

**313 P  NP  DM25.1**

Projet à 735 kV de la Chamouchouane–  
Bout-de-l'Île

6212-09-066

**Présentation du 8 décembre 2014**

**Mémoire au BAPE sur le projet de ligne de  
transport à 735 kV  
Chamouchouane-Bout-de-l'Île**

**par Constance Durocher**

**Membre de Citoyens Sous Haute Tension**

## **Introduction**

Bonsoir Messieurs les commissaires, et bonsoir à tous.

Je vous remercie de me donner l'occasion de présenter publiquement mes préoccupations sur un sujet qui me tient à cœur, soit le projet de ligne à 735 kV Chamouchouane-Bout-de-l'Île d'Hydro-Québec TransÉnergie (« HQT », le « Transporteur » ou le « promoteur »).

Ce projet a occupé une partie non négligeable de mon temps et accaparé une bonne partie de mon énergie depuis deux ans et demi, soit depuis ma convocation au Château Joliette, à Joliette, le 22 mai 2012 pour en rencontrer le promoteur, Hydro-Québec TransÉnergie. La rédaction de mon mémoire au BAPE et la présentation des grandes lignes de ce mémoire ce soir sont l'aboutissement d'un processus de lutte et de réflexion qui a changé à tout jamais ma vie et ma perception de la société dans laquelle je vis.

Alors, sans plus tarder, je vous présente un résumé de mon mémoire, auquel j'ai ajouté quelques considérations supplémentaires, dont vous pourrez prendre connaissance plus tard, si vous le désirez, car j'ai déposé mes notes de présentation comme pièce supplémentaire.

### **1. Un projet non justifié sur le plan technique**

Le **chapitre 1** de mon mémoire est intitulé « **Un projet non justifié sur le plan technique** ». Dans ce chapitre, j'ai abordé les quatre arguments que le Transporteur a présentés pour justifier son projet.

- Rappelons tout d'abord le but premier d'une ligne de transport à 735 kV, qui est de transporter un grand volume d'électricité sur une longue distance.
- Selon moi, les arguments fournis par Hydro-Québec TransÉnergie pour justifier son projet ne tiennent pas la route dans ce contexte.
- Voici pourquoi.

D'abord, comme la production éolienne installée au Québec couvre une partie de la demande annuelle du Québec, Hydro-Québec Production doit réduire d'autant sa production annuelle d'électricité hydraulique destinée au marché intérieur. En d'autres mots la production éolienne contribue directement à conserver des stocks hydrauliques dans les réservoirs, en diminuant les livraisons d'électricité hydraulique patrimoniale sur le marché intérieur. Quand on parle des surplus d'électricité, on parle donc d'une quantité annuelle d'électricité patrimoniale

hydraulique qui n'a pas été livrée au marché intérieur du Québec et qui est restée dans les réservoirs.

Une capacité de transport supplémentaire n'est donc pas requise du seul fait de l'ajout de production éolienne sur le réseau. Ce qui justifierait une capacité de transport supplémentaire, ce serait un ou des contrats de ventes rentables des surplus hydrauliques.

De plus, étant donné la synergie naturelle entre les productions éolienne et les réservoirs hydrauliques, on peut se demander pourquoi Hydro-Québec Production a pu engager la construction de nouveaux réservoirs comme La Romaine en 2009 sans disposer de tels contrats, alors que la demande intérieure plafonnait. Comment sera-t-il possible de rentabiliser la production de la Romaine alors que le Distributeur anticipe actuellement des « surplus » d'électricité patrimoniale au moins jusqu'en 2024<sup>1</sup>?

Quand le promoteur nous dit que la production du complexe de la Romaine circulera déjà dans le réseau bien avant date prévue de mise en service de la ligne projetée en 2018, où est donc la nécessité de la ligne proposée? En effet, environ 70 % de la production de la Romaine (Romaine 1 en 2015, Romaine 2 en 2015, Romaine 3 en 2018) seront intégrés dans le réseau avant la date de mise en service de la ligne projetée. De plus, la North American Electric Reliability Corporation (la « NERC ») et le Northeast Power Coordinating Council (le « NPCC ») ont autorisé jusqu'en 2018 le recours à des automatismes pour assurer la fiabilité du réseau de transport advenant certains événements qui pourraient survenir sur le réseau. J'avancerais que si la fiabilité du réseau peut être maintenue grâce au recours à des automatismes jusqu'en 2018, alors que près de 70 % de la production de la Romaine sera intégrée au réseau, cette solution pourra sans doute être autorisée à nouveau en 2018 et au-delà, selon la demande qui existera à ce moment-là.

