

B-43 

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

→ p. 14, 15

→ p. 25, 26

Régie de l'énergie
DEPOSEE EN AUDIENCE
Date 25.11.15
Pièces n° C.F. 00177

Tableau R7.1
Évolution des salaires de base et du temps supplémentaire

En millions de dollars	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Salaires de base et temps supplémentaire											
Année témoin			264,9	272,1	282,2	288,0	297,5	295,3	285,3	288,5	294,7
Décision D-2012-059								(5,0)			
Décision D-2014-049 (note 1)									(3,0)	(5,8)	
Effet des redressements					(9,9)	(5,0)		(2,4)			
Année autorisée redressée (note 2)			264,9	272,1	272,3	283,0	297,5	287,9	282,3	282,7	
Année de base redressée		260,3	263,3	270,1	278,8	286,5	289,6			282,2	
Année historique	246,9	255,0	261,5	268,5	278,8	280,2	286,6	275,8	273,2		

Note 1 : impact de la décision D-2014-035 au paragraphe 252

Note 2 : La Régie a réduit de façon globale les charges nettes d'exploitation selon les décisions D-2007-08, D-2008-019, D-2010-032 et D-2011-039, soit de 25,7 M\$ pour 2007, 19,8 M\$ pour 2008, 10,0 M\$ pour 2010 et 11,2 M\$ pour 2011. Une portion de ces réductions ayant trait aux salaires de base et au temps supplémentaire a été reflétée dans les années historiques, mais pas dans la ligne «Année autorisée redressée» pour les années visées. Ainsi, les écarts pour ces années auraient été moindres.

1 7.2 Veuillez commenter les progressions citées ci-dessus.

2 R7.2

3 Les salaires de base et le temps supplémentaire représentés au tableau R7.1 ne
4 peuvent se comparer d'une année à l'autre, compte tenu des limites de ce dernier
5 à l'égard des changements rétroactifs (pour refléter les réorganisations ou autres)
6 ou encore de l'application d'une partie des coupures globales aux charges
7 d'exploitation aux rubriques salaires de base et temps supplémentaire. Ceci étant,
8 il est néanmoins possible de noter une baisse des salaires et du temps
9 supplémentaire en 2012 et 2013 et une nouvelle progression pour 2014 et 2015.

10 Contexte politique, économique et opérationnel en 2012 et 2013 :

11 La baisse des salaires de base et du temps supplémentaire en 2012 et en 2013 est
12 en partie représentative des attentes élevées du gouvernement, mais elle est
13 davantage tributaire du contexte opérationnel qui prévalait à ce moment-là. En
14 effet, le ralentissement ou le report d'activités de maintenance et d'importants
15 investissements dans des installations stratégiques en raison de la présence de
16 nombreuses zones d'accès limités en 2012 et en début d'année 2013 ainsi que les
17 restrictions imposées sur les plages de retraits sur le réseau principal à l'été 2013
18 suite à des événements climatiques notamment ont fait en sorte qu'une part
19 importante des départs à la retraite survenus au cours de ces années n'ont pas
20 été remplacés.

21 Le Transporteur rappelle qu'il a rétabli ses charges nettes d'exploitation au niveau
22 de ses dépenses réelles de 2012 et qu'une partie des travaux qui n'ont pu être
23 réalisés ont été priorisés de nouveau.

24 Le Transporteur a profité des années 2012 et 2013 pour améliorer son processus
25 de planification opérationnelle consolidé et poursuivre l'implantation centralisée
26 et informatisée de l'ordonnancement de ses travaux. Le Transporteur réfère
27 également à la réponse 2.4 concernant les défis de mise en œuvre associés à
28 l'implantation de la planification centralisée.

