministre Arcand annonce la tenue de la première table d'experts en efficacité énergétique, Québec, le 19 janvier 2015, <http://www.politiqueenergetique.gouv.qc.ca/19-janvier-2015/>

⁸¹ BAPE, dossier 313, Projet de ligne à 735 kV de la Chamouchouane—Bout-de-l'Île, du Saguenay—Lac-St-Jean à Montréal, DT1, page 35, lignes 1347 à 1350, http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/ligne_chamouchouane_bout-de-lile/documents/DT1.pdf

⁸² Voir l'Annexe 1

Chapitre 6

Un objectif qui manque d'options de réalisation

Comme mentionné dans les divers documents produits par CSHT, nous sommes d'avis que la prérogative du Transporteur à choisir les options pouvant être étudiées devant la Régie lui donne un avantage majeur sur les observateurs comme nous. C'est pourquoi nous nous risquons ici à proposer à la Régie une vision quelque peu différente de la façon de diminuer les pertes énergétiques du réseau, même si celle-ci n'apparaît pas dans les documents soumis par le Transporteur et le Distributeur.

Ainsi, le Transporteur soutient que la ligne Chamouchouane-Bout-de-l'Île est essentielle pour diminuer les pertes sur le réseau. Avec respect, CSHT a questionné le Transporteur quant à la possibilité de moderniser son réseau de transport à 315 kV, dont certaines parties datent de 1950. « Le réseau de transport à 315 kV entre les régions métropolitaines de Montréal et de Québec date des années 1950. Ce réseau de lignes à 315 kV sert à transiter la puissance électrique produite par les centrales du complexe Bersimis situé sur la Côte-Nord vers la région métropolitaine de Montréal. »⁸³

Voici un résumé des éléments soulevés lors des audiences du BAPE⁸⁴ :

Question :

« Si on remplace deux lignes à 315 kV par une ligne à 735 kV, combien de pertes seront évitées par tranche de 1000 km?

R. : Les pertes en puissance sur une nouvelle ligne monoterne à 735 kV (3 faisceaux de 4 conducteurs) sont d'environ 5 fois moins élevées que sur une nouvelle ligne biterne à 315 kV (6 faisceaux de 2 conducteurs).

Est-il possible de comparer une ligne biterne à 315 kV et une ligne biterne à 735 kV au niveau des pertes, de la construction et de la capacité?

R. : Pour ce qui est des pertes, voir la réponse précédente concernant l'écart des pertes électriques.

Pour ce qui est de la construction, le coût moyen de construction pour une ligne monoterne à 735 kV est similaire au coût de construction d'une ligne biterne à 315 kV installée dans les mêmes conditions.

⁸³ Demande R-3760-2011 Original : 2011-04-05 HQT-1, Document 1 Page 8 de 41, http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/24/DocPrj/R-3760-2011-B-0004-DEMANDE-PIECE-2011_04_11.pdf

⁸⁴ BAPE, DA44, Hydro-Québec, Réponses aux questions posées à la séance du 12 novembre 2014 en soirée concernant les lignes à 315 kV et les lignes à 735 kV, 21 novembre 2014, 1 page, http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/ligne_chamouchouane_bout-de-lile/documents/DA44.pdf

Par ailleurs, la capacité d'une ligne est déterminée en considérant plusieurs facteurs. Pour une valeur de température ambiante de 30°C, la capacité thermique d'une ligne biterne à 315 kV est d'environ 3200 MVA, tandis que la capacité d'une ligne monoterne à 735 kV est d'environ 5200 MVA. Il faut faire attention, la capacité thermique n'a pas d'impact sur la répartition du transit sur le réseau de transport. La puissance transitée sur une ligne est en fonction des conditions du réseau. De façon générale, une ligne monoterne à 735 kV peut transiter 2,5 fois plus de transit qu'une ligne biterne à 315 kV » (nous soulignons)

CSHT retient donc qu'une ligne à 735 kV peut faire transiter deux fois et demi plus d'énergie tout en perdant cinq fois moins de courant qu'une ligne biterne à 315 kV. Considérant également que les lignes biternes à 315 kV qui descendent de Bersimis datent de près de 65 ans et que la technologie dont elles sont issues a été déclassée par le Transporteur lui-même, il est raisonnable de croire que si le Transporteur avait vraiment à cœur de réduire les pertes il regarderait plutôt de ce côté. Le fait que cette solution n'est même pas été effleurée par le promoteur pose des questions sur la vraie raison à la base de son projet. Ne tenant compte que de ces réponses, nous sommes en droit de soulever la question à savoir si le promoteur a bel et bien fait une analyse complète des possibilités qui pourraient répondre aux objectifs du projet. CSHT aurait trouvé pertinent de pouvoir poser les questions suivantes :

Avec 1 milliard 350 millions de dollars investis dans le recyclage des 3 corridors de lignes dépassées transitant le courant à 315 kV, quelle quantité d'énergie serait économisée? Serait-ce plus qu'un demi-TWh?