La question de fond reste entière : Pourquoi cette ligne que propose le promoteur?

- **La présence d'un effet entonnoir au poste de la Chamouchouane :**

Le Transporteur a insisté maintes fois sur l'existence d'un effet entonnoir au poste de la Chamouchouane et sur le problème qu'il représente pour l'exploitation du réseau. Or la configuration du réseau à laquelle il fait référence existe depuis 1990 et n'a pas posé de problème jusqu'à maintenant. D'ailleurs M. Thierry Vandal, le pdg d'Hydro-Québec, a affirmé en commission parlementaire, en octobre 2009,

---

<sup>1</sup> R-3864-2013-B-0005-Demande-Pièce-2013\_11\_01, page 27, Tableau 4-2, Bilan en énergie, [http://publicsde.regie-energie.gc.ca/projets/232/DocPri/R-3864-2013-B-0005-Demande-Piece-2013\\_11\\_01.pdf](http://publicsde.regie-energie.gc.ca/projets/232/DocPri/R-3864-2013-B-0005-Demande-Piece-2013_11_01.pdf)

que « **Le réseau de transport au Québec**, il est très sophistiqué, **il n'est pas engorgé**. » (caractères gras et soulignement ajoutés par moi). Il a ajouté qu'« (...) 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. »<sup>2</sup> Il a affirmé cela en octobre 2009, c'est-à-dire au moment où l'équipe du Transporteur planifiait la ligne Chamouchouane-Bout-de-l'Île, supposément pour désengorger le réseau à la hauteur du poste de la Chamouchouane...

- **La fiabilité du réseau de transport principal d'Hydro-Québec :**

La demande du Transporteur repose sur le maintien de la fiabilité du réseau de transport principal d'Hydro-Québec. Cet objectif est même « l'élément déclencheur » de sa demande<sup>3</sup>, a-t-il affirmé.

Lors des audiences à la Régie de l'énergie et de la première partie des audiences du BAPE, 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 supplémentaire<sup>4</sup>.

Aussi je le répète, à fiabilité égale ou suffisante, il faut privilégier la solution la moins coûteuse et la moins dommageable, soit celle de la compensation série.

Si une nouvelle ligne devenait absolument nécessaire dans le futur, à mon avis, il faudrait alors privilégier la réutilisation d'emprises de lignes à 315 kV ou d'autres lignes existantes en fin de vie utile pour y installer une ligne à 735 kV.

## **2. Un projet non justifié sur le plan économique**

Le **chapitre 2** de mon mémoire est intitulé « **Un projet non justifié sur le plan économique** ». J'y ai abordé les raisons économiques avancées par le Transporteur pour justifier son projet.

---

<sup>2</sup> 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>

<sup>3</sup> 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](http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPrj/R-3887-2014-B-0018-DemAmend-PieceRev-2014_07_25.pdf)

<sup>4</sup> 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](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 2328 à 2330, [http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/ligne\\_chamouchouane\\_bout-de-lile/documents/DT1.pdf](http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/ligne_chamouchouane_bout-de-lile/documents/DT1.pdf)

Le besoin d'une nouvelle ligne à 735 kV n'a pas été prouvé en dehors de tout doute, car Hydro-Québec TransÉnergie a présenté **la compensation série comme solution** alternative à son projet. Il a été mentionné, aux audiences de la Régie de l'énergie et du BAPE, que la compensation série est une solution acceptable et **tout aussi fiable**<sup>5</sup> que la solution d'ajout d'une nouvelle ligne de transport.

À fiabilité égale ou suffisante, je crois qu'il faut privilégier la solution qui est la moins coûteuse et la moins dommageable, sur tous les plans : économique, social et environnemental. Dans le cas présent, la solution qui répond à ces critères est celle de la compensation série, ajoutée au fur et à mesure des besoins.

Il est curieux de constater que le Transporteur justifie sa solution 1 (nouvelle ligne) sur la base des pertes d'électricité différentielles théoriques qu'entraînerait la compensation série.

Le but premier d'une ligne de transport à 735 kV est de transporter une grande quantité d'électricité sur une longue distance et non d'éviter des pertes. La construction d'une nouvelle ligne à 735 kV suppose aussi l'existence de clients qui achèteraient les mégawatts d'électricité économisés grâce aux pertes évitées. Or Hydro-Québec TransÉnergie n'a pas fait la démonstration qu'elle a un ou des clients pour cette électricité.

