

**M É M O I R E**  
de  
**union**  
des consommateurs  
(UC)

Mémoire d'organisme déposé en preuve dans le cadre de :

**Demande de modification des tarifs de transport pour l'année 2013**  
**Dossier R-3823-2012**  
**AQCIE-CIFQ**

Mémoire préparé par :

**Marc-Olivier Moisan-Plante, Économiste**

Le 22 octobre 2013

## **L'UNION DES CONSOMMATEURS, LA FORCE D'UN RÉSEAU**

---

Union des consommateurs est un organisme à but non lucratif qui regroupe dix Associations coopératives d'économie familiale (ACEF), l'Association des consommateurs pour la qualité dans la construction (ACQC) ainsi que des membres individuels. La mission de UC est de représenter et défendre les consommateurs, en prenant en compte de façon particulière les intérêts des ménages à revenu modeste. Les interventions de UC s'articulent autour des valeurs chères à ses membres : la solidarité, l'équité et la justice sociale, ainsi que l'amélioration des conditions de vie des consommateurs aux plans économique, social, politique et environnemental.

La structure d'UC lui permet de maintenir une vision large des enjeux de consommation tout en développant une expertise pointue dans certains secteurs d'intervention, notamment par ses travaux de recherche sur les nouvelles problématiques auxquelles les consommateurs doivent faire face; ses actions, de portée nationale, sont alimentées et légitimées par le travail terrain et l'enracinement des associations membres dans leur communauté.

Union des consommateurs agit principalement sur la scène nationale, en représentant les intérêts des consommateurs auprès de diverses instances politiques ou réglementaires, sur la place publique ou encore par des recours collectifs. Parmi ses dossiers privilégiés de recherche, d'action et de représentation, mentionnons le budget familial et l'endettement, l'énergie, les questions liées à la téléphonie, la radiodiffusion, la télédistribution et l'inforoute, la santé, l'agroalimentaire et les biotechnologies, les produits et services financiers ainsi que les politiques sociales et fiscales.

Finalement, dans le contexte de la mondialisation des marchés, UC travaille en collaboration avec plusieurs groupes de consommateurs du Canada anglais et de l'étranger. Elle est membre de l'*Organisation internationale des consommateurs* (OI), organisme reconnu notamment par les Nations Unies.

Depuis plus de 40 ans, les ACEF travaillent sans relâche au Québec auprès des personnes à faible revenu. Tout en revendiquant des améliorations aux politiques sociales et fiscales, les ACEF ont, depuis le début de leur existence, offert des services directs aux familles, dont des services de consultation budgétaire personnalisés.

## **CONTEXTE DE LA DEMANDE**

---

La demande du Transporteur se fait dans un contexte où celui-ci prétend ne plus être en mesure de réaliser des gains d'efficacité sur les Charges nettes d'exploitation (« CNE ») au même rythme que par les années passées :

« Un tel rythme annuel de gains d'efficacité ne saurait être soutenu dans les années à venir sans risquer de compromettre la fiabilité du réseau de même que le niveau de la qualité du service auquel la clientèle est en droit de s'attendre »<sup>1</sup>

En 2012, le Transporteur considère avoir réalisé des gains d'efficacité impressionnants, qui dépassent de loin les attentes :

« Sur le plan des CNE, les efforts d'efficacité du Transporteur, tributaires de sa flexibilité de gestion, ont permis de livrer des résultats surpassant les cibles d'efficacité fixées et les gains d'efficacité ont atteint 54,3 M\$ en 2012. Ce montant représente 41,1 M\$ de plus que la cible ponctuelle de gains d'efficacité de 2 % fixée par la Régie pour 2012 et 47,7 M\$ de plus que l'objectif historique de 1 % du Transporteur depuis l'implantation de sa démarche d'efficacité structurée. »<sup>2</sup> (nos soulignés)

Ce résultat est d'autant plus exceptionnel, en apparence, que le Transporteur n'est pas mesure d'identifier les sources de l'efficacité réalisée :

« Demandes :

2.1. Veuillez ventiler le montant de 41,1 M\$ indiqué à la référence (i) entre les gains d'efficacité additionnels et les autres réductions de coûts mentionnés à la référence (ii).

R2.1

Le Transporteur tient à rappeler que les ajustements organisationnels majeurs de la VPEI, tels que décrits à la section 2.3 de la pièce HQT-3, Document 1, rendent difficile, voir même

---

<sup>1</sup> C-HQT-0017, page 8.