Dans un scénario d'écoulement de puissance où on considère la présence d'une ligne biterne à 315 kV entre Bersimis et Québec, il sort combien de puissance du poste Bersimis et il en entre combien à Québec?

Dans un scénario d'écoulement de puissance où on considère la présence d'une ligne à 735 kV entre Bersimis et Québec (avec les mêmes paramètres météorologiques et autres que la question précédente), il sort combien de puissance du poste Bersimis et il en entre combien à Québec?

Ce n'est seulement qu'après l'analyse comparative de tel scénario qu'on pourra se prononcer sur la valeur d'un investissement pareil pour la construction d'une ligne à 735 kV reliant le poste de la Chamouchouane au poste du Bout-de-l'Île pour économiser la moitié de un TWh (en faisant abstraction, une fois de plus, de tous les coûts indirects liés aux impacts sociaux et environnementaux que causerait la solution de construction de la ligne Chamouchouane-Bout-de-l'Île). De même, il est permis de croire que, dans un contexte de modernisation des lignes à 315 kV entre Bersimis et Montréal, l'écoulement de puissance du réseau serait bien différente et modifierait la quantité de courant qui se rendrait, de fait, jusqu'au poste Saguenay. Bien conscient, une fois de plus, que la Régie ne peut obliger le Transporteur à soumettre d'autres scénarios, il est de notre avis, avec respect, que la Régie peut refuser le projet proposé aujourd'hui sous la prétention que celui-ci ne répond pas aux principes de la *Loi sur le*

développement durable (LDD). En effet, l'article 6 j) de cette loi incite les Administrations à faire preuve de précaution lorsque la dégradation de l'environnement est en jeu.⁸⁵ En effet, le dossier R-3915-2014 et le dossier en attente de décision R-3887-2014 ont le potentiel de détruire des richesses irremplaçables dont le coût, sur le plan de l'économie locale, ne pourrait se comparer à la compensation (1 %) offerte par le Transporteur.

CSHT considère que d'autres options sont possibles pour répondre aux objectifs du projet R-3887-2014 et que, de ce fait, son prolongement et sa « mise à la terre » qu'est le projet R-3915-2014 souffre du même manque de comparaison. CSHT est d'avis que le principe de précaution doit s'appliquer, d'autant plus que HQT décide de limiter le débat aux seules variables qu'il a déposées.

⁸⁵ Chapitre D-8.1.1, Loi sur le développement durable, article 6 j),
http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/D_8_1_1/D_8_1_1.html

Chapitre 7

Il n'y a pas urgence d'agir

Hydro-Québec TransÉnergie est pressée de construire la ligne Chamouchouane afin d'assurer le maintien de la fiabilité du réseau de transport. Dans sa Demande de renseignements numéro 1 dans le dossier R-3887-2014, la Régie a demandé à HQT comment elle entendait assurer la fiabilité du réseau de transport d'ici à la mise en service prévue de la ligne à 735 kV Chamouchouane en 2018, compte tenu des mises en service de parcs éoliens et des centrales du complexe de la Romaine. HQT lui a répondu qu'elle « fera temporairement appel à des automatismes afin d'assurer la fiabilité du réseau de la pointe 2015 jusqu'à la mise en service du Projet en 2018. »⁸⁶ Elle précise que « l'usage de ce type d'automatismes est permis de façon temporaire par le Northeast Power Coordinating Council (NPCC) et la North American Electric Reliability Corporation (NERC), qui sont des organismes responsables de la fiabilité des réseaux interconnectés en Amérique du Nord et dont Hydro-Québec est membre. »⁸⁷ Ces automatismes sont d'ailleurs déjà en fonction sur le réseau⁸⁸.

Aux audiences sur BAPE sur le projet à 735 kV Chamouchouane-Bout-de-l'Île, en réponse à une question de M. André Dallaire sur le possible renouvellement de l'autorisation d'employer ces automatismes pour une ou des périodes supplémentaires de trois ans, M. Bruno Picard, ingénieur en Planification de réseau, a répondu « Je présume que oui. Ça serait de démontrer que le projet, advenant un retard de mise en service. Donc, la bonne foi du Transporteur fait en sorte que le projet est de l'avant, mais on prolonge l'automatisme pour garantir la sécurité de tous les consommateurs le temps que le projet soit relié au réseau. »⁸⁹

Cette affirmation, ainsi que le fait que le Transporteur a déjà obtenu, en 1998 et en 2003, l'autorisation d'utiliser les automatismes déjà en fonction sur le réseau⁹⁰, nous amène à conclure que la fiabilité du réseau de transport n'est pas menacée. Ajoutons à cela le fait que tous les projets d'énergie éolienne prévus dans l'appel d'offres 2005/03 sont opérationnels ou

⁸⁶ R-3887-2014-B-0025-DDR-RepDDR-2014_08_18, Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 de la Régie de l'énergie (« Régie »), Réponse à la question 2.1, pages 6 et 7, http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPrj/R-3887-2014-B-0025-DDR-RepDDR-2014_08_15.pdf

⁸⁷ Ibid.