Le Transporteur a présenté en 2014 à la Régie de l'énergie une analyse économique des deux solutions. Cette analyse a été faite en 2009, sur la base des données de 2008. Le Transporteur n'a mis à jour son analyse économique qu'à la demande expresse de la Régie de l'énergie en octobre 2014.

Ce n'est pas ce qu'on pourrait appeler une analyse sérieuse. Outre le fait que l'analyse économique initiale présentée datait de cinq ans, le bien-fondé de cette analyse et les **hypothèses** sur lesquelles elle repose ont été **mis en question** par *tous* les intervenants à la Régie de l'énergie<sup>6</sup>.

---

<sup>5</sup> 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](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](http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/ligne_chamouchouane_bout-de-lile/documents/DT1.pdf)

<sup>6</sup> R-3887-2014-C-ACEFO-0012-Preuve-Mémoire-2014\_10\_10, Mémoire de l'ACEF de l'Outaouais, analyse économique, pages 7 à 10, [http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPri/R-3887-2014-C-ACEFO-0012-Preuve-Memoire-2014\\_10\\_10.pdf](http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPri/R-3887-2014-C-ACEFO-0012-Preuve-Memoire-2014_10_10.pdf); R-3887-2014-C-AQCIE-CIFQ-0009, Rapport d'analyse préparé par Pascal Cormier, économiste, pour l'AQCIE-CIFQ, voir Analyse économique, pages 12 à 15, et Conclusion, page 16, [http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPri/R-3887-2014-C-AQCIE-CIFQ-0009-Preuve-Dec-2014\\_10\\_10.pdf](http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPri/R-3887-2014-C-AQCIE-CIFQ-0009-Preuve-Dec-2014_10_10.pdf); R-3887-2014-C-FCEI-0008, Mémoire de la FCEI, Conclusion, pages 9 et 10, <http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPri/R-3887-2014-C-FCEI-0008-Memoire-de-la-FCEI-Conclusion-pages-9-et-10>, [http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPri/R-3887-2014-C-FCEI-0008-Preuve-Memoire-2014\\_10\\_14.pdf](http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPri/R-3887-2014-C-FCEI-0008-Preuve-Memoire-2014_10_14.pdf); R-3887-2014-C-AHQ-ARQ-0014-Preuve-Mémoire-

De plus, l'**analyse économique** comparative des Solutions 1 et 2 soumise à la Régie de l'énergie **est incomplète**. L'analyse économique ne tient pas compte, pour la Solution 1, le coût du poste Judith-Jasmin. La Régie a décidé de ne pas rendre sa décision sur le projet de ligne Chamouchouane-Bout-de-l'Île tant qu'elle n'aura pas reçu et examiné la demande d'autorisation relative au nouveau poste Judith-Jasmin. Or cette demande n'a pas encore été soumise à la Régie. Pourquoi le BAPE n'attendrait-il pas, lui aussi, que les informations sur le poste Judith-Jasmin soient soumises et étudiées avant de faire ses recommandations au Ministre?

L'analyse économique comparative des solutions 1 et 2 ne comprend pas non plus le **coût de l'impact social et environnemental du projet**. Pour une comparaison plus juste du coût des deux solutions, il faudrait ajouter le coût des impacts sociaux, environnementaux et économiques de chacune des solutions. Par exemple, il faudrait ajouter au coût de la solution 1 les coûts suivants : les coûts associés aux paysages balafrés à tout jamais sur plus de 400 kilomètres, les coûts liés à la perte d'attrait et donc à la perte de valeur économique des zones, régions et quartiers traversés par la ligne, le coût des projets de développement économique non réalisés et non réalisables à cause de la présence d'une ligne et des contraintes qu'elle impose, les coûts associés à la perte de superficie agricole et sylvicole cultivable et les coûts associés à la perte de productivité ou à la disparition d'entreprises prospères, les coûts liés aux problèmes de santé des personnes habitant à proximité d'une ligne à très haute tension et aux autres problèmes que cela occasionne (par exemple, tensions parasites, problèmes de fonctionnement des appareils électriques et électroniques).

L'**analyse économique** ne tient pas compte non plus des coûts d'entretien sur 50 ans (soit la durée de l'autofinancement *pro forma* de la ligne) de l'emprise ainsi que de la ligne elle-même, ni d'une provision pour les bris importants qu'elle pourrait subir et subira presque certainement sur une période aussi longue.

