

**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**

---

- 1. Références :**
- (i) Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0015](#), p. 16;
  - (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) *« En considérant l'ensemble des éléments mentionnés plus haut, les intervenants recommandent à la Régie de ne pas autoriser le montant additionnel de 54 M\$ demandé par le Transporteur. La preuve démontre qu'un montant de 34 M\$ permettrait de stabiliser le niveau de risque à environ 7,5, un niveau de risque qui est inférieur au niveau prévu dans la stratégie pour le maintien des actifs. En l'absence de scénarios intermédiaires entre les scénarios A et E, les intervenants sont d'avis que le montant de 34 M\$ représente le maximum qui pourrait raisonnablement être considéré si la Régie retient qu'un montant additionnel devrait de nouveau être accordé cette année ».*

(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 En vous référant à (i) et (ii), veuillez indiquer le montant recommandé relatif au budget total des coûts de maintenance directs pour l'année témoin 2019.
- 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-AQCIE-CIFQ-0015](#), p. 7.

**Préambule :**

*« Les intervenants constatent que la tendance à la hausse des indisponibilités forcées à partir de l'année 2014 mentionnée à la section précédente se retrouve également dans la composante défaillance de l'IC-Transport, mais à partir de l'année 2015. Cependant, selon les intervenants, l'effet sur l'IC-Transport global n'est pas perceptible ».*

**Demande :**

- 2.1 Veuillez compléter la figure AQCIE-CIFQ 4 en y ajoutant les variations annuelles, exprimées en pourcentage, des indisponibilités forcées, de la composante « défaillance » de l'IC-Transport et, de l'IC-Transport global sur l'horizon 2006 à 2017, permettant de mieux comprendre l'affirmation citée en rubrique. Veuillez élaborer.