⁸⁸ R-3887-2014-B-0044-DDR-RepDDR-2014_10_03, Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 2 de la Régie de l'énergie (« Régie »), Réponse à la question 1.1, page 3, http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPrj/R-3887-2014-B-0044-DDR-RepDDR-2014_10_03.pdf

⁸⁹ Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, Projet à 735 kV de la Chamouchouane-Bout-de-l'Île, dossier 313, Séance de la soirée du 12 novembre 2014, DT5, page 154, lignes 6140 à 6144. Lire de la page 153, ligne 6096 à la page 154, ligne 6144 pour le contexte, http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/ligne_chamouchouane_bout-de-lile/documents/DT5.pdf

⁹⁰ R-3887-2014-B-0044-DDR-RepDDR-2014_10_03, Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 2 de la Régie de l'énergie (« Régie »), Réponse à la question 1.3, page 3, http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPrj/R-3887-2014-B-0044-DDR-RepDDR-2014_10_03.pdf

raccordés sur le réseau et que la centrale Romaine 2 est déjà en service⁹¹, sans que la nouvelle ligne à 735 kV soit construite ou que l'ensemble de la compensation série prévue et approuvée dans le cadre des dossiers R-3742-2010 et R-3757-2011 ait été mise en place, et on comprendra qu'il n'y a pas présentement d'enjeu de fiabilité sur le réseau de transport. Rien ne presse donc de prendre la décision d'engager 1,35 M\$ dans le cadre des dossiers de la ligne à 735 kV Chamouchouane et du poste à 735-120-25 kV Judith-Jasmin.

Comme la fiabilité du réseau sera déjà assurée pendant les prochaines années grâce à l'utilisation d'automatismes, telle qu'autorisée par le NPCC et la NERC, CSHT estime qu'il serait prudent et souhaitable d'installer la compensation série dans les postes (la solution 2 exposée dans le dossier R-3887-2014), au fur et à mesure des besoins, en attendant que l'évolution du marché de l'énergie se précise. Cette solution aurait l'avantage de nous donner du temps, par exemple une période de 7 à 10 ans, pour voir l'évolution future de la demande et du marché de l'énergie, tant au Québec que dans tout le nord-est du continent nord-américain, sans engager immédiatement la somme de 1,35 G\$ pour la construction d'une ligne et d'un nouveau poste à 735 kV, avec les dommages environnementaux et autres et l'appropriation de terres agricoles que cela entraînerait. En cette période d'austérité budgétaire, de changements climatiques, de conjoncture économique changeante et d'évolution incertaine du marché de l'énergie du continent nord-américain, c'est là, à notre avis, la solution raisonnable et prudente qui s'impose.

⁹¹ Mise en service de la centrale Romaine 2, iciradio-canada.ca, 10 décembre 2014, <http://ici.radio-canada.ca/regions/est-quebec/2014/12/10/015-romaine-2-hydro-quebec-mise-en-service.shtml>

Chapitre 8

L'engorgement entre les postes de Saguenay et de la Chamouchouane et la fiabilité du réseau de transport

Pour justifier son projet de ligne à 735 kV (Solution 1) dans le cadre du dossier R-3887-2014, HQT a évoqué la présence d'un effet entonnoir au poste de la Chamouchouane qui « devient en quelque sorte un goulot d'étranglement et limite le réseau à répondre au besoin de transiter la puissance vers le sud soit vers la charge ».⁹² HQT affirme aussi que l'engorgement à ce poste affecte la fiabilité du réseau de transport principal⁹³.

Or M. Thierry Vandal, le président-directeur général démissionnaire d'Hydro-Québec, a affirmé, en répondant aux questions de la Commission parlementaire sur le plan stratégique 2009-2013 de l'entreprise, que « Le réseau de transport au Québec, il est très sophistiqué, il n'est pas engorgé. (...) on a été capables de faire les investissements au fil des ans, de telle sorte qu'on a un réseau qui est très, très fonctionnel. »⁹⁴ (nous soulignons) Comment donc concilier cette déclaration du président-directeur général d'Hydro-Québec, faite en octobre 2009, au moment même où l'équipe de planification de HQT travaillait au projet de nouvelle ligne à 735 kV, et la prétention du Transporteur selon laquelle le réseau de transport serait engorgé à la hauteur du poste de la Chamouchouane, argument que HQT a à maintes reprises présenté devant diverses instances, dont la Régie de l'énergie, pour justifier sa Solution 1 dans le cadre du dossier R-3887-2014⁹⁵?