La seule justification logique d'une ligne de transport à 735 kV est le transport d'un fort volume d'électricité sur de grandes distances. L'investissement que demande HQT doit être évalué uniquement sur cette base.

Pour justifier son projet et la dépense qu'il veut engager, le Transporteur doit fournir la preuve qu'il a en main un contrat de vente à long terme ferme et rentable avec un acheteur identifié. Or Hydro-Québec TransÉnergie n'a pas démontré qu'elle a un engagement ferme et rentable d'achat d'électricité de la part d'un client pour justifier l'investissement de 1,35 G\$ qu'elle demande. En l'absence d'un tel engagement, je suis

---

2014\_10\_10, Analyse économique, pages 25 à 28, et Conclusion, page 31, [http://publicsde.regie-energie.gc.ca/projets/261/DocPrj/R-3887-2014-C-AHQ-ARQ-0014-Preuve-Memoire-2014\\_10\\_10.pdf](http://publicsde.regie-energie.gc.ca/projets/261/DocPrj/R-3887-2014-C-AHQ-ARQ-0014-Preuve-Memoire-2014_10_10.pdf) ; et R-3887-2014-C-CSHT-MRCMTWN-0018-Preuve-Memoire-2014\_10\_10, Mémoire de Citoyens Sous Haute Tension et de la MRC Matawinie, Autofinancement selon un *pro forma* étalé sur 50 ans, pages 11 à 14, [http://publicsde.regie-energie.gc.ca/projets/261/DocPrj/R-3887-2014-C-CSHT-MRCMTWN-0018-Preuve-Memoire-2014\\_10\\_10.pdf](http://publicsde.regie-energie.gc.ca/projets/261/DocPrj/R-3887-2014-C-CSHT-MRCMTWN-0018-Preuve-Memoire-2014_10_10.pdf)

d'avis qu'on doit rejeter catégoriquement la demande d'investissement du Transporteur dans une nouvelle ligne de transport.

Certaines informations pourraient pourtant suggérer que de tels contrats existent.

Un écart de **1200 MW** a été relevé par l'économiste Pascal Cormier **dans les chiffres du service de transport point à point** indiqués dans un tableau présenté par le Transporteur en réponse à une question de la Régie de l'énergie<sup>7</sup>. M. Cormier fait remarquer que cet écart de 1200 MW ne semble pas être associé à une demande de réservation de transport ferme point à point.

Dans ce contexte, je voudrais attirer votre attention sur le **contrat** qu'une filiale d'Hydro-Québec a signé avec Northern Pass Transmission LLC aux États-Unis en octobre 2010 **pour la livraison de 1200 MW d'électricité au New Hampshire**<sup>8</sup>. Ce contrat expliquerait-il l'écart de 1200 MW (5135 MW moins 3935 MW) relevé par M. Cormier dans le service de transport point à point<sup>9</sup>? Ce contrat ferait-il partie de la vraie raison du projet de ligne Chamouchouane-Bout-de-l'Île?

La prochaine section porte sur des **faits et éléments qui**, à la lumière des nombreuses questions qui demeurent quant à la justification du projet de ligne nouvelle, **peuvent faire naître un doute sur la raison véritable du projet de ligne nouvelle**.

À la séance du 11 novembre des audiences du BAPE, j'ai posé une question aux représentants du Transporteur sur un **écart d'environ 1200 MW dans les transits prévus sur le réseau avec la solution 1 et avec la solution 2**.<sup>10</sup> Cet écart apparaît dans des schémas présentés par le Transporteur en réponse à une question posée dans la Demande de renseignements numéro 1 de Citoyens Sous Haute Tension. À ma question sur l'écart de transit de 1178 MW de plus entrant au poste de la Chamouchouane avec la Solution 1, l'ingénieur Bruno Picard a répondu que l'écart est attribuable à l'écoulement de puissance, du nord au sud, qui se ferait différemment selon qu'une ligne supplémentaire est ajoutée en partance du poste de la Chamouchouane ou que la

---

<sup>7</sup> 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.qc.ca/projets/261/DocPri/R-3887-2014-B-0028-DDR-RepDDR-2014\\_08\\_18.pdf](http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPri/R-3887-2014-B-0028-DDR-RepDDR-2014_08_18.pdf) et R-3887-2014-A-0024, Témoignage de M. Pascal Cormier, économiste et auteur du rapport d'analyse et de l'analyse économique révisée préparés pour l'ACQIE-CIFQ, Notes sténographiques, audience du 22 octobre 2014, pages 160 à 165, [http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPri/R-3887-2014-A-0024-Audi-Dec-2014\\_10\\_23.pdf](http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPri/R-3887-2014-A-0024-Audi-Dec-2014_10_23.pdf)

