

**Mémoire présenté au Bureau d'audiences  
publiques sur l'environnement  
sur le projet de ligne de transport d'électricité à  
735 kV Chamouchouane-Bout-de-l'Île  
d'Hydro-Québec TransÉnergie**

**par Constance Durocher**

**le 3 décembre 2014**

## Table des matières

	Page
<b>Introduction</b>	3
<b>1. Un projet non justifié sur le plan technique</b>	3
1.1. La raison d'être du projet ou le but premier d'une ligne de transport à 735 kV	3
1.2. L'intégration du projet du Complexe la Romaine et de l'appel d'offres éolien 2005-03	4
1.3. La présence d'un effet entonnoir à la hauteur du poste de la Chamouchouane	7
1.4. La fiabilité du réseau de transport principal d'Hydro-Québec	8
<b>2. Un projet non justifié sur le plan économique</b>	8
2.1. Le besoin véritable d'une nouvelle ligne	8
2.2. La justification trompeuse d'une nouvelle ligne de transport sur la base de la valeur des pertes électriques évitées sur le réseau	9
2.3. Une analyse économique incomplète	11
2.4. La seule justification valable d'une ligne de transport à 735 kV	11
<b>3. L'acceptabilité sociale, environnementale et économique du projet</b>	14
3.1. Les consultations publiques d'Hydro-Québec TransÉnergie	14
3.2. L'acceptabilité sociale du projet	15
3.3. L'acceptabilité environnementale du projet	16
3.4. L'acceptabilité économique du projet et le développement durable	16
<b>4. Conclusion</b>	17
<b>5. Recommandations</b>	21
<b>Annexe : Le processus d'autorisation et d'évaluation environnementale du projet</b>	23

## Introduction

Le 2 octobre 2014, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, M. David Heurtel (le « Ministre »), a mandaté le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (le « BAPE ») de tenir une audience publique sur le projet de ligne à 735 kV Chamouchouane-Bout-de-l'Île (le « projet ») pour lequel Hydro-Québec TransÉnergie (« HQT » ou le « Transporteur ») lui a soumis l'étude d'impact sur l'environnement en février 2014. Le travail du BAPE consiste à éclairer la prise de décision gouvernementale dans ce dossier dans une perspective de développement durable, lequel englobe les aspects écologique, social et économique. Le présent mémoire vous est soumis, Messieurs les commissaires, par une simple citoyenne dans l'espoir que les considérations qu'il soulève sur les enjeux du projet servent à éclairer votre étude du dossier en vue de la rédaction de votre analyse et de votre recommandation au Ministre.

Je tiens à souligner que je n'ai pu inclure dans mon mémoire les préoccupations soulevées par le futur poste Judith-Jasmin puisque, à la veille de la date limite de dépôt des mémoires, le 2 décembre, HQT n'avait toujours pas fourni les dernières informations sur le poste projeté Judith-Jasmin ni déposé sa demande d'autorisation de la variante Judith-Jasmin à la Régie. Les auteurs de mémoires n'ont donc pas pu disposer de renseignements détaillés pour analyser cette composante du projet aux fins de la rédaction de leur mémoire. Il est donc possible aussi que la deuxième partie des audiences du BAPE soit terminée avant que ces informations aient été fournies pour appréciation des participants et du BAPE.

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

#### 1.1 La raison d'être du projet ou le but premier d'une ligne de transport à 735 kV (appelée ci-après « Solution 1 »)

La première question que j'ai posée à un représentant d'Hydro-Québec à la séance « portes ouvertes » du 22 mai 2012 sur le projet de ligne à 735 kV Chamouchouane-Bout-de-l'Île était la suivante : « Pourquoi cette ligne est-elle nécessaire? » Il m'a répondu, en faisant un vague geste de la main : « C'est pour transporter l'électricité de **nouveaux** grands barrages du Nord. » Réponse logique, car le but premier d'une ligne de transport à 735 kV est de transporter une grande quantité d'électricité sur une longue distance, et à ce que je sache, le complexe de la Romaine n'est pas un nouveau barrage.

Pourquoi donc cette réponse ou explication n'a-t-elle jamais été répétée, du moins publiquement, à aucun moment, ni de vive voix ni dans une publication ni lors d'aucune intervention d'Hydro-Québec sur son projet? Le représentant d'Hydro-Québec se serait-il trompé ou aurait-il répondu n'importe quoi? Je n'ose le croire. Cette explication logique de la raison d'être d'une ligne de transport à très haute tension n'est pourtant nullement évoquée par Hydro-Québec comme finalité de son projet. Pourquoi? Faudrait-il en conclure qu'il n'y a pas de grand volume d'électricité nouvelle à transporter?

Lorsque le Comité exécutif de la Conférence régionale des élu(e)s de Lanaudière (CRÉ Lanaudière) a demandé à HQT de lui présenter la justification de son projet de ligne à 735 kV, en octobre 2012, cette dernière a indiqué les raisons suivantes aux pages 4, 5 et 6 de sa présentation :<sup>1</sup>

- intégration du projet du Complexe la Romaine (1 550 MW);
- intégration de l'appel d'offres éolien 2005 (2 000 MW);
- présence d'un effet entonnoir à la hauteur du poste de la Chamouchouane, où quatre lignes entrent et trois lignes ressortent.

## **1.2 L'intégration du projet du Complexe la Romaine et de l'appel d'offres éolien 2005-03**

Pour comprendre le fondement des deux premières raisons mentionnées par HQT pour justifier son projet, le groupe Citoyens Sous Haute-Tension a retenu en 2013 les services de l'ingénieur M. Jean-Claude Deslauriers 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. Dans son rapport daté du 3 septembre 2013, M. Deslauriers est arrivé à la conclusion suivante (notez que les « solutions d'intégration » dont il parle sont la compensation série pour le projet la Romaine et essentiellement l'ajout de bancs de compensation série, la modification des protections de lignes dans plusieurs postes, le rehaussement thermique de lignes et la construction de courts tronçons de lignes de transport pour la production éolienne) :

« Sur le plan technique les solutions d'intégration pour les deux projets de La Romaine et des 2000 MW éoliens (A/O 2005-03) sont satisfaisants et répondent aux besoins comme il est démontré dans les deux dossiers de la Régie et la construction d'une nouvelle ligne 735 kV n'est pas nécessaire sur l'horizon 2020.

« Sur le plan environnemental les solutions retenues minimisent l'impact négatif et on peut comprendre qu'Hydro-Québec évite de mentionner ce critère dans ces évaluations d'une nouvelle ligne Chamouchouane-Bout de l'Île.

« Sur le plan économique, c'est notre avis que la construction d'une nouvelle ligne 735 kV sur approximativement 400 km coûterait plus de 800 M\$ compte tenu des zones sensibles qu'elle traverse et serait donc plus dispendieuse que la solution retenue pour les ajouts au réseau principale [sic] pour l'intégration de la Romaine (395 M\$) et pour les ajouts au réseau

---

<sup>1</sup> 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, <http://citoyenssoushautetension.org/data/documents/Hq-presentation-CREL-2012-10-10.pdf>

principal [pour] l'intégration de l'appel d'offres 2000 MW (393 M\$). »<sup>2</sup> (nous ajoutons les crochets)

Citoyens Sous Haute-Tension a aussi demandé à l'ingénieur M. Bernard Saulnier de fournir un « avis technique indépendant portant sur la légitimité de la présence de la filière éolienne comme justification par Hydro-Québec TransÉnergie pour son projet de construction d'une ligne de transport 735 kV entre les postes Chamouchouane et Bout-de-l'île ». <sup>3</sup>

Dans son étude, produite à titre de contribution professionnelle *pro bono* pour Citoyens Sous Haute-Tension, M. Saulnier, après avoir étudié à fond la question, tire la conclusion suivante :

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

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

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

« Au terme de mon examen de la question posée à la Section 1.0 de ce rapport, la construction d'une ligne de transport 735 kV entre le poste Chamouchouane et le poste du Bout-de-l'île à Montréal ne saurait se justifier, même accessoirement, par les impacts sur la fiabilité, la sécurité, la flexibilité et l'intégrité du réseau électrique québécois de la production éolienne du territoire Québécois qui s'intégrera au réseau de transport de TransÉnergie à l'horizon 2015. » <sup>4</sup>

---

<sup>2</sup> 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, page 9, [http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPrj/R-3887-2014-C-CSHT-0005-DemInterv-RepComm-2014\\_06\\_11.pdf](http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPrj/R-3887-2014-C-CSHT-0005-DemInterv-RepComm-2014_06_11.pdf)

<sup>3</sup> 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](http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPrj/R-3887-2014-C-CSHT-0004-DemInterv-RepComm-2014_06_11.pdf)

<sup>4</sup> Ibid., page 23

C'est ainsi que, grâce au travail de MM. Deslauriers et Saulnier, Citoyens Sous Haute-Tension a découvert en septembre 2013 que HQT avait déjà obtenu en 2010 et en 2011 l'autorisation de dépenser près de 800 M\$ pour mettre en œuvre la compensation série, solutions qu'elle présentait comme « optimales » pour l'intégration des 2 000 MW de production éolienne issue de l'appel d'offres 2005-03<sup>5</sup> et les 1 550 MW du complexe de la Romaine<sup>6</sup>.