Lors des audiences à la Régie de l'énergie dans le dossier R-3887-2014 et de la première partie des audiences du BAPE sur le Projet de ligne à 735 kV de la Chamouchouane-Bout-de-l'Île, il a été mentionné que la Solution 2, celle de la compensation série, **est tout aussi fiable** que l'ajout d'une ligne de transport supplémentaire⁹⁶. À fiabilité égale ou suffisante, CSHT croit que, dans l'intérêt de tous les citoyens du Québec, il faut privilégier la solution qui est la moins coûteuse et la moins dommageable, sur tous les plans : économique, social et environnemental. (Cette

⁹² R-3887-2014-B-0018-Demande amendée Pièce Révisée-2014_07_25, page 11, lignes 6 et 7, http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPri/R-3887-2014-B-0018-DemAmend-PieceRev-2014_07_25.pdf

⁹³ Ibid., page 45, lignes 13 à 15

⁹⁴ Journal des débats de la Commission de l'agriculture, des pêcheries, de l'énergie et des ressources naturelles, mardi 6 octobre 2009, Vol. 41, N° 8, Examen du plan stratégique 2009-2013 d'Hydro-Québec, Discussion générale, sujet : Lignes de transport vers les États-Unis, <http://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/commissions/capern-39-1/journal-debats/CAPERN-091006.html>

⁹⁵ 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 élu(e)s de Lanaudière, 10 octobre 2012, page 5, <http://citoyenssoushautetension.org/data/documents/Hq-presentation-CREL-2012-10-10.pdf> et R-3887-2014-B-0018-Demande amendée Pièce Révisée-2014_07_25, page 9, lignes 21 à 23, http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPri/R-3887-2014-B-0018-DemAmend-PieceRev-2014_07_25.pdf

⁹⁶ Dossier R-3887-2014, Demande d'autorisation du transporteur relative au projet à 735 kV de la Chamouchouane-Bout-de-l'Île, notes sténographiques, audience du 22 octobre 2014, volume 2, page 17, lignes 1 à 11, http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPri/R-3887-2014-A-0024-Audi-Dec-2014_10_23.pdf et Projet de ligne à 735 kV de la Chamouchouane—Bout-de-l'Île, du Saguenay—Lac-Saint-Jean à Montréal, séance tenue le 10 novembre 2014 à 19 h, DT1, lignes 2328 à 2330, http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/ligne_chamouchouane_bout-de-lile/documents/DT1.pdf

position est d'ailleurs conforme aux principes du développement durable.) Dans le cas du dossier R-3887-2014, la solution qui répond à ces critères est celle de la compensation série (« Solution 2 »), ajoutée au fur et à mesure des besoins. Une solution alternative pourrait consister à réutiliser les emprises de lignes à 315 kV en fin de vie utile ou encore, les emprises d'autres lignes existantes en fin de vie utile pour y installer des lignes à 735 kV, comme nous l'avons évoqué au chapitre 6 de la présente lettre d'observations. La solution de la compensation série éliminerait d'office le besoin d'un nouveau poste Judith-Jasmin à 735-120-25 kV et permettrait d'économiser aux contribuables québécois la somme de 1,35 G\$. Et la fiabilité du réseau de transport principal n'en serait nullement affectée.

D'ailleurs il y a lieu de se demander si la fiabilité du réseau pose véritablement un problème puisqu'il semble y avoir un double discours à ce sujet, comme l'a soulevé Me Steve Cadrin dans le cadre des audiences sur le dossier R-3905-2014 : « Mais j'ai accroché surtout dans les réponses qui avaient été données dans les questions précédentes, où on dit : « La capacité de transport, faites-vous-en pas, il y en a de trop. » Je résume, là, je sais que ce n'est pas tout à fait ça qui a été dit. J'ai de la misère à le comprendre à ce stade-ci, peut-être qu'on l'expliquera en réplique également. Est-ce qu'il y en a trop, de la capacité de transport? Parce que, s'il y en a trop... moi, en tout cas, c'est pas mal l'inverse que j'ai entendu dans le dossier Chamouchouane Bout-de-l'Île, il y a comme un double discours. Puis là, je dirais, double discours pas du même, évidemment, la même entité, mais quand même... j'imagine qu'ils se parlent une fois de temps en temps parce qu'un réserve chez l'autre et l'autre qui lui dit : « Bien là je ne peux pas aller plus loin. Je ne peux pas t'en transporter plus. »⁹⁷

Le Transporteur n'ayant fait état d'aucune énergie nouvelle à faire transiter sur la ligne qu'il souhaite construire au coût de 1,1 G\$, nous n'avons aucun mal à concevoir que « La capacité de transport, faites-vous-en pas, il y en a de trop. »!⁹⁸

⁹⁷ R-3905-2014, page 78, lignes 20 et 21, Demande relative à l'établissement des tarifs d'électricité de l'année tarifaire 2015-2016, Notes sténographiques de l'audience du 18 décembre 2014, volume 10, Plaidoirie de Me Steve Cadrin, page 77, lignes 17 à 25 et page 79, lignes 1 à 10, http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/282/DocPrj/R-3905-2014-A-0071-Audi-Dec-2014_12_19.pdf

⁹⁸ Ibid.