<sup>8</sup> Transmission service agreement dated October 4, 2010 between Northern Pass Transmission LLC and H.Q. Hydro Renewable Energy, Inc., <http://northernpass.us/assets/fercrtransmissionserviceagreementfiling.pdf>

<sup>9</sup> 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.qc.ca/projets/261/DocPri/R-3887-2014-B-0028-DDR-RepDDR-2014\\_08\\_18.pdf](http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPri/R-3887-2014-B-0028-DDR-RepDDR-2014_08_18.pdf)

<sup>10</sup> R-3887-2014-B-0038-DDR-RepDDR-2014-08-28, HQT-2, Document 6, Réponses du Transporteur à la Demande de renseignements no 1 de Citoyens Sous Haute Tension, réponse à la question 4.1, page 14, [http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPri/R-3887-2014-B-0038-DDR-RepDDR-2014\\_08\\_28.pdf](http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPri/R-3887-2014-B-0038-DDR-RepDDR-2014_08_28.pdf)

compensation série est installée sur le réseau<sup>11</sup>. Dire que « l'écoulement de puissance de ces 1200 MW se ferait différemment » c'est dire que ces 1200 MW seraient transportés tout autant avec la Solution 2. Si cette interprétation est correcte, alors on peut considérer que la Solution 1 représente tout aussi bien un chemin de transit pour de la nouvelle capacité hydroélectrique à développer dans le futur.

J'ai pris connaissance récemment d'un autre élément qui pourrait avoir un lien avec de futurs besoins de transport. Le 26 septembre 2014, Hydro-Québec Distribution a déposé à la Régie de l'énergie une demande d'autorisation pour l'acquisition de 1000 MW de puissance supplémentaire dans le cadre du dossier R-3864-2013. Cette demande d'autorisation a été soumise à la Régie **après la fin de l'audience sur le plan d'approvisionnement 2014-2023** et porte sur **l'acquisition, par appel d'offres, de 1000 MW de puissance ferme en tout temps sur 20 ans à compter de l'hiver 2018-2019**<sup>12</sup>.

Se pourrait-il que le positionnement stratégique du réseau de transport pour l'avenir<sup>13</sup>, mentionné à plusieurs reprises par le Transporteur dans sa demande à la Régie, ait quelque chose à voir avec le contrat qu'Hydro-Québec a signé avec Northern Pass en octobre 2010 et avec cette récente demande d'approvisionnement en puissance supplémentaire déposée récemment à la Régie de l'énergie? Ces éléments, qui ensemble représentent 2200 MW de plus à transiter sur le réseau sur une base annuelle, me semblent être des drôles de coïncidences dans le contexte du projet actuellement à l'étude... Le projet de ligne à 735 kV Chamouchouane-Bout-de-l'Île est-il **un projet de transport de grands volumes d'électricité qui n'ose pas dire son nom**? Ouvrirait-il la voie, sans le dire, à la construction de futurs barrages dans les années à venir<sup>14</sup>? Serait-ce à cela que le Transporteur fait référence lorsqu'il a écrit que le projet de ligne « demeure

---

<sup>11</sup> Transcription de la séance de la soirée du 11 novembre 2014, première partie des audiences du BAPE, 6212-09-066, DT3, ligne 980, page 31, lignes 1226 et 1227,

[http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/ligne\\_chamouchouane\\_bout-de-lile/documents/DT3.pdf](http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/ligne_chamouchouane_bout-de-lile/documents/DT3.pdf)  
<sup>12</sup> R-3864-2013, HQD-08, document 1, Plan d'approvisionnement 2014-2023, Complément de preuve,

[http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/232/DocPri/R-3864-2013-B-0095-Preuve-Dec-2014\\_09\\_26.pdf](http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/232/DocPri/R-3864-2013-B-0095-Preuve-Dec-2014_09_26.pdf)

<sup>13</sup> R-3887-2014-B-0018-Demande amendée Pièce Révisée-2014\_07\_25, page 32, lignes 18 à 20,

[http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPri/R-3887-2014-B-0018-DemAmend-PieceRev-2014\\_07\\_25.pdf](http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPri/R-3887-2014-B-0018-DemAmend-PieceRev-2014_07_25.pdf)