Pourtant, bien qu'HQT eût obtenu l'autorisation de réaliser ces solutions optimales, elle s'est présentée devant la Conférence régionale des élu(e)s Lanaudière (CRÉ Lanaudière) en affirmant qu'une nouvelle ligne, traversant forcément Lanaudière, était absolument nécessaire pour faire transiter cette même production. À aucun moment HQT n'a mentionné les autres solutions déjà approuvées à nos élus régionaux ou municipaux ni aux citoyens qui la pressaient de justifier son projet. Nous avons dû le découvrir à nos frais et à nos dépens. On ne peut pas dire que le Transporteur a fait preuve de transparence...

Les deux premiers arguments présentés par le Transporteur à la CRÉ Lanaudière pour justifier son projet sur la base de l'ajout 3 550 MW de production supplémentaire doivent être analysés avec prudence. Tout d'abord, l'ajout de production éolienne sur le réseau oblige Hydro-Québec à varier l'ouverture des vannes de centrales hydrauliques pour ajuster sa production à la consommation, « puisque la production d'électricité doit toujours être au moins égale à la consommation d'électricité ».<sup>7</sup> En réduisant le turbinage, la production éolienne contribue donc directement à conserver d'importants stocks d'eau dans les réservoirs sur une année. Cette complémentarité entre l'éolien et l'hydraulique signifie que lorsque 2 000 MW de production éolienne produisent à pleine capacité, une capacité de production hydraulique correspondante se met en retrait, le transit de puissance global sur le réseau s'ajustant toujours pour répondre à la demande globale du réseau.

De plus, il n'existe aucune capacité d'ajout d'énergie éolienne sur le réseau de transport à 735 kV de la Côte-Nord puisque la capacité de transport restante sur les lignes à 735 kV dans cette région était réservée, dès 2005 et même avant, pour la production des 1 550 MW des centrales de la Romaine.<sup>8</sup>

Ces principaux arguments mis de l'avant par HQT pour justifier son projet, soit l'ajout de la production éolienne de 2<sup>e</sup> appel d'offres éolien 2005-03 et l'ajout de la production de la

---

<sup>5</sup> 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>

<sup>6</sup> 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>

<sup>7</sup> Projet à 735 kV de la Chamouchouane-Bout-de-l'Île, Réponses d'Hydro-Québec aux questions DQ1 (nos 1 à 47) reçues le 19 novembre 2014, DQ1.1, Question 17, page 8, [http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/ligne\\_chamouchouane\\_bout-de-lile/documents/DQ1.1.pdf](http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/ligne_chamouchouane_bout-de-lile/documents/DQ1.1.pdf)

<sup>8</sup> Évaluation de la capacité d'intégration du réseau intégré d'Hydro-Québec au regard de l'ajout de parcs de production d'électricité à partir d'énergie éolienne, Rapport produit par RWS Inc. pour le Ministère des ressources naturelles et de la faune du gouvernement du Québec, juin 2005, Section 6.18, Conclusions, deuxième paragraphe, page 39, [http://www.mern.gouv.qc.ca/publications/energie/eolien/vent\\_inventaire\\_evaluation\\_2005.pdf](http://www.mern.gouv.qc.ca/publications/energie/eolien/vent_inventaire_evaluation_2005.pdf)

Romaine, doivent être analysés à la lumière de la seule justification valable d'une ligne de transport à 735 kV, c'est-à-dire le transport de grandes quantités d'électricité sur de longues distances en vue de leur vente aux termes de contrats de vente à long terme rentables à des acheteurs identifiés. Les prix déprimés de l'énergie sur le marché de l'est des États-Unis<sup>9</sup> et la stagnation des économies québécoise et américaine font douter de la possibilité d'épuiser dans un avenir prévisible les surplus de production québécois, estimés au bas mot à 75 TWh d'ici 2023.<sup>10</sup> L'absence de contrats de vente à long terme fermes et rentables avec des acheteurs identifiés laisse présager que la ligne de transport à 735 kV projetée, si elle devait être construite au coût de 1,35 G\$, ne servirait tout simplement pas avant plusieurs années et ne servirait peut-être pas du tout. Les dégâts à l'environnement dans les régions touchées, la diminution de la qualité de vie et les pertes de revenus des citoyens touchés par la présence d'une nouvelle ligne à 735 kV seraient alors permanents, alors que les avantages éventuels que procurerait la nouvelle ligne seraient, eux, au mieux incertains, au pire inexistant.

### 1.3 La présence d'un effet entonnoir à la hauteur du poste de la Chamouchouane

Pour justifier son projet de ligne (Solution 1), HQT a aussi 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 ».<sup>11</sup> HQT affirme aussi que l'engorgement à ce poste affecte la fiabilité du réseau de transport principal.<sup>12</sup>

Or M. Thierry Vandal, le président-directeur général 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. (nous soulignons). (...) 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>13</sup> 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

---

<sup>9</sup> Rapport annuel 2013 d'Hydro-Québec, graphique de droite au bas de la page 11, [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>10</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>11</sup> 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/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>12</sup> Ibid., page 45, lignes 13 à 15

<sup>13</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>

Chamouchouane, argument que HQT a à maintes reprises présenté devant diverses instances, dont la Régie de l'énergie, pour justifier sa Solution 1? <sup>14</sup>

#### 1.4 La fiabilité du réseau de transport principal d'Hydro-Québec

Pour ce qui est du maintien de la fiabilité du réseau de transport, qui a été présenté comme l'objectif principal et l'élément déclencheur de son projet, HQT l'a évoqué *ad nauseam* (51 fois en 36 pages dans son argumentaire final à la Régie de l'énergie!)<sup>15</sup>. 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>16</sup>. 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 (« Solution 2 »), ajoutée au fur et à mesure des besoins, ou encore, la réutilisation des emprises de lignes à 315 kV ou d'autres lignes existantes en fin de vie utile ou pour y installer des lignes à 735 kV.

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

### 2.1 Le besoin véritable d'une nouvelle ligne

Précisons d'abord que si une nouvelle ligne était véritablement indispensable, le Transporteur aurait étudié et présenté plusieurs scénarios de nouvelle ligne, y compris une solution de moindre impact qui consisterait à utiliser des emprises de lignes à 315 kV ou d'autres lignes existantes en fin de vie utile pour l'installation de lignes à 735 kV. Puisqu'il présente comme alternative la compensation série, force est de conclure qu'une nouvelle ligne est pour lui la solution souhaitable, mais non indispensable. D'ailleurs, en 2006, Yves Filion, alors président d'Hydro-Québec TransÉnergie, avait affirmé que l'utilisation de la compensation série permet d'intégrer la production de la Romaine sur le réseau jusqu'à Montréal sans l'ajout d'une nouvelle ligne importante, comme le montre l'extrait suivant :<sup>17</sup>

---

<sup>14</sup> 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/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>15</sup> [http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPrj/R-3887-2014-B-0073-Audi-Argu-Argu-2014\\_11\\_11.pdf](http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPrj/R-3887-2014-B-0073-Audi-Argu-Argu-2014_11_11.pdf)

<sup>16</sup> 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](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)

<sup>17</sup> Journal des débats de la Commission de l'économie et du travail, le mercredi 20 septembre 2006, Vol. 39, No 17, Examen du plan stratégique 2006-2010 d'Hydro-Québec, Discussion générale, Lignes à très haute tension



« **Mme Dionne-Marsolais:** Est-ce que vous avez, M. Vandal, une étude de rentabilité ou de faisabilité ? je ne sais pas trop comment la qualifier ? sur une ligne de transport, par exemple, de La Romaine jusqu'à Montréal avec une puissance de 1,1 million de volts versus 735 avec les pertes?