Chapitre 9

Le coût du projet global est sous-évalué

CSHT estime, avec égard, que le coût du projet global présenté par HQT est bien supérieur au montant de 1 milliard 350 millions de dollars tel que présenté dans ce dossier. En effet, les travaux du BAPE ont permis d'apprendre que : « *L'ensemble des impacts mentionnés, humains sur le milieu naturel, sur le milieu bâti, etcetera, ont été évalués pour le projet de solution de ligne uniquement et non pas pour l'ensemble des scénarios qui ont été regardés* ». ⁹⁹ Cette affirmation de la part du chargé de projet d'HQT nous porte à croire que l'analyse comparative entre la solution 1 et la solution 2 dans le dossier R-3887-2014 est faussée puisqu'en ne prenant pas en compte les bénéfices de la solution 2 sur le plan social et environnemental, HQT désavantage cette solution. Considérant, encore une fois, que la demande R-3915-2014 n'est viable que si on prend pour acquis que la solution 1 du dossier R-3887-2014 est l'option à retenir, CSHT estime qu'un regard plus approfondi doit être porté aux coûts réels de cette solution. Le même raisonnement tient aussi dans le cas du dossier R-3915-2014, sauf que dans ce dossier, la négligence du Transporteur est encore plus manifeste. En évitant de déposer un dossier complet au BAPE où tous les aspects comparatifs entre la solution de raccordement au poste de Duvernay ou la construction du poste Judith-Jasmin sont présentés, HQT biaise l'analyse qui peut être réalisée par les gens chargés d'en apprécier la valeur. Un échange entre le Président du BAPE et un intervenant, nous en donne un exemple parlant :

Le président :

(...) Parce que je revenais sur ce point-là, parce que pas tellement de chez moi, je demeure dans Pointe-Sainte-Foy, pas tellement loin, si je ne me trompe pas, il y a une vieille ligne d'Hydro-Québec qui est là depuis peut-être 25 ans... bien, elle est là depuis longtemps, mais je pense qu'elle n'est plus utilisée directement en temps normal, elle est entretenue par Hydro-Québec. Donc, elle est dans le paysage. C'est pour ça que je vous posais la question pour savoir quelle était la réceptivité d'Hydro-Québec à éventuellement démanteler ce circuit-là, c'est pour ça que j'avais la question en tête.

L'intervenant :

Ce n'était pas très réceptif et c'est souvent... souvent, dans les projets on internalise les coûts de construction, mais on n'internalise pas la fin de vie des projets. (...)¹⁰⁰

De même, le promoteur ne prend pas en considération les coûts investis par les municipalités ou les communautés avant l'arrivée du projet sur leur territoire :

⁹⁹ http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/ligne_chamouchouane_bout-de-lile/documents/DT1.pdf, page 42, ligne 1647 à page 43, ligne 1669

¹⁰⁰ http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/ligne_chamouchouane_bout-de-lile/documents/DT9.pdf, page 33, lignes 1300 à 1313

Un intervenant officier de municipalité :

(...) mais le dossier sur toute la question des compensations pour les pertes de boisés, parce que vous voyez où est-ce qu'est l'enjeu. Nous, on nous exige d'avoir un couvert boisé, un pourcentage de notre territoire en boisé, on met des efforts incroyables, on investit des sommes incroyables, distribution d'arbres, reboisement, et un projet comme celui-là, qui vient nous enlever 16, 17 hectares, vient tout annuler les efforts qu'on fait.¹⁰¹

Ces deux exemples nous portent à croire que si seulement les décideurs regardaient vraiment les projets présentés avec les lunettes qu'impose aujourd'hui la LDD, ils obtiendraient un portrait bien plus juste de la situation. Dans le cas qui nous occupe, on chiffrerait convenablement le massacre de 2 380 hectares de forêts ou la perte de 42 hectares de potentiel agricole à proximité des grands centres. Actuellement le promoteur et la Régie ne prennent en considération que le prix de l'acier, de la quincaillerie et de la main-d'œuvre des travailleurs et bûcherons impliqués dans le montage de la ligne. En prenant en compte les « impacts collatéraux » dont les exemples apparaissent plus haut, le coût de la ligne Chamouchouane-Bout-de-l'Île et de sa constituante « poste de réception » augmenterait assurément.

C'est seulement en internalisant tous les coûts que des solutions alternatives telles que le transport par câbles souterrains ou sous-marins deviendront des options intéressantes. Hydro-Québec ne peut échapper indéfiniment à cette problématique de coûts globaux et il en revient aux intervenants chargés de faire l'analyse économique du projet de demander et d'obliger le Transporteur à fournir ces coûts.

