

**Régie de l'énergie**

**DOSSIER R-3823-2012**

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS NO. 1 DE**

**L'UNION DES CONSOMMATEURS (UC)**

**À HYDRO-QUÉBEC**

Le 18 septembre 2013

## EFFICIENCE

---

### Références

- (i) HQT-3, Document 1, page 9
- (ii) HQT-6, Document 2, page 17
- (iii) HQT-6, Document 2, page 19
- (iv) Plan budgétaire 2013-2014, page A-101

### Préambule

- (i) « Ces attentes en matière de compression des charges se sont également avérées concordantes avec celles de l'actionnaire exprimées par le biais, d'une part, du budget du Québec déposé en novembre 2012 dans lequel furent annoncées d'importantes réductions de charges d'exploitation d'Hydro-Québec dans toutes ses divisions, notamment Hydro-Québec Distribution et Hydro-Québec TransÉnergie et, d'autre part, des modifications envisagées à la Loi sur la Régie de l'énergie par l'entremise du projet de loi No 25. »
- (ii) Tableau 7 – Effectif en équivalent temps complet annuel
- (iii) « 4.2.1 Services externes  
  
Les services externes augmentent de 5,7 M\$ de 2011 à 2013 s'expliquant principalement par l'allocation de ressources nécessaires afin de se conformer notamment à de nouvelles normes. Pour 2014, l'augmentation de 5,8 M\$ par rapport à l'année de base 2013 s'explique par les activités d'entretien des nouveaux actifs ainsi qu'à l'implantation et au maintien d'encadrements associés notamment à de nouvelles normes »
- (iv) « Les gains d'efficacité escomptés et réalisés se traduiront par une réduction d'effectifs de 2 000 personnes chez Hydro-Québec à la fin de 2013, par rapport au niveau de 22 500 employés en place au début de 2012. »

### Demandes

- 1.1 Qu'elles sont les cibles de réduction de personnel pour TransÉnergie?
- 1.2 Veuillez indiquer les cibles de réduction d'effectif par catégories d'emploi (personnel de bureau, personnel de métier, techniciens, ingénieurs, spécialistes, professionnels et cadres) en équivalent temps complet annuel pour 2012, 2013 et 2014 le cas échéant.
- 1.3 Veuillez indiquer les réductions de personnel effectuées par catégories d'emploi (personnel de bureau, personnel de métier, techniciens, ingénieurs, spécialistes, professionnels et cadres) en équivalent temps complet annuel pour 2012 et les 6 premiers mois de 2013.
- 1.4 Est-ce que le Transporteur a atteint sa cible de réduction de personnel en 2012? Si tel est le cas, pour quelles raisons le Transporteur n'a pas atteint sa cible? Le Transporteur atteindra-t-il sa cible en 2013? Veuillez commenter.

- 1.5 Le Transporteur aura-t-il réalisé toutes les réductions d'effectifs liées à la demande de l'actionnaire avant la fin de 2013? Est-ce d'autres réductions de personnel liées à la demande de l'actionnaire sont prévues en 2014?
- 1.6 Le Transporteur offre-t-il des primes de départ afin d'atteindre ses cibles de réduction de personnel?
- 1.7 Veuillez indiquer les montants versés ou à l'être à titre de primes de départ pour le personnel par catégories d'emploi (personnel de bureau, personnel de métier, techniciens, ingénieurs, spécialistes, professionnels et cadres) en équivalent temps complet annuel pour 2012, 2013 et 2014.
- 1.8 Veuillez identifier la rubrique de coûts dans laquelle les primes de départ sont comptabilisées.
- 1.9 Est-ce le Transporteur a du contracté à l'externe afin d'effectuer des tâches qui étaient sous la responsabilité d'employés à l'interne suite à la demande de l'actionnaire?
- 1.10 Est-ce que la demande de l'actionnaire (en partie (iv) du préambule) met une pression à la hausse sur le coût des Services externes?
- 1.11 Veuillez quantifier pour les années 2012, 2013 et 2014, les montants des services externes qui ont été engagés, ou qui sont susceptibles de l'être, en raison des réductions de personnel liées à la demande de l'actionnaire.