<sup>2</sup> Ibidem.

impossible, l'exercice de ventilation demandé. Cette réorganisation a significativement altéré les bases de référence qui permettraient de faire une distinction entre les gains d'efficacité et les autres réductions de coûts au même titre que la réalisation d'un suivi par chantier. Les gestes réalisés et envisagés visant une réduction des coûts suivant la mise en place de la nouvelle organisation comportent de nombreuses actions qui ne se prêtent pas à un suivi selon la notion de « chantier » ou selon une distinction entre l'efficacité et autres mesures de réduction de coûts. La réduction d'effectif par attrition naturelle en est un exemple. »<sup>3</sup>

De plus, la notion « d'efficacité » utilisée par le Transporteur semble des plus vagues :

« 2.3. Veuillez expliquer la méthode d'évaluation utilisée par le Transporteur pour distinguer un gain d'efficacité d'une autre réduction de coûts.

### R2.3

Le Transporteur ne distingue pas ces composantes comme mentionné en réponse aux questions 1.1 et 2.1. »<sup>4</sup>

Selon la compréhension de UC, la notion d'efficacité devrait référer au principe de faire la même chose (ou davantage) à un coût plus bas. Cependant, pour le Transporteur toute réduction de coûts, même si celle-ci amène une réduction de ses activités, est considérée comme étant de l'« efficacité ». UC soumet que la notion d'efficacité ne peut que signifier faire la même chose (ou mieux) à moindre coût. Une réduction de coûts qui engendre une réduction des actions ou services n'est pas de l'efficacité.

Par ailleurs, un autre élément important de contexte est celui des imposants trop-perçus que le Transporteur a réalisé depuis quelques années, et en particulier en 2012. En effet les trop-perçus du Transporteur sont les suivants<sup>5</sup> : 85,2M\$ en 2009, 84,4M\$ en 2010, 72,9M\$ en 2011, et 159,5M\$ en 2012.

---

<sup>3</sup> C-HQT-0065, page 5.

<sup>4</sup> C-HQT-0065, page 6.

<sup>5</sup> R-3842-2013, B-0020, page 40.

En ce qui a trait aux CNE, le trop-perçu serait de 46,6M\$ pour l'année 2012<sup>6</sup>. Il convient également de rappeler qu'un trop-perçu peut provenir d'un « écart de prévision », c'est-à-dire d'une surestimation des coûts prévus, ce que ne nie pas l'expert du Transporteur dans la cause 3842-2013 :

« 10.3 Considérant que le trop-perçu peut s'expliquer par des erreurs de prévision et des gains d'efficience, veuillez commenter sur la possibilité d'un mécanisme de partage du trop-perçu à 50%/50% ne comportant pas de zone sans partage, pour le Transporteur et le Distributeur et leurs clients.

R10.3

(...)The deadband serves a critical role in achieving both objectives. As implied by the question, earnings variations are caused by forecast differences (factors largely beyond the control of the Transmission Provider and the Distributor) and by efficiency improvements that are the result of management action. »<sup>7</sup> (nos soulignés)

Ainsi, les gains efficience réels réalisés en 2012, c'est-à-dire ceux qui ne résultent pas d'une réduction des activités ou d'erreurs prévisionnelles, pourraient être largement inférieurs aux 54,3M\$ allégués par le Transporteur.

UC examinera donc l'historique de prévision du Transporteur pour certains postes des CNE, afin de vérifier si une surestimation chronique des charges de serait pas présente. Une telle surestimation des CNE pourrait masquer la présence de gisements d'efficience faciles à exploiter.

Pour ce faire, UC portera son attention aux montants demandés pour les postes « salaires de base » et « temps supplémentaire ». En 2013 et 2014, les dépenses prévues pour ces postes totalisent respectivement 285,3M\$ et 288,5M\$.

---

<sup>6</sup> R-3842-2013, B-0020, page 27.

<sup>7</sup> R-3842-2013, B-0020, page 21.

## **SALAIRES DE BASE**

---

UC a colligé les données relatives aux cinq dernières années historiques quant aux montants réels dépensés pour le poste « salaires de base » et ceux projetés lors des demandes tarifaires, c'est-à-dire l'année témoin. Le tableau suivant présente les résultats :

**Tableau 1. Salaires de base : écarts prévisionnels 2008-2012.**

**Données exprimées en millions de \$.**

Année	Prévision	Réel	Écart
2008	243,8	234,8	<b>9,0</b>
2009	253,9	237,5	<b>16,4</b>
2010	256,8	244,8	<b>12,0</b>
2011	258,5	249,4	<b>9,1</b>
2012	256,1	241,7	<b>14,40</b>

Sources : Voir HQT-6, Document 2 dans : R-3640-2007, R-3669-2008, R-3706-2009, R-3738-2010, R-3777-2011, R-3823-2012.

Le constat est facile à faire : une surestimation systématique des dépenses en salaires de base a permis au Transporteur de bénéficier d'un trop-perçu annuel moyen de **12,2M\$** depuis 2008, et ce, au détriment de sa clientèle. UC soumet qu'il est plus que probable que cette surestimation se répète à nouveau en 2013 et 2014.