¹⁰¹ http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/ligne_chamouchouane_bout-de-lile/documents/DT9.pdf, page 32, ligne 1271 à page 33, ligne 1275

Conclusion et recommandations

Dans la présente lettre d'observations, CSHT a soulevé de nombreux points portant tant sur le projet de nouveau poste à 735 kV Judith-Jasmin que sur le projet de ligne à 735 kV Chamouchouane que le Transporteur veut y raccorder. Ces deux dossiers sont, à notre avis, indissociables puisque le Transporteur a choisi le nouveau poste à 735 kV Judith-Jasmin comme poste de destination de son éventuelle ligne à 735 kV Chamouchouane. Le dossier de la ligne à 735 kV ne peut donc être évalué indépendamment de celui du poste à 735 kV, comme la Régie l'a indiqué à juste titre. Nous ajouterions que le dossier du poste à 735 kV à l'étude ne peut pas, lui non plus, être évalué indépendamment de celui de la ligne à 735 kV puisque les deux dossiers forment l'ensemble du projet de ligne à 735 kV Chamouchouane. C'est pourquoi nos réflexions ont porté sur les deux éléments de ce vaste projet, soit la ligne éventuelle et le poste auquel le Transporteur souhaite la raccorder.

Dans la présente lettre d'observations, CSHT a fait valoir les points suivants :

- l'inutilité d'une 4^e ligne à 735 kV pour alimenter la zone nord-est de Montréal, dont les installations de transport et de distribution d'électricité ont tout récemment été réaménagées et reconfigurées pour répondre aux besoins pour au moins les quarante prochaines années;
- l'inutilité d'un nouveau poste à 735 kV dans la boucle métropolitaine de Montréal, l'ajout d'un tel poste n'étant pas justifié par des données chiffrées et des arguments probants témoignant d'un réel besoin pour un poste de cette envergure;
- le fait que, de l'aveu même du Transporteur et du Distributeur, un poste à 315 kV dans la Côte-de-Terrebonne permettrait de répondre à la demande jusqu'après 2028 tout en offrant la possibilité d'ajouter de la capacité pour répondre à la croissance locale éventuelle;
- le fait que la construction du poste projeté à 735 kV (ou de tout autre poste futur) en zone agricole entraînerait la perte à tout jamais de terres pour des fins agricoles et contreviendrait au Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), dans un contexte où la zone agricole réellement disponible pour l'agriculture constitue seulement environ 40 % du territoire de la CMM et diminue de jour en jour;
- il y a de nombreuses façons, et des façons bien plus rentables, de réduire les pertes électriques, notamment par les mesures d'efficacité énergétique et la rationalisation d'installations existantes désuètes;
- l'ajout de compensation série au fur et à mesure des besoins et l'utilisation de grands automatismes peuvent assurer la fiabilité du réseau pendant plusieurs années en attendant de voir l'évolution future de la demande et du marché de l'énergie du nord-est du continent nord-américain;

- le réseau de transport n'est pas engorgé, il est conçu pour les besoins sans surplus et la capacité de transport sur le réseau est largement suffisante pour faire transiter toute l'électricité dont nous avons besoin;
- le fait que le coût global de 1,35 G\$ du projet à 735 kV de la Chamouchouane-Bout-de-l'Île/Duvernay/Judith-Jasmin est sous-évalué parce qu'il ne tient pas compte des « impacts collatéraux » du projet, par exemple, le massacre de 2 380 hectares de forêts, la perte d'un potentiel agricole de 42 hectares à proximité des grands centres, les investissements locaux perdus;
- il n'y a pas urgence d'agir puisque la production de tous les projets éoliens prévus dans l'appel d'offres 2005-03 et celle de la phase 2 de la Romaine est déjà intégrée au réseau sans que la ligne à 735 kV Chamouchouane ait été construite ou que la compensation série prévue initialement pour l'intégration de ces projets ait été intégralement installée sur le réseau.

Ces arguments qui, à notre avis, sont tous valables et importants ne doivent pas cependant faire perdre de vue la question fondamentale qu'il y a lieu de se poser dans ce dossier : une nouvelle ligne à 735 kV est-elle vraiment nécessaire et, si oui, pourquoi?

Nous pouvons exclure deux des principales raisons évoquées par le Transporteur dans sa Demande relative au Projet à 735 kV de la Chamouchouane-Bout-de-l'Île¹⁰² et dans des documents antérieurs au dépôt de cette demande, soit l'intégration de la production du complexe de la Romaine et l'intégration de la production éolienne issue de l'appel d'offres 2005-03. CSHT avait obtenu en 2013 l'avis de deux experts, soit les ingénieurs M. Jean-Claude Deslauriers et M. Bernard Saulnier, pour analyser le besoin d'une ligne à 735 kV pour le transport de la production de la Romaine et de l'énergie provenant de l'appel d'offres éolien 2005-03. Ces deux experts ont conclu que les solutions d'intégration pour les deux projets de La Romaine et des 2000 MW éoliens (A/O 2005-03), approuvées dans les dossiers R-3757-2011¹⁰³ et R-3742-2010¹⁰⁴ respectivement, sont satisfaisants et que la ligne de transport à 735 kV entre le poste Chamouchouane et le poste du Bout-de-l'Île à Montréal ne saurait être justifiée par la