**M. Filion (Yves):** Le fait que nous prenons avantage d'un réseau à 735 kV existant, au Québec, pour l'intégration de La Romaine, il est évident que la meilleure solution est de rester à 735 kV.

**Mme Dionne-Marsolais:** À cause de votre réseau?

**M. Filion (Yves):** Exact. Alors, si nous partions de zéro, ce serait autre chose. Mais vous savez comme moi que le réseau à 735 kV est quand même très présent dans l'Est du Québec, et notre capacité d'ajouter de la compensation série, comme je vous l'ai mentionné plus tôt, nous permet donc d'intégrer la production de La Romaine sans construire une nouvelle ligne importante, sur le réseau d'Hydro-Québec, jusqu'à Montréal. Donc, c'est assez clair qu'il n'est pas du tout justifié. » (nous soulignons)

## **2.2 La justification trompeuse d'une nouvelle ligne de transport sur la base des pertes électriques évitées sur le réseau**

Dans l'analyse économique initiale qu'il a présentée à la Régie de l'énergie, le Transporteur a comparé la Solution 1 et la Solution 2. Le principal élément de comparaison permettant de départager l'impact économique des deux solutions et privilégier en conséquence la Solution 1 était l'évaluation du coût des pertes électriques qu'entraînerait la Solution 2.<sup>18</sup> La base de comparaison de la rentabilité relative d'une solution sur l'autre dans ce cas est étrange. Il aurait été plus juste de comparer deux solutions « nouvelle ligne », par exemple une ligne nouvelle à 735 kV construite sur une nouvelle emprise avec une ligne à 735 kV construite sur une emprise de ligne en fin de vie utile, qu'elle soit à 735 kV, à 315 kV ou autre.

D'autres éléments de l'analyse économique présentée par le Transporteur laissent perplexe et portent même à douter du sérieux de l'exercice. Le Transporteur a fondé son analyse économique, faite en 2009, sur les données de 2008 et l'a présentée comme justification économique de son projet en avril 2014, soit 5 ans plus tard. Il n'a pas cru bon de le mettre à jour ou de réévaluer ses hypothèses en fonction des données de 2013 ou 2014, malgré les bouleversements qu'a connus le marché de l'énergie nord-américain depuis 2009. Il n'a mis à

---

[http://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/commissions/cet-37-2/journal-debats/CET-060920.html#\\_Toc149719580](http://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/commissions/cet-37-2/journal-debats/CET-060920.html#_Toc149719580)

<sup>18</sup> R-3887-2014-B-0018-Demande amendée, Pièce Révisée, Tableau 3, Comparaison économique des solutions (M\$ actualisés 2009), page 33, 25 juillet 2014, [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)

jour son analyse économique qu'à la demande expresse de la Régie de l'énergie en octobre 2014.<sup>19</sup>

Dans son analyse économique, le Transporteur utilise plusieurs hypothèses douteuses dans l'évaluation des pertes. Prenons l'exemple des valeurs en dollars des pertes en énergie évitées de sa Solution 1. Ces valeurs sont de 4,9 cents le kWh de 2012 à 2022, puis passent subitement à 10,0 cents le kWh le 1<sup>er</sup> janvier 2023.<sup>20</sup> L'ampleur de cet écart de valeur, soit de 4,9 cents le kWh le 31 décembre 2022 à 10,0 cents le kWh le 1<sup>er</sup> janvier 2023, soit une hausse de 240 % d'une année à l'autre, a de quoi étonner même le citoyen le plus ordinaire. HQT s'est contentée d'utiliser les chiffres fournis par Hydro-Québec Distribution (le « Distributeur »), qui sont ceux du coût d'approvisionnement du Distributeur, sans en questionner la vraisemblance.

L'écart de pertes en puissance entre les Solutions 1 et 2 utilisé par HQT pour évaluer la valeur des pertes électriques qu'engendrerait la Solution 2 était de 117 MW<sup>21</sup> par an dans l'analyse économique initiale datant de 2009. Il a été ramené à 100 MW par an dans l'analyse économique révisée exigée par la Régie de l'énergie et présentée à cette dernière le 22 octobre 2014<sup>22</sup>. Monsieur Marcel Paul Raymond, expert de la statistique, ancien planificateur de réseau à Hydro-Québec et auteur du mémoire de l'Association des hôteliers du Québec et l'Association des restaurateurs du Québec (« l'AHQ-ARQ »), a indiqué que plusieurs hypothèses utilisées dans l'analyse économique de HQT ne sont pas représentatives des données d'exploitation réelles du réseau. Par exemple, selon lui, il serait plus réaliste d'utiliser des pertes en puissance de 60 MW par an<sup>23</sup> et un facteur de charge d'environ 60 %, au lieu de 70 %. Il fait remarquer que le calcul des pertes différentielles entre les Solutions 1 et 2 est fondé sur les données de l'exploitation à la pointe de l'hiver et non sur un échantillonnage plus représentatif des données d'exploitation à différents moments de l'année.<sup>24</sup>

---

<sup>19</sup> [http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPri/R-3887-2014-A-0018-DDR-Dec-2014\\_10\\_15.pdf](http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPri/R-3887-2014-A-0018-DDR-Dec-2014_10_15.pdf)

<sup>20</sup> R-3887-2014-B-0028, Réponse du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 de la Régie de l'énergie, réponse à la question 1.3, page 5, [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>21</sup> R-3998-2014-B-0007 HQT-1, Document 1, Annexe 4, Analyse économique, page 4 de 6, ligne « Puissance (quantité MW) » sous « Pertes électriques » dans la section « Neuf plates-formes de compensation série », [http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPri/R-3887-2014-B-0007-Demande-Annexe-2014\\_04\\_30.pdf](http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPri/R-3887-2014-B-0007-Demande-Annexe-2014_04_30.pdf) et R-3887-2014-B-0028, Réponse du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 de la Régie de l'énergie, réponse à la question 1.3, page 4, [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>22</sup> R-3887-2014-B-0060, HQT-1, Document 2 révisée – Complément d'information (Analyse économique), ligne « Puissance (quantité MW) » sous « Pertes électriques » dans la section « Neuf plates-formes de compensation série », page 4 de 6, [http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPri/R-3887-2014-B-0060-Audi-Piece-2014\\_10\\_22.pdf](http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPri/R-3887-2014-B-0060-Audi-Piece-2014_10_22.pdf)

<sup>23</sup> R-3887-2014-C-AHQ-ARQ-0016, Présentation PowerPoint intitulée « Présentation de la preuve AHQ- ARQ » préparée par Marcel Paul Raymond (pièce déposée par M<sup>e</sup> Steve Cadrin), 22 octobre 2014, [http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPri/R-3887-2014-C-AHQ-ARQ-0016-Audi-Piece-2014\\_10\\_22.ppt](http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPri/R-3887-2014-C-AHQ-ARQ-0016-Audi-Piece-2014_10_22.ppt). Il est indiqué à la page 9 de ce document que les pertes en puissance réelles pour l'hiver 2013-2014 étaient de 60 MW. Aux pages 8 à 10 de ce document, M. Raymond relève aussi les autres hypothèses non représentatives utilisées par le Transporteur.

<sup>24</sup> R-3887-2014-C-AHQ-ARQ-0014, Mémoire de l'AHQ-ARQ, pages 14 à 20 et page 28, Résumé des observations de l'AHQ-ARQ sur l'analyse économique, [http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPri/R-3887-2014-C-AHQ-ARQ-0014-Preuve-Memoire-2014\\_10\\_10.pdf](http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPri/R-3887-2014-C-AHQ-ARQ-0014-Preuve-Memoire-2014_10_10.pdf)

Tous ces facteurs jettent un sérieux doute sur la crédibilité de l'analyse économique du Transporteur. D'autant plus que les hypothèses retenues pour cette analyse économique ont pour conséquence de gonfler le coût des pertes évitées et de surévaluer en conséquence le coût économique de la Solution 2.

### **2.3 Une analyse économique incomplète**

De plus, l'analyse économique comparative des Solutions 1 et 2 soumis à la Régie de l'énergie est incomplète parce qu'elle ne comprend pas 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<sup>25</sup>, ce qui est tout à fait logique. Il demeure toutefois que l'analyse économique soumise à l'étude et débattue lors des audiences de la Régie est incomplète parce qu'elle ne tient pas compte des coûts liés à ce poste ni des coûts du raccordement de la ligne projetée à un autre poste si la demande pour le poste Judith-Jasmin devait être rejetée. L'absence des coûts du projet de poste Judith-Jasmin dans l'analyse économique comparative des Solutions 1 et 2 est un autre facteur qui contribue à donner l'impression que le coût économique de la Solution 2, qui ne requiert pourtant pas l'ajout d'un poste supplémentaire, est de beaucoup supérieur à celui de la Solution 1.