29 Gestion active du plan de maintenance et défi de mise en œuvre 2014 :

30 L'augmentation de la force de travail pour l'année de base 2014 est liée
31 principalement au déploiement du modèle de gestion des actifs, comme plus

1 amplement décrit à la pièce HQT-3, Document 1. Ce modèle vise à poser le bon
2 geste au bon moment de façon à optimiser l'ensemble des coûts, aux charges et
3 aux investissements, dans le contexte d'un réseau arrivant à maturité et
4 hautement sollicité, induisant de ce fait une pression supplémentaire sur la
5 réalisation de projets de pérennité et d'interventions de maintenance.

6 Le Transporteur souligne que le retard de comblement de postes exprimé dans les
7 défis de mise en œuvre à la question 2.4 fait également en sorte que le
8 Transporteur a substitué pour la première partie de l'année des activités de
9 maintenance à être effectuées par de la main d'œuvre interne par certains travaux
10 pouvant être réalisés par l'entremise de services externes ou par des travaux
11 exigeant plus d'heures de réalisation à la pièce mais moins d'effectifs.

12 Perspective 2015 :

13 La hausse des salaires de base et du temps supplémentaire est conforme au
14 modèle de gestion des actifs et permet la réalisation d'interventions
15 supplémentaires en maintenance de même que la réalisation d'interventions
16 originalement prévues avant les remaniements d'activités de maintenance interne
17 suite au contexte mentionné aux paragraphes précédents de 2012 à 2014. Le
18 Transporteur poursuit également ses interventions ciblées et de réhabilitation afin
19 de s'assurer que l'accroissement du risque de défaillance demeure sous contrôle
20 et à un niveau acceptable pour assurer la sécurité, la fiabilité et la disponibilité de
21 son réseau.

22 Le Transporteur tient également à souligner que le processus de dotation pour
23 réaliser les activités de 2015 est déjà en place et qu'en vertu des aménagements
24 au processus de dotation et de formation, qui ont été mis en place avec le
25 syndicat de métier du 1500, le Transporteur réalisera l'embauche d'environ
26 130 effectifs d'ici le début des travaux en 2015.

27 Effet de l'indexation :

28 Le Transporteur souligne également que les dépenses présentées au tableau R7.1
29 reflètent une progression de l'ordre de 4,4 % entre l'année de base 2014 et l'année
30 témoin 2015, comme présentée à la page 8 de la pièce HQT-6, Document 2, en lien
31 avec les ententes négociées entre Hydro-Québec et les syndicats ce qui
32 correspond à la somme des augmentations salariales (3,3 %) principalement
33 attribuable à l'intégration du régime d'intéressement corporatif dans les échelles
34 salariales des employés syndiqués (voir l'annexe 2 de la pièce HQT-6,
35 Document 2) et des progressions salariales de l'ensemble des employés (1,1 %).

- 36 8. Références : (i) Pièce B-0016, tableau 6, p. 12;
37 (ii) Décision D-2011-039, par. 52;
38 (iii) Dossier R-3777-2011, pièce B-0018, p. 14.

39 Préambule :

- 40 (i) Le tableau 6 détaille les composantes de la masse salariale du Transporteur pour la période
41 2013-2015. Au cours de la période 2013-2015, le Transporteur prévoit que les coûts de la masse
42 salariale augmenteront à un rythme annuel moyen de 1,2 %.

Évolution des effectifs (ÉTC) pour la période 2011-2015

Nombre d'effectifs (ÉTC)	2011	2012	2013	2014	2015
	Actualisé	Actualisé	Actualisé	année de base	Actualisé
Niveau d'effectif total	3 356	3 175	3 085	3 168	3 278
Augmentation ou (réduction) d'effectif		(181)	(90)	85	110

1

2

3 (ii) Le nombre prévu de départs à la retraite représente 163 effectifs en ÉTC pour 2014, alors
4 que ce nombre s'élève à 133 ÉTC pour 2015, pour un total de 296 départs à la retraite.

5 Le nombre d'employés admissibles pour 2014 et 2015 est de 349 et 435 ÉTC respectivement,
6 pour un total de 784 effectifs admissibles.

