

## **Comparaison des résultats réglementaires réels et des revenus requis autorisés pour l'année 2015**



## 1 Résultats réglementaires du Transporteur pour l'année 2015

1 Les tableaux 1 et 2 suivants présentent une comparaison entre les résultats réglementaires  
2 réels de l'année 2015 et les revenus requis autorisés selon la décision D-2015-031.

3 Afin de rendre comparables les résultats réglementaires réels aux revenus requis autorisés  
4 pour 2015, le Transporteur a redressé les composantes des charges nettes d'exploitation  
5 autorisées de façon à y refléter l'impact des deux ajustements organisationnels suivants  
6 réalisés à la fin de l'année 2015 :

- 7 • un transfert des activités et des ressources de la direction Planification financière et  
8 Contrôleur du Transporteur vers le groupe Direction financière et contrôle ;
- 9 • un transfert des activités et des ressources de la direction Informatique du transport  
10 du Transporteur vers la vice-présidence Technologies de l'information et des  
11 communications.

**Tableau 1**  
**Comparaison sommaire des résultats réglementaires réels**  
**aux revenus requis 2015 (M\$)**

	D-2015-031	Ajustements organisationnels	D-2015-031 reclassée	Année historique	Historique vs D-2015-031 reclassée
<b>RENDEMENT SUR LA BASE DE TARIFICATION ET CHARGE DE DÉSACTUALISATION</b>	<b>1 296,7</b>		<b>1 296,7</b>	<b>1 333,8</b>	<b>37,1</b>
<b>Rendement sur la base de tarification</b>	<b>1 295,8</b>		<b>1 295,8</b>	<b>1 333,8</b>	<b>38,0</b>
Base de tarification	18 591,4		18 591,4	18 427,8	(163,6)
Coût moyen pondéré du capital	6,970%		6,970%	7,238%	0,268%
<b>Charge de désactualisation</b>	<b>0,9</b>		<b>0,9</b>		<b>(0,9)</b>
<b>DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DU SERVICE</b>	<b>1 882,8</b>		<b>1 882,8</b>	<b>1 845,7</b>	<b>(37,1)</b>
<b>Charges nettes d'exploitation</b>	<b>705,5</b>		<b>705,5</b>	<b>719,8</b>	<b>14,3</b>
Charges brutes directes	553,9	(49,4)	504,5	531,2	26,7
Charges de services partagés	341,2	40,9	382,1	374,3	(7,8)
Coûts capitalisés	(159,9)	7,3	(152,6)	(156,4)	(3,8)
Facturation interne	(29,7)	1,2	(28,5)	(29,3)	(0,8)
<b>Autres charges</b>	<b>1 150,9</b>		<b>1 150,9</b>	<b>1 066,9</b>	<b>(84,0)</b>
Achats de services de transport	19,3		19,3	19,2	(0,1)
Achats d'électricité	13,4		13,4	14,9	1,5
Amortissement	1 065,0		1 065,0	982,2	(82,8)
Taxes	98,8		98,8	94,7	(4,1)
Autres revenus de facturation interne	(45,6)		(45,6)	(44,1)	1,5
<b>Frais corporatifs</b>	<b>31,6</b>		<b>31,6</b>	<b>32,7</b>	<b>1,1</b>
<b>Compte d'écarts - coût de retraite</b>	<b>(7,6)</b>		<b>(7,6)</b>	<b>(9,3)</b>	<b>(1,7)</b>
<b>Frais reportés - coûts de mises en service de projets non autorisés</b>	<b>6,3</b>		<b>6,3</b>	<b>6,3</b>	
<b>Frais reportés - passage aux PCGR des États-Unis</b>				<b>45,3</b>	<b>45,3</b>
<b>Frais reportés - implantation et application des normes CIP v5</b>				<b>(5,0)</b>	<b>(5,0)</b>
<b>Intérêts reliés au remboursement gouvernemental</b>	<b>(0,7)</b>		<b>(0,7)</b>	<b>(0,7)</b>	
<b>Facturation externe</b>	<b>(3,2)</b>		<b>(3,2)</b>	<b>(10,3)</b>	<b>(7,1)</b>
<b>REVENUS REQUIS</b>	<b>3 179,5</b>		<b>3 179,5</b>	<b>3 179,5</b>	

