

"Sous toutes réserves"

Par courriel et par messenger

Rosemère, le 26 novembre 2007

Me Véronique Dubois
RÉGIE DE L'ÉNERGIE
Tour de la bourse
800, Place Victoria, 2^e étage
bureau 2.55
Montréal (Québec) H4Z 1A2

Objet : Argumentation de l'Union des municipalités du Québec
R-3640-2007
N/dossier : 40 117-034

Chère consoeur,

Veillez trouver sous pli l'Argumentation de l'Union des municipalités du Québec, en huit (8) exemplaires, dans le cadre du dossier mentionné en rubrique.

Espérant le tout conforme, veuillez agréer, chère consoeur, nos salutations les plus distinguées.

Steve Cadrin, avocat
(signé en son absence par Sylvie Biron/sec.)

SC/sb
p.j.

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL
No : R-3640-2007

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE

Transporteur

-et -

UNION DES MUNICIPALITÉS DU
QUÉBEC,

Intervenante

ARGUMENTATION DE L'UNION DES MUNICIPALITÉS DU QUÉBEC

1. En raison du report de la suite des audiences à la semaine du 26 novembre 2007, l'UMQ désire soumettre son argumentation par écrit en raison d'une problématique liée à la disponibilité de ses procureurs.
2. Par souci de concision, la présente argumentation ne reprendra donc pas la totalité de la preuve déjà présentée devant la Régie dans le cadre des mémoires de Messieurs Rozéfort et Gouja, mais elle se limitera plutôt à mettre en relief les grandes lignes de celle-ci.
3. Par ailleurs, il n'en demeure pas moins que l'ensemble de la preuve présentée par l'UMQ demeure pertinente et celle-ci réitère chacune des recommandations qui s'y retrouve, bien que non spécifiquement traitée dans le cadre de la présente argumentation.

La démarche d'efficienc du Transporteur

4. La preuve de l'UMQ en ce qui a trait à la démarche d'efficienc du Transporteur a été présentée par son analyste, Monsieur Rozéfort, aux pages 5 à 7 inclusivement de son mémoire UMQ-1, document 2.¹
5. D'entrée de jeu, l'UMQ a reconnu qu'il n'était pas à propos à ce stade de la mise en place de la démarche d'efficienc du Transporteur d'exiger des résultats concluants et clairs.

¹ Pièce C-10-5, voir également la page 3 de la présentation, Pièce C-10-7.

6. En effet, la démarche d'efficience en est encore à ses débuts, mais l'UMQ soumet tout de même qu'il s'agit là du moment approprié pour que la Régie puisse insister et clarifier sa position sur ses préoccupations.
7. Rappelons que, à l'instar de ce que mentionne la présidente du Transporteur, Mme Courville : « *L'efficience, ce n'est pas juste de couper les coûts. L'efficience, c'est faire plus avec nos employés qui sont en place.* »²
8. L'engagement du Transporteur est donc : « *Nous allons optimiser nos façons de faire en maintenance, en exploitation. On va optimiser nos investissements en optimisant nos projets de croissance et de pérennité. On va optimiser nos technologies de l'information, l'utilisation de nos technologies de l'information.* »³
 - a) Définition de gains d'efficience
9. Le premier élément à mettre en place dans le cadre de cette démarche qui débute est certainement la définition de ce qui sera considéré un gain d'efficience.
10. L'UMQ propose que la Régie puisse déjà statuer sur le sujet en énonçant que les gains d'efficience devront reposer sur la base d'une approche dite « *incrémentielle* ».
11. Le passage suivant du mémoire de M. Rozéfort exprime bien la position de l'UMQ sur cette question :