Il manque aussi à l'analyse économique des deux solutions proposées le coût de l'impact social et environnemental du projet. Il faudrait inclure à ce titre les coûts de la non-acceptabilité sociale du projet, c'est-à-dire tous les coûts supplémentaires qu'HQT a dû engager en rencontres de consultation, location de salles, temps des ingénieurs et autres professionnels pour l'élaboration de nouveaux tracés et autres coûts connexes. Il faudrait aussi ajouter les coûts environnementaux de la Solution 1, par exemple : les coûts associés aux paysages balafrés à tout jamais; les coûts liés à la perte d'attrait et, en conséquence, 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; les coûts associés à la perte de productivité ou à la disparition de fermes laitières et d'autres exploitations prospères (p. ex. pisciculture). C'est seulement une fois tous ces coûts ajoutés, tant pour la Solution 1 que pour la Solution 2, qu'il faudrait comparer le coût économique véritable des deux solutions. Il y a fort à parier qu'une fois tous ces ajustements apportés, le coût de la Solution 2 ne serait pas supérieur à celui de la Solution 1.

### **2.4 La seule justification logique d'une ligne de transport à 735 kV**

Toutes les considérations d'ordre économique mentionnées ci-dessus ne doivent pas faire oublier le fait que le but premier d'une ligne à 735 kV n'est pas d'éviter des pertes, mais bien de transporter 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

---

<sup>25</sup> [http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPri/R-3887-2014-A-0009-DemAmend-Dec-2014\\_08\\_06.pdf](http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPri/R-3887-2014-A-0009-DemAmend-Dec-2014_08_06.pdf)

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. C'est ainsi que les choses se passent dans les dossiers de construction de nouvelles lignes de transport, selon M. Thierry Vandal, le président-directeur général d'Hydro-Québec :<sup>26</sup>

« **Mme Dionne-Marsolais:** Donc, je comprends que vous avez fait une étude d'évaluation, notamment dans le cas de l'Ontario, pour la rentabilité d'une telle ligne de transport. Donc, vous l'avez, cette étude-là. Vous n'allez pas construire une ligne de transport sur la gueule?

**M. Vandal (Thierry):** Non, tout à fait. On ne fait pas les choses sur la gueule, comme vous le savez. Naturellement, il faut le regarder des deux côtés. La ligne de transport, elle, elle est rentable à partir du moment où quelqu'un souscrit la capacité, hein? C'est un actif réglementé. Alors, TransÉnergie, Yves Filion aura l'occasion de vous le dire tantôt, mais, à partir du moment où il y a quelqu'un qui est prêt à signer un engagement, ils vont à la régie avec ça et ils disent: Nous autres, on a un client, ça nous donne les revenus puis ça couvre cet investissement-là. Donc, cet investissement-là est assuré. » (nous soulignons)

Or Hydro-Québec 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 d'avis qu'on doit rejeter catégoriquement la demande d'investissement de HQT. Si le Transporteur était en mesure de fournir la preuve d'un tel engagement d'achat d'électricité, il faudrait ensuite juger du besoin d'une ligne de transport supplémentaire sur la base de cet engagement, en voyant d'abord s'il n'y a pas d'autres solutions moins dommageables pour l'environnement qui sont disponibles.

Des écarts relevés dans les chiffres du service de transport point à point et de la puissance totale pouvant transiter sur le réseau<sup>27</sup> ainsi qu'une déclaration faite par Hydro-Québec à l'autorité américaine North American Electric Reliability Corporation (« NERC ») en décembre 2013 retiennent l'attention : il y a un écart de 1 200 MW dans le service de transport point à point qui ne semble pas être associé à une demande de réservation de transport ferme point à point<sup>28</sup>. Serait-ce là un engagement ferme que le Transporteur n'aurait pas déclaré? Cet engagement

---

<sup>26</sup> Journal des débats de la Commission de l'économie et du travail, le mercredi 20 septembre 2006, Vol. 39, N° 17, Examen du plan stratégique 2006-2010 d'Hydro-Québec, Discussion générale, Bilan d'énergie et de puissance d'Hydro-Québec Production, [http://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/commissions/cet-37-2/journal-debats/CET-060920.html#\\_Toc149719558](http://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/commissions/cet-37-2/journal-debats/CET-060920.html#_Toc149719558)

<sup>27</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/DocPrj/R-3887-2014-B-0028-DDR-RepDDR-2014\\_08\\_18.pdf](http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPrj/R-3887-2014-B-0028-DDR-RepDDR-2014_08_18.pdf)

<sup>28</sup> 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/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)

pourrait-il être la véritable raison du projet Chamouchouane-Bout-de-l'Île? Hydro-Québec a bien déclaré ce qui suit à la NERC en décembre 2013 :<sup>29</sup>

« CHAMOUCYOUANE–MONTRÉAL 735-KV LINE

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

Le but serait-il de faire payer par l'ensemble des Québécois, et au premier chef ceux des quatre régions administratives touchées par le projet, une ligne pour laquelle HQT a déjà des clients?<sup>30</sup> Le contrat conclu entre Hydro-Québec et Northern Pass en octobre 2010 pour le transport de 1 200 MW d'électricité du poste Des Cantons vers un poste situé à Franklin, au New Hampshire, serait-il l'explication de cet écart de 1 200 MW relevé par M. Pascal Cormier?<sup>31</sup> Nous n'osons pas le croire, mais si c'était le cas, cela signifierait qu'HQT n'a jamais donné la vraie raison de son projet de ligne...

---

<sup>29</sup> R-3887-2014-B-0032, Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 de l'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et du Conseil de l'industrie forestière du Québec (« AQCIE-CIFQ »), question 14; voir aussi les réponses aux questions 14.1 et 14.2, [http://publicsde.regie-energie.gc.ca/projets/261/DocPrj/R-3887-2014-B-0032-DDR-RepDDR-2014\\_08\\_28.pdf](http://publicsde.regie-energie.gc.ca/projets/261/DocPrj/R-3887-2014-B-0032-DDR-RepDDR-2014_08_28.pdf). Pour la citation dans le document original, voir la page 119 du document du NERC intitulé « 2013 Long-Term Reliability Assessment, December 2013, [http://www.nerc.com/pa/RAPA/ra/Reliability%20Assessments%20DL/2013\\_LTRA\\_FINAL.pdf](http://www.nerc.com/pa/RAPA/ra/Reliability%20Assessments%20DL/2013_LTRA_FINAL.pdf)

<sup>30</sup> R-3887-2014-A-0024, Témoignage de M. Pierre Vézina, représentant du Conseil de l'industrie forestière du Québec, Notes sténographiques, audience du 22 octobre 2014, page 173, ligne 6 à page 174, ligne 21, [http://publicsde.regie-energie.gc.ca/projets/261/DocPrj/R-3887-2014-A-0024-Audi-Dec-2014\\_10\\_23.pdf](http://publicsde.regie-energie.gc.ca/projets/261/DocPrj/R-3887-2014-A-0024-Audi-Dec-2014_10_23.pdf)

<sup>31</sup> Transmission service agreement dated October 4, 2010 between Northern Pass Transmission LLC and H.Q. Hydro Renewable Energy, Inc., <http://northernpass.us/assets/ferctransmissionserviceagreementfiling.pdf>

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

#### **3.1 Les consultations publiques d'Hydro-Québec TransÉnergie**

En mai 2012, j'ai reçu une invitation à une séance de « portes ouvertes » tenue par Hydro-Québec sur le projet de ligne de transport d'électricité à 735 kV Chamouchouane-Bout-de-l'Île. J'étais invitée à cette séance parce que ma propriété se trouvait à 600 mètres du tracé proposé à l'époque, soit le tracé est du corridor centre. Je me suis rendue à cette soirée du 22 mai 2012 au Château Joliette, à Joliette, pour entendre ce qu'Hydro-Québec avait à dire sur son projet.

