

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) RELATIVE À LA
DEMANDE DU TRANSPORTEUR DE MODIFICATION DES TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES DE
TRANSPORT POUR L'ANNÉE 2019**

Efficiencia et Modèle de gestion des actifs

- 1. Références :**
- (i) Pièce [C-FCEI-0009](#), p. 10;
 - (ii) Pièce [B-0008](#), p. 26 et 27;
 - (iii) Pièce [B-0014](#), p. 4, tableau 2;
 - (iv) Pièce [B-0018](#), p. 6, 16, 17 et 18;
 - (v) Pièce [B-0020](#), p. 5.

Préambule :

(i) « *Considérant ce qui précède, la FCEI soumet que la hausse des ressources en maintenance entre l'année de base 2018 et l'année témoin 2019 n'est pas requise. De plus, il n'y pas lieu de reconduire la hausse de 6 M\$ des autres charges directes liées aux heures. Finalement, la FCEI estime que le budget de maintenance additionnel de 54 M\$ accordé par la Régie au cours des dernières années de même que la stabilisation probable des IF au niveau de 2017 offre au Transporteur une marge de manœuvre amplement suffisante pour absorber les coûts supplémentaires en maîtrise de la végétation sans compromettre les objectifs quant au risque de maintenance et sans compromettre la fiabilité et de qualité de service à la clientèle. La FCEI recommande donc un budget de 359 M\$ pour les coûts de maintenance directs, soit 33 M\$ de moins que le montant demandé* ».

(ii) « *Le Transporteur estime que selon le scénario de sa stratégie de maintenance adaptée déterminé par le MGA, une mise à niveau récurrente des budgets dédiés à la maintenance de 54 M\$ de coûts directs à pied d'œuvre est requise et ce, sans considération des besoins financiers liés aux effets perturbateurs* ».

(iii) Le Transporteur présente au tableau 2 les revenus requis détaillés du service de transport pour la période de 2017 à 2019. Les charges nettes d'exploitation sont constituées notamment de la masse salariale, des autres charges directes, des charges de services partagés et des coûts capitalisés.

(iv) À la page 6, le Transporteur lie l'augmentation de la masse salariale de l'année témoin 2019 par rapport au montant autorisé par la décision D-2018-035 ajustée, notamment à la croissance de l'effectif (11,2 M\$) en lien avec les travaux de maintenance.

Par ailleurs, au tableau 9 de la page 16, le Transporteur présente l'évolution des autres charges directes pour les années 2017 à 2019. Le montant projeté à l'année témoin 2019 pour les activités de maintenance s'élève à 111,0 M\$, en hausse de 18,0 M\$ par rapport au montant autorisé par la

décision D-2018-035 ajustée. À la page 17, le Transporteur mentionne un reclassement affectant certaines dépenses de personnel incluses dans les coûts de maintenance.

Le Transporteur présente de plus, au tableau 10 de la page 18, l'évolution des coûts capitalisés pour les années 2017 à 2019. Le niveau des prestations de travail aux investissements projeté à l'année témoin 2019 se chiffre à 126,4 M\$, en diminution de 14,5 M\$ par rapport à celui de 140,9 M\$ autorisé par la décision D-2018-035 ajustée. Le Transporteur attribue principalement cette diminution à la hausse de la maintenance corrective, jumelée à la baisse des heures projets initialement prévues.

(v) Le Transporteur mentionne une hausse des charges de services partagés de 4,9 M\$ associée à la croissance des effectifs du Transporteur, entre l'année de base 2018 et l'année témoin 2019.

Demandes :

- 1.1 Veuillez confirmer la compréhension de la Régie que la recommandation formulée en (i) vise notamment l'approbation du montant de 54 M\$ pour l'année témoin 2019 tel qu'il appert à la référence (ii). Autrement, veuillez expliquer et formuler une recommandation à l'égard de ce montant.
- 1.2 Veuillez préciser l'impact de la recommandation formulée en (i) sur les revenus requis projetés pour l'année témoin 2019 (références (iii) à (v)).

2. Référence : Pièce [C-FCEI-0009](#), p. 9.

Préambule :

« En outre, la FCEI comprend de la réponse du Transporteur à sa question 2.2 que la prévision du risque de maintenance pour les années 2018 et suivantes est basée sur des modèles de dégradation différents de ceux utilisés pour la prévision de 2017. Cela pourrait expliquer l'écart important du nombre d'IF entre la prévision 2018 et le réel 2018 alors que la prévision pour 2017 semble s'être matérialisée ». [nous soulignons]

Demande :

- 2.1 Veuillez expliquer, à l'aide de données chiffrées et de références à l'appui, l'affirmation citée au préambule à l'effet que « *la prévision pour 2017 semble s'être matérialisée* ».

Indicateurs de performance et liaison au MTÉR

3. Référence : Pièce [C-FCEI-0009](#), p. 10.

Préambule :

« Parallèlement, la FCEI estime qu'un resserrement important des cibles des indicateurs de qualité de service liés aux indisponibilités forcées est requis en vue de la mise en place du mécanisme incitatif ».

Demande :

3.1 Veuillez chiffrer le resserrement potentiel jugé requis par la FCEI, relativement aux cibles des indicateurs de qualité de service liés aux indisponibilités forcées pour chacune des années du MRI.