

**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).

**Réponse :**

La valeur de 46 M\$ provient du tableau 1 du Transporteur montrant l'évolution des coûts de maintenance directs et qui est reproduit à la page 30 du document de la référence (i). Selon ce tableau, le total des coûts de maintenance passe de 346 M\$ pour l'année témoin 2018 à 392 M\$ pour l'année témoin 2019, soit une demande de hausse de 46 M\$. Ce tableau 1 montre la répartition de ce montant entre les diverses composantes soit la Contribution directe de main d'œuvre (24 M\$), les Autres charges directes (18 M\$), la Facturation interne (0 M\$) et les Imputations spécifiques (4 M\$).

L'AHQ-ARQ n'a pas établi de relation spécifique entre le montant de 46 M\$ qu'elle recommande de ne pas reconnaître en se basant sur l'évolution des coûts de maintenance directs fournis par le Transporteur et la mise à niveau récurrente des budgets dédiés à la maintenance de 54 M\$ qui apparaît dans la comparaison des scénarios du modèle de gestion des actifs faite par le Transporteur au document de la référence (ii). Selon la compréhension de l'AHQ-ARQ le montant récurrent de 54 M\$ pendant 10 ans pourrait représenter un ajout au montant autorisé de 2016 pour couvrir tous les besoins connus pour l'ensemble des actifs du Transporteur pour la période considérée<sup>1</sup> et ce montant serait déjà inclus dans la valeur de l'année témoin 2018<sup>2</sup>. Le montant de 46 M\$ que l'AHQ-ARQ recommande de ne pas reconnaître pour 2019 serait en sus du montant récurrent de 54 M\$ à propos duquel le Transporteur s'est dit confiant l'an dernier qu'il soit suffisant pour couvrir l'ensemble des besoins connus pour tous ses actifs<sup>3</sup>.

- 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)).

**Réponse :**

La réponse à la demande 1.1 indique la répartition de la réduction recommandée par l'AHQ-ARQ de 46 M\$ sur les diverses composantes. Ainsi, l'augmentation de la Masse salariale de 25,5 M\$ demandée entre 2018 et 2019 à la référence (iv) serait réduite de 24 M\$ avec la recommandation de l'AHQ-ARQ. De la même façon, l'augmentation de

---

<sup>1</sup> R-4012-2017, B-0076, HQT-13, document 1.1, pages 11 et 12 ; voir aussi B-0057, HQT-13, document 3.1, pages 7 et 8, réponse 4.1.

<sup>2</sup> D-2018-021, dossier R-4012-2017, page 48, paragraphe 170.

<sup>3</sup> D-2018-021, dossier R-4012-2017, page 43, paragraphe 143.

**18,0 M\$ des Autres charges directes liées aux activités de maintenance serait réduite à 0. Finalement, en ce qui a trait à l'item des Imputations spécifiques pour lequel l'AHQ-ARQ recommande une réduction de 4 M\$, le Transporteur ne fournit pas de détail additionnel.**

**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.

**Réponse :**

Dès la première publication par le Transporteur de l'indicateur sur le nombre d'indisponibilités forcées (« IF ») en 2016<sup>4</sup>, l'AHQ-ARQ a exprimé ses préoccupations<sup>5</sup> selon lesquelles elle était d'avis que l'indicateur IF n'était pas une cible valide pour la stratégie de maintenance du Transporteur et qu'au contraire un tel objectif pouvait avoir un effet pervers pouvant mener à des décisions non optimales. Déjà, l'AHQ-ARQ préconisait un indicateur d'indisponibilités forcées qui pondérerait la durée et l'impact des indisponibilités, une recommandation que la Régie a d'ailleurs retenue<sup>6</sup>. La position de l'AHQ-ARQ est demeurée la même en 2017<sup>7</sup> et en 2018.<sup>8</sup>

Conséquemment à ce qui précède, l'AHQ-ARQ ne considère pas que l'augmentation du nombre des IF constitue en soi un risque tel que le sous-entend la demande de la Régie. Ce qui, de l'avis de l'AHQ-ARQ, constitue véritablement un risque c'est l'augmentation de la durée totale des indisponibilités forcées tel que mentionné à la référence ou encore plus l'indicateur de l'impact des indisponibilités forcées dues aux défaillances (« IFD »)<sup>9</sup>.

<sup>4</sup> R-3981-2016, B-0008, HQT-3, document 1, page 14, figure 3.

<sup>5</sup> R-3981-2016, C-AHQ-ARQ-0012, pages 28 à 30.

<sup>6</sup> D-2017-021, dossier R-3981-2016, page 27, paragraphe 70 et page 30, paragraphe 88.

<sup>7</sup> R-4012-2018, C-AHQ-ARQ-0012, pages 10 à 13.

<sup>8</sup> C-AHQ-ARQ-0010, pages 11 à 19.

<sup>9</sup> C-AHQ-ARQ-0010, pages 32 et 33.

D'ailleurs, l'AHQ-ARQ rappelle, tel qu'il apparaît dans son premier mémoire dans le présent dossier, que<sup>10</sup> :

- la durée totale des indisponibilités forcées est en amélioration significative en 2017;
- l'indicateur de l'impact des indisponibilités forcées dues aux défaillances (« IFD ») est en amélioration en 2016 et en 2017;
- le nombre des IF et le nombre des IFD, bien que non pertinents de l'avis de l'AHQ-ARQ, sont légèrement en amélioration en 2018.

L'amélioration de tous ces indicateurs confirme le bien-fondé de la recommandation de l'AHQ-ARQ de ne pas reconnaître l'augmentation de 46 M\$ des coûts directs de maintenance pour l'année témoin 2019.

---

<sup>10</sup> C-AHQ-ARQ-0010, pages 32 à 34 (voir notamment le tableau 2 reproduit à la page 32).