Lors de cette séance, les invités étaient accueillis individuellement puis escortés vers des plans à grande échelle où ils pouvaient observer l'emplacement de leur propriété par rapport au tracé proposé. Les représentants d'Hydro-Québec prenaient bien soin de ne laisser personne seul : si plus de deux personnes étaient réunies pour parler ou consulter des cartes, ils intervenaient pour répondre à nos questions et essayer de nous diriger individuellement vers d'autres experts, dont le but était de nous rassurer ou de nous consoler. Prévenance ou souci d'éviter le regroupement et la concertation de citoyens?

Plus tard, lorsque certains citoyens et élus ont commencé à s'opposer au projet d'HQT et à poser des questions pointues sur sa raison d'être, plusieurs représentants d'Hydro-Québec sont devenus méprisants et hautains. On pouvait lire sur leur visage une incompréhension totale face à notre prise de position en faveur de la protection de notre milieu de vie, de notre qualité de vie, de ce que nous avons bâti au fil de longues années de patients efforts, parfois sur plusieurs générations. Aussi leurs airs de fausse commisération alternaient avec des grimaces narquoises comme si nous n'étions que de pauvres ignares ruraux et incompetents en matière d'électricité. J'ai vu des voisins se plaindre à un ingénieur d'Hydro-Québec que la ligne projetée passerait à 300 mètres de leur salon; l'ingénieur disait comprendre et chercher des solutions, mais il n'a rien pris en note et s'est contenté de hocher la tête d'un air impuissant et d'afficher la projection de la ligne à l'écran de son ordinateur... D'autres citoyens touchés par le projet de ligne peuvent raconter de première main des incidents témoignant d'un manque de respect, d'intimidation et de menaces flagrants. Je ne peux nommer personne, car je me dois de respecter les intervenants, même si certains représentants d'Hydro-Québec n'ont pas cru bon de respecter les citoyens auxquels ils s'adressaient. Mon but ici n'est pas d'attaquer personnellement qui que ce soit, mais bien de souligner des comportements et des attitudes disgracieux et irrespectueux envers des citoyens, comportements et attitudes qui sont indignes de représentants d'une société d'État et qui doivent cesser, mais qui sont sans doute symptomatiques d'une culture d'entreprise suintant la suffisance, l'arrogance et le mépris du simple citoyen.

Nous avons dû, en tant que citoyens, intervenir collectivement à la séance d'information tenue par Hydro-Québec au club de golf de Joliette le 8 novembre 2012 pour tenter d'obtenir des réponses à nos questions légitimes sur la raison d'être du projet. N'ayant obtenu de résultat à la rencontre à Joliette, des citoyens ont fait une nouvelle tentative pour obtenir des réponses à

une séance d'information tenue à Montréal-Est le 13 décembre 2012, sans plus de succès. HQT a refusé pendant des mois de répondre à des questions légitimes sur son projet, sa raison d'être, le choix de tracés; lorsqu'elle a enfin accepté de répondre aux 15 questions que l'organisme Citoyens Sous Haute-Tension lui a soumises, les réponses ont été laconiques, et les explications, minces et parfois trompeuses. Plutôt que de nous informer, ces réponses avaient plutôt tendance à nous confirmer qu'HQT retenait de l'information. Pourtant, en tant que citoyens, nous cherchions simplement à trouver une explication claire à la raison d'être du projet. Comme les auteurs Constance LeBel d'Hydro-Québec et Yvon Courchesne de GENIVAR l'ont mentionné dans une présentation sur la priorisation des enjeux dans les grands projets de transport d'énergie, en citant l'écrivain et biologiste français Jean Rostand, « L'obligation de subir nous donne le Droit de Savoir ».<sup>32</sup> Les auteurs ont aussi mentionné dans cette même présentation, soit dit en passant, que « si votre projet n'est pas bon ou mal justifié, les citoyens s'y opposeront ».<sup>33</sup>

### **3.2 L'acceptabilité sociale 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 témoignent plusieurs milliers de signatures sur des pétitions, de nombreuses résolutions de MRC, de municipalités, d'organismes régionaux à vocation agricole, agroalimentaire et touristique et de multiples représentations de citoyens auprès des élus locaux, régionaux et provinciaux.

Les tracés se sont multipliés à mesure que les citoyens et les élus démontraient les contraintes liées aux tracés proposés. Le nombre important de tracés sur une petite superficie, notamment dans le piedmont du rang Kildare, à Rawdon et Sainte-Marcelline-de-Kildare, supposait que la Transporteur ajoute des lignes sur un plan de façon à pouvoir démontrer, a posteriori, qu'il avait fait ses devoirs, même si pour la population il était clair qu'il ne voulait vraiment pas déroger de son tracé. À ce jour, il y a eu 6 tracés différents à l'étude dans Lanaudière depuis 2011. Les coûts supplémentaires qu'ont entraîné l'opposition au projet (tenue de soirées « portes ouvertes » supplémentaires, location de salles, consultations supplémentaires, retours à la table à dessin pour mettre au point de nouveaux tracés) sont à comptabiliser dans le coût de la non-acceptabilité sociale du projet du Transporteur et à comparer avec les coûts de la compensation série et d'autres solutions possibles de moindre impact au chapitre de l'acceptabilité sociale.

---

<sup>32</sup> Priorisation des enjeux dans les grands projets de transport d'énergie, Constance LeBel, Hydro-Québec, et Yvon Courchesne, GENIVAR, présentation faite au Secrétariat international francophone pour l'évaluation environnementale (SIFÉE) et à l'Association québécoise pour l'évaluation d'impacts (AQÉI), [http://www.sifee.org/static/uploaded/Files/ressources/actes-des-colloques/quebec/seance-simultanee-2/2\\_COURCHESNE\\_etal.pdf](http://www.sifee.org/static/uploaded/Files/ressources/actes-des-colloques/quebec/seance-simultanee-2/2_COURCHESNE_etal.pdf), septembre 2008, page 18

<sup>33</sup> Ibid., page 18

### 3.3 L'acceptabilité environnementale du projet

Dans le cadre de son Programme de mise en valeur intégrée (« PMVI »), Hydro-Québec chiffre implicitement à 1 % de la valeur initialement autorisée (nous soulignons) d'un projet de transport d'électricité le prix des dommages à l'environnement qu'il entraîne puisque c'est ce montant qu'elle verse aux municipalités et aux MRC touchées par la construction de nouvelles installations de transport d'électricité.<sup>34</sup>

Avec respect, je crois que ce montant dérisoire ne peut jamais compenser les dégâts environnementaux pouvant être causés par la présence d'une ligne à très haute tension à 735 kV comme ce serait le cas pour le projet à l'étude. Comment mettre dans la balance l'installation d'un panneau lumineux, d'une sculpture, d'un terrain de jeu, de la réfection d'un terrain de tennis, de l'aménagement d'une patinoire extérieure, ou que sais-je encore, payés avec le montant de 1 %, et la perte à tout jamais de paysages, de potentiel économique, touristique et agrotouristique, de superficies agricoles et sylvicoles cultivables, d'animaux sauvages et d'élevage? Dans le cas 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 400 kilomètres, de perte de valeur et de potentiel économiques dans ces régions, de fermeture ou de perte de productivité de fermes laitières et autres entreprises prospères, d'effets sur la faune, d'effets sur la santé des humains vivant à proximité de la ligne, de perte d'attrait de paysages et de dommages à l'industrie touristique et agrotouristique qui en découle, d'importantes superficies de terres agricoles perdues (poste Judith-Jasmin) et de contraintes permanentes à l'agriculture et la sylviculture.