En conséquence,

**UC demande à la Régie de réduire les montants alloués à titre de salaires de base de 12,2M\$ pour les années tarifaires 2013 et 2014.**

## **TEMPS SUPPLEMENTAIRE**

---

Chaque année, le Transporteur engage des dépenses impressionnantes en temps supplémentaire. Les médias rapportent couramment qu'Hydro-Québec (l'entreprise intégrée) semble être un paradis du temps supplémentaire<sup>8</sup>. UC a colligé les données suivantes à propos du Transporteur :

**Tableau 2. Temps supplémentaire et Ratio de temps supplémentaire, 2008-2012.**

**Données réelles.**

Année	Salaires de base (réels)	Temps supplémentaire (réel)	Ratio de temps supplémentaire (réel)
2008	234,8 M\$	33,7 M\$	14,4%
2009	237,5 M\$	41,3 M\$	17,4%
2010	244,8 M\$	35,4 M\$	14,5%
2011	249,4 M\$	37,2 M\$	14,9%
2012	241,7 M\$	34,1 M\$	14,1%
Moyenne	241,6 M\$	36,3 M\$	15,1%

Sources : Voir HQT-6, Document 2 dans : R-3640-2007, R-3669-2008, R-3706-2009, R-3738-2010, R-3777-2011, R-3823-2012.

Bon an mal an, ce sont 36,3M\$ qui sont dépensés par le Transporteur afin d'acquitter la facture de temps supplémentaire. Le « Ratio de temps supplémentaire » est le ratio entre les montants dépensés pour le temps supplémentaire dans une année donnée sur les montants dépensés à titre de salaires de base.

Le « Ratio de temps supplémentaire » donne une indication de la pression financière qu'exerce le temps supplémentaire sur les dépenses en personnel, ainsi qu'une indication de l'intensité à laquelle le Transporteur y recourt dans sa gestion de la force de travail.

---

<sup>8</sup> **Hydro-Québec, Paradis du surtemps**, TVA nouvelles, 16 mai 2012. [En ligne] : <http://tvanouvelles.ca/lcn/infos/national/archives/2012/05/20120516-045129.html>

À titre de comparaison, il a été établi que dans l'industrie électrique, la moyenne pour ce ratio est de 9% :

« Overtime is to be expected in the electric utility industry. (...) A study conducted by the Electricity Sector Council reported that overtime has been averaging around 9% over base wages for the industry for the 2000 – 2006 period. »<sup>9</sup>

Ainsi, le Transporteur engage une dépense annuelle en temps supplémentaire supérieure par plus de **65%** à la moyenne de l'industrie. Puisque la facture annuelle moyenne du Transporteur pour le temps supplémentaire est de 36,3M\$ (voir Tableau 2), on peut calculer qu'elle est supérieure de 14,5M\$<sup>10</sup> à la dépense moyenne de l'industrie pour ce poste. Ceci entraîne un surcoût annuel de **7,25M\$** pour la clientèle du Transporteur<sup>11</sup>. Il y a donc urgence d'agir afin de reprendre le contrôle des dépenses en temps supplémentaire, et le Transporteur pourrait s'inspirer d'entreprises qui se sont attaquées à ce problème avec succès dans un passé récent.

À titre d'exemple, BC Hydro présentait un « Ratio de temps supplémentaire » annuel moyen de 11%, ce qu'elle jugeait inacceptable. En conséquence, BC Hydro s'est résolument attaquée au problème, et a procédé à l'implantation de mesures favorisant une gestion efficace du temps supplémentaire. L'entreprise s'est également fixé une cible à atteindre, soit la réduction du Ratio de temps supplémentaire à 8% :

« BC Hydro's overtime results are somewhat higher at 11% (for example Fiscal 2010 overtime costs were \$52M of total salary \$489.4M). »

« In 2010, BC Hydro implemented an Overtime Management Strategy to achieve and fulfill work plans, while remaining cost effective. The Overtime Management Strategy includes the enforcement of corporate policies such as justification and pre-approval of overtime, timely and

---

<sup>9</sup> **Review of BC Hydro**, British Columbia Government, juin 2011. [En ligne]:

<http://www.newsroom.gov.bc.ca/downloads/bchydroreview.pdf>

<sup>10</sup> Calculée ici comme étant :  $36,3M\$ \cdot ((15\% - 9\%) / 15\%) = 14,5M\$$ .

<sup>11</sup> En considérant que le temps supplémentaire est payé à « temps double », la surcharge que HQT transfère à ses clients pour éponger la facture de temps supplémentaire est de :  $14,5M\$ \cdot (1/2) = 7,25M\$$ . HQT n'a pas voulu répondre aux DDR de UC à ce sujet. Voir C-HQT-0075, questions 5.5 à 5.9.

regular reporting and monitoring of overtime needs and determining the appropriate and effective mix of both internal and external resources (in-house versus external).

