



**Demande du Transporteur afin de modifier ses tarifs et
conditions de transport d'électricité à compter
du 1er janvier 2008**

**Régie de l'énergie du Québec
Dossier R-3640-2007**

**Mémoire présenté par
L'Association de l'industrie électrique du Québec (AIEQ)**

Le 15 novembre 2007

L'Association de l'industrie électrique du Québec

L'Association de l'industrie électrique du Québec (AIEQ) est un organisme à but non lucratif œuvrant au Québec depuis 1916 dans le secteur de l'électricité.

Elle regroupe près de 150 membres corporatifs parmi lesquels on retrouve les principaux manufacturiers et distributeurs d'équipement électrique, les ingénieurs-conseils, les entrepreneurs en électricité ainsi que divers producteurs d'électricité, institutions d'enseignement, organismes de recherche et entreprises de services reliés au domaine de l'électricité.

Les membres de l'AIEQ emploient directement environ 45 000 personnes hautement spécialisées dans le domaine de l'industrie électrique.

Elle a pour mission première de représenter l'industrie électrique du Québec et de voir à la promotion et à la défense des intérêts de ses membres, tout particulièrement dans le cadre de débats de fond susceptibles d'affecter le développement durable de l'électricité ou les intérêts économiques de ses membres.

TABLE DES MATIÈRES

L'ASSOCIATION DE L'INDUSTRIE ÉLECTRIQUE DU QUÉBEC	3
INTRODUCTION	7
1. LE MANDAT	8
2. SOMMAIRE EXÉCUTIF	9
Besoins et revenus de services de transport	9
Les indicateurs de performance reliés au service de transport	9
Évaluation du coût de service de transport pour 2008	9
Les charges brutes directes	10
Les Autres charges directes	11
Les Charges de services partagées	11
Les Charges nettes d'exploitation	11

1 **Introduction**

2 Aujourd'hui, l'enjeu le plus important auquel fait face le secteur de l'électricité et notamment le
3 secteur du transport de l'électricité, c'est l'obligation de renouveler des infrastructures
4 vieillissantes. Une tâche colossale et qui nécessite une planification soignée si l'on veut réaliser
5 cette tâche de façon économique sans perturber la continuité du service.

6
7 Du côté de l'exploitation, soit du dossier R-3640-2007 qui nous concerne aujourd'hui, nous
8 avons voulu dans notre intervention nous assurer que le **transporteur opère son réseau de façon**
9 **efficace et efficiente et minimise ainsi ses coûts d'exploitation.**

10
11 **Mais également que le Transporteur dispose de ressources suffisantes pour réaliser sa**
12 **mission qui est celle d'assurer une qualité de service adéquate et se conformer aux hauts**
13 **standards de fiabilité qu'exige ce secteur d'activité.**

14
15 **Un réseau vieillissant exige que la cadence des activités de maintenance et d'exploitation en**
16 **général soit accélérée. Il est important aujourd'hui d'allouer les ressources nécessaires pour**
17 **ce faire.**

18

1. LE MANDAT

L'AIEQ a confié à Louis Bolullo ing. ; MBA le mandat de déterminer la juste part du coût de service du Transporteur à allouer à la charge locale et au service de point à point dans le but recherché par la Régie de définir des tarifs justes et raisonnables à chaque catégorie de consommateur d'électricité du Québec.

En parallèle avec la nécessité de procéder à des investissements de renouvellement des actifs dans le cadre de la Stratégie de gestion de la pérennité du réseau de transport (R-3641-2007), il importe d'accorder une attention particulière au programme d'entretien et de maintenance. Cet élément des dépenses d'opération sera en particulier couvert dans notre avis à la Régie sur le dossier R-3640-2007. »

Ce mandat a été explicité dans la demande d'intervention sur le dossier R-3640-2007 que l'AIEQ adressait à la Régie le 3 août 2007.

Nous reproduisons le sommaire exécutif du rapport d'expertise qui énonce clairement les principales propositions. L'AIEQ endosse pleinement les recommandations de son expert et les soumet respectueusement à la Régie de l'énergie.

1

2 **2. Sommaire exécutif¹**

3

4 ***Besoins et revenus de services de transport***

5 Nous considérons la répartition du coût de service adéquate puisqu'elle est conforme aux
6 exigences de la Régie et qu'elle respecte les principes ainsi que les décisions approuvées par la
7 Régie dans les causes antérieures.

8

9 ***Les indicateurs de performance reliés au service de transport***

10 Nous sommes totalement d'accord avec le choix des 3 indicateurs de performance recommandés
11 par les experts. De même, nous sommes d'accord avec l'utilisation d'un rapport d'exception sur
12 la non-conformité du réseau de Transport relativement aux normes et standards établis par le
13 NERC ainsi que sur les cas de décès liés aux activités de transport.

14

15 Nous considérons qu'il serait nécessaire de développer un indicateur de performance relatif au
16 taux d'utilisation du réseau qui permettrait de mesurer à quel degré les interventions sur le réseau
17 empêchent des transactions sur ce réseau d'être effectuées.