*« Sous une telle approche, l'impact d'une nouvelle initiative ou d'améliorations significatives subséquentes sont spécifiés au cours de la première année. La cible à atteindre est suivie afin d'établir les gains réalisés. Une fois réalisés, ces gains deviennent « intégrés » et ne sont plus inclus dans les projections annuelles de gains « incrémentiels » à moins que les initiatives qui les ont engendrés n'aient été améliorées de façon significative. Ce concept est celui retenu par Hydro One Networks Inc. »*⁴
12. L'UMQ est bien consciente que l'*Ontario Energy Board* ne semble pas avoir retenu cette définition suggérée par *Hydro-One Networks*, mais il n'en demeure que la Régie devrait se démarquer sur cette question et adopter une approche dite « *incrémentielle* » en ce qui a trait aux gains d'efficience, d'autant plus qu'aucune preuve allant à l'encontre de cette suggestion n'a été présentée en audience dans le cadre du présent dossier.
 - b) Mesure des gains escomptés
13. L'UMQ soumet que la suggestion du Transporteur de privilégier l'utilisation d'indicateurs globaux, tel que l'indicateur « *Charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité du réseau* », ne permet pas de mesurer adéquatement et

² N.S., 12 novembre 2007, p. 51 et 52.

³ Id., p. 54.

⁴ Pièce C-10-5, UMQ-1, doc. 2, p.6 et 7.

surtout de façon spécifique les gains en dollars de chacune des initiatives mises en place.

14. Avec respect, questionnés sur le sujet, les témoins du Transporteur sont demeurés relativement vagues tout en reconnaissant l' à propos d'une mesure par projet, donc selon une approche moins globale :

« Q. [179] Mais donc il n'y a pas de, si je peux me permettre, des mesures d'efficience sectorielles pour vérifier, de façon sectorielle ou par item, comme on le voit à votre tableau suivant à la page 7, pardonnez-moi, si les gains d'efficience sont faits de façon individuelle par rapport à chacun de ces items?

R. Bien, je vous dirais que la démarche qu'on a mise en place en deux mille sept (2007), ce qu'on vise, c'est justement de mieux capter par projet et se concentrer ou prioriser sur les projets les plus porteurs en termes de gains, les plus significatifs. Alors c'est ce qu'on vise, c'est sûr que ça va se refléter dans le coût global de nos charges d'exploitation.

Et comme je le mentionnais précédemment, il y a beaucoup des mesures d'efficience qui adressent des coûts évités. Alors je pense, c'est ça, la démarche nous permet de bien camper les choses et les coûts évités, pour moi, sont très importants parce que ça a un impact direct sur le coût futur qu'on va, au niveau du Transporteur. »⁵

15. L'UMQ soumet que le Transporteur ne doit pas simplement recourir à un indicateur global pour mesurer les gains d'efficience, mais qu'il doit également y avoir une mesure plus sectorielle permettant d'identifier lesdits gains de façon plus spécifique.

c) Niveau des gains d'efficience en 2008

16. L'UMQ a fait remarquer que les gains d'efficience proposés, par exemple l'absorption de 2,5M\$ au titre des charges nettes d'exploitation liées à la croissance de ses activités pour la période 2006 à 2008, ne sont pas des hypothèses vérifiables.

17. Toutefois, le Transporteur admet que c'est lors de la première année de mise en place d'une mesure que le plus grand gain d'efficience est réalisé :

« Alors dans l'exemple que je vous mentionnais tantôt, le sept point cinq millions (7,5 M\$) de gains d'efficience est par rapport à nos activités que l'on réalise actuellement. Alors c'est sûr qu'un coup que ces actions-là sont mises de l'avant, que les moyens sont captés, ça devient, ça fait partie intégrante de la gestion courante de nos activités. Alors, par la suite, ça deviendra un défi ou, je dirais, un objectif de plus en plus ambitieux d'en ajouter par rapport aux actions qui seront déjà réalisées. »⁶

⁵ N.S., 13 novembre 2007, p. 145 et 146.

⁶ Id., p. 145.

18. Tel qu'elle le mentionne dans son mémoire, l'UMQ est d'accord avec cette prémisse et c'est notamment pour cette raison qu'elle considère que l'objectif de 2,5M\$ au chapitre des gains de productivité est une cible peu ambitieuse pour 2008.
19. L'UMQ réitère que les gains additionnels de productivité devraient être fixés à 7,5M\$, d'autant plus que les hypothèses mises de l'avant par le Transporteur ne sont pas vraiment vérifiables.

