

**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-AHQ-ARQ-0010](#), p. 35;
 - (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) « Pour les motifs énoncés dans cette section, l'AHQ-ARQ ne peut appuyer la demande de budget additionnel en maintenance de 46 M\$ demandé par le Transporteur pour 2019 ».

(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), veuillez indiquer le montant recommandé du budget total des coûts de maintenance directs pour l'année témoin 2019 par rapport à la demande du Transporteur tel qu'il appert à la référence (ii).
- 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-AHQ-ARQ-0010](#), p. 18.

Préambule :

« Suite à la démonstration que la durée totale des indisponibilités forcées est largement à la baisse en 2017, l'AHQ-ARQ demeure hautement préoccupée par une stratégie de gestion des actifs basée sur un indicateur sur le nombre d'indisponibilités forcées qu'elle juge non représentatif dans sa définition actuelle. Par conséquent, l'AHQ-ARQ peut difficilement appuyer des dépenses de maintenance additionnelle justifiées par ce dernier indicateur qu'elle juge non représentatif ». [nous conservons les passages soulignés]

Demande :

- 2.1 En ce qui a trait aux indisponibilités forcées, veuillez expliquer comment la diminution de leur durée totale atténue les risques liés à leur augmentation.