¹⁰² R-3887-2014-B-0018-Demande amendée Pièce Révisée-2014_07_25, http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPrj/R-3887-2014-B-0018-DemAmend-PieceRev-2014_07_25.pdf

¹⁰³ D-2011-083, R-3757-2011, 2011_06_16, 16 juin 2011, http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/21/DocPrj/R-3757-2011-A-0012-DEC-DEC-2011_06_16.pdf et Dossier R-3757-2011, Régie de l'énergie, http://publicsde.regie-energie.qc.ca/_layouts/publicsite/ProjectPhaseDetail.aspx?ProjectID=21&phase=1&Provenance=A&generate=true

¹⁰⁴ D-2010-165, R-3742-2010, 23 décembre 2010, http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/6/DocPrj/R-3742-2010-A-0009-DEC-DEC-2010_12_23.PDF et Dossier R-3742-2010, Régie de l'énergie, http://publicsde.regie-energie.qc.ca/_layouts/publicsite/ProjectPhaseDetail.aspx?ProjectID=6&phase=1&Provenance=A&generate=true

production éolienne issue de l'appel d'offres éolien 2005-03. Les rapports qu'ils ont produits ont amené CSHT à conclure que la nouvelle ligne à 735 kV n'est pas nécessaire¹⁰⁵.

Nous pouvons aussi exclure que le Projet soit indispensable pour le maintien de la fiabilité du réseau de transport principal, comme l'a affirmé le Transporteur dans sa demande¹⁰⁶. Il a été mentionné que les deux solutions présentées par le Transporteur dans le dossier R-388789-2014 sont fiables (voir le chapitre 8 de la présente lettre d'observations) et que l'application de la compensation série et l'utilisation d'automatismes sont des options viables pour maintenir la fiabilité du réseau de transport (voir les chapitres 7 et 8 de la présente lettre d'observations).

Que reste-t-il donc comme justification valable de la construction d'une nouvelle ligne à 735 kV sur plus de 400 kilomètres de forêts et de terres agricoles? Rappelons que le but premier d'une ligne à 735 kV est de transporter de grands volumes d'énergie sur de longues distances. Or le Transporteur n'a pas fait état à quelque endroit de sa demande et de sa preuve dans le dossier R-3887-2014 qu'il anticipait un transit d'électricité additionnelle qui nécessiterait l'usage de la ligne qu'il souhaite construire, et il n'a pas davantage mentionné qu'il détiendrait quelque garantie probante quant à de futurs contrats de vente rentables confirmés pour l'électricité nouvelle qu'une ligne de transport de cette capacité est, par définition, destinée à transporter en volumes massifs. Considérant d'une part que le Transporteur n'a pas mentionné l'existence de tels volumes de ventes rentables de nouvelle électricité à l'exportation en appui de son projet¹⁰⁷, et sachant d'autre part que la stagnation du marché intérieur du Québec fait en sorte que le Distributeur ne prévoit pas épuiser les livraisons d'électricité patrimoniale avant 2030 environ, force est de conclure que toutes les justifications invoquées par le Transporteur en appui de sa demande ne fournissent aucune des garanties minimales qui permettraient de décider, hors de tout doute raisonnable, qu'une telle ligne est absolument indispensable.

¹⁰⁵ Rapport sur la nécessité de la construction d'une ligne 735 kV Chamouchouane-Bout-de-l'Île pour l'intégration des centrales du complexe la Romaine et des parcs éoliens de l'appel d'offres 2000 MW (A/O 2005/03), Jean-Claude Deslauriers, septembre 2013, 9 pages, http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPrj/R-3887-2014-C-CSHT-0005-DemInterv-RepComm-2014_06_11.pdf et Saulnier, B., « La production éolienne du Québec à l'horizon 2015 au regard de la justification d'un projet de ligne de transport-735 kV entre les postes Chamouchouane et Bout-de-l'île », Analyse réalisée à la demande de Citoyens Sous Haute Tension, 28 août 2013, 34 pages, http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPrj/R-3887-2014-C-CSHT-0004-DemInterv-RepComm-2014_06_11.pdf

¹⁰⁶ R-3887-2014-B-0018-Demande amendée Pièce Révisée-2014_07_25, page 5, lignes 10 à 17, http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPrj/R-3887-2014-B-0018-DemAmend-PieceRev-2014_07_25.pdf

¹⁰⁷ Des écarts relevés dans les volumes du service point à point ainsi que dans les transits prévus sur le réseau avec la Solution 1 et avec la Solution 2 pourraient correspondre à des contrats à l'exportation non mentionnés comme justification de la ligne, mais le Transporteur n'en a pas fait mention et ne les a pas davantage évoqués à titre de justification possible de son projet ni dans sa demande déposée à la Régie en avril 2014, ni dans sa demande amendée de juillet 2014 (pièces B-0002 et B-0015 du dossier R-3887-2014). Voir Présentation du 8 décembre 2014, Mémoire au BAPE sur le projet de ligne de transport à 735 kV Chamouchouane-Bout-de-l'Île, Constance Durocher, Membre de Citoyens Sous Haute Tension, DM25.1, pages 6 à 8, http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/ligne_chamouchouane_bout-de-lile/documents/DM25.1.pdf

En conséquence et pour toutes les raisons mentionnées ci-dessus, CSHT est d'avis que le projet de ligne à 735 kV Chamouchouane ne répond pas à un besoin réel, ou qu'il est à tout le moins prématuré.