BC Hydro realized a 2% decrease in overtime hours between 2009 and 2010 and documents supporting the 2012-2014 Revenue Requirements Application indicated that they are planning on reducing overtime costs to approximately 8% of base salary in 2014. This will reduce budgeted overtime costs by approximately 25%.»<sup>12</sup>

Le Transporteur est bien loin de telles cibles d'efficience, tel que le témoigne le tableau suivant :

**Tableau 3. Temps supplémentaire et Ratio de surtemps, 2013-2014.**

**Données prévisionnelles.**

Année	Salaires de base	Temps supplémentaire	Ratio de Temps supplémentaire
2013	249,8 M\$	35,5 M\$	<b>14,4%</b>
2014	254,4 M\$	34,1 M\$	<b>13,4%</b>

UC considère que le Transporteur devrait s'inspirer des meilleures pratiques de l'industrie, soit celles de BC Hydro, et cibler un « Ratio de temps supplémentaire » de 8% à la fin de l'horizon 2013-2015. En particulier, UC suggère un cheminement par étapes, avec comme cibles, des Ratio de temps supplémentaire de 12% en 2013, 10% en 2014 et 8% pour 2015.

En incorporant les suggestions de UC pour les salaires de base (voir section précédente), on obtient le tableau suivant :

---

<sup>12</sup> **Review of BC Hydro**, British Columbia Government, juin 2011. [En ligne]: <http://www.newsroom.gov.bc.ca/downloads/bchydroreview.pdf>

**Tableau 4. Temps supplémentaire et Ratio de surtemps, 2013-2014.**

**Cibles d'efficacité suggérées par UC.**

Année	Salaires de base (suggestion UC)	Temps supplémentaire (calculs de UC)	Ratio de Temps supplémentaire (cibles de UC)
2013	237,6 M\$	28,5M\$	<b>12,0%</b>
2014	242,2 M\$	24,2M\$	<b>10,0%</b>
2015	À venir	À venir	<b>8,0%</b>

La poursuite de ces cibles d'efficacité permettrait au Transporteur de rattraper le retard relatif à BC Hydro d'ici 2015.

**UC recommande à la Régie :**

**D'établir un calendrier de cibles d'efficacité afin de limiter l'usage du temps supplémentaire du Transporteur.**

**De choisir les cibles suggérées par UC, afin que le Transporteur rattrape son retard d'efficacité par rapport à BC Hydro d'ici 2015.**

En conséquence,

**De réduire les montants alloués pour le temps supplémentaire de 7M\$ en 2013 et de 9,9M\$ en 2014.**

## **DÉCRET 1135-2012 DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC**

---

Le 5 décembre 2012, le gouvernement du Québec a émis un décret à l'attention de la Régie de l'énergie stipulant:

« Que soit indiquée à la Régie de l'énergie les préoccupations économiques, sociales et environnementales suivantes afin de favoriser l'atteinte de l'équilibre budgétaire du gouvernement du Québec : lors de la fixation des tarifs d'électricité, les orientations gouvernementales mentionnées dans le budget 2013-2014 soient prises en considération. »<sup>13</sup>  
(nos soulignés)

En vertu du paragraphe 10 du 1<sup>er</sup> alinéa de l'article 49, la Régie doit prendre en compte les préoccupations énoncées par le Gouvernement :

« **49.** Lorsqu'elle fixe ou modifie un tarif de transport d'électricité ou un tarif de transport, de livraison ou d'emmagasinage de gaz naturel, la Régie doit notamment: (...)

10° tenir compte des préoccupations économiques, sociales et environnementales que peut lui indiquer le gouvernement par décret; »<sup>14</sup>

Ce décret est toujours valable, et la Régie doit prendre en considération les orientations indiquées par le gouvernement lors de la fixation des tarifs. En particulier, le gouvernement indiquait que des gains d'efficacité additionnels étaient attendus de la part d'Hydro-Québec en 2013-2014 et en 2014-2015 tel que le montre un extrait du Plan budgétaire (voir Annexe A à la fin du document). Ainsi, la Régie doit tenir compte des préoccupations énoncées dans le décret 1135-2012 lorsqu'elle détermine les tarifs du Transporteur pour les années tarifaires 2013 et 2014. Les orientations indiquées par le gouvernement dans le budget doivent également être prises en compte puisque le décret y fait directement référence.

Parmi les orientations indiquées dans le budget, celles concernant les tarifs des usagers et la réalisation de gains d'efficacité retiennent l'attention :

---

<sup>13</sup> Décret № 1135-2012, Concernant les préoccupations économiques, sociales et environnementales indiquées à la Régie de l'énergie afin de favoriser l'atteinte de l'équilibre budgétaire du gouvernement du Québec.

<sup>14</sup> LRÉ, 1<sup>er</sup> octobre 2013.