Charges brutes directes – Masse salariale

20. La preuve de l'UMQ en ce qui a trait aux charges brutes directes du Transporteur a été présentée par son analyste, Monsieur Rozéfort, aux pages 8 à 10 inclusivement de son mémoire UMQ-1, document 2.⁷
21. La question de la masse salariale a déjà été abordée par l'UMQ dans le cadre du dossier R-3605-2006.
22. Plus particulièrement, la problématique reliée au fait que la rémunération globale des employés du Transporteur est supérieure à celle des travailleurs exerçant un métier comparable sur le marché de référence a déjà été exposée dans le cadre d'une preuve d'expertise déposée par l'UMQ dans cette cause tarifaire.⁸
23. À l'époque, il était déjà suggéré par l'expert de l'UMQ de mettre en place une méthode de calcul des coûts unitaires en main d'œuvre permettant de voir l'évolution de la rémunération globale et de la productivité de l'entreprise.⁹
24. De plus, il était également suggéré de préparer une étude de la position salariale avant le début des prochaines négociations de conventions collectives.¹⁰
25. Ces suggestions demeurent toujours d'actualité et l'UMQ demande à la Régie de les imposer au Transporteur dans le cadre du présent dossier pour que ces analyses soient disponibles et déposées dans le cadre du prochain dossier tarifaire.
26. Par ailleurs, en raison du « carcan » que représente les conventions collectives, l'UMQ suggère que le Transporteur annonce d'ores et déjà que la flexibilité, tout autant que les paramètres du régime d'intéressement, fera partie des enjeux lors des prochaines négociations de celles-ci.
27. Il est important de noter que cette flexibilité sera nécessaire si l'on désire réellement réaliser une amélioration importante de la performance dans le futur, ce que reconnaît d'ailleurs le Transporteur en donnant des exemples à cet égard :

« (...) En termes de flexibilité, je ne veux pas parler au nom de tous mes collègues de gestion,

⁷ Pièce C-10-5, voir également la page 4 de la présentation, Pièce C-10-7.

⁸ Voir le mémoire du Dr. Rabeau et de M. Gouja dans le dossier R-3605-2006, Pièce C-10-5.

⁹ Id., p. 11 à 14.

¹⁰ Id., p. 11 à 14.

mais je pense que c'est quelque chose qui nous préoccupe constamment, comment on peut instaurer des nouvelles mesures. Je sais qu'au niveau de la division Transport, on a travaillé beaucoup sur des équipes spécialisées donc qui amènent déjà un changement au niveau de la gestion de nos conventions de travail. Alors c'est un exemple de ce qui peut être abordé avec les instances syndicales.

Q. [185] Justement, je vais sur cette question... je m'excuse, vous vouliez compléter?

M. MARC LANDRY :

R. Je voulais juste ajouter que les ateliers de remise à neuf est un exemple où on a, avec les instances syndicales, négocié la mise en place afin de faciliter cette mise en place et d'aller chercher les gains qu'on escompte en remise à neuf. Donc c'est un exemple qui est en cours. »¹¹

28. L'UMQ recommande à la Régie d'exiger du Transporteur que les dispositions nécessaires soient prises pour que la flexibilité fasse partie des enjeux majeurs des prochaines négociations de conventions collectives.