Et comme suite logique à ce constat, nous pouvons conclure que le poste Judith-Jasmin à 735 kV correspond encore moins à un besoin réel. Lorsque le Transporteur a présenté son projet de nouvelle ligne à 735 kV en 2012, il n'était pas question d'un nouveau poste à 735 kV pour recevoir la ligne. Pourquoi un nouveau poste à 735 kV serait-il essentiel aujourd'hui, alors qu'il ne l'était pas il y a quatre ans? Si le besoin d'un nouveau poste à 735 kV n'existait pas en 2012, il n'est pas utile de prendre 42 hectares de terres agricoles pour en construire un aujourd'hui!

Le Transporteur et le Distributeur ont fait état du besoin d'un poste à 315 kV pour répondre à la demande croissante à Terrebonne. Ce poste pourrait suffire amplement, à notre avis, à combler les besoins prévus du nord-est de la région métropolitaine de Montréal et de la zone des Mille-Îles, si ces besoins étaient confirmés.

Par conséquent, CSHT recommande donc que la Régie autorise la solution 2 (construction d'un nouveau poste Côte-de-Terrebonne à 315-25 kV) si elle juge que cette partie de la demande R-3915-2014 est suffisamment appuyée pour démontrer que sa réalisation est indispensable au développement du réseau à 315 kV dans la boucle métropolitaine, et qu'elle rejette catégoriquement la solution 1 (construction d'un nouveau poste Judith-Jasmin à 735-120-25 kV) dans le dossier R-3915-2014. CSHT recommande que la Régie rejette la solution 1 (Ajout d'une nouvelle ligne au réseau de transport principal à 735 kV) et autorise la solution 2 (Ajout massif de compensation série dans les postes existants) dans le dossier R-3887-2014, Projet à 735 kV de la Chamouchouane-Bout-de-l'Île.

CSHT remercie la Régie de l'énergie de lui avoir donné l'occasion d'exprimer son opinion dans le cadre du dossier R-3915-2014 présentement à l'étude et de lui avoir accordé le statut d'intervenant dans le dossier R-3887-2014.

Annexe 1

Source : Les résultats qui suivent sont tirés d'une étude commandée par Ressources naturelles Canada, intitulée « L'efficacité énergétique : moteur de la croissance économique au Canada ». L'étude a été préparée sous l'égide de l'Acadia Center, avec la collaboration de DUNSKY Expertise en énergie et de l'Economic Development Research Group.¹⁰⁸

L'efficacité énergétique : moteur de la croissance économique au Canada | Sommaire des résultats par province

QUÉBEC		
	SCÉNARIO MOYEN	SCÉNARIO ÉLEVÉ
Investissement annuel moyen <small>(toutes sources d'énergie confondues, sur 15 ans)</small>	797 M\$/an	1 598 M\$/an
Économies %/an <small>(électricité / gaz / produits pétroliers)</small>	1,75 / 1,25 / 1,75	2,50 / 1,75 / 2,50
PIB		
Impact net (\$2012)	+71 G\$	+118 G\$
Impact annuel max. (\$2012)	+5,3 G\$/an	+8,9 G\$/an
EMPLOIS		
Impact durée de vie (pers.-années)	530 000	877 000
Impact annuel max. (ÉTP)	38 400 emplois	62 300 emplois
RECETTES FISCALES		
Gouvernement provincial (\$2012)	380 M\$	589 M\$
CO2		
Réductions durée de vie (CO2e)	-153 MT	-221 MT
Réductions annuelles max. (CO2e)	-14,4 MT/an	-19,1 MT/an
<p>Notes</p> <ul style="list-style-type: none"> • Horizon de temps : Tous les scénarios impliquent des efforts en efficacité énergétique sur 15 ans (investissements et économies). Les impacts couvrent les 15 premières années ainsi que les économies et impacts résiduels sur les 15 années suivantes. • Scénarios : "Moyen" place la province parmi les leaders actuels en Amérique du Nord (en ce qui concerne les économies d'électricité et de gaz naturel), avec des économies incrémentales annuelles de 1,75%/an pour l'électricité et 1,25%/an pour le gaz naturel. Le scénario "Élevé" place la province au même niveau que la région la plus agressive en la matière en Amérique du Nord. 		
<small>Préparé par : Dunsky Expertise en énergie (nov. 2014)</small>		

DUNSKY Expertise en énergie | 8

¹⁰⁸ Impacts macroéconomiques de l'investissement en efficacité énergétique 2012-2042: Sommaire des résultats par province, Dunsky expertise en énergie, Novembre 2014, page 8