<sup>14</sup> J'attire votre attention sur ce passage suivant, petit bijou de manipulation de l'information qu'il faudrait peut-être interpréter à la lumière des faits que je viens de signaler et d'autres faits pour le moment inconnus de nous : « Encore récemment, le Transporteur a de nouveau comparé les deux solutions en regard cette fois des changements survenus dans le réseau depuis les premières analyses. Cet exercice constituait en fait une validation de la robustesse des solutions en regard d'un scénario de développement différent de celui anticipé au départ. Cette validation a permis de confirmer que la solution retenue par le Transporteur demeure le choix optimal pour résoudre les enjeux actuellement identifiés ainsi que pour positionner judicieusement le réseau principal pour sa prochaine étape de développement. » (nous soulignons) (R-3887-2014-B-0018, HQT-1, Document 1, Révisée, page 32, lignes 21 à 27, [http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPri/R-3887-2014-B-0018-DemAmend-PieceRev-2014\\_07\\_25.pdf](http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPri/R-3887-2014-B-0018-DemAmend-PieceRev-2014_07_25.pdf))



le choix optimal (...) pour positionner judicieusement le réseau principal pour sa prochaine étape de développement »<sup>15</sup>? (nous soulignons)

### 3. L'acceptabilité sociale et environnementale du projet

Le **chapitre 3** de mon mémoire porte sur **l'acceptabilité sociale et environnementale du projet**.

Les façons de faire d'Hydro-Québec ont soulevé **un tollé et une opposition jamais vus dans Lanaudière** et déclenché un mouvement citoyen toujours présent, comme en témoigne le fait que de nombreux membres de Citoyens Sous Haute Tension ont décidé de présenter un mémoire au BAPE. Le refus d'Hydro-Québec de répondre clairement aux questions légitimes des citoyens et de leurs élus et de justifier son projet n'est pas étranger à cette opposition.

Depuis l'été 2012, **plusieurs milliers de signatures ont été recueillies sur des pétitions** contre le projet et de **très nombreuses résolutions d'opposition au projet** ont été passées par des MRC, des municipalités et des organismes lanauois à vocation agricole, agroalimentaire, touristique et récréo-touristique.

En ce qui concerne **l'impact environnemental** du projet de ligne à 735 kV Chamouchouane-Bout-de-l'Île, les dommages à l'environnement se mesureraient, entre autres, en termes de paysages balafrés à tout jamais dans quatre régions administratives sur plus de 400 kilomètres; ils se mesureraient en termes de perte de valeur et de potentiel économiques dans ces régions, de fermetures ou de pertes de productivité de fermes laitières et d'autres entreprises prospères, d'effets sur la faune, d'effets sur la santé des êtres humains vivant à proximité de la ligne, de perte d'attrait de paysages et des dommages à l'industrie touristique et agrotouristique qui en découlent, d'importantes superficies de terres agricoles perdues (notamment avec le poste Judith-Jasmin) et de contraintes permanentes à l'agriculture et la sylviculture.

Si les coûts de l'impact social et environnemental des deux solutions étaient pris en compte, il est fort probable que le coût des deux solutions serait le même. Je dirais même qu'il est certain que l'impact social et environnemental de la compensation série serait nettement moins élevé que celui de l'ajout d'une nouvelle ligne de transport.

En plus des coûts de ces impacts que subiraient les citoyens des quatre régions que la ligne traverserait, les Québécois auraient à assumer collectivement une dette supplémentaire inutile de 1,35 milliard de dollars si le projet était réalisé. Puisqu'une autre solution moins coûteuse et moins dommageable à tous points de vue existe, j'estime

---

<sup>15</sup> Ibid., page 32, lignes 25 à 27

que le projet de ligne, tel que présenté, est contraire au principe du développement durable exposé dans la *Loi sur le développement durable*. Rappelons que le développement durable est défini dans cette loi comme étant « un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs »<sup>16</sup>.

#### 4. Conclusion

Plusieurs facteurs invitent à la prudence. En voici quelques-uns.