**Tableau 2**  
**Comparaison détaillée des résultats réglementaires réels**  
**aux revenus requis 2015 (M\$)**

	D-2015-031	Ajustements organisationnels	D-2015-031 reclassée	Année historique	Historique vs D-2015-031 reclassée
<b>RENDEMENT SUR LA BASE DE TARIFICATION ET CHARGE DE DÉSACTUALISATION</b>	<b>1 296,7</b>		<b>1 296,7</b>	<b>1 333,8</b>	<b>37,1</b>
<b>Rendement sur la base de tarification</b>	<b>1 295,8</b>		<b>1 295,8</b>	<b>1 333,8</b>	<b>38,0</b>
Coût des capitaux empruntés	838,5		838,5	814,2	(24,3)
Coût des capitaux propres	457,3		457,3	519,6	62,3
Base de tarification (moyenne 13 soldes mensuels)	18 591,4		18 591,4	18 427,8	(163,6)
Coût moyen pondéré du capital	6,970%		6,970%	7,238%	0,268%
Coût de la dette	6,443%		6,443%	6,312%	-0,131%
Taux de rendement sur les capitaux propres	8,200%		8,200%	9,399%	1,199%
<b>Charge de désactualisation</b>	<b>0,9</b>		<b>0,9</b>		<b>(0,9)</b>
<b>DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DU SERVICE</b>	<b>1 882,8</b>		<b>1 882,8</b>	<b>1 845,7</b>	<b>(37,1)</b>
<b>Charges nettes d'exploitation</b>	<b>705,5</b>		<b>705,5</b>	<b>719,8</b>	<b>14,3</b>
• <b>Charges brutes directes</b>	<b>553,9</b>	<b>(49,4)</b>	<b>504,5</b>	<b>531,2</b>	<b>26,7</b>
Masse salariale	416,5	(36,0)	380,5	418,9	38,4
Salaires de base	252,9	(23,8)	229,1	246,9	17,8
Temps supplémentaire	30,5	(0,8)	29,7	34,2	4,5
Primes et revenus divers	18,0	(1,3)	16,7	19,7	3,0
Régime de gestion de la performance	2,7	(0,4)	2,3	3,3	1,0
Autres	15,3	(0,9)	14,4	16,4	2,0
Avantages sociaux	115,1	(10,1)	105,0	118,1	13,1
Coût de retraite	66,1	(5,9)	60,2	64,2	4,0
Coût des avantages postérieurs à l'emploi autres que la retraite - retraités	5,0		5,0	11,1	6,1
Autres avantages sociaux	44,0	(4,2)	39,8	42,8	3,0
Autres charges directes	137,4	(13,4)	124,0	112,3	(11,7)
Dépenses de personnel et indemnités	11,5	(0,2)	11,3	12,3	1,0
Services externes	50,4	(5,1)	45,3	44,7	(0,6)
Stock, achats de biens, ressources financières, locations et autres	75,5	(8,1)	67,4	55,3	(12,1)
• <b>Charges de services partagés</b>	<b>341,2</b>	<b>40,9</b>	<b>382,1</b>	<b>374,3</b>	<b>(7,8)</b>
Technologies de l'information et des communications	126,5	30,2	156,7	152,4	(4,3)
Développement de l'entreprise, planification stratégique et innovation	12,8		12,8	12,5	(0,3)
Centre de services partagés	102,2	(3,1)	99,1	98,1	(1,0)
Unités corporatives	55,2	13,8	69,0	69,9	0,9
Hydro-Québec Équipement	16,6		16,6	10,3	(6,3)
Hydro-Québec Production	17,2		17,2	18,9	1,7
Hydro-Québec Distribution	10,7		10,7	11,6	0,9
Coût de retraite non réparti par produits				0,6	0,6
• <b>Coûts capitalisés</b>	<b>(159,9)</b>	<b>7,3</b>	<b>(152,6)</b>	<b>(156,4)</b>	<b>(3,8)</b>
Prestations de travail	(152,7)	7,3	(145,4)	(149,3)	(3,9)
Gestion de matériel	(7,2)		(7,2)	(0,1)	0,1
• <b>Facturation interne émise</b>	<b>(29,7)</b>	<b>1,2</b>	<b>(28,5)</b>	<b>(29,3)</b>	<b>(0,8)</b>
Services de téléconduite	(15,6)	0,3	(15,3)	(16,0)	(0,7)
Maintenance, exploitation des installations et services spécialisés	(8,6)	0,9	(7,7)	(7,9)	(0,1)
Refacturation d'espaces	(5,5)		(5,5)	(5,5)	
<b>Autres charges</b>	<b>1 150,9</b>		<b>1 150,9</b>	<b>1 066,9</b>	<b>(84,0)</b>
• <b>Achats de services de transport</b>	<b>19,3</b>		<b>19,3</b>	<b>19,2</b>	<b>(0,1)</b>
• <b>Achats d'électricité</b>	<b>13,4</b>		<b>13,4</b>	<b>14,9</b>	<b>1,5</b>
• <b>Amortissement</b>	<b>1 065,0</b>		<b>1 065,0</b>	<b>982,2</b>	<b>(82,8)</b>
Immobilisations corporelles en exploitation	969,2		969,2	902,9	(66,3)
Actifs incorporels	43,6		43,6	32,2	(11,4)
Actifs réglementaires	1,0		1,0	5,3	4,3
Retraits d'actifs	55,0		55,0	47,1	(7,9)
Radiation de projets	10,0		10,0	6,1	(3,9)
Frais reportés	(13,8)		(13,8)	(11,4)	2,4
• <b>Taxes</b>	<b>98,8</b>		<b>98,8</b>	<b>94,7</b>	<b>(4,1)</b>
Taxe sur les services publics	84,6		84,6	81,9	(2,7)
Taxes municipales et scolaires	14,2		14,2	12,8	(1,4)
• <b>Autres revenus de facturation interne</b>	<b>(45,6)</b>		<b>(45,6)</b>	<b>(44,1)</b>	<b>1,5</b>
<b>Frais corporatifs</b>	<b>31,6</b>		<b>31,6</b>	<b>32,7</b>	<b>1,1</b>
<b>Compte d'écarts - coût de retraite</b>	<b>(7,6)</b>		<b>(7,6)</b>	<b>(9,3)</b>	<b>(1,7)</b>
<b>Frais reportés - coûts de mises en service de projets non autorisés</b>	<b>6,3</b>		<b>6,3</b>	<b>6,3</b>	
<b>Frais reportés - passage aux PCGR des États-Unis</b>				<b>45,3</b>	<b>45,3</b>
<b>Frais reportés - implantation et application des normes CIP v5</b>				<b>(5,0)</b>	<b>(5,0)</b>
<b>Intérêts reliés au remboursement gouvernemental</b>	<b>(0,7)</b>		<b>(0,7)</b>	<b>(0,7)</b>	
<b>Facturation externe</b>	<b>(3,2)</b>		<b>(3,2)</b>	<b>(10,3)</b>	<b>(7,1)</b>
<b>REVENUS REQUIS DU SERVICE DE TRANSPORT</b>	<b>3 179,5</b>		<b>3 179,5</b>	<b>3 179,5</b>	

