
R-3684-2009

DEMANDE DU TRANSPORTEUR AFIN D'OBTENIR UNE
AUTORISATION POUR ACQUÉRIR ET CONSTRUIRE DES
IMMEUBLES ET DES ACTIFS REQUIS POUR LE PROJET
DE REMISE À NEUF ET DE MODERNISATION DES
COMPENSATEURS SYNCHRONES AU POSTE ABITIBI

MÉMOIRE DE L'UMQ

Préparé par : Yves Hennekens

29 avril 2009

Table des matières

1. Mise en contexte	3
2. Le besoin	4
3. Le choix de la solution retenue en fonction du besoin	4
4. Le coût de la solution retenue	6
5. Conclusion	8

1. Mise en contexte

Le 30 janvier 2009, Hydro-Québec, dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur), demande l'autorisation de la Régie de l'énergie (la Régie) en vertu de l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la Loi) pour acquérir et construire des immeubles et des actifs requis dans le cadre du projet de remise à neuf et de modernisation des compensateurs synchrones au poste Abitibi (le Projet).

Essentiellement, le Projet consiste à effectuer la remise à neuf et la modernisation des deux compensateurs synchrones CS1 et CS2 au poste Abitibi ainsi que leurs systèmes auxiliaires, tels les systèmes d'excitation statique, de lubrification, de refroidissement, de ventilation et de commande de protection.

Le coût total du Projet est de 71,3 M\$ et inclut le remplacement d'équipements ou parties d'équipements désuets ainsi que la remise à neuf de certains autres appareils tous associés aux compensateurs synchrones. La mise en service initiale du Projet est prévue pour novembre 2010.

Tel que mentionné dans sa demande d'intervention, l'UMQ présente son analyse et ses commentaires sur les enjeux tarifaires et économiques du Projet. Plus spécifiquement, l'UMQ s'intéresse aux questions suivantes à propos de la requête du Transporteur :

- ◇ Le besoin;
- ◇ Le choix de la solution retenue en fonction du besoin;
- ◇ Le coût de la solution retenue.

2. Le besoin

Le Transporteur indique que les objectifs visés par le Projet visent à assurer la pérennité des installations, d'en prolonger la vie utile et d'en améliorer la sécurité et la fiabilité et que ces objectifs ne peuvent être atteints que par la remise à neuf des deux compensateurs synchrones¹.

Avec les explications fournies par le Transporteur, L'UMQ est d'accord avec le besoin tel que décrit par le Transporteur.

3. Le choix de la solution retenue en fonction du besoin

Le Transporteur mentionne que le Projet s'inscrit dans la catégorie « Maintien des actifs » qui regroupe les investissements rendus nécessaires afin d'assurer la pérennité de ses installations². D'autre part, le Transporteur indique que l'utilisation des deux CS du poste Abitibi fait partie intégrante non seulement des stratégies actuelles mais aussi des stratégies futures assurant l'exploitation sécuritaire du réseau de transport du Transporteur en maximisant les capacités de transport³. Si le Projet répond à des besoins futurs, il se pourrait que les coûts ne puissent totalement s'inscrire dans la catégorie « Maintien des actifs » et que certains doivent plutôt s'inscrire dans la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle » et, dans un tel cas, générant des revenus additionnels.⁴

Nous signalons le fait que l'UMQ a tenté, par une série de questions, de faire la distinction entre ce qui est actuellement requis et ce qui le serait dans le futur. Toutefois, malgré cet effort, le Transporteur a choisi de ne pas fournir les réponses appropriées aux questions de l'UMQ sur le sujet.⁵

¹ Pièce HQT-13, document 1, page 4, réponse 1.1

² Pièce HQT-2, document 1, page 8

³ Pièce HQT-5, document 1, page 16

⁴ Dossier R-3670-2008, Pièce HQT-1, document 1, pages 15

⁵ Pièce HQT-13, document 1, pages 10-11, réponses 5.1 à 5.4

L'UMQ soumet que la Régie devrait exiger du Transporteur une démonstration acceptable que la solution retenue s'inscrit totalement dans la catégorie « Maintien des actifs » et que les capacités de transport résultant du Projet ne dépassent pas les conditions prévisibles actuelles de production et de demande.

Le Transporteur expose trois scénarios différents pour rencontrer le besoin et en fait la comparaison économique.⁶ Pour chacun des scénarios, le Transporteur présente, sans les décrire, les pertes électriques dont le coût est de 26 566 k\$ plus élevé dans les scénarios 1 et 2 qu'ils le sont dans le scénario 3⁷. Or, ne connaissant pas le coût des pertes du scénario de référence, il devient difficile d'évaluer l'ampleur de ces pertes. Toutefois, les informations données pour le scénario 1⁸ nous indiquent qu'elles représentent, à tout le moins, 26 % des coûts globaux actualisés dans le cas de ce scénario, constituant ainsi un élément déterminant dans le choix de la solution optimale à retenir.

