

CANADA

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL
No : R-3777-2011

HYDRO-QUÉBEC

Demanderesse

- et -

UNION DES MUNICIPALITÉS DU
QUÉBEC

Partie intéressée

***DEMANDE DU TRANSPORTEUR AFIN DE MODIFIER SES
TARIFS ET CONDITIONS DE SERVICES DE TRANSPORT POUR
L'ANNÉE 2012***

**COMMENTAIRES DE L'UMQ SUR
L'ARGUMENTATION DU TRANSPORTEUR**

DUFRESNE HÉBERT COMEAU

(Me Steve Cadrin)

1200, boul. Chomedey, bureau 400
Laval(Québec) H7V 3Z3

Tél : (450) 682-5010

Fax : (450) 682-5014

Commentaires sur l'argumentation du Transporteur (HQT-14, document 1)

Dans son mémoire du 6 décembre 2011 (C-UMQ-0009), l'UMQ a formulé les recommandations suivantes dans sa conclusion :

« 7. Conclusion

L'UMQ demande à la Régie de donner effet à l'ensemble des propositions présentées dans le cadre du présent mémoire et notamment :

1. Malgré des améliorations selon certains indicateurs, l'UMQ constate le besoin d'amélioration en ce qui a trait aux coûts du Transporteur.

2. L'UMQ constate le besoin de poursuivre l'amélioration de l'indicateur de durée d'interruption de service (T-SAIDI).

3. L'UMQ constate le besoin de poursuivre l'amélioration de l'indicateur de fréquence d'interruption de service (T-SAIFI).

4. L'UMQ note l'amélioration depuis 2008 de l'indicateur d'interventions sur les équipements d'appareillage principal à risque.

5. Bien qu'elle reconnaisse l'importance des suivis détaillés du Transporteur, l'UMQ déplore l'absence d'un indicateur global pour mesurer la performance du Transporteur dans le suivi des coûts de ses projets d'investissements et de l'acuité de ses prévisions en ce domaine.

6. L'UMQ déplore l'absence d'un indicateur plus global permettant de mesurer et de suivre l'évolution de la performance du Transporteur dans le suivi des mises en exploitation.

7. La position de l'UMQ sur le suivi proposé par le Transporteur pour mesurer son efficacité aux investissements se résume ainsi :

- Pour l'évaluation de l'ensemble de la performance en efficacité, elle est d'accord pour retenir l'indicateur global du COPE, tel que présenté à la figure 2 de la pièce HQT-3, document 1.*
- Elle recommande toutefois de maintenir les demandes faites par la Régie aux paragraphes 31 et 32 de sa décision D-2011-039.*
- Pour la dimension d'efficacité consistant à sécuriser les ressources requises, elle est d'accord pour retenir le suivi des résultats de l'indicateur relatif au pourcentage d'interventions effectuées sur les équipements*

d'appareillage principal à risque, tel que présenté à la figure 3 de la pièce HQT-3, document 1.

• Pour l'efficacité en gestion des projets d'investissements, elle recommande la mise en place par le Transporteur de deux indicateurs globaux :

○ Un indicateur global pour mesurer et suivre l'évolution de la performance du Transporteur dans le suivi de ses coûts d'investissements et de l'acuité de ses prévisions en ce domaine. L'indicateur devrait permettre d'expliquer les écarts par causes.

○ Un indicateur permettant de mesurer et de suivre l'évolution de la performance du Transporteur dans le suivi des mises en exploitation.

8. L'UMQ soumet qu'il y aurait lieu de ventiler, dans le tableau de l'IC - Transport, la ligne de Facteurs climatiques entre les facteurs pour les événements naturels extrêmes et les autres.

9. L'UMQ ne voit pas l'utilité de conserver l'objectif corporatif sur la conformité aux normes de fiabilité NERC/NPCC maintenant que les non-conformités déclarées sont exclues.

10. L'UMQ soumet que l'objectif corporatif sur le Contrôle des charges d'exploitation n'est, encore une fois, pas assez ambitieux en 2011.

11. L'UMQ appuie l'attente de la Régie selon laquelle la pondération maximale de la catégorie « Actionnaire » des objectifs corporatifs devrait être ramenée à 30 %.

12. L'UMQ est d'avis que l'idéal ne devrait pas être inférieur à ce que le Transporteur prévoit réaliser et que, par conséquent, l'objectif corporatif Réalisation des mises en service de projets majeurs n'est pas assez ambitieux.

13. L'UMQ est d'avis que, quoique constituant un défi de taille, la seule réalisation de la mise en service d'un projet ne garantit pas l'acuité des projections en ce qui a trait à ses coûts. L'UMQ verrait un objectif corporatif global plus approprié qui pourrait s'inspirer des deux indicateurs globaux proposés par l'UMQ dans la section 2.1.2 plus haut.

14. L'UMQ recommande à la Régie d'exiger du Transporteur qu'il tienne compte, dans la projection de sa masse salariale, d'un taux de postes vacants correspondant à la valeur moyenne historique des 5 dernières années de la surestimation des prévisions de la somme des salaires de base et du temps supplémentaire.

15. L'UMQ recommande à la Régie de réduire de 2,0 % la valeur demandée de la somme des salaires de base et du temps supplémentaire pour l'année témoin, soit une réduction de 5,9 M\$.

16. L'UMQ recommande à la Régie de réduire de 16,2 M\$ le budget des autres charges directes.

17. L'UMQ recommande à la Régie de réduire de 3,6 M\$ le budget des charges de services partagés. »

Dans son argumentation, le Transporteur a fait référence uniquement aux recommandations de l'UMQ no. 7 (page 8), 8 (page 11), 9 à 13 (page 14) sans vraiment ajouter d'éléments nouveaux pour les réfuter par ailleurs.

Les 10 autres recommandations de l'UMQ n'ont pas été citées par le Transporteur dans son argumentation.

Par conséquent, l'UMQ invite la Régie à retenir toutes les recommandations formulées dans son mémoire. Mentionnons particulièrement les recommandations nos. 15 à 17 qui portent sur des réductions des charges nettes d'exploitation totalisant 25,7 M\$ et qui n'ont pas été remises en cause.

LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS.

Laval, ce 9 février 2012

DUFRESNE HÉBERT COMEAU INC.
Procureurs de l'Union des municipalités
du Québec