- Les surplus d'électricité d'Hydro-Québec sont estimés au bas mot à 75 TWh d'ici à 2023<sup>17</sup>. Ces surplus représentent de l'énergie patrimoniale non livrée sur le marché intérieur du Québec.
- Ces surplus sont écoulés sur le marché à l'exportation en volumes croissants et à des prix qui sont nettement à la baisse depuis 2009.
- De plus, la demande sur le marché intérieur du Québec stagne depuis plusieurs années; Hydro-Québec Distribution ne prévoit pas épuiser les surplus avec les livraisons d'électricité patrimoniale avant 2030 environ<sup>18</sup>.
- De plus, la stagnation de l'économie québécoise, tributaire de l'économie américaine et mondiale, ainsi que la baisse des prix des métaux qu'elle entraîne, font douter de la possibilité d'écouler les énormes surplus d'électricité dans le cadre du Plan Nord<sup>19</sup>.
- Les débouchés pour l'exportation d'électricité sont très incertains, compte tenu de l'abondance du gaz de schiste qui alimente les centrales électriques chez nos voisins du sud. Les exportations d'électricité vers les États-Unis qui ont servi à justifier la construction de la Romaine ne permettent pas de rentabiliser la

---

<sup>16</sup> Loi sur le développement durable, chapitre D-8.1.1, titre I, chapitre I, article 2,

[http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/D\\_8\\_1\\_1/D8\\_1\\_1.html](http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/D_8_1_1/D8_1_1.html)

<sup>17</sup> Les estimations des surplus varient de 75 TWh à 169 TWh, selon les sources, comme cela est indiqué dans l'article suivant : Union des consommateurs – Les conséquences des surplus d'Hydro-Québec mises en lumière, Marco Bélair-Cirino, 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>

<sup>18</sup> R-3864-2013-B-0005-Demande-Pièce-2013\_11\_01, p. 27, lignes 1 à 8.

<sup>19</sup> Cliffs confirme la fermeture de sa mine du lac Bloom, Le Devoir, 25 novembre 2014, <http://www.ledevoir.com/economie/actualites-economiques/424805/cliffs-ferme-sa-mine-du-lac-bloom-pres-de-fermont>. Ajoutons à cela l'expansion maintes fois reportée des alumineries Alouette de Sept-Îles et Alcoa de Baie-Comeau en raison des faibles cours de l'aluminium, sans parler des tarifs extrêmement avantageux consentis récemment à cette industrie sous la menace de fermetures et de pertes d'emploi.

production de ce complexe actuellement ni vraisemblablement dans un avenir prévisible : en effet, depuis 2008, on note une tendance à la hausse des volumes exportés et une très nette tendance à la baisse des prix à l'exportation<sup>20</sup>.

- Nous avons déjà trop de centrales, trop d'électricité, trop de lignes à haute tension.

Tous ces facteurs réunis amènent à conclure que le projet d'investissement dans une nouvelle ligne de transport au coût de 1,35 milliard de dollars devant être assumé par l'ensemble des Québécois est à tout le moins prématuré. Je dirais même qu'il est non justifié dans la conjoncture actuelle, où chacun au Québec est appelé à se serrer la ceinture et à faire des sacrifices. Compte tenu du contexte économique et énergétique incertain, la fiabilité du réseau de transport principal peut très bien être assurée au cours des prochaines années par le recours aux automatismes<sup>21</sup> ainsi que par l'ajout de compensation série, au fur et à mesure que le besoin se fait sentir. C'est la solution la plus acceptable et la plus équitable pour les citoyens du Québec et la moins dommageable sur le plan environnemental.

## 5. Recommandations

Dans le **chapitre 5** de mon mémoire, j'ai fait plusieurs recommandations dont voici, à mon avis, les plus importantes qui touchent directement le projet :

### Je demande au BAPE :

1. d'attendre d'avoir reçu et étudié le dossier du projet de nouveau poste Judith-Jasmin avant de **rédiger et de soumettre son rapport** sur le projet Chamouchouane-Bout-de-l'Île;
2. **de recommander** auprès des instances concernées la mise en œuvre de **la Solution 2, soit la compensation série**. Cette solution est fiable, et son impact social et environnemental est nettement moindre, pour ne pas dire quasi nul, à court, à moyen et

---

<sup>20</sup> Commission sur les enjeux énergétiques du Québec, Maîtriser notre avenir énergétique pour le bénéfice économique, environnemental et social de tous, Roger Lanoué et Normand Mousseau, coprésidents, Tableau 16.1, Exportations nettes d'électricité d'Hydro-Québec Production (2008-2012), 20 janvier 2014, page 177, <http://www.mern.gouv.qc.ca/energie/politique/pdf/Rapport-consultation-energie.pdf>. Le deuxième paragraphe sous « Ventes d'électricité hors Québec », page 57 du Rapport annuel 2013 d'Hydro-Québec, et les graphiques au bas de la page 11 de ce rapport annuel illustrent aussi et confirment cette tendance générale de hausse des exportations nettes et de baisse des prix unitaires depuis 2008 et 2009, [http://www.hydroquebec.com/publications/fr/rapport\\_annuel/pdf/rapport-annuel-2013.pdf](http://www.hydroquebec.com/publications/fr/rapport_annuel/pdf/rapport-annuel-2013.pdf)

