

**RÉPONSES À LA 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.

Réponse 1.1 :

La référence (i) mentionne que le montant de 54 M\$ demandé par le Transporteur devrait être réduit à un maximum de 34 M\$, soit une réduction de 20 M\$.

La référence (ii) mentionne que le Transporteur estime qu'une mise à niveau récurrente des budgets dédiés à la maintenance de 54 M\$ de coûts directs à pied d'œuvre est requise.

Ainsi, selon la recommandation des intervenants, les budgets dédiés à la maintenance de 54 M\$ de coûts directs à pied d'œuvre devaient être réduits à au maximum 34 M\$.

Par ailleurs, la référence (ii) ne mentionne pas le montant recommandé relatif au *budget total des coûts de maintenance directe pour l'année témoin 2019*. En supposant que ce montant est celui apparaissant au tableau 1 de B-0019, page 8, soit 392 M\$, et que ce montant total inclut le montant de 54 M\$, les intervenants recommandent que ce montant soit réduit à 372 M\$.

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 1.2 :

Les intervenants ne sont pas certains de comprendre la demande de la Régie. Selon notre proposition, la réduction est globale et ne vise pas un aspect particulier comme la masse salariale, les autres charges directes, les charges de services partagés et des coûts capitalisés. Le Transporteur verra à intégrer la réduction proposée selon ses priorités ponctuelles.

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 :

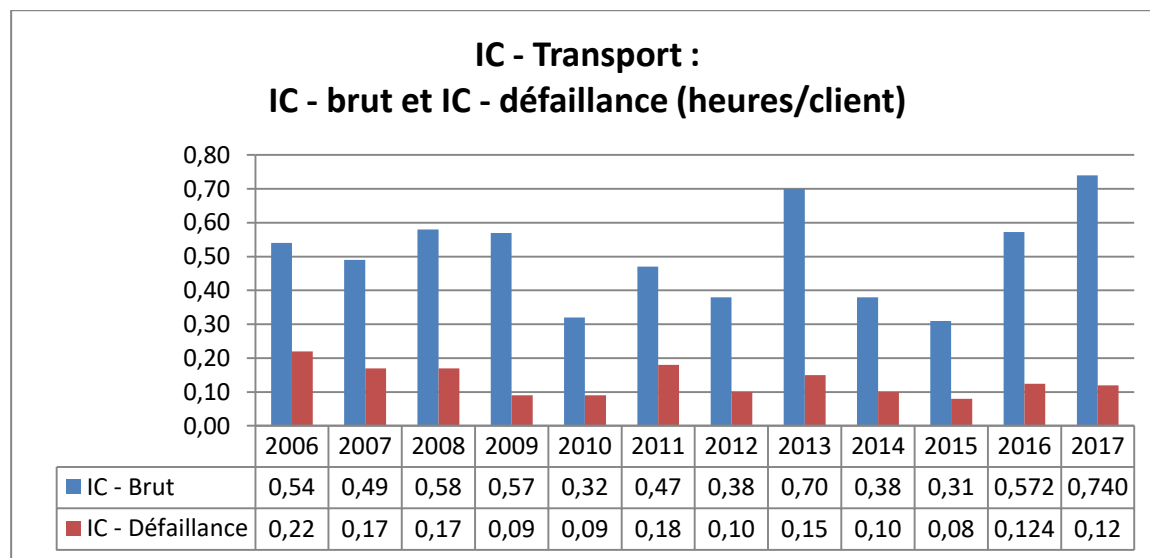
2.1 Veuillez compléter la figure AQCIE-CIFQ 4 en y ajoutant les variations annuelles, exprimées en pourcentage, des indisponibilités forcées, de la composante « défaillance » de l'IC-Transport et, de l'IC-Transport global sur l'horizon 2006 à 2017, permettant de mieux comprendre l'affirmation citée en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

Réponse 2.1 :

La figure suivante montre l'évolution de l'IC- brut et de l'IC – défaillance exprimée en heures par clients.

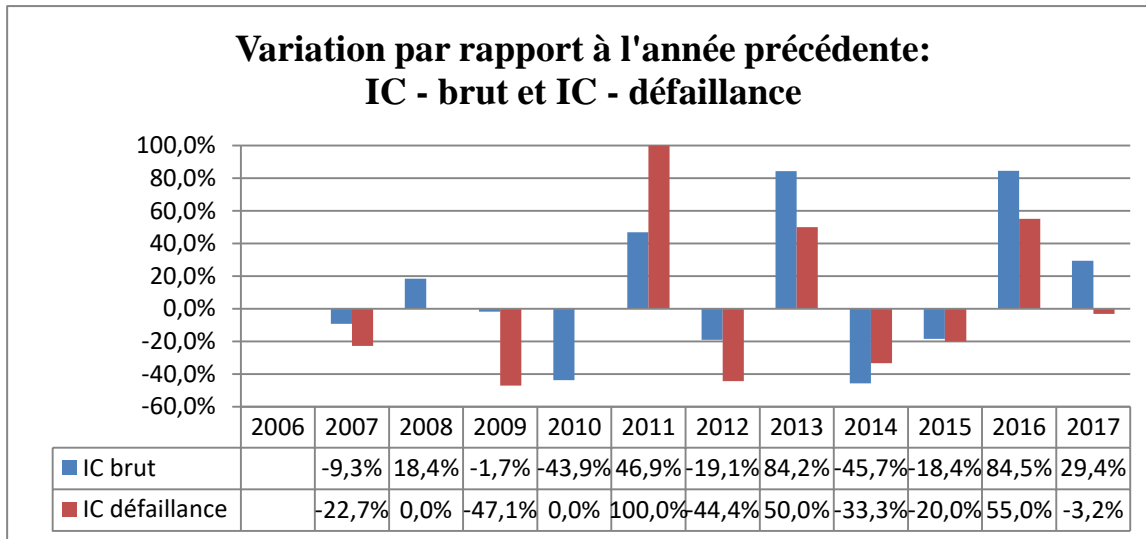
Sur la période 2006 à 2017, la composante IC – défaillance représente environ 25% de l'IC – brut.

