Régie de l'énergie

DOSSIER R-3903-2014

RÉPONSE À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1

DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE

À UNION DES CONSOMMATEURS

Le 19 novembre 2014

1. Référence : Pièce C-UC-0008, p. 8.

Préambule :

«***UC recommande donc à la Régie de réduire le budget des CNE de 19,1 M$,*** *soit les montants correspondants à l'accroissement de la charge de maintenance par rapport à l'année historique 2013. UC suggère de retrancher ce montant de façon globale, mais note toutefois qu'il pourrait être alloué en bonne partie à la croissance de la masse salariale associée (15 M$), et les 4,1 M$ aux_ autres postes affectés par la non-réalisation des opérations de maintenances (stocks, services externes, etc.)*».

Demande :

1.1 L'intervenante recommande une réduction de 15 M$ à la rubrique masse salariale, ainsi qu'une réduction de 4,1 M$ aux autres charges directes (rubriques stocks, services externes, entres autres). Veuillez justifier davantage votre recommandation et fournir les calculs à l'appui.

Réponse 1.1

UC tient à rappeler qu'elle recommande de retrancher le montant de 19,1 M$ de façon globale. Cette recommandation découle du constat que certains postes budgétaires peuvent devenir des « vases communicants » : en cours d'année le Transporteur peut réallouer des ressources à un poste budgétaire différent de celui pour lequel il avait demandé l'approbation d'un budget. Par exemple, le Transporteur peut réallouer des ressources aux investissements plutôt qu'aux charges, en particulier pour la maintenance.

C'est pourquoi dans son mémoire, UC a examiné les ressources affectées à l'exploitation des installations du réseau (RAEI) dans leur ensemble (voir la section *Ressources affectées à l'exploitation du réseau* de son mémoire). Lors de l'analyse globale des ressources demandées et utilisées par le Transporteur au cours des dernières années, UC arrive à la conclusion qu'une réduction du budget demandé d'un montant de 20 M$ aux CNE semblait raisonnable. Ce montant global de 20 M$ pouvant être utilement comparé à l'accroissement du budget de maintenance du Transporteur de 19,1 M$. Tel que mentionné dans la partie *Trop-perçus constatés aux charges et activités reportées* du mémoire d'UC, cet accroissement du budget de maintenance apparaît injustifié en raison de la planification multiannuelle des activités de maintenance du Transporteur, de la non-réalisation de certaines activités de maintenance dans un passé récent, et des importants trop-perçus réalisés au cours de cette même période.

UC présente maintenant les calculs demandés par la Régie.

Masse salariale : UC rapporte ici les prévisions de l'année de base 2013 et de l'année témoin 2014 du précédent dossier tarifaire (R-3823-2012), ainsi que les mêmes données dans le présent dossier.

Tableau 1. Masse salariale (R-3823-2012, C-HQT-0028, page 14, Tableau 6)

4.1 Masse salariale

Le tableau 6 détaille les composantes de la masse salariale du Transporteur pour la période 2011-2014.

Tableau 6
Masse salariale (M$)

Composantes	Année historique 2011	Année historique 2012	Année de base 2013	Année témoin 2014
Salaire de base	**249,4**	**241,7**	**249,8**	**254,4**
Temps supplémentaire	**37,2**	**34,1**	**35,5**	**34,1**
Primes et revenus divers	**27,7**	**27,2**	**25,6**	**26,1**
Régime d'intéressement corporatif	9,3	9,4	7,7	7,8
Régime de rémunération incitative selon la performance	3,4	3,2	2,8	2,8
Autres	15,0	14,6	15,1	15,5
Avantages sociaux	**70,4**	**69,7**	**124,5**	**110,8**
Coût de retraite	18,8	23,5	75,6	61,6
Autres	40,2	39,5	42,5	44,8
Charges au titre des avantages complémentaires à la retraite - retraités	11,4	6,7	6,4	4,4
Total	**384,7**	**372,7**	**435,4**	**425,4**

Au cours de la période 2011-2014, le Transporteur prévoit que les coûts de masse salariale diminueront à un rythme annuel moyen de 0,2 %, en excluant l'évolution du coût de retraite.

Tableau 2. Masse salariale (B-0016, page 12, Tableau 6)

4.1 Masse salariale

Le tableau 6 détaille les composantes de la masse salariale du Transporteur pour la période 2013-2015.

Tableau 6
Masse salariale (M$)

Composantes	Année historique 2013	Année de base 2014	Année témoin 2015
Salaire de base	**239,3**	**247,4**	**264,2**
Temps supplémentaire	**33,9**	**34,8**	**30,5**
Primes et revenus divers	**27,3**	**17,9**	**18,7**
Régime d'intéressement corporatif	9,5		
Régime de rémunération incitative selon la performance	3,0	2,6	2,7
Autres	14,8	15,3	16,0
Avantages sociaux	**119,9**	**103,9**	**117,1**
Coût de retraite	80,1	55,7	66,1
Autres	35,3	43,1	46,0
Charges au titre des avantages complémentaires à la retraite - retraités	4,5	5,1	5,0
Total	**420,4**	**404,0**	**430,5**

Au cours de la période 2013-2015, le Transporteur prévoit que les coûts de masse salariale augmenteront à un rythme annuel moyen de 1,2 %.