---

## EFFICIENCE

---

### Références

- (i) HQT-3, Document 1, page 11

### Préambule

- (i) « Le Transporteur précise par ailleurs que le découpage des initiatives d'efficacité suivant les chantiers ou les domaines identifiés jusqu'en 2011, a pris fin à partir de 2012, suite à la réorganisation de la VPEI qui a eu pour effet, comme décrit précédemment, de modifier le cadre d'opération du Transporteur. »

### Demandes

- 2.1 Le Transporteur est-il en mesure d'identifier de nouveaux chantiers d'efficacité suite à la réorganisation de la VPEI?
- 2.2 Veuillez indiquer quels sont ces chantiers.

- 2.3 Le Transporteur a-t-il présentement des chantiers d'efficiencia ou domaines dans lesquels il s'applique à faire de l'efficiencia?

---

## EFFICIENCIA

---

### Références

- (i) HQT-3, Document 1, page 12
- (ii) HQT-3, Document 1, page 12
- (iii) HQT-3, Document 1, page 10

### Préambule

- (i) « À cet égard, le Transporteur souligne que les chantiers d'efficiencia individuels suivis jusqu'alors ne comptent que pour une fraction des gains aux CNE de l'ordre de 47,7 M\$ dégagés en 2012 grâce, notamment, à l'amélioration de ses façons de faire. »
- (ii) « De plus, tel qu'il l'a exprimé dans sa demande tarifaire 2012 ainsi qu'en réponse à des demandes de renseignement dans ce dossier, le Transporteur réitère que les différents chantiers d'efficiencia présentés à la Régie depuis 2008 ne produisent pas systématiquement des gains récurrents et uniformes dans le temps. En outre, les gains ponctuels s'avèrent difficiles à capter et à mesurer. »
- (iii) Tableau 1 – Gains d'efficiencia aux CNE

### Demandes

- 3.1 Veuillez identifier les secteurs ou domaines dans lesquels les gains d'efficiencia de 47,7M\$ ont été effectués.
- 3.2 Comment le Transporteur peut-il s'assurer du caractère récurrent des gains d'efficiencia qu'il réalise, s'il n'est pas en mesure d'en identifier les sources?
- 3.3 En regard de la partie (ii) du préambule, veuillez indiquer pourquoi le Transporteur recherche des gains d'efficiencia qui soient uniformes dans le temps.
- 3.4 En regard de la partie (ii) du préambule, veuillez indiquer quels sont les chantiers d'efficiencia qui produisent des gains d'efficiencia récurrents?

---

## EFFICIENCIA

---

### Références

- (i) HQT-3, Document 1, page 16

### Préambule

- (i) Figure 3, Défaillances – Transformateurs de puissance

## **Demandes**

- 4.1 Veuillez indiquer le nombre de transformateurs de puissance pour chacune des années.

---

## **DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DU SERVICE**

---

### **Références**

- (i) HQT-6, Document 2, page 5
- (ii) HQT-6, Document 2, page 5
- (iii) HQT-6, Document 2, page 14
- (iv) HQT-6, Document 2, page 14
- (v) HQT-6, Document 2, page 18
- (vi) HQT-6, Document 2, page 5

### **Préambule**

- (i) Tableau 1- Évolution des charges nettes d'exploitation (M\$)
- (ii) « Tel que présenté au tableau 1, le Transporteur a redressé les CNE de l'année autorisée 2012 afin de tenir compte des ajustements apportés à sa structure organisationnelle. Ceci permet de rendre comparable les données avec l'année historique 2012. Ainsi, en 2012, Hydro-Québec a entrepris la transformation de la fonction Ressources humaines, ce qui a eu pour effet de transférer les activités transactionnelles à incidence financière de cette nature vers le groupe Finances (corporatif). »
- (iii) Tableau 5 – Charges brutes directes (M\$)
- (iv) Tableau 6 – Masse salariale (M\$)
- (v) Tableau 8 – Coûts unitaires de main-d'œuvre
- (vi) « En ce qui concerne les années de base 2013 et témoin 2014, deux autres ajustements organisationnels ont été intégrés dans les projections :
  - un transfert des activités et des ressources de la direction Ressources humaines et communications du Transporteur vers le groupe Ressources humaines (corporatif), réalisé en 2013 ;
  - un projet de refonte des gestes administratifs ayant pour objectif l'optimisation des tâches administratives mis de l'avant en cours d'année 2014. La majorité des activités seront centralisées au groupe Finances.

