

## **Évolution annuelle de l'effectif en équivalent temps complet (ÉTC)**



## 1. Définition

1 L'effectif en équivalent temps complet annuel (« ÉTC ») est établi sur la base du nombre  
 2 d'heures rémunérées dans l'année, par rapport au nombre d'heures de travail théoriques  
 3 prévues aux conventions collectives ou aux contrats de travail, pour chaque groupe  
 4 d'employés du Transporteur.

## 2. Évolution de l'ÉTC

5 Le tableau 1 présente le niveau de l'effectif en ÉTC réel du Transporteur qui a été affecté  
 6 aux activités réglementées de transport d'électricité depuis 2014.

**Tableau 1  
Évolution des ÉTC 2014 - 2018**

Catégorie	2014	2015	2016	2017	2018
Permanent	2 840	2 790	2 708	2 711	2 857
Temporaire	322	259	270	417	463
<b>ÉTC total</b>	<b>3 162</b>	<b>3 049</b>	<b>2 978</b>	<b>3 128</b>	<b>3 320</b>

7 Le tableau 2 présente l'évolution des ÉTC entre les années réelles 2018 et 2017 ainsi  
 8 qu'entre l'année réelle 2018 et l'année autorisée 2018.

**Tableau 2  
Évolution des ÉTC 2017- 2018**

	Réel 2017	D-2018-035 Reclassé	Réel 2018	Écart réel 2018 vs Réel 2017	Écart réel 2018 vs D-2018-035
<b>ÉTC total</b>	<b>3 128</b>	<b>3 384</b>	<b>3 320</b>	<b>192</b>	<b>(64)</b>
Ajustements organisationnels En 2017		(28)			28
<b>ÉTC reclassé</b>	<b>3 128</b>	<b>3 356</b>	<b>3 320</b>	<b>192</b>	<b>(36)</b>

9 Afin de rendre comparables les données avec celles des années réelles 2017 et 2018, le  
 10 Transporteur a redressé les ÉTC de l'année autorisée 2018 pour l'ajustement  
 11 organisationnel portant sur le transfert des activités et des ressources réalisé en 2017,  
 12 comme décrit à la pièce HQT-2, Document 3.

13 Le nombre d'ÉTC réel en 2018 est inférieur de 36 au nombre d'ÉTC autorisé en 2018. Cette  
 14 diminution est principalement attribuable au passage à la phase avant-projet des projets de  
 15 remplacement d'un automatisme de sauvegarde du réseau de transport (« RPTC ») et de  
 16 remplacement des systèmes de conduite du réseau (« SCR »).

- 1 Quant à la hausse de 192 ÉTC entre les années réelles 2018 et 2017, elle est attribuable à
- 2 la nécessité pour le Transporteur de rehausser sa force de travail aux fins de la réalisation
- 3 des travaux de maintenance planifiés et du support technique qui en découle, de façon à
- 4 maintenir la fiabilité du réseau de transport.