Observations de l'ACEF de Québec, 20/08/2010

R-3736-2010

Demande d'autorisation conjointe, d'HQT et d'HQD, de construire un nouveau poste de transport à Limoilou et des installations de raccordement et conversion connexes.

Nous soumettons quelques commentaires relativement à cette demande conjointe, dans le meilleur intérêt, nous pensons, des clientèles visées par ce projet.

1) La preuve compare 3 options (en plus de l'option de réfection des postes Montcalm et de la Reine dont le coût paramétrique est de 165 M$ selon HQTD-2 doc. 1, p. 15) mais on ne peut se prononcer à savoir s'il y aurait d'autres options plus intéressantes en terme de rapport qualité/coût. Nous sommes donc dépendants d'H.Q. en regard des options présentées et du caractère véritablement optimal de la solution retenue par H.Q. (coûts comparés des 3 options en HQTD-1 doc. 1, page 24).

2) Nous considérons pertinent et hautement souhaitable (celà devrait s'appliquer de manière systématique dans tous les projets d'investissement d'HQT et/ou d'HQD) de suivre une démarche intégrée et rigoureuse qui prend en compte les investissements requis en pérennité ainsi que ceux en croissance. La preuve d'H.Q. indique que des portions du réseau de la CMQ (Communauté urbaine de Québec) sont fortement sollicités et qu'il faudra investir dans un proche avenir pour répondre à la croissance de la demande et assurer la fiabilité du service dans l'avenir (HQTD-1 doc. 1, page 27, où l'on voit que le problème de capacité touche à court terme le poste de Beauport, les postes Frontenac 1 et 2, devenant insuffisants pour répondre à la demande après 2015, aucun problème de surcapacité n'étant prévu pour les postes Montclam et de la Reine à terme). En ce sens nous considérons que ce projet a une vocation mixte pérennité/croissance.

Toutefois nous considérons que l'âge des équipements n'est pas un critère suffisant ou pertinent pour juger de leur caractère obsolète et vétuste. Le comportement et la fiabilité des équipements à partir d'évaluations rigoureuses et d'expériences de défaillances doivent constituer les critères premiers à considérer pour juger si de l'équipement doit être remplacé ou faire l'objet de réfection majeure, ou encore être maintenu dans leur état en assurant une surveillance en continue de leur fonctionnement (les coûts de maintenance et d'opération risquant fort d'augmenter).

3) La solution optimale retenue par H.Q. implique la construction d'un nouveau poste à Limoilou (230-25 kV), la construction de deux nouvelles lignes souterraines (entre les postes de Québec et Limoilou) et d'une ligne souterraine (avec une ligne de relève en cas de défaut sur la ligne usuelle), pour desservir l'usine de Stadacona, avec le démantèlement subséquant des postes Montcalm et de la Reine, pour un coût estimé de 131,5 M$.

Du côté du Distributeur des investissements de 70,4 M$ seront requis après la construction du poste de Limoilou et des deux lignes souterraines, pour raccorder le poste de Limoilou au réseau de distribution et pour convertir les anciennes charges à 12 kV à un voltage uniformisé de 25 kV. L'impact tarifaire semble modéré s'il n'y a pas dépassement de coûts importants (HQTD-2 doc. 1, page 27 et annexe 7).

4) Nous avons un certain nombre de difficultés relativement à l'évaluation des coûts :

a) Nous considérons que l'évaluation coûts associés aux installations de lignes souterraines est moins certaine que l'évaluation de coûts associés aux lignes aériennes, car la nature de certains sous-sols ou la présence de nappes souterraines ou d'obstavles etc., peut impliquer des coûts additionnels, de sorte qu'H.Q. devrait prévoir une provision plus importante pour dépassement de coûts pour ces éléments du projet (ce qui pourrait rendre l'option jugée optimale par H.Q. plus coûteuse que l'option correspondante avec ligne aérienne) et ce en terme actualisé.

b) Aucune contribution n'est exigée de la firme qui possède l'usine de Stadacona, pour la relier par ligne souterraine, avec relève en cas de problème sur la ligne principale. Il y aurait lieu selon nous de vérifier si une contribution ne serait pas requise ou d'établir des règles précisant sous quelles conditions des contributions des clients industriels pourraient être requises lorsque des lignes souterraines et des investissements sont requis pour desservir le client et assurer la continuité de son service.

c) HQT ajoute une provision d'environ 9% dans l'évaluation des coûts et indique et qu'elle qu'elle peut dépasser ses prévisions de coûts jusqu'à 15%, avant de devoir obtenir l'autorisation de la direction d'H.Q. pour compléter les travaux avec des coûts accrus. HQT indique qu'advenant cette situation elle en informerait en temps opportun la Régie (HQTD-2 doc. 1, page 18). Nous considérons cette procédure insuffisante du point de vue réglementaire. HQT devrait justifier tout dépassement de coût à la Régie, et obtenir une autorisation de la Régie si les coûts dépassent de 15% les montants originellement autorisés par la Régie.

5) Nous insistons pour que la Régie s'assure que les ajouts à la base de tarification correspondent aux investissements effectivement réalisés, dûment complétés et mis en service, et que la Régie applique au besoin des mécanismes correctifs pour compenser les clients s'ils ont payé des montants excédentaires en terme de rendement sur la base tarifaire (voir à cet effet la discussion d'HQT en HQTD-2 doc. 1, page 26)

6) HQT demande à la Régie de rendre une ordonnance interdisant la divulgation des annexes 1 à 3, du document HQTD-2 doc. 1, qui concernent les schémas unifilaires et de localisation. Nous considérons toujours que ces informations doivent être accessibles pour consultation aux intéressés qui signent des formules de respect de confidentialité, afin que le processus d'évaluation de toute demande d'investissement demeure transparent et rigoureux.

Richard Dagenais, pour l'ACEF de Québec.