

**Réponses du Transporteur
à la demande de renseignements numéro 1
de la Régie de l'énergie
(« Régie »)**

Regie de l'énergie
DOSSIER: R.3934.2015
DEPOSÉE EN AUDIENCE
Date: 25.11.15
Pièces n°: e.FEET.0017

- 1 **R3.2**
2 **Le tableau R3.2 présente l'évolution des ÉTC entre les années historiques 2013**
3 **et 2014.**

Tableau R3.2
Évolution des ÉTC 2013-2014

	ETC
Année historique 2013	3 085
Année historique 2014	3 162
Écart	77
Application de nouvelles normes CIP	14
Entretien de nouveaux actifs (La Romaine)	11
Poursuite des activités de maintenance	30
Ré-ordonnancement d'activités de maintenance et autres	22

- 4 **3.3** Veuillez indiquer s'il est possible pour le Transporteur de présenter, dans les prochains
5 rapports annuels, l'évolution des ÉTC entre le réel et l'autorisé, incluant les
6 justifications des écarts.
- 7 **R3.3**
8 **Le Transporteur présentera les informations demandées dans ses prochains**
9 **rapports annuels.**

10 **4. Référence :** Pièce HQT-2, document 1.1, tableau 2, p. 6.

11 **Préambule :**

12 Le Transporteur présente une analyse comparative des résultats réglementaires et des revenus
13 requis pour l'année 2014.

14 **Demandes :**

- 15 **4.1** À l'aide d'un tableau, veuillez ventiler la rubrique « Charges brutes directes », selon ses
16 principales composantes et expliquer les écarts entre le réel 2014 et le montant autorisé
17 pour 2014 dans la décision D-2014-035.

1 R4.1

 2 Le tableau R4.1 présente la comparaison entre les charges brutes directes
 3 autorisées, selon la décision D-2014-049, et réelles pour l'année 2014.

Tableau R4.1
Charges brutes directes 2014 (en M\$)

	D-2014-049 2014	Année historique 2014	Année historique vs D-2014-049
Masse salariale	417,1	411,4	(5,7)
Salaires de base	248,6	247,0	(1,6)
Temps supplémentaire	34,1	40,3	6,2
Primes et revenus divers	26,1	20,3	(5,8)
Régime d'intéressement corporatif	7,8		(7,8)
Régime de gestion de la performance	2,8	4,2	1,4
Autres	15,5	16,1	0,6
Avantages sociaux	108,3	103,8	(4,5)
Coût de retraite	61,6	56,0	(5,6)
Autres	42,3	42,7	0,4
Charges au titre des avantages complémentaires à la retraite - retraités	4,4	5,1	0,7
Autres charges directes	145,2	146,1	0,9
Dépenses de personnel et indemnités	11,7	12,9	1,2
Services externes	57,1	63,5	6,4
Stock, achats de biens, ressources financières, locations et autres	76,4	69,7	(6,7)
Total	562,3	557,5	(4,8)

 4 **Masse salariale (5,7 M\$F)**

 5 En excluant l'écart favorable lié au coût de retraite (5,6 M\$), l'écart
 6 résiduel est seulement de 0,1 M\$ favorable. Au niveau de la force de
 7 travail, aucun écart n'est constaté au niveau des ÉTC (voir la réponse à
 8 la question 3.1). Toutefois, dû au déficit de dotation jusqu'à la mi-année,
 9 le Transporteur a dû recourir davantage au temps supplémentaire
 10 (6,2 M\$D) en lien avec le recalibrage et les stratégies de réalisation
 11 requis en cours d'année. Finalement, l'abolition du régime
 12 d'intéressement a engendré un écart favorable de 7,8 M\$.

 13 **Autres charges directes (0,9 M\$D)**

 14 Le Transporteur effectue une gestion globale de ses charges nettes
 15 d'exploitation et il peut être amené à ajuster ou réallouer certaines
 16 activités en cours d'année. L'écart défavorable au niveau des services
 17 externes (6,4 M\$D) s'explique, entre autres, par des interventions
 18 additionnelles en maîtrise de la végétation dans les emprises (5,2 M\$D).
 19 L'écart favorable à la rubrique Stocks, achats de biens, ressources
 20 financières (6,7 M\$F) provient notamment, des coûts des organismes de
 21 réglementation (2,3 M\$F), s'expliquant principalement par l'excédent
 22 cumulé libre d'affectation audité au 31 mars 2014 ainsi que par les frais
 23 des intervenants qui se sont révélés moins élevés que prévu. L'écart
 24 résiduel est lié à des réallocations budgétaires notamment entre les
 25 rubriques Dépenses de personnel et indemnités et Services externes.