Nous indiquons à la Régie que l'UMQ n'a pu obtenir en réponse⁹ du Transporteur, la méthode utilisée pour le calcul des pertes électriques qui ont vraisemblablement un impact non seulement technique mais aussi économique et tarifaire.

L'UMQ soumet que la Régie devrait exiger du Transporteur une description détaillée des calculs menant aux pertes électriques de la comparaison économique des scénarios du Projet, afin de permettre à la Régie de juger si la solution retenue est optimale.

⁶ Pièce HQT-4, document 1, page 10, tableau 1

⁷ Pièce HQT-13, document 1, page 7, réponse 2.3

⁸ Pièce HQT-4, document 1, page 10, tableau 1

⁹ Pièce HQT-13, document 1, page 6, question 2.1

4. Le coût de la solution retenue

Le Transporteur fournit une comparaison des coûts des travaux associés au projet d'Abitibi à ceux autorisés du projet de Lévis¹⁰. Le Transporteur fournit aussi les coûts prévus du projet Lévis au 28 février 2009¹¹. L'UMQ constate certains écarts importants entre les coûts autorisés du projet de Lévis et les coûts prévus du même projet au 28 février 2009 :

- Les frais financiers ont subi une baisse de 434,2 k\$ à 27 k\$ (-94 %);
- L'ingénierie interne a subi une hausse de 1 909,0 k\$ à 2 512,3 k\$ (+32 %);
- L'ingénierie externe a subi une hausse de 279,2 k\$ à 1026,0 k\$ (+267 %);
- L'inspection finale et M. E. R. a subi une hausse de 2 494,9 k\$¹² à 5527,3 k\$¹³ (+122 %);
- L'approvisionnement a subi une baisse de 11 353,5 k\$ à 4940,4 k\$ (-56 %);
- La construction a subi une hausse de 5 146,6 k\$ à 13 860,4 k\$ (+169 %).

Les coûts associés au Projet comprennent aussi une provision de 4 799,6 k\$ afin de couvrir les incertitudes imputables aux risques et aux imprécisions associés aux durées, aux quantités, au contenu technique, au mode d'approvisionnement, à la concurrence sur le marché (fournisseurs, entrepreneurs), aux conditions climatiques et géographiques, au contexte social, économique et (ou) politique, ainsi qu'à tout autre élément défini dans l'étendue des travaux du Projet¹⁴.

¹⁰ Pièce HQT-12, document 1, page 7

¹¹ Pièce HQT-12, document 1, page 8, réponse 3.1, tableau 3

¹² Dossier R-3553-2004, pièce HQT-12, document 1, page 13, tableau 1

¹³ Pièce HQT-12, document 1, page 11, réponse 3.3, tableau 5

¹⁴ Pièce HQT-6, document 1, page 17

De plus, le Transporteur mentionne qu'il pourrait dépasser, d'une valeur ne dépassant pas 15 %, le coût total du projet (incluant la provision) sans devoir obtenir une nouvelle autorisation du Conseil d'administration ni informer la Régie¹⁵.

Même si elle comprend que le Transporteur déploiera tous les efforts afin de contenir les coûts du Projet à l'intérieur du montant autorisé par la Régie, l'UMQ soumet que la provision de 4 799,6 k\$ devrait être retirée du coût du Projet et, par conséquent, du montant autorisé par la Régie, afin d'éviter un double comptage des aléas associés au Projet.

De plus, étant donné l'écart important entre les coûts du Projet et ceux de deux projets précédents (Lévis et Duvernay), de même que les écarts importants pour certains items entre les coûts autorisés du projet Lévis et les coûts prévus du même projet au 28 février 2009, l'UMQ soumet que la Régie devrait exiger d'être informée de tout dépassement dans les coûts du Projet dès que possible.

¹⁵ Pièce HQT-6, document 1, page 11

5. Conclusion

En résumé, l'UMQ fait les recommandations suivantes :

- ◇ Exiger du Transporteur une démonstration acceptable que la solution retenue s'inscrit totalement dans la catégorie « Maintien des actifs » et que les capacités de transport résultant du Projet ne dépassent pas les conditions prévisibles actuelles de production et de demande ;
- ◇ Exiger du Transporteur une description détaillée des calculs menant aux pertes électriques de la comparaison économique des scénarios du Projet, afin de permettre à la Régie de juger si la solution retenue est optimale;
- ◇ Retirer la provision des coûts associés au Projet;
- ◇ Exiger du Transporteur d'informer la Régie de tout dépassement dans les coûts du Projet dès que possible.