Intégration des actifs de télécommunications à la base de tarification

29. La preuve de l'UMQ en ce qui a trait à l'intégration des actifs de télécommunications à la base de tarification du Transporteur a été présentée par son analyste, Monsieur Rozéfort, aux pages 11 à 16 inclusivement de son mémoire UMQ-1, document 2.¹²
30. L'UMQ n'est évidemment pas contre l'intégration des actifs de télécommunication dans la base de tarification du Transporteur puisqu'elle se disait d'avis, dans la cause R-3605-2006, que ces actifs, voire même ces activités devaient demeurer sous le contrôle du Transporteur et, conséquemment, sous celui de la Régie.
31. La décision du Transporteur répond donc en partie à ces préoccupations exprimées par l'UMQ dans le cadre du dossier tarifaire antérieur, mais le problème réside dans l'établissement de la valeur de ces actifs aux fins de l'intégration dans la base tarifaire.
32. En temps normal, l'article 50 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* prévoit que : « *La juste valeur des actifs du transporteur d'électricité (...) est calculée sur la base du coût d'origine, soustraction faite de l'amortissement.* »
33. La problématique en l'espèce vient de l'acquisition de ces actifs déjà intégrés au réseau depuis un certain nombre d'années.
34. Tous s'entendent pour dire que les actifs de télécommunications visés sont particulièrement sensibles à la désuétude.

¹¹ N.S., 13 novembre 2007, p. 150; Voir également les citations apparaissant aux notes 2 et 3 de la présente argumentation, notamment sen ce qui a trait à l'optimisation des façons de faire et sur l'objectif de faire plus avec les mêmes employés.

¹² Pièce C-10-5, voir également la page 5 de la présentation, Pièce C-10-7.

35. Normalement l'acquisition de ces actifs de télécommunications aurait dû être assujettie aux conditions énoncées à l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* et au *Règlement sur les conditions et les cas requérant l'autorisation de la Régie de l'énergie*, tel que le reconnaît d'ailleurs le Transporteur.¹³
36. Toutefois, le Transporteur souligne que certaines des conditions énoncées dans le *Règlement* de la Régie ne sont pas applicables, à savoir les conditions de nature économiques essentiellement (RE : Étude de faisabilité économique et Autres solutions envisagées).
37. En raison du contexte particulier de cette acquisition d'actifs, l'UMQ soumet que l'article 50 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* ne saurait trouver application et qu'il y lieu de revoir la juste valeur des actifs de télécommunication ainsi acquis pour que celle-ci soit plus près de la valeur dans le contexte d'un marché libre.
38. À défaut d'une réelle analyse de la juste valeur des actifs de télécommunications acquis par le Transporteur, l'UMQ a suggéré deux solutions alternatives, à savoir :
 - Rendre effective l'acquisition des actifs de télécommunications, mais en ne reconnaissant que la valeur de 500M\$ plutôt que les 608,7M\$ suggérés par le Transporteur, en sus des 55,8M\$ pour les projets en cours, ou
 - Maintien du *statu quo* et dépôt de l'analyse demandée par la Régie dans la décision D-2007-08 lors de la prochaine cause tarifaire.

Politique de rabais

39. La preuve de l'UMQ en ce qui a trait au rapport du Groupe de travail sur la politique de rabais pour les services de transport point à point a été présentée par son analyste, Monsieur Gouja, aux pages 3 à 5 inclusivement de son mémoire UMQ-1, document 1.¹⁴
40. Sans reprendre le contenu du mémoire, l'UMQ tient à souligner qu'elle maintient que les participants semblent, notamment pour ne pas révéler leur stratégie d'affaires, avoir évité de fournir des chiffres trop optimistes quant à leur prévision de réservation de point à point suite à la mise en place de la politique de rabais.
41. Les motivations des participants à cet égard sont diverses, mais il n'en reste pas moins qu'en l'absence de prévision de réservation de point à point plus importante, il y aurait tout de même lieu de mettre en place une politique de rabais pour assurer une utilisation plus efficace du réseau.
42. L'UMQ recommande donc que la politique de rabais soit mise à l'épreuve dans un contexte réel et non seulement en se basant sur des prévisions hypothétiques.
43. Conséquemment, il est recommandé de :

¹³ Pièce B-1, HQT-8, doc.1, p. 8 à 10.

¹⁴ Pièce C-10-5, voir également les pages 3 à 6 de la présentation, Pièce C-10-8.

- Mettre en place un projet pilote de rabais pour une durée initiale de trois mois,
- Appliquer l'option D révisée, tout en recherchant une optimisation de cette option pendant la période d'essai,
- Appliquer ce projet pilote au transit de passage et aux exportations.