<sup>21</sup> R-3887-2014-B-0028, Réponse du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 de la Régie de l'énergie, réponses aux questions 2.1 et 2.4, pages 6, 7 et 8, [http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPri/R-3887-2014-B-0028-DDR-RepDDR-2014\\_08\\_18.pdf](http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPri/R-3887-2014-B-0028-DDR-RepDDR-2014_08_18.pdf)

à long terme. De plus, la mise en œuvre de cette solution peut se faire façon graduelle, au fur et à mesure des besoins. Cette solution a aussi le net avantage d'offrir plus de souplesse pour l'avenir, étant donné la conjoncture actuelle de surplus d'électricité qui ne trouvent pas preneur et l'évolution incertaine du marché de l'énergie du nord-est du continent nord-américain;

3. s'il devait recommander la mise en œuvre de la Solution 1, **de recommander que le Transporteur réutilise des emprises de lignes à 315 kV ou d'autres lignes en fin de vie utile**, car l'impact social, environnemental et économique d'une telle option serait nettement moindre que de défigurer les paysages et d'amputer des terres sur plus de 400 kilomètres, en plus de la perte de valeur économique pour les entreprises, collectivités et citoyens qui se trouveraient le long du trajet d'une ligne nouvelle telle que proposée dans la Solution 1.

## **6. Annexe : Le processus d'autorisation et d'évaluation environnementale du projet**

- L'annexe de mon mémoire porte sur le processus d'autorisation et d'évaluation environnementale du projet. J'ai énuméré des faits observés qui m'interpellent en ce qui concerne la transparence du processus d'autorisation et d'évaluation environnementale du projet. Les mots les plus importants à retenir dans le contexte de cette annexe sont les mots suivants : l'accumulation des faits observés (...) « donne une **apparence de manque de transparence** ». Mon intention est de souligner l'impression que peut donner l'accumulation de ces faits, vus de l'extérieur.
- À mon avis, les faits les plus importants dans ce contexte sont les suivants :
  - le dépôt de l'étude d'impact sur l'environnement par HQT au ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs du Québec en février 2014, avant même que la demande du Transporteur relative au projet ne soit déposée à la Régie;
  - le fait que le BAPE ait décidé d'entamer les audiences sur le projet avant que la décision de la Régie ait été rendue. Il est donc possible que le BAPE fasse ses recommandations avant même que la Régie ne se soit prononcée sur le projet.
  - le fait que le BAPE permette l'étude du projet et se prononce sur celui-ci sans que les données sur l'impact environnemental du poste Judith-Jasmin aient été fournies. Cette variante est une composante essentielle du dossier du projet de ligne Chamouchouane puisque le Transporteur a choisi ce futur poste comme point d'arrivée de la ligne projetée;

- le fait que les documents que le Transporteur devait déposer à la suite de la première partie des audiences du BAPE n'avaient pas tous été déposés à la date limite de dépôt des mémoires, le 3 décembre, et que certains d'entre eux n'ont toujours pas été déposés en date d'aujourd'hui, le 8 décembre 2014, début de la deuxième partie des audiences du BAPE<sup>22</sup>;
- en ce qui concerne la participation du public, qui est sollicitée et souhaitée par le BAPE, le fait que l'information au sujet de la tenue de la soirée d'information sur le processus du BAPE à Rawdon et du début des audiences le 10 novembre 2014 n'ait pas été diffusée assez largement ou à temps pour assurer la plus grande participation possible du public.

Et voilà qui termine mon exposé des points saillants de mon mémoire au BAPE sur le projet de ligne de transport à 735 kV Chamouchouane-Bout-de-l'Île. Merci.

---

<sup>22</sup> Les documents sur les projections sur 10 ans de la consommation du Québec par région n'ont pas été fournis en date du 8 décembre 2014. Ces documents ont été demandés par le président de la Commission et par moi le 12 novembre 2014 (voir DT5, page 31, lignes 1203 à 1208 et page 33, lignes 1285 à 1293, [http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/ligne\\_chamouchouane\\_bout-de-lile/documents/DT5.pdf](http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/ligne_chamouchouane_bout-de-lile/documents/DT5.pdf))