« ■ Gains d'efficience

Pour les raisons indiquées précédemment, Hydro-Québec réalisera d'importantes réductions de charges d'exploitation associées aux gains d'efficience possibles dans toutes ses divisions, notamment Hydro-Québec Distribution et Hydro-Québec TransÉnergie.

Les gains d'efficience 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. »<sup>15</sup> (nos soulignés)

Dans ce contexte, il faut lire Loi sur de la Régie (« LRÉ ») et le décret 1135-2012 de façon conjointe pour bien interpréter les compétences de la Régie. La LRÉ indique:

« 31. La Régie a compétence exclusive pour: (...)

2.1° surveiller les opérations du transporteur d'électricité, du distributeur d'électricité ainsi que celles des distributeurs de gaz naturel afin de s'assurer que les consommateurs paient selon un juste tarif; »<sup>16</sup>

Selon UC, l'interprétation conjointe de l'article 31 de la LRÉ et du décret 1135-2012 signifie qu'un tarif juste est un tarif qui prend en considération les importantes réductions de charges d'exploitation indiquées dans les orientations du gouvernement du Québec.

Dans ce contexte, il apparaît surprenant que le Transporteur présente une demande tarifaire comportant des augmentations de ses charges nettes d'exploitation et de ses effectifs évalués en Équivalent temps complet (« ÉTC ») pour 2013 et 2014, tels qu'en témoignent les tableaux suivants tirés de la demande du Transporteur<sup>17 18</sup>:

---

<sup>15</sup> Plan budgétaire 2013-2014, Gouvernement du Québec, 2012. [En ligne] :

<http://www.budget.finances.gouv.qc.ca/Budget/2013-2014/fr/documents/Planbudgetaire.pdf>

<sup>16</sup> LRÉ, article 31, alinéa 2.1, 1<sup>er</sup> octobre 2013.

<sup>17</sup> C-HQT-0017, page 6.

<sup>18</sup> C-HQT-0028, page 17.

**Tableau 5. Revenu requis du service de transport**

**Tableau 1**  
**Revenus requis du service de transport**  
**2011 à 2014**  
**(en M\$)**

	Année historique 2011	Autorisé 2012 D-2012-066	Année historique 2012	Année de base 2013	Année témoin 2014
Rendement sur la base de tarification et charge de désactualisation	1 273,3	1 182,2	1 285,4	1 101,0	1 156,0
Coût moyen pondéré du capital	7,546%	6,838%	7,608%	6,393%	6,428%
Dépenses nécessaires à la prestation du service	1 736,1	1 809,4	1 706,1	1 823,7	1 896,9
Charges nettes d'exploitation	661,5	679,8	633,2	705,2	713,3
Amortissement	962,2	1 040,0	994,8	1 010,0	1 075,8
Taxes et autres <sup>1</sup>	112,4	89,6	78,1	108,5	107,8
<b>Revenus requis</b>	<b>3 009,4</b>	<b>2 991,6</b>	<b>2 991,5</b>	<b>2 924,7</b>	<b>3 052,9</b>

<sup>1</sup> Autres : achats de services de transport, achats d'électricité, autres revenus de facturation interne, frais corporatifs, compte d'écarts du coût de retraite, intérêts reliés au remboursement gouvernemental et facturation externe

**Tableau 6. Effectif en ÉTC annuel**

**Effectif en équivalent temps complet annuel**

Composantes	Année historique 2011	Année historique 2012	Année de base 2013	Année témoin 2014
<b>Total</b>	<b>3 356</b>	<b>3 175</b>	<b>3 213</b>	<b>3 238</b>
Permanent	3 023	2 916	2 809	2 834
Temporaire	333	259	404	404

Les données du Tableau 6 indiquent une progression de 38 ÉTC entre l'année historique 2012 et l'année de base 2013, et une progression de 25 ÉTC entre l'année de base 2013 et l'année témoin 2014.

À la vue de ces données, UC doute que les tarifs demandés par le Transporteur soient justes, car tant les charges nettes d'exploitation que les ÉTC budgétées pour les années tarifaires 2013 et 2014 ne semblent pas indiquer que le Transporteur se soit conformé aux orientations énoncées par le gouvernement du Québec.

Afin de le déterminer avec exactitude, il appert essentiel que le Transporteur dévoile ses cibles de réduction d'effectifs ainsi que toute information pertinente ou nécessaire à l'appréciation de l'atteinte ces cibles.

Pour l'instant, le Transporteur a refusé de répondre aux questions formulées à cet égard par UC<sup>19</sup>. En particulier, le Transporteur a refusé de dévoiler les cibles de réduction de personnel imputables à la demande de l'actionnaire :

« Demandes

1.1 Quelles sont les cibles de réduction de personnel pour TransÉnergie?

R1.1

Les stratégies mises en place par Hydro-Québec pour atteindre la cible fixée par le gouvernement relèvent de la gestion corporative d'Hydro-Québec.