### 3.4 L'acceptabilité économique du projet et le développement durable

Je me suis d'abord opposée au projet de ligne à 735 kV de la Chamouchouane au poste du Bout-de-l'Île d'Hydro-Québec pour des raisons personnelles, à savoir la crainte de voir ma qualité de vie et éventuellement ma santé affectées par la présence d'une ligne à très haute tension à proximité de mon domicile. Au fil des mois depuis mai 2012, cette opposition s'est transformée en une lutte contre un projet non justifié et non nécessaire, puisqu'il existe au moins une autre solution moins coûteuse et moins dommageable pour l'environnement, à savoir la compensation série. Si toutefois le projet devait être autorisé et réalisé tel que présenté par HQT, le coût de construction serait faramineux et hypothéquerait inutilement l'environnement pour des générations futures de Québécois; de plus, il diminuerait leur qualité de vie en les grevant d'une dette supplémentaire inutile de 1,35 milliard de dollars. Pour ces raisons, j'estime que le projet du Transporteur est contraire au principe du développement durable exposé dans

---

<sup>34</sup> Programme de mise en valeur intégrée (PMVI), Guide de participation à l'intention des organismes admissibles, page 3, <http://www.hydroquebec.com/affaires-municipales-regionales/environnement-societe/pdf/affaires-municipales-regionales-pmvi-guide.pdf>



la Loi sur le développement durable, c'est-à-dire « un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. »<sup>35</sup>

Rappelons que le meilleur projet est l'absence de projet et que les négawatts (ou watts économisés) sont moins coûteux, à tous points de vue, que les pertes évitées. Le Transporteur n'a pas de contrats de vente ferme et rentables pour l'électricité à faire transiter sur la ligne projetée. Son attitude et ses comportements font qu'il n'y a pas d'acceptabilité sociale ou environnementale de son projet. De plus, la construction de cette ligne ruinerait notre qualité de vie, hypothéquerait la production agricole et abîmerait les paysages. Il faut aussi tenir compte du coût environnemental et économique de produire pour ce dont on n'a pas besoin : l'existence d'énormes surplus d'électricité ne pouvant pas être vendus à profit se traduit par de l'eau dans les réservoirs qu'on ne turbinera pas ou qu'on déversera dans les bassins, par des éoliennes qui ne tourneront pas et par une ligne qui ne servira peut-être pas, ou si peu. Tous ces facteurs militent en faveur de l'adoption du principe de précaution<sup>36</sup> et de la solution à moindre impact social, environnemental et économique, soit la compensation série. À mon avis, c'est cette solution qu'il faut privilégier.

Il serait souhaitable que l'on puisse établir dans l'avenir une grille d'analyse et d'évaluation qui permette de tenir compte des véritables coûts de l'acceptabilité ou la non-acceptabilité sociale, des coûts environnementaux et des conséquences économiques à long terme d'un projet de ligne à très haute tension. Cela permettrait d'apprécier les coûts environnementaux d'un tel projet à leur juste valeur et de fonder la décision et les recommandations sur une appréciation plus juste des conséquences véritables du projet. Dans le cas du projet à l'étude, le fait que les coûts environnementaux ne soient pas chiffrés et pris en compte dans l'analyse économique du projet a pour effet de favoriser la Solution 1, au détriment de la Solution 2.

#### **4. Conclusion**

HQT a commencé à étudier une nouvelle ligne à 735 kV avant 2009. Nous sommes aujourd'hui fin 2014. Personne au Québec n'a manqué d'électricité (sauf en cas de pannes causées par des intempéries très localisées) et le réseau de transport ne s'est pas effondré. Les surplus d'électricité du Québec ne cessent de grossir et sont estimés à 75 TWh d'ici à 2023 ou à 168,9 TWh de 2014 à 2027, selon les sources<sup>37</sup>. L'écart entre ces chiffres est très grand, certes, mais nous pouvons nous entendre pour dire que les surplus d'électricité d'ici à 2023, au moins, sont énormes. La demande sur le marché intérieur du Québec stagne depuis plusieurs années,

---

<sup>35</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>36</sup> Ibid., article 2 j) : « précaution » : lorsqu'il y a un risque de dommage grave ou irréversible, l'absence de certitude scientifique complète ne doit pas servir de prétexte pour remettre à plus tard l'adoption de mesures effectives visant à prévenir une dégradation de l'environnement;

<sup>37</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>

Hydro-Québec Distribution ne prévoit pas épuiser les surplus avec les livraisons d'électricité patrimoniale avant 2030 environ<sup>38</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>39</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 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>40</sup>.

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 citoyens du Québec est à tout le moins prématuré, et même non justifié dans la conjoncture actuelle. 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>41</sup> et l'ajout de compensation série, la même compensation série autorisée en 2010 dans le dossier du 2<sup>e</sup> appel d'offres éolien, et en 2011 dans le dossier du raccordement de la Romaine, et que le Transporteur a à peine commencé à installer. C'est bien la preuve qu'il n'y a pas urgence à agir, car le Transporteur n'aurait pas laissé la fiabilité du réseau se détériorer gravement. De plus, la marge de fiabilité en fonction de laquelle il planifie le réseau est nettement supérieure à celle qu'exigeraient les conditions d'exploitation réelles du réseau.<sup>42</sup>

Pour élargir un peu le contexte du débat, je crois qu'il est temps de crier haro sur le manque de cohérence de la politique énergétique québécoise, sur le modèle désuet de planification paresseuse d'Hydro-Québec fondé sur l'hypothèse douteuse d'une croissance forte et infinie de la demande et sur le gaspillage et les dépenses inutiles que ces pratiques entraînent.

---

<sup>38</sup> R-3864-2013-B-0005-Demande-Pièce-2013\_11\_01, p. 27, lignes 1 à 8.

<sup>39</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.

<sup>40</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>41</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.gc.ca/projets/261/DocPrj/R-3887-2014-B-0028-DDR-RepDDR-2014\\_08\\_18.pdf](http://publicsde.regie-energie.gc.ca/projets/261/DocPrj/R-3887-2014-B-0028-DDR-RepDDR-2014_08_18.pdf) Questions 2.1 et 2.4

<sup>42</sup> R-3887-2014-C-AHQ-ARQ-0016, Présentation PowerPoint intitulée « Présentation de la preuve AHQ- ARQ » préparée par Marcel Paul Raymond (pièce déposée par M<sup>e</sup> Steve Cadrin), 22 octobre 2014, page 9, [http://publicsde.regie-energie.gc.ca/projets/261/DocPrj/R-3887-2014-C-AHQ-ARQ-0016-Audi-Piece-2014\\_10\\_22.ppt](http://publicsde.regie-energie.gc.ca/projets/261/DocPrj/R-3887-2014-C-AHQ-ARQ-0016-Audi-Piece-2014_10_22.ppt)

Où s'en va le « vaisseau amiral » de l'économie québécoise? Pourquoi Hydro-Québec n'a-t-elle pas présenté son plan stratégique pour 2014-2019 et pourquoi le gouvernement du Québec, son actionnaire principal, n'a-t-il pas exigé à ce jour qu'elle le fasse? En cette période d'évolution incertaine de l'économie nord-américaine et mondiale et compte tenu des nouveaux enjeux de taille dans le marché nord-américain de l'énergie, ce serait la moindre des choses que l'unique actionnaire d'Hydro-Québec exige de celle-ci un plan stratégique clair pour les prochaines années. En l'absence d'une feuille de route, je vois difficilement comment l'on pourrait recommander ou autoriser une dépense de 1,35 milliard de dollars dans un contexte général d'austérité budgétaire pour une ligne de transport d'électricité pour laquelle ni l'acheteur, ni le prix, ni le volume, ni le moment de la vente, ni la durée des transactions ne sont identifiés. Un simple particulier avisé n'engagerait pas un investissement de cette envergure dans de telles circonstances, que dire alors d'une administration publique responsable de la gestion des deniers publics.

Contrairement à ce que certains peuvent penser, nos ressources, qu'elles soient naturelles, énergétiques, financières, environnementales, agricoles ou autres, ne sont pas illimitées. En matière énergétique, d'autres pays, comme les États-Unis, l'Allemagne, le Danemark, l'ont compris et ils investissent en conséquence pour optimiser les ressources existantes. Certains d'entre eux s'emploient activement à gérer des programmes audacieux d'économies d'énergie ou d'efficacité énergétique, à tirer le maximum des ressources dont ils disposent et à dégager des marges de manœuvre pour pouvoir consacrer des ressources à d'autres besoins. Ils ont compris que les négawatts, soit l'énergie économisée grâce à l'efficacité énergétique et d'autres mesures, sont bien plus payants que l'investissement dans les pertes évitées d'une ligne de transport. Cela procède d'une philosophie d'économie plutôt que d'investissement, qui consiste à mieux utiliser ce qu'on a afin d'éviter de s'endetter davantage. Cela peut être difficile à comprendre dans un contexte québécois où, depuis des décennies, une partie de la mission d'Hydro-Québec a été, et est encore aujourd'hui, de contribuer fortement au développement économique du Québec. Aujourd'hui malheureusement, cette partie du mandat de la société d'État est en passe d'entraîner le Québec entier vers un déficit irrémédiable. Ce modèle économique n'est pas viable. Les surplus d'électricité et les contraintes économiques sont tels qu'Hydro-Québec a consenti aux alumineries des rabais importants sur le prix de l'électricité, récemment renégocié à 3,3 cents le kWh en moyenne<sup>43</sup>. Le manque à gagner sur ces contrats est forcément assumé par l'ensemble des Québécois.