18

19 Nous sommes également d'accord avec les experts pour considérer les autres indicateurs comme
20 des indicateurs de Gestion à l'usage de l'administration et sur le fait que la Gestion est l'instance
21 capable de définir les cibles. L'avenue du balisage interne est la voix à privilégier.

22

23 ***Évaluation du coût de service de transport pour 2008***

24 Les Charges nettes d'exploitation (CNE) qui représente 27,7 % du coût de service de transport
25 prévu pour 2008 constituent l'élément des dépenses d'exploitation sur lequel le Transporteur peut
26 exercer un contrôle direct.

¹ Tiré du Rapport d'expertise de Louis Bolullo, Témoin-expert pour l'Association de l'industrie électrique du Québec (AIEQ), Demande du Transporteur afin de modifier ses tarifs et conditions de transport d'électricité à compter du 1er janvier 2008 Dossier R-3640-2007, Régie de l'énergie du Québec.

1 De 2001 à 2008, l'indicateur de performance qui mesure les charges nettes d'exploitation en
2 fonction de la capacité planifiée du réseau a évolué à un rythme plus faible que la croissance de
3 l'inflation mesurée par l'IPC. La performance a donc été maintenue au cours de cette période et
4 le gain de productivité, en apparence faible au net, a permis de compenser l'effet négatif
5 d'éléments fortuits et incontrôlables

6

7 ***Les charges brutes directes***

8 La croissance des charges brutes entre 2006 et 2008 de 29,1 M\$ s'explique essentiellement par :

9 -une croissance des salaires de base de 18,4 M\$ de laquelle on applique une réduction de
10 6,8 M\$ en primes, temps supplémentaires et avantages sociaux ;

11 -une croissance des autres charges de 15,6 M\$;

12 -une réduction dans la récupération des coûts de 2,3 M\$.

13

14 Au chapitre de la masse salariale, la croissance des effectifs nous apparaît insuffisante pour
15 contenir le risque d'affaires à l'intérieur d'une zone gérable et pour assurer une fiabilité de
16 service adéquate, et ce, en raison de :

17 • L'augmentation significative des activités de renouvellement d'équipement
18 et l'intensification des programmes de maintenance qui va de pair avec la
19 gestion du risque que la stratégie de gestion de pérennité commande.

20 • Le relèvement de la charge de travail consacrée à la maintenance
21 systématique.

22 • Les suites à donner aux avis de maintenance qui a elles seules
23 nécessiteraient des ressources additionnelles et une dépense annuelle
24 évaluée par le Transporteur de 4 M\$.

25

26 De plus, le vieillissement de la main-d'œuvre spécialisée couplé à un développement croissant
27 des activités entraîne un besoin pressant de planification de la main-d'œuvre.

28 Seulement 10 M\$ en charges supplémentaires de main-d'œuvre sont prévus au budget spécifique
29 2007 et 2008 et inclus dans la présente requête.

30

31 Le Transporteur reporte à plus tard 4M \$ jugés par ailleurs nécessaires pour donner suite aux avis
32 de maintenance et étale sur cinq ans le retard enregistré à ce jour sur la maintenance

1 systématique. Aucune ressource n'est par ailleurs prévue pour inspecter les équipements jugés
2 précaires, mais qui doivent faire l'objet d'un suivi pour permettre une intervention advenant des
3 signes avant-coureurs de bris imminent ni pour pallier à leur éventuel bris.

4
5 Compte tenu des contraintes de réalisation et des opportunités qu'offrirait la mise en œuvre du
6 plan d'efficience, nous recommandons que les 382,5 M\$ requis par le Transporteur au chapitre de
7 la masse salariale soient autorisés. Ils représentent pour les nombreuses raisons évoquées UN
8 STRICT MINIMUM.

9

10 ***Les Autres charges directes***

11 Le programme de rattrapage en maîtrise de la végétation, le programme d'intervention en
12 environnement, le programme d'efficacité énergétique des installations du Transporteur et
13 l'achat de matériel pour assurer la croissance des activités de maintenance sont tous nécessaires
14 et justifiés et en conséquence nous recommandons que soient autorisés les 141,5 M\$ requis en
15 2008 au chapitre des autres charges directes.

16

17 ***Les Charges de services partagées***

18 Les dépenses supplémentaires en services partagés requises en 2008 se rapportent essentiellement
19 au Centre de Service Partagé pour des activités plus importantes en gestion de matériel et en
20 technologies de l'information. Cet accroissement des dépenses est minime et nous semble justifié
21 en regard des besoins de Trans-Énergie.

22

23 Nous recommandons en conséquence que les 381,9 M\$ requis en 2008 au chapitre des Charges
24 de Services Partagés excluant l'intégration des actifs de télécommunications ou les 301,6 M\$
25 requis en 2008 de façon équivalente en effectuant le transfert des responsabilités des
26 télécommunications, soient autorisés.

27

28 ***Les Charges nettes d'exploitation***

29 Au terme de notre évaluation, nous considérons que la demande du Transporteur relative aux
30 charges nettes d'exploitation pour 2008 de 759,8 M\$ si nous excluons l'intégration des actifs de
31 télécommunications est non seulement nécessaire, mais représente un strict minimum pour
32 permettre à ce dernier d'assumer ses responsabilités.