La réduction d'effectifs en équivalent temps complet présentée à la page 17 de la pièce HQT-6, Document 2, correspond en grande partie aux opportunités qu'offrent les départs à la retraite en 2011 et 2012. »<sup>20</sup> (nos soulignés)

En conséquence, **UC recommande à la Régie :**

- **D'ordonner au Transporteur de divulguer les cibles de réduction de personnel que lui a fixé la gestion corporative d'Hydro-Québec pour les années tarifaires 2013 et 2014, ainsi que toute information pertinente ou nécessaire à l'évaluation de la mise en œuvre de ces cibles.**
- **D'établir le revenu requis relatif à la masse salariale du Transporteur de façon à prendre en compte les cibles réductions d'effectif que lui a fixé la gestion corporative d'Hydro-Québec pour les années tarifaires 2013 et 2014 afin de répondre aux orientations du gouvernement du Québec exprimées dans le décret 1135-2012;**

À défaut d'avoir l'information pertinente du Transporteur sur ses cibles de réduction de personnel, UC procédera à une estimation des ces réductions, et tentera d'établir si les résultats sont compatibles avec les orientations édictées par le gouvernement.

---

<sup>19</sup> Voir C-HQT-0075, questions 1.1 à 1.5.

<sup>20</sup> C- HQT-0075, page 3.

Dans le Tableau 7, nous effectuons une estimation de la réduction budgétée du personnel du Transporteur pour la période couvrant le 1<sup>er</sup> janvier 2012 au 31 décembre 2013, à partir des informations contenues dans le Tableau 6.

La méthodologie employée et le détail des calculs sont présentés dans l'Annexe B. À fin de comparaison, les réductions de personnels annoncées par le gouvernement pour l'entreprise intégrée sont également présentées. Les résultats sont les suivants :

**Tableau 7. Estimation de la réduction des effectifs : 01/01/2012- 12/12/2013**

Données en Équivalent temps complet (ÉTC)

Année	Hydro-Québec	HQT
Début 2012	22 500	3266
Fin 2013	20 500	3226
Réduction	2000	40
Réduction en %	8,89%	1,2%

UC estime ainsi que le Transporteur ne prévoit réduire ses effectifs que par 40 ÉTC entre le début de l'année 2012 et la fin de l'année 2013, soit une réduction de 1,2% pour cette période de 24 mois.

À défaut de connaître les cibles de réduction d'effectifs qu'a déterminée la gestion corporative d'Hydro-Québec pour le Transporteur, UC soumet qu'une cible de réduction de 4,45%, la moitié de celle annoncée pour l'entreprise intégrée, permettrait de se conformer aux orientations indiquées dans le budget. UC présente le Tableau 8, dans lequel le scénario d'une réduction des effectifs du Transporteur par 8,89%, le taux soumis à l'entreprise intégrée, est également inclus à titre indicatif :

**Tableau 8. Réduction des effectifs - Estimation avec des cibles présumées**

Données en Équivalent temps complet (ÉTC).

Année	HQ Intégrée	HQT (8,89%)	HQT (4,45%)	HQT - 3823	Écart
Début 2012	22 500	3266	3266	3266	s.o.
Fin 2013	20 500	2975	3120	3226	106
Réduction	2000	291	146	40	106
Réduction en %	8,89%	8,89%	4,45%	1,2%	3,25%

Si l'on présume que le taux de réduction des effectifs du Transporteur est le même que celui suggéré à l'entreprise intégrée, soit 8,89%, la réduction de personnel atteindrait 291 ÉTC. En présumant que ce taux n'est que de 4,45%, ce que UC considère suffisant afin de répondre aux orientations du gouvernement, la réduction des effectifs atteindrait tout de même 146 ÉTC. La réduction estimée du Transporteur n'est que de 40 ÉTC pour une période de 2 ans, et ne représente qu'une diminution annuelle de 0,6%.

UC soumet que la réduction des effectifs du Transporteur pour l'année tarifaire 2013 ne semble pas être concordante avec les orientations du gouvernement du Québec. De plus, le gouvernement en avait exigé la prise en compte par la Régie lors de l'établissement des tarifs.

La réduction estimée de l'effectif du Transporteur, 40 ÉTC, implique un écart de 106 ÉTC (ou de 3,25%) avec les ÉTC résultants d'un taux de réduction de 4,45%. Cela représente un montant de 14,2M\$ sur la masse salariale budgétée de 435,4M\$ pour l'année de base 2013<sup>21</sup>.

Dans ce contexte, UC soumet que la Régie devrait réduire le revenu requis relatif à la masse salariale pour l'année tarifaire 2013 à un niveau compatible avec les orientations indiquées par le gouvernement. La Régie déterminera le montant relatif à la masse salariale pour l'année tarifaire 2014 en conséquence.

À défaut, de pouvoir le faire sur les bases des cibles de réduction de personnel déterminées par le Transporteur, UC recommande à la Régie de :

---

<sup>21</sup> C-HQT-0028, page 14.