Le Québec devrait sans attendre actualiser son modèle énergétique et monter dans le train en marche. Les limites d'un modèle économique basé sur une croissance à l'infini sont en voie d'être atteintes. Mieux vaut opérer un changement de cap avant que les dégâts ne soient trop importants ou que les conséquences ne soient irréparables. Nous avons déjà trop de centrales, trop d'électricité, trop de lignes à haute tension.

---

<sup>43</sup> Alcoa avait tous les as dans sa main : Québec sauve l'aluminerie de Baie-Comeau au prix d'un tarif préférentiel renouvelé, Robert Dutrisac, Le Devoir, 26 février 2014, <http://www.ledevoir.com/economie/actualites-economiques/401131/Electricite-alcoa-avait-tous-les-as-dans-sa-main>

Avec la création du BAPE en décembre 1978, le gouvernement du Québec reconnaissait explicitement le droit des citoyens à la consultation sur des projets susceptibles d'avoir des répercussions majeures sur leur environnement et leur qualité de vie. Nous, les citoyens de Lanaudière et du Québec, comptons sur vous, Messieurs les commissaires, pour analyser dans la perspective du développement durable le projet de ligne de transport à 735 kV du poste de la Chamouchouane au poste du Bout-de-l'Île. Selon l'article 2 de la *Loi sur le développement durable*, le « développement durable s'entend d'un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Le développement durable s'appuie sur une vision à long terme qui prend en compte le caractère indissociable des dimensions environnementale, sociale et économique des activités de développement. »<sup>44</sup>

Je crois qu'il serait bon de tenir compte du contexte global et des enjeux mentionnés plus haut dans l'analyse du projet de ligne à 735 kV Chamouchouane-Bout-de-l'Île.

Dans la conjoncture actuelle où chacun au Québec est appelé à se serrer la ceinture et à faire des sacrifices, il serait insensé et préjudiciable pour l'ensemble des QuébécoisEs d'autoriser une dépense de 1,35 milliard de dollars sans qu'Hydro-Québec TransÉnergie fournisse la garantie de contrats de vente à long terme fermes et rentables déjà négociés pour l'énergie devant être transportée par la ligne qu'elle désire construire. Si la véritable raison du projet de ligne à 735 kV Chamouchouane-Bout-de-l'Île est d'assurer la fiabilité du réseau de transport principal d'électricité, comme HQT l'affirme, il semble évident que, dans le contexte actuel, la seule solution sensée est d'attendre que la situation, à savoir la demande, se précise, et de recourir à la compensation série au besoin et lorsque le besoin se fera sentir, le cas échéant.

Si la nécessité absolue d'une nouvelle ligne de transport à 735 kV devait se faire sentir un jour, HQT pourrait alors examiner les solutions qui s'offrent à elle à ce moment-là. Ces solutions pourraient être, entre autres, la réutilisation d'emprises de lignes à 315 kV ou d'autres lignes en fin de vie utile, des investissements plus importants dans les mesures d'efficacité énergétique (des efforts plus intensifs pourraient déjà être entrepris dans ce sens), la production éolienne de proximité, ou l'utilisation de nouvelles technologies qui auront vu le jour d'ici là, pour ne nommer que quelques solutions possibles.

Dans un souci d'équité intergénérationnelle, je suis d'avis qu'il ne faut pas imposer une dette supplémentaire de 1,35 G\$ aux contribuables québécois pour la construction d'une ligne de transport à 735 kV en l'absence de preuves concluantes de la nécessité absolue et de la rentabilité d'une telle infrastructure. Par rentabilité j'entends l'existence de contrats de vente fermes à long terme à des prix permettant de dégager un profit. Si vous deviez recommander au gouvernement de ne pas autoriser le projet, les citoyenNEs et contribuables actuels et futurs du Québec vous en remercieront et vous seront reconnaissants de leur avoir fait économiser cette somme et d'avoir su préserver leur environnement.

---

<sup>44</sup> Loi sur le développement durable, chapitre D-8.1.1, 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)

## 5. Recommandations

À la lumière des informations sur le projet dont j'ai pu prendre connaissance, je demande au BAPE :

1. de reporter le dépôt de son rapport sur le projet Chamouchouane-Bout-de-l'Île après qu'il aura reçu et étudié le dossier du projet de nouveau poste Judith-Jasmin; les impacts sociaux, économiques et environnementaux, notamment sur les terres agricoles, de ce nouveau poste éventuel sont indissociables de ceux du projet Chamouchouane-Bout-de-l'Île puisque le Transporteur a choisi de faire aboutir sa ligne projetée à ce poste;
2. de recommander auprès des instances concernées la mise en œuvre de la Solution 2, qui a été mise de l'avant par Hydro-Québec TransÉnergie elle-même; cette solution est fiable, et son impact social et environnemental est nettement moindre, pour ne pas dire quasi nul, à court, à moyen et 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 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 la défiguration de paysages et de terres sur plus de 400 kilomètres et 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;
4. de développer des outils et une grille d'analyse qui permettent de chiffrer les impacts sociaux, économiques et environnement des projets qui lui sont soumis aux fins d'évaluation et d'utiliser ces outils et cette grille pour évaluer ces impacts pour tous les projets à l'avenir;
5. d'exiger que les promoteurs de projets chiffrer le coût des impacts sociaux et environnementaux de leurs projets et en tiennent compte dans les études d'impact sur l'environnement et dans l'analyse économique de leurs projets;
6. de recommander le rejet de tout projet qui ne respecte pas les critères de l'acceptabilité sociale et environnementale;
7. d'apporter des changements à son processus afin d'assurer une plus grande transparence (voir l'annexe), par exemple :
  - refuser d'examiner un dossier incomplet, par exemple, un dossier sur lequel la Régie de l'énergie ne s'est pas encore prononcé, comme c'est le cas du dossier Chamouchouane-

Bout-de-l'Île, et un dossier auquel il manque d'importants éléments, comme celui du poste Judith-Jasmin dans le cas présent;

- exiger des promoteurs qu'ils chiffrant le coût des impacts sociaux et environnementaux de leur projet afin que le BAPE puisse prendre une décision éclairée et en toute connaissance de cause au sujet de ces impacts avant de faire ses recommandations;
- assouplir son processus afin d'assurer une plus grande participation des citoyens, par exemple, modifier son calendrier au besoin lorsque des imprévus l'empêchent de fournir les documents requis ou d'informer convenablement les parties intéressées (voir l'annexe).

Je vous remercie, Messieurs les commissaires, de votre attention et de m'avoir donné l'occasion de m'exprimer sur un sujet qui me tient à cœur.

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

Plusieurs faits observés au cours des derniers mois m'interpellent. Je conçois que l'on puisse commettre des erreurs, mais l'accumulation des incohérences donne une apparence de manque de transparence. En voici quelques-uns.

### **Publication d'informations sur le projet avant le dépôt de l'étude d'impact sur l'environnement et avant son étude par la Régie de l'énergie et le BAPE**

- En janvier 2014, les auteurs du rapport de la Commission sur les enjeux énergétiques du Québec mentionnent le projet de ligne Chamouchouane-Bout-de-l'Île en disant qu'il « répond à une exigence d'efficacité énergétique »<sup>45</sup> et que les pertes évitées permettent de payer en totalité le coût de la ligne. Outre le fait que cette déclaration semble tout droit sortie d'un communiqué d'Hydro-Québec, il nous semble que les vraies mesures d'efficacité énergétiques sont bien moins coûteuses que les pertes évitées par la construction d'une ligne à 735 kV au coût de 1,35 G\$.<sup>46</sup>
- Annonce du projet dans le plan budgétaire du Québec en juin 2014 avant même qu'il ait été déposé à la Régie pour autorisation<sup>47</sup>

### **Processus de la Régie de l'énergie et du BAPE :**

#### **Régie de l'énergie (« Régie »)**

- Le 22 octobre 2014, volte-face de deux intervenants à la Régie, soit l'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité-le Conseil de l'industrie forestière du Québec (« ACQIE-CIFQ ») et la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (« FCEI »). Ces intervenants, qui avaient recommandé à la Régie de ne pas accepter la demande du Transporteur dans leur mémoire respectif du 10 octobre 2014<sup>48</sup>, se sont prononcés en faveur

---

<sup>45</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, paragraphe 16.10.2, La ligne Chamouchouane-Bout-de-l'Île, page 189, <http://www.mern.gouv.qc.ca/energie/politique/pdf/Rapport-consultation-energie.pdf>