## 2 Explication des principaux écarts

### 2.1 Coût des capitaux empruntés

1 Un écart favorable de 24,3 M\$ est constaté à ce titre pour l'année 2015. Cet écart s'explique  
2 par un écart favorable lié au taux de la dette de 16,9 M\$ et un écart favorable lié au volume  
3 de la base de tarification de 7,4 M\$.

### 2.2 Charges nettes d'exploitation

#### 4 Masse salariale

5 Un écart défavorable de 38,4 M\$ est constaté au niveau de la masse salariale pour l'année  
6 2015. Cet écart découle principalement des éléments suivants :

- 7 • Réduction demandée par la Régie dans sa décision D-2015-017 et n'ayant pu être  
8 concrétisée (14,0 M\$D) : Comme exprimé par le Transporteur dans sa demande  
9 tarifaire R-3934-2015, à la pièce HQT-6, Document 2, le Transporteur n'a pu mettre  
10 de l'avant la réduction de la masse salariale de 14,0 M\$ demandée par la Régie  
11 dans sa décision D-2015-017. Afin de mener à bien sa stratégie de gestion des actifs  
12 et ainsi rencontrer son obligation d'assurer l'exploitation du réseau de transport de  
13 façon fiable et sécuritaire, le Transporteur a procédé à l'embauche de nouveaux  
14 effectifs, comme déjà planifié lors du dépôt de sa demande R-3903-2014 ;
- 15 • Coûts plus élevés que prévu en terme de salaires de base (4,9 M\$D) : Afin de mener  
16 à bien sa stratégie de gestion des actifs, les salaires de base se sont avérés  
17 supérieurs à la prévision initiale. Afin d'améliorer l'acuité de ses prévisions au niveau  
18 des salaires de base, le Transporteur avait introduit exceptionnellement dans sa  
19 projection de l'année témoin 2015 un facteur de retard dans la dotation d'ÉTC d'un  
20 montant de 4,9 M\$. Or, ce facteur prévu à l'origine ne s'est pas concrétisé.
- 21 • Coûts plus élevés que prévu en termes de temps supplémentaire (4,5 M\$D) : Le  
22 Transporteur a dû avoir recours à davantage de temps supplémentaire en lien avec  
23 sa stratégie de gestion des actifs ;
- 24 • Coût de retraite plus élevé que prévu (4,0 M\$D) : L'écart vise principalement le coût  
25 de retraite en IFRS reconnu jusqu'au 9 juillet 2015, et celui-ci provient de la baisse  
26 des taux d'intérêts à long terme sur les marchés financiers, plus particulièrement le  
27 taux d'actualisation. L'écart a été comptabilisé au compte d'écart du coût de retraite ;
- 28 • Coût des avantages postérieurs à l'emploi autres que la retraite – retraités plus élevé  
29 que prévu (6,1 M\$D) : L'écart s'explique en majeure partie par le passage aux  
30 PCGR des États-Unis, dont 3,2 M\$ a été comptabilisé au compte de frais reportés -  
31 passage aux PCGR des États-Unis. Ce coût en PCGR des États-Unis s'applique  
32 depuis le 10 juillet 2015 et il inclut un amortissement de pertes actuarielles nettes qui  
33 augmente le coût des retraités, alors que cette composante n'existe pas en IFRS.

