
**DEMANDE DU TRANSPORTEUR DE MODIFICATION DES TARIFS ET
CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT POUR L'ANNÉE 2019**

DOSSIER R-4058-2018

**RÉPONSE DE LA FCEI À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENT NO 1 DE LA
RÉGIE**

Efficienc e 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 a 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.

Réponse :

La FCEI confirme que sa recommandation prévoit la reconduction du budget additionnel en maintenance de 54 M\$ pour 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)).

Réponse :

La recommandation de la FCEI peut se résumer à autoriser, pour l'année témoin 2019, le budget de maintenance de l'année de base 2018 tel que présenté au tableau 1 de la pièce B-0019 (HQT-6, document 4, p. 8) et auquel sont apporté les deux modifications suivantes.

Le budget des autres charges directes liées aux heures serait de 73 M\$ plutôt que 79 M\$.

Le budget des autres charges directes non liées aux heures serait de 19 M\$ plutôt que 24 M\$.

En ce qui a trait au tableau 2 de la référence (iv), la FCEI n'est pas en mesure de ventiler sa recommandation entre les différentes composantes de la masse salariale. Globalement, la masse salariale aux activités de base devrait être réduite de 13 M\$ pour passer de 415,0 M\$ à 402,0 M\$, ce qui correspond à l'écart entre la

contribution directe de main d'œuvre des années témoin (238 M\$) et de base (225 M\$) pour les coûts de maintenance directe. La FCEI fonde notamment cette recommandation sur le fait que le niveau de prestation de travail aux investissements est relativement stable entre 2018 (base) et 2019 tel qu'il appert du tableau 10 de la page 18 de la référence (iv). L'année de base 2018 étant le point de départ de la recommandation de la FCEI, elle estime que cette manière de procéder est la plus logique. De plus, elle ne remet pas en question les niveaux d'investissement prévu par le Transporteur. Cela dit, en théorie la réduction du revenu requis pourrait également provenir d'une hausse des prestations de travail aux investissements.

La FCEI mentionne de plus qu'elle n'a pas appliqué d'ajustement économique aux données de l'année de base 2018 dans sa recommandation puisqu'il n'est fait aucune mention de ce facteur pour expliquer la croissance des coûts de maintenance (B-0019). Toutefois, si la Régie devait juger qu'un tel ajustement est requis, il pourrait être appliqué au prorata des coûts de maintenance par rapport au budget total. Par exemple, on peut évaluer à 2,9 M\$¹ la portion des ajustements économiques de 6,5 M\$ lié à la masse salariale qui serait attribuable aux activités de maintenance.

La prise en compte de ce facteur aurait pour effet de rehausser la recommandation de la FCEI relative à la masse salariale pour les activités de base de 402,0 M\$ à 404,9 M\$.

En ce qui a trait au tableau 9 de la référence (iv), le budget de maintenance des services externes pour 2019 devrait être ramené de 43 M\$ à 30 M\$, soit le budget de maintenance de l'année réelle 2017. Il en va de même du budget de maintenance aux stocks, achats de biens, ressources financières, location et autres qui serait ramené de 61 M\$ à 55 M\$, soit là aussi le coût réel de l'année 2017. De manière correspondante, le budget total en maintenance pour les activités de base serait ramené de 111 M\$ à 92 M\$.

Par ailleurs, la recommandation de la FCEI ne tient pas compte de l'impact de la réduction des effectifs qu'implique sa recommandation sur le coût des services partagés. La croissance de la masse salariale (excluant la charge de retraite) entre l'année de base 2018 et l'année témoin 2019 (18,3 M\$²) étant due aux activités de maintenance (+13 M\$) à 70%, le maintien des effectifs en maintenance au niveau de l'année de base 2018 devrait vraisemblablement s'accompagner d'une réduction proportionnelle de la croissance du coût des services partagés liée à la hausse d'effectifs (4,9 M\$), soit 3,5 M\$.

¹ B-0018, tableau 2 et page 9, B-0019, tableau 1: $(415 \text{ M}\$/512,3 \text{ M}\$ * 6,5 \text{ M}\$) * (238 \text{ M}\$/ (512,3 \text{ M}\$ - 83,2 \text{ M}\$))$

² B-0018, p. 6, tableau 2 : $(512,3 - 83,2) - (495,0 - 84,2)$

La prise en compte de ce facteur aurait pour effet de réduire la recommandation de la FCEI relative aux services partagés pour 2019 de 420,6 M\$³ à 417,1 M\$. La FCEI n'est pas en mesure de ventiler cet impact entre les différents fournisseurs de services partagés.

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 »*.

Réponse :

L'affirmation de la FCEI s'appuie sur l'observation visuelle de la figure 7 de la pièce B-0008 où l'on peut constater que le risque en maintenance réel pour 2017 est très près du risque simulé.

Relativement au passage en préambule, la FCEI précise qu'elle a cherché à comprendre pourquoi le modèle du Transporteur semblait prévoir avec beaucoup de précision le risque de maintenance (nombre d'IF) pour 2017, mais donnait une prévision largement supérieure au réel pour 2018.⁴ Elle soumet de plus une hypothèse de réponse à cette question basée sur la réponse 2.2 du Transporteur.

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 ».

³ B-0014, p. 4

⁴ On peut observer de la figure 7 que l'estimation du risque en maintenance de 2018 est presque équivalente à celle de 2019. Puisque le Transporteur évalue le nombre d'indisponibilités pour 2019 à 6 867, la FCEI conclut que l'évaluation pour 2018 ne serait que légèrement inférieure à ce niveau. Sur cette base, la FCEI évalue à environ 6 750 le nombre d'indisponibilités forcées prévues par le modèle pour 2018. Ce nombre est largement supérieur à ce que suggèrent les données réelles au 30 septembre 2018.

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.

Réponse :

Tel que mentionné dans son mémoire déposé le 9 novembre (C-FCEI-0013, p. 24), la FCEI ne recommande pas de retenir cet indicateur pour les fins du partage des écarts de rendement du mécanisme incitatif.

Si toutefois la Régie devait retenir cet indicateur, la FCEI estime que les cibles devraient être de l'ordre du nombre réel d'indisponibilités forcées pour 2017.