En retranchant le coût de retraite, qui est hors du contrôle du Transporteur, de la masse salariale nous obtenons la masse salariale nette, et les résultats suivants :

Tableau 3. Masse salariale nette du coût de retraite (M$), Écarts pour l'année de 2013

Année	Base (2013)	Historique (2013)	Écarts
Masse salariale	435,4	420,4	15,0
(Coût de retraite)	75,6	80,1	(4,5)
Masse salariale nette	359,8	340,3	19,5

L'analyse des données indique que le Transporteur a réalisé un trop-perçu de 19,5 M$ sur la masse salariale nette en 2013.

Tableau 4. Masse salariale nette du coût de retraite (M$), Écarts pour l'année de 2014

Année	Témoin (2014)	Base (2014)	Écarts
Masse salariale	425,4	404	21,4
(Coût de retraite)	61,6	55,7	5,9
Masse salariale nette	363,8	348,3	15,5

L'analyse des données indique que le Transporteur réalisera un trop-perçu de 15,5 M$ sur la masse salariale nette en 2014. Par ailleurs la masse salariale nette est en progression de 8,0 M$, soit 2,4%, entre l'année historique 2013 et l'année de base 2014.

Tableau 5. Masse salariale nette du coût de retraite (M$)
Écarts entre l'année témoin 2015 et année historique 2013.

Année	2015 (Témoin)	2013 (Historique)	Écarts
Masse salariale	430,5	420,4	10,1
(Coût de retraite)	66,1	80,1	(14,0)
Masse salariale nette	364,4	340,3	24,1

L'analyse des données indique que la masse salariale nette aura augmenté de 16,1 M$ par rapport à l'année de base 2014, soit 4,6 %. La progression de la masse salariale nette de 2013 à 2015 sera donc de 24,1 M$, soit un peu plus de 7,1 %.

Considérant l'ampleur des trop-perçus réalisés ou projetés sur la masse salariale nette pour les années 2013 et 2014, la suggestion de UC de retrancher 15,0 M$ à la masse salariale serait raisonnable.

Stocks et services externes : UC a colligé les données[1] pour les deux postes.

Tableau 6. Services externes et stocks (M$), Écarts pour l'année 2013

Année	Base (2013)	Historique (2013)	Écarts
Services externes	51,3	41,6	9,7
Stocks	66,7	65,5	1,2

Tableau 7. Services externes et stocks (M$), Écarts pour l'année de 2014

Année	Témoin (2014)	Base (2014)	Écarts
Services externes	57,1	52,4	4,7
Stocks	76,4	77,9	-1,5

Tableau 8. Services externes et stocks (M$)
Écarts entre l'année témoin 2015 et année historique 2013.

Année	Témoin (2015)	Historique (2013)	Écarts
Services externes	50,4	41,6	8,8
Stocks	75,5	65,5	10,0

L'analyse montre qu'il n'y a pas d'écarts importants, réels ou prévus, au niveau des stocks. Par contre, le Transporteur a réalisé des trop-perçus de 9,7 M$ au niveau des services externes en 2013, et prévoit réaliser un trop-perçu de 4,7 M$ en 2014 (23,3% d'écart avec l'année historique).

La suggestion de UC de réduire de 4,1 M$ les *Autres charges directes* est donc justifiée en prenant en compte les trop-perçus historiques de 2013 et ceux prévus de 2014 pour les rubriques considérées par UC.

Finalement, UC note que par le passé, le Transporteur a fait des mises en garde à la Régie sur les conséquences qu'aurait une réduction de ses budgets :

[206] Plusieurs participants sont d'avis que certaines des rubriques incluses aux CNE devraient être ajustées à la baisse, tant pour 2013 que pour 2014. Les réductions de CNE qu'ils recommandent, excluant le coût de retraite, se situent entre 6,0 M$ et 80,4 M$, soit de 1 % à 13 % pour l'année de base 2013 et entre 12 M$ et 70,2 M$, soit encore de 2 % à 11 % pour l'année témoin projetée 2014.

[…]

[1] B-0016, page 17 Tableau 8 et R-3823-2012, C-HQT-0028, page 19 Tableau 9.

[209] Le Transporteur considère avoir fait preuve de prudence dans l'évaluation de ses besoins, notamment en recalibrant les CNE en fonction des données réelles de l'année 2012. Il allègue que si la Régie retenait les recommandations des participants, certains besoins ne seraient pas satisfaits et certaines activités pourraient ne pas être réalisées.[2]

UC souligne que malgré les mises en garde du Transporteur, ce dernier a pu réaliser d'importants trop-perçus aux charges d'exploitation en 2013, et qu'il invoque maintenant un retard dans la réalisation des activités de maintenance pour demander l'accroissement de ses budgets. Pour les raisons mentionnées ci-haut et dans sa preuve, UC soumet respectueusement que les demandes budgétaires du Transporteur sont injustifiées. UC ajoute qu'il est illogique et contraire au principe qui demande que les tarifs soient justes et raisonnables que les consommateurs paient deux fois pour les mêmes activités.

[2] D-2013-035.