Performance du Transporteur

44. La preuve de l'UMQ en ce qui a trait au rapport du Groupe de travail sur la performance du Transporteur a été présentée par son analyste, Monsieur Gouja, aux pages 6 à 10 inclusivement de son mémoire UMQ-1, document 1.¹⁵
45. Bien que l'UMQ ne s'oppose pas à un certain allègement du nombre des indicateurs de performance, une certaine prudence s'impose.
46. En effet, une éventuelle réglementation incitative pourrait être mise en place dans le futur et il serait certainement prématuré, voire dommageable de supprimer un trop grand nombre d'indicateurs de performance.
47. Dans le cadre de son mémoire, l'UMQ a révisé en détail les indicateurs de performance en tentant de garder à l'esprit qu'il n'y aurait lieu que de retrancher les indicateurs apportant des informations imprécises ou portant à interprétation, de même que ceux se rapportant à des éléments non inducteurs de coût.¹⁶
48. Les recommandations de l'UMQ sont donc les suivantes :
- L'UMQ recommande de ne pas retenir:
 -
 - l'indicateur partenariat-qualité,
 - les indicateurs relatifs au taux de conformité CPS1 et CPS2,
 - charges nettes d'exploitation en fonction de l'énergie transitée normalisée,
 - coût des immobilisations nettes en fonction de la capacité planifiée,
 - coût des immobilisations nettes en fonction de l'énergie transitée normalisée,
 - coût de service total, excluant les taxes, en fonction de l'énergie transitée normalisée,
 - nombre de déversements accidentels par année.
 - L'UMQ est en faveur du remplacement des indicateurs suivants par un rapport d'exception:
 - l'indicateur relatif au taux de conformité NERC-NPCC,
 - l'indicateur « Nombre de décès » par million de population.
 - L'UMQ appuie l'idée d'ajouter à la liste les indicateurs suivants:
 - un indicateur mesurant les relations de voisinage du Transporteur; son rapport avec les communautés et les individus dans ses activités de planification et d'implantation des actifs de transport,
 - Taux d'utilisation de la capacité du réseau de transport,

¹⁵ Pièce C-10-5, voir également les pages 7 à 9 de la présentation, Pièce C-10-8.

¹⁶ Pièce C-10-5, UMQ-1, doc.1, p. 6 et 7.

- Un rapport sur l'efficacité de la gestion de l'arbitrage entre les efforts d'entretiens préventifs et correctifs du réseau,
- Indicateur de consommation d'énergie et d'émission de GES.

L'ordonnance 890 de la FERC

49. La preuve de l'UMQ en ce qui a trait à l'ordonnance 890 de la FERC a été présentée par son analyste, Monsieur Gouja, aux pages 11 à 17 inclusivement de son mémoire UMQ-1, document 1.¹⁷
50. Suite à un survol des démarches entreprises par les transporteurs canadiens, l'UMQ a pu constater qu'à l'exception de la Colombie-Britannique, qui semble un peu plus avancée, l'ensemble de ces transporteurs en sont encore à la recherche de la compréhension de l'ordonnance et à l'analyse des nouvelles exigences mises en place par celle-ci.
51. Dans ce contexte, l'UMQ en est arrivé à la suggestion de mettre en place un groupe de travail ouvert aux intervenants reconnus dans le présent dossier tarifaire avec les principales vocations suivantes :
- Étudier les éventuelles modifications à apporter à la méthode de planification du réseau de transport en vue de lui apporter plus de transparence,
 - Étudier les modifications éventuelles dans la méthode de calcul de la capacité de transport disponible,
 - Étudier les autres révisions des tarifs de transport identifiées dans l'Ordonnance.

LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS.

Rosemère, ce 26 novembre 2007

CADRIN MAYER, Avocats
Procureurs de l'intervenante UMQ

¹⁷ Pièce C-10-5, voir également les pages 10 à 14 de la présentation, Pièce C-10-8.