<sup>46</sup> Selon les données fournies dans le Plan global en efficacité énergétique dans le Budget 2015 d'Hydro-Québec Distribution, on peut affirmer que les investissements en efficacité énergétique sont au moins 13 fois plus efficaces en termes de réduction annuelle des besoins de transport en comparaison de la réduction des pertes de 0,448 TWh que la ligne proposée permettrait d'éviter sur le réseau, selon l'analyse économique d'octobre 2014 du promoteur fournie en octobre 2014. Voir la Figure 1, page 5, de la pièce DA33.1, Plan global en efficacité énergétique – Budget 2015, Hydro-Québec Distribution, 1<sup>er</sup> août 2014, [http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/ligne\\_chamouchouane\\_bout-de-lile/documents/DA33.1.pdf](http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/ligne_chamouchouane_bout-de-lile/documents/DA33.1.pdf) et R-3887-2014-B-0060 HQT-1, Document 2 Révisée, Complément d'information (Analyse économique), page 4 de 6, ligne Énergie (quantité/kWh) sous « Pertes électriques », [http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPrj/R-3887-2014-B-0060-Audi-Piece-2014\\_10\\_22.pdf](http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPrj/R-3887-2014-B-0060-Audi-Piece-2014_10_22.pdf)

<sup>47</sup> Budget 2014-2015, Projet Chamouchouane – Bout-de-l'Île, page B.85, juin 2014, <http://www.budget.finances.gouv.qc.ca/budget/2014-2015a/fr/documents/Planbudgetaire.pdf>

<sup>48</sup> R-3887-2014-C-AQCIE-CIFQ-0009, Rapport d'analyse préparé par Pascal Cormier, économiste, pour l'AQCIE-CIFQ, Conclusion, page 16, [http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPrj/R-3887-2014-C-AQCIE-CIFQ-0009-Preuve-Dec-2014\\_10\\_10.pdf](http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPrj/R-3887-2014-C-AQCIE-CIFQ-0009-Preuve-Dec-2014_10_10.pdf) et R-3887-2014-C-FCEI-0008, Mémoire de la FCEI, Conclusion, pages 9 et 10, [et R-3887-2014-C-FCEI-0008](http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/261/DocPrj/R-3887-2014-C-FCEI-0008-Memoire-de-la-FCEI-Conclusion.pdf)

du projet de ligne à 735 kV Chamouchouane-Bout-de-l'Île aux audiences de la Régie le 22 octobre 2014, soit une dizaine de jours plus tard.<sup>49</sup>

- Le 22 octobre 2014, un intervenant à la Régie dans le projet Chamouchouane-Bout-de-l'Île, interrogé par une citoyenne sur la question de savoir si le projet pouvait être refusé ou si le dossier était décidé d'avance, a répondu « Bien sûr, c'est tout décidé d'avance ». Une autre citoyenne lui a alors demandé : « Que faisons-nous ici alors »? « Il faut suivre le processus, madame », a-t-il répondu.

### **Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)**

- HQT a déposé son étude d'impact sur l'environnement au ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs du Québec en février 2014, soit avant même que sa demande relative au projet soit déposée à la Régie; il est donc possible que le BAPE fasse ses recommandations sur le projet avant même que la Régie ne se soit prononcée sur celui-ci.
- La soirée d'information prévue à Rawdon le 7 octobre 2014 a dû être annulée par manque de place dans la salle. L'animatrice a hésité à mettre fin à la séance, malgré le fait que plusieurs dizaines de personnes devaient rester debout dans l'allée, le long du mur et dans l'escalier. Finalement, c'est le gérant de la salle qui a demandé aux gens de partir, pour des raisons de sécurité, la capacité de la salle étant dépassée.

L'animatrice a invité les personnes présentes à se rendre à la soirée d'information à Terrebonne le lendemain soir, soit le 8 octobre. De nombreuses personnes présentes venaient de villages du nord de Lanaudière. Certaines d'entre elles avaient déjà fait une heure et demie de route pour se rendre à Rawdon. Le fait de devoir se déplacer à nouveau le lendemain, à une heure de route de plus, en a certainement découragé plusieurs.

- L'avis de report de la séance d'information de Rawdon au 28 octobre 2014 n'a pas été reçu par les personnes invitées à la séance d'information annulée du 7 octobre. Malgré l'affirmation que des avis de report avaient été envoyés le 10 octobre par le BAPE, personne dans la salle n'avait reçu cet avis. Je crois que le manque d'accès à l'information a pu réduire la participation à la soirée d'information et décourager plusieurs personnes.
- Un communiqué annonçant le report de la séance d'information de Rawdon et un autre communiqué annonçant le début des audiences ont bien été publiés dans le journal hebdomadaire de Joliette, L'Action. Il faut savoir toutefois que ce journal régional n'est pas largement distribué (pas de distribution porte à porte ou à l'entrée des quartiers) dans les villages au nord de Saint-Alphonse-Rodriguez. Je crois que cela pose un problème d'accès à

---

[2014-C-FCEI-0008, Mémoire de la FCEI, Conclusion, pages 9 et 10, http://publicsde.regie-energie.gc.ca/projets/261/DocPrj/R-3887-2014-C-FCEI-0008-Preuve-Memoire-2014\\_10\\_14.pdf](http://publicsde.regie-energie.gc.ca/projets/261/DocPrj/R-3887-2014-C-FCEI-0008-Preuve-Memoire-2014_10_14.pdf)

<sup>49</sup> R-3887-2014-A-0024, Notes sténographiques, audience du 22 octobre 2014, volume 2, page 171, ligne 8 à page 174 pour l'AQCIÉ-CIFP et page 255, ligne 4 à page 261, ligne 21, [http://publicsde.regie-energie.gc.ca/projets/261/DocPrj/R-3887-2014-A-0024-Audi-Dec-2014\\_10\\_23.pdf](http://publicsde.regie-energie.gc.ca/projets/261/DocPrj/R-3887-2014-A-0024-Audi-Dec-2014_10_23.pdf)



l'information. Ce journal est accessible en ligne, mais il faut savoir aussi que l'accès à Internet haute vitesse n'est pas garanti ni forcément toujours fiable au nord du village de Saint-Ambroise-de-Kildare.

- La lettre annonçant la tenue de la première partie des audiences du BAPE, datée du 3 novembre 2014, a été postée le 7 novembre à Québec et m'est parvenue le 12 novembre, soit le jour où les audiences se terminaient. Je présume que les autres personnes sur la liste d'envoi ont aussi reçu leur lettre le dernier jour des audiences ou après la fin de celles-ci...
- Le BAPE a décidé de tenir la première partie de ses audiences du 10 au 12 novembre 2014 à Terrebonne au lieu de Rawdon, malgré le fait que c'est à Rawdon que les participants se sont montré le plus préoccupés par le projet<sup>50</sup> et qu'il y a eu le plus grand nombre de participants à la séance d'information sur les audiences, soit 120 personnes à Terrebonne le 8 octobre (dont certaines s'étaient d'abord présentées à Rawdon le 7 octobre), et 175 personnes à Rawdon le 28 octobre..
- Les transcriptions des audiences et certains documents d'information n'étaient pas disponibles sur le site du BAPE avant la date limite pour poser les dernières questions au promoteur, soit le 17 novembre à 16 heures. Malgré ce manque d'accès à toute l'information, le BAPE n'a pas voulu accorder de prolongation de l'échéance.
- À la veille de la date limite de dépôt des mémoires, le 2 décembre, HQT n'avait toujours pas fourni les dernières informations sur le poste projeté Judith-Jasmin ni déposé sa demande d'autorisation de la variante Judith-Jasmin à la Régie. Les auteurs de mémoires n'ont donc pas pu disposer de renseignements détaillés pour analyser cette composante du projet aux fins de la rédaction de leur mémoire. Il est donc possible aussi que la deuxième partie des audiences du BAPE soit terminée avant que ces informations aient été fournies pour appréciation des participants et du BAPE.

## **Fin du document**

---

<sup>50</sup> Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, Projet de ligne à 735 kV de la Chamouchouane-Bout-de-l'Île, du Saguenay-Lac-Saint-Jean à Montréal, Dossier 6211-09-066, Compte rendu de la période d'information et de consultation du dossier par le public du 18 septembre au 3 novembre 2014, document AV-3, pages 7 et 8, [http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/ligne\\_chamouchouane\\_bout-de-lile/documents/AV3.pdf](http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/ligne_chamouchouane_bout-de-lile/documents/AV3.pdf).