**Réduire les montants requis au titre de masse salariale du Transporteur de 14,2M\$ pour les années tarifaires 2013 et 2014; ou**

Afin que les orientations du gouvernement soient automatiquement prises en compte dans l'établissement des tarifs, et ce, sans arbitraire:

**D'imposer une fermeture réglementaire des livres sur les charges nettes d'exploitation pour les années tarifaires 2013 et 2014;**

## **RESUME DES SUGGESTIONS DE REDUCTION DU REVENU REQUIS DE UC**

Les suggestions de UC peuvent être évaluées à l'aide du tableau sur la Masse salariale présenté<sup>22</sup> par le Transporteur:

**Tableau 9.**

**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
<b>Total</b>	<b>384,7</b>	<b>372,7</b>	<b>435,4</b>	<b>425,4</b>

**Tableau 10. Réductions de la masse salariale suggérées par UC**

Composantes	Année de base 2013	Année témoin 2014
Salaire de base (Écart prévisionnel)	12,2 M\$	12,2 M\$
Temps supplémentaire (Mesure de contrôle)	7,0 M\$	9,9 M\$
Décret 1135-2012 (Orientations du Gouvernement)	14,2M\$	14,2 M\$
Réduction totale de la masse salariale	33,4 M\$	36,3M\$

<sup>22</sup> C-HQT-0028, page 14.

## **COÛT DE RETRAITE**

---

Le Transporteur indique dans sa preuve que le coût de retraite sera de 75,6M\$ pour l'année de base 2013, et de 61,6M\$ pour l'année témoin 2014<sup>23</sup>.

Cependant, des informations plus récentes indiquent que le déficit actuariel du régime de retraite des employés d'Hydro-Québec a fondu de moitié en 2013 :

« À la fin de 2012, le test de solvabilité du régime affichait un déficit de 4,6 milliards \$. Avec la hausse des taux d'intérêt en 2013, ce déficit de solvabilité a diminué d'environ la moitié. »<sup>24</sup>

La même source indique également que la contribution des employés augmentera et que celle de l'employeur diminuera à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2014 :

« Au cours des cinq prochaines années, les employés syndiqués verront graduellement leur part de la contribution actuellement versée au Régime de retraite d'Hydro-Québec, c'est-à-dire le coût du service courant, passée de 33 % à 48 %. Pendant la même période, la part de l'employeur sera abaissée de près de 67 % à 52 %.

Cela signifie qu'en 2018 un travailleur déboursera 480 \$ sur une contribution de 1000 \$ alors qu'Hydro versera 520 \$. Actuellement, ils paient respectivement 330 \$ et 670 \$ pour une cotisation de 1000 \$. »<sup>25</sup>

**En conséquence, UC recommande à la Régie d'exiger une mise à jour immédiate des informations relatives au coût de retraite, et d'en tenir compte dans la détermination des tarifs du Transporteur pour les années tarifaires 2013 et 2014.**

En attente des informations demandées, UC réserve son opinion sur ce sujet qu'il abordera en audience.

---

<sup>23</sup> C-HQT-0028, page 14.

<sup>24</sup> **Les employés d'Hydro devront cotiser davantage**, Journal de Montréal, 8 octobre 2013. [En ligne] : <http://www.journaldemontreal.com/2013/10/08/les-employes-dhydro-devront-cotiser-davantage>

<sup>25</sup> Ibidem.

## **PRIMES ET REVENUS DIVERS DES EMPLOYES**

---

Dans sa preuve, le Transporteur indique que les primes et revenus divers de 25,6M\$ pour l'année de base 2013 et de 26,1M\$ pour l'année témoin 2014<sup>26</sup>.

Cependant, des informations récentes indiquent toutefois des changements importants quant au versement d'une prime annuelle de 4,2% pour 2013, et 2014 :

« Du côté de la rémunération, Argent a déjà révélé la semaine dernière que les syndiqués ne toucheront plus de boni et que la prime annuelle de 4,2 % sera ajoutée à leur salaire. L'entente de principe indique que la prime de 2013 sera versée en 2014 et que le salaire de base sera haussé de 4,2 % en 2015 »<sup>27</sup>

**En conséquence, UC recommande à la Régie d'exiger une mise à jour immédiate des informations relatives aux primes et revenus divers, et d'en tenir compte dans la détermination des tarifs du Transporteur pour les années tarifaires 2013 et 2014.**

En attente des informations demandées, UC réserve son opinion sur ce sujet qu'il abordera en audience.

---

<sup>26</sup> C-HQT-0028, page 14.