7 **Demande :**

8 12.1 En considérant une hausse de 193 effectifs à la référence (i), et qu'entre les années 2014 et
9 2015, 38 % des employés seraient admissibles à prendre leur retraite (référence (ii)),
10 veuillez indiquer si le Transporteur s'interroge sur l'opportunité d'abolir certains postes.
11 Veuillez élaborer sur les orientations du Transporteur.

12 **R12.1**

13 **Le Transporteur tient compte des départs à la retraite (poste vacants) dans ses**
14 **prévisions de salaires de base. Comme exprimé en réponse à la question 8.3, le**
15 **Transporteur gère activement ses besoins prioritaires en main d'œuvre. Bien qu'il**
16 **utilisera l'opportunité d'un départ à la retraite pour réaliser une partie de**
17 **l'efficience attendue, il s'assurera principalement de profiter des dits départs pour**
18 **calibrer sa force de travail en fonction de ses activités prioritaires. Le**
19 **Transporteur cherche continuellement à recentrer sa force de travail au niveau de**
20 **ses activités de base à pied d'œuvre, dans un contexte d'activités croissantes sur**
21 **le réseau.**

22 **Charges brutes directes – Autres charges directes**

23 13. **Références :** (i) Pièce B-0016, tableau 8, p. 17;
(ii) Dossier R-3823-2012, pièce C-HQT-28, tableau 9, p. 19.

24 **Préambule :**

25 (i) Pour la rubrique « Services externes », les coûts totalisent 41,6 M\$ pour l'année
26 historique 2013.

27 (ii) Pour la rubrique « Services externes », les coûts totalisent 51,3 M\$ pour l'année de
28 base 2013.

Demande :

1 13.1 Veuillez justifier la baisse de 9,7 M\$ (-19 %) entre l'année de base 2013 et l'année
2 historique 2013.

3 **R13.1**

4 L'écart favorable de 9,7 M\$ entre l'année autorisée 2013 et l'année historique
5 s'explique, entre autres, par le retard occasionné par le contexte opérationnel
6 ainsi que des défis de mise en œuvre (voir la pièce HQT-6, Document 2, pages
7 5 et 6) et par la réalisation de travaux par Hydro-Québec Équipement et services
8 partagés. L'effet combiné de ces impacts représente un écart favorable de 5,5 M\$.
9 L'écart résiduel s'explique par une réallocation des besoins à la rubrique Stocks.
10 Le Transporteur tient à préciser que cet effet a été principalement compensé par
11 une diminution du coût des organismes de réglementation (voir la réponse à la
12 question 4.1 de la demande de renseignements de la FCEI à la pièce HQT-13,
13 Document 6), d'où la quasi absence d'écart au niveau de la rubrique Stocks.

14 **14. Références :** (i) Pièce B-0016, tableau 9, p. 20;
(ii) Dossier R-3823-2012, pièce C-HQT-28, tableau 10, p. 20.

15 **Préambule :**

16 (i) Pour la rubrique « Coût de retraite non réparti par produits », les coûts totalisent 0,3
17 M\$ pour l'année de base 2014.

18 (ii) Pour la rubrique « Coût de retraite non réparti par produits », les coûts autorisés pour
19 l'année témoin 2014 = 4,7 M\$.

20 **Demande :**

21 14.1 Veuillez justifier l'écart de prévision de l'ordre de 4,4 M\$ pour l'année autorisée 2014.

22 **R14.1**

23 Les fournisseurs de services partagés facturent le Transporteur selon le coût
24 complet établi lors de l'établissement des grilles tarifaires. Ainsi, toute variation
25 liée au coût de retraite est présentée distinctement à la ligne Coût de retraite non
26 réparti par produit. L'annexe 3 de la pièce HQT-6, Document 2 présente les
27 composantes du coût de retraite pour la période 2013 à 2015, incluant l'année
28 autorisée 2014 (Décision D-2014-049) et l'année de base 2014. Cette baisse est
29 principalement attribuable à l'augmentation de la composante du rendement prévu
30 de l'actif du régime de retraite compte tenu d'une juste valeur de l'actif du régime
31 supérieure à ce qui avait été prévu.