Figure AQCIE-CIFQ R2.1A : Évolution de l'IC - transport



La figure ci-dessous présente l'évolution de la variation de l'IC – brut et de l'IC – défaillance sur la période 2006 à 2017.

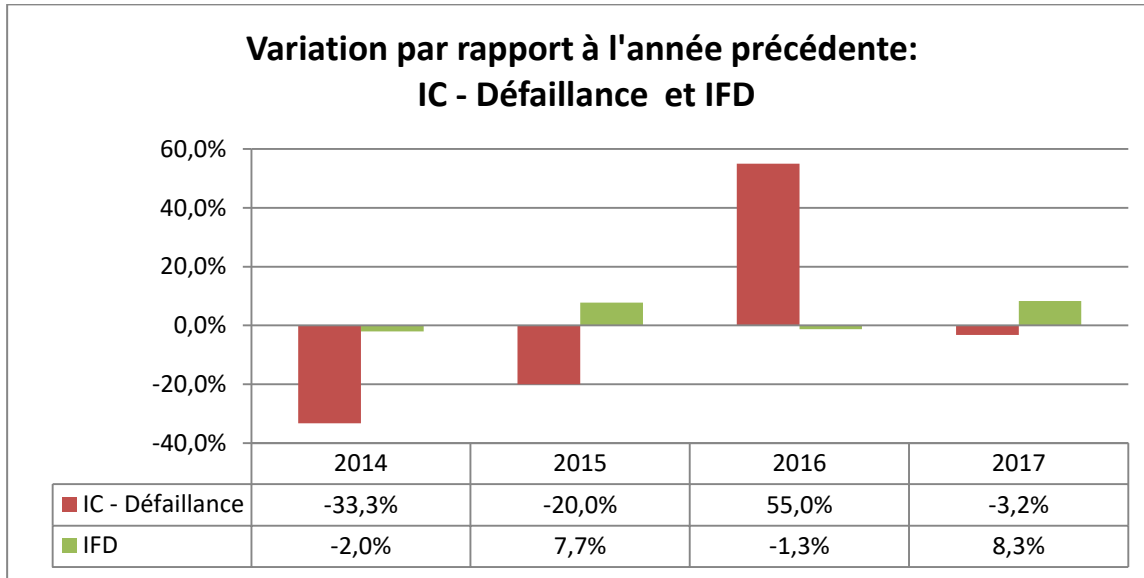
Figure AQCIE-CIFQ R2.1B : Variation annuelle de l'IC en %



Étant donné que l'IC – défaillance représente environ 25% de l'IC – brut, on devrait s'attendre, toute chose étant égale par ailleurs, à ce que la variation de l'IC – brut représente le quart en proportion de la variation de l'IC – défaillance. Ceci n'est pas le cas, particulièrement à partir de l'année 2013 où la variation de l'IC - brut est supérieure à la variation de l'IC – défaillance (sauf en 2015 où elles sont semblables).

On doit conclure que la variation des autres composantes de l'IC – brut a un impact plus important que la variation de l'IC – défaillance.

La figure ci-dessous présente la variation de l'IC – défaillance et de l'IFD (indisponibilité forcée due à une défaillance). Pour les IFD, les données sont disponibles à partir de l'année 2013.



On peut constater que les variations de l'IC – défaillance sont beaucoup plus importantes que les variations de l'IFD. De plus, à partir de l'année 2015, les variations ne sont pas dans le même sens.

Même si intuitivement on pourrait penser qu'une augmentation du nombre d'IFD des équipements devrait avoir un impact sur la variation de l'IC – défaillance, on doit conclure que cette hypothèse n'est pas démontrée.

Cette conclusion peut s'expliquer notamment par le fait que ce ne sont pas toutes les IFD des équipements qui provoquent une interruption de service pour les clients. Comme montré à B-0057, page 5, les indisponibilités de transformateurs sont responsables de la presque totalité des CHI (client-heures-interruption). Ceux-ci représentent en moyenne environ 14% des indisponibilités d'équipements sur la période 2013-2017). (B-0056, page 9)

De plus, étant donné que l'IC – défaillance n'est que l'une des composantes de l'IC – brut, on peut conclure qu'il n'est pas démontré que le nombre d'IFD des équipements a un impact mesurable sur l'IC – brut de transport.