<sup>27</sup> **Les employés d'Hydro devront cotiser davantage**, Journal de Montréal, 8 octobre 2013. [En ligne] : <http://www.journaldemontreal.com/2013/10/08/les-employes-dhydro-devront-cotiser-davantage>

**ANNEXE – A**  
**EXTRAIT DU PLAN BUDGÉTAIRE 2013-2014<sup>28</sup>, PAGE A.100.**

---

**□ Des gestes d'efficience**

En plus des efforts aux dépenses, le gouvernement met de l'avant, dans le cadre du budget 2013-2014, certains gestes d'efficience aux revenus qui viseront :

- des efforts additionnels aux sociétés d'État;
- des efforts additionnels de lutte contre l'évasion fiscale;
- une réduction des dépenses fiscales.

Globalement, ces gestes représenteront 438 millions de dollars en 2013-2014 et 535 millions de dollars en 2014-2015.

TABLEAU A.43

**Gestes d'efficience**  
(en millions de dollars)

	2012-2013	2013-2014	2014-2015
<b>Efforts additionnels aux sociétés d'État</b>			
– Amélioration de la performance et de la rentabilité d'Hydro-Québec	—	225	225
– Mise en valeur des investissements réalisés par Loto-Québec	—	50	90
– Amélioration soutenue de l'efficience de la Société des alcools du Québec	—	15	15
<b>Sous-total</b>	—	<b>290</b>	<b>330</b>

---

<sup>28</sup> Plan budgétaire 2013-2014, Gouvernement du Québec, 2012. [En ligne] : <http://www.budget.finances.gouv.qc.ca/Budget/2013-2014/fr/documents/Planbudgetaire.pdf>

## **ANNEXE B**

### **ESTIMATION DES CIBLES ET RESULTATS DES REDUCTIONS D'EFFECTIFS**

---

Les données sur les ÉTC présentées par le Transporteur pour une année donnée, correspondent à l'ÉTC moyen au cours de cette année, et non à l'ÉTC en début d'année :

« L'ÉTC correspond à A/B où :

A = nombre d'heures rémunérées (à temps régulier) déclarées par l'employé dans le système Paie pour l'année civile (du 1er janvier au 31 décembre)

B = nombre d'heures que doit travailler l'employé durant une semaine multiplié par le nombre de semaines ouvrées dans l'année. »<sup>29</sup>

Nous devons donc estimer les ÉTC du Transporteur au début de l'année 2012 (quantité d'ÉTC à partir de laquelle le gouvernement indique une diminution d'effectif de 2000 personnes), et ceux de la fin de l'année 2003 (moment où cette réduction devrait être complétée).

En utilisant le Tableau 6, reproduit ici, il est possible d'estimer ces ÉTC.

**Tableau 6.**

**Effectif en équivalent temps complet annuel**

Composantes	Année historique 2011	Année historique 2012	Année de base 2013	Année témoin 2014
Total	3 356	3 175	3 213	3 238
Permanent	3 023	2 916	2 809	2 834
Temporaire	333	259	404	404

Une mesure possible consiste à faire la moyenne des effectifs des années historiques 2011 et 2012. Ceci nous donnera l'ÉTC moyen entre le début de l'année 2011 et la fin de l'année 2012. Il s'agit d'une approximation raisonnable de l'ÉTC au 1<sup>er</sup> janvier 2012.

Ainsi, on peut estimer le nombre d'ÉTC du Transporteur au 1<sup>er</sup> janvier 2012 à 3266<sup>30</sup>. La réduction de 8,89% indiquée par l'actionnaire fait en sorte que le nombre d'ÉTC du

---

<sup>29</sup> **Rapport annuel Hydro-Québec Transport – 2012**, HQT-1 Document 5 - Évolution annuelle de l'effectif en équivalent temps complet (ÉTC), <http://www.regie-energie.gc.ca/audiences/RappHQT2012/mainRappHQT2012.htm>

<sup>30</sup> Le calcul se fait ainsi : ( 3356 (ÉTC historique 2011) + 3175 (ÉTC historique 2012) ) / 2 = 3266.

Transporteur devrait être de 2975<sup>31</sup> à la fin de 2013. La réduction annoncée par l'actionnaire devrait être de l'ordre de 291 ETC.

On peut maintenant estimer les ÉTC du Transporteur à la fin de 2013 (ou au début de 2014), on prenant la moyenne des ÉTC budgétées pour l'année de base et l'année témoin. Le résultat nous donnera une approximation des ÉTC budgétées au 31 décembre 2013. Le résultat du calcul est de : 3226 ÉTC<sup>32</sup>.

La réduction des ÉTC par le Transporteur entre le début de 2012 et la fin de 2013 est d'environ de :  $3266 - 3226 = 40$  ÉTC.

---

<sup>31</sup> Le calcul se fait ainsi :  $3266 \cdot (1 - 0,0889) = 2975$ .

<sup>32</sup> Le calcul se fait ainsi :

$( 3213 \text{ (ÉTC année de base 2013)} + 3238 \text{ (ÉTC année témoin 2014)} ) / 2 = 3226$ .