1 Autres charges directes

2 Un écart favorable de 12,1 M\$ est constaté à la rubrique Stocks, achats de biens,  
3 ressources financières, locations et autres. Le Transporteur effectue une gestion globale de  
4 ses charges nettes d'exploitation et il peut être amené à ajuster ou réallouer certaines  
5 activités en cours d'année.

6 Charges de services partagés

7 Un écart favorable de 7,8 M\$ est constaté au niveau des charges de services partagés pour  
8 l'année 2015. Cet écart s'explique principalement par un écart favorable de 6,3 M\$ au  
9 niveau des charges de services partagés d'Hydro-Québec Équipement lié principalement à  
10 des mandats de maintenance moins significatifs que prévu initialement.

**2.3 Amortissement**

11 N'eut été de l'écart favorable de 49,3 M\$ lié à l'impact des décisions D-2015-189<sup>1</sup> et  
12 D-2016-003<sup>2</sup> relatives aux modifications de méthodes comptables découlant du passage  
13 aux PCGR des États-Unis, l'écart favorable aurait été de 33,5 M\$. Cet écart s'explique  
14 essentiellement par des reports de mises en service de projets, notamment des mises en  
15 service prévues en 2014 qui ne se sont réalisées qu'en 2015.

16 Quant à l'écart découlant du passage aux PCGR des États-Unis, la Régie autorise, entre  
17 autres, le Transporteur à amortir ses immobilisations corporelles sur leurs durées de vie  
18 utile spécifiques sans les limiter à 50 ans à compter du 10 juillet 2015, aux fins de  
19 l'établissement des tarifs, à la condition que la durée de vie utile moyenne pondérée de  
20 l'ensemble de ses immobilisations n'excède pas 50 ans selon l'article 24 de la *Loi sur*  
21 *Hydro-Québec*. Dans sa décision D-2016-003, la Régie approuve la méthode de calcul à  
22 compter du 1<sup>er</sup> juillet 2015.

**2.4 Frais reportés - passage aux PCGR des États-Unis**

23 Dans sa décision D-2015-189, la Régie a reconnu la création d'un compte de frais reportés  
24 afin de comptabiliser les impacts pour le Transporteur des modifications en lien avec les  
25 immobilisations corporelles, les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations et  
26 les avantages sociaux futurs (« APRA »). Ainsi, le montant de 45,3 M\$ correspond à la  
27 somme des impacts de 48,5 M\$ lié à révision des durées de vie utiles des immobilisations  
28 corporelles et de -3,2 M\$ lié aux APRA.

---

<sup>1</sup> Dossier R-3927-2015 (Demande du Transporteur et du Distributeur relative aux modifications de méthodes comptables découlant du passage aux principes comptables généralement reconnus des États-Unis (US GAAP)).

<sup>2</sup> Décision portant sur la mise à jour des impacts sur les revenus requis 2016 du Transporteur et du Distributeur suite à la décision D-2015-189.

## **2.5 Frais reportés - implantation et application des normes CIP v5**

1 Dans sa décision D-2015-133<sup>3</sup>, la Régie a reconnu la création d'un compte de frais reportés  
2 afin de comptabiliser les charges encourues entre le 5 juin et le 31 décembre 2015 liées à  
3 l'implantation et à l'application de la version 5 des normes de protection des infrastructures  
4 critiques de la North American Electric Reliability Corporation (normes CIP v5). Ainsi, un  
5 montant de 5,0 M\$ a été comptabilisé au compte et le tableau 3 suivant en présente le  
6 détail en lien avec la demande de la Régie dans le dossier R-3929-2015<sup>4</sup>.

**Tableau 3**  
**Coûts - implantation et application des normes CIP v5 (M\$)**

<b>Composantes</b>	<b>Année historique 2015</b>
Masse salariale	1,3
Autres charges brutes directes	2,1
Services externes	2,0
Stock, achats de biens, ressources financières, locations et autres	0,1
Coûts capitalisés	1,0
Charges de services partagés	0,6
Groupe Technologie	0,6
<b>Total</b>	<b>5,0</b>

<sup>3</sup> Dossier R-3929-2015 (Demande du Transporteur relative à la création d'un compte de frais reportés pour l'implantation et l'application de la version 5 des normes de protection des infrastructures critiques (normes CIP v5) de la North American Electric Reliability Corporation).

<sup>4</sup> Voir la réponse du Transporteur à la question 3.4 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-1, Document 1 dans le dossier R-3929-2015.