Ces transferts n'ont aucun impact sur les CNE puisqu'une diminution de la masse salariale et des autres coûts y afférents est compensée par une augmentation équivalente des charges de services partagés. »

## **Demandes**

- 5.1 Veuillez indiquer si les données des Tableaux 5 et 6 ont été redressées de la façon mentionnée dans la partie (ii) du préambule. Si tel n'est pas le cas, veuillez fournir les tableaux avec les données redressées.
- 5.2 En regard de la partie (v) du préambule, veuillez fournir les données relatives à ce redressement. En particulier, quels sont les montants transférés aux charges de services partagés pour 2011, 2012, 2013 et 2014.
- 5.3 Veuillez indiquer en quoi consiste le poste « Autres » pour les Primes et revenus divers dans le Tableau 6.
- 5.4 Veuillez indiquer en quoi consiste le poste « Autres » pour les Avantages sociaux dans le Tableau 6.
- 5.5 Veuillez indiquer le nombre d'heures effectuées en temps supplémentaire pour chacune des catégories d'emploi (personnel de bureau, personnel de métier, techniciens, ingénieurs, spécialistes, professionnels et cadres) pour les années 2010, 2011, 2012, 2013 et 2014.
- 5.6 Veuillez indiquer en équivalent temps complet annuel le temps supplémentaire pour chacune des catégories d'emploi (personnel de bureau, personnel de métier, techniciens, ingénieurs, spécialistes, professionnels et cadres) pour les années 2010, 2011, 2012, 2013 et 2014.
- 5.7 Veuillez indiquer les salaires horaires, en temps régulier et en temps supplémentaire, par catégorie d'emploi (personnel de bureau, personnel de métier, techniciens, ingénieurs, spécialistes, professionnels et cadres) pour les années 2010, 2011, 2012, 2013 et 2014.
- 5.8 Qu'elles sont les modalités relatives au temps supplémentaires? À partir de quel moment un employé sera payé à temps et demie? À partir de quand un employé sera payé à temps double? Est-il possible qu'un employé soit payé plus qu'à temps double?
- 5.9 Veuillez indiquer si le Transporteur cherche à réduire l'utilisation du temps supplémentaire, et qu'elles sont les actions qu'il a prises à cet effet.

---

### **AUTRES CHARGES DIRECTES**

---

#### **Références**

- (i) HQT-6, Document 2, page 19

#### **Préambule**

- (ii) « 4.2.1 Services externes

Les services externes augmentent de 5,7 M\$ de 2011 à 2013 s'expliquant principalement par l'allocation de ressources nécessaires afin de se conformer notamment à de nouvelles normes. Pour 2014, l'augmentation de 5,8 M\$ par

rapport à l'année de base 2013 s'explique par les activités d'entretien des nouveaux actifs ainsi qu'à l'implantation et au maintien d'encadrements associés notamment à de nouvelles normes »

#### **Demandes**

- 6.1 Veuillez indiquer quelles sont ces nouvelles normes.
- 6.2 Ces normes sont-elles obligatoires?
- 6.3 Quels sont les avantages pour le Transporteur à implanter ces nouvelles normes?

---

### **VARIATION DES DÉPENSES NÉCESSAIRES A LA PRESTATION DU SERVICE**

#### **Références**

- (i) HQT-6, Document 1, page 6

#### **Préambule**

- (i) Tableau 2 – Variation des dépenses nécessaires à la prestation du service (M\$)

#### **Demandes**

- 7.1 Veuillez indiquer pourquoi le « Coût de retraite » est pris en compte dans le calcul de la variation, mais que la plupart des autres postes de charge, par exemple la masse salariale, en sont exclus.

---

### **COÛT DE RETRAITE**

#### **Références**

- (i) HQT-6, Document 2, page 10

#### **Préambule**

- (i) « Le coût de retraite net aux CNE (masse salariale moins portion imputée aux investissements plus quote-part des fournisseurs de services partagés) autorisé pour 2012 est de 24,4 M\$. L'année de base 2013 comprend une projection du coût de retraite net de 83,0 M\$, soit une augmentation de 58,6 M\$ par rapport au montant autorisé pour l'année 2012. »

#### **Demandes**

- 8.1 Veuillez fournir les données relatives au coût de retraite net (la masse salariale, la portion imputée aux investissements, la quote-part des fournisseurs de services partagés) pour les années 2010, 2011, 2012, 2013 et 2014.
- 8.2 À quel moment seront renégociées les diverses conventions collectives couvrant les conditions de retraite des employés du Transporteur?

- 8.3 Le Transporteur envisage-t-il de modifier les conditions de retraite de ses employés afin de réduire le coût de retraite?