

Comparaison des résultats réglementaires réels et des revenus requis autorisés pour l'année 2016

Table des matières

1	Résultats réglementaires du Transporteur pour l'année 2016	5
2	Explication des principaux écarts	8
2.1	Coût des capitaux empruntés	8
2.2	Charges nettes d'exploitation	8
2.3	Amortissement	10
2.4	Frais reportés – disjoncteurs PK	11
	Annexe 1 – Impacts financiers des ajustements organisationnels	12

Liste des tableaux

Tableau 1	Comparaison sommaire des résultats réglementaires réels aux revenus requis 2016 (M\$)	6
Tableau 2	Comparaison détaillée des résultats réglementaires réels aux revenus requis 2016 (M\$)	7
Tableau 3	Frais reportés – disjoncteurs PK (M\$)	11

1 Résultats réglementaires du Transporteur pour l'année 2016

1 Les tableaux 1 et 2 présentent une comparaison entre les résultats réglementaires réels de
2 l'année 2016 et les revenus requis autorisés selon la décision D-2016-046¹.

3 Afin de rendre comparables les résultats réglementaires réels aux revenus requis autorisés
4 pour 2016, le Transporteur a redressé les composantes des charges nettes d'exploitation
5 (« CNE ») autorisées de façon à y refléter l'impact des ajustements organisationnels, soit les
6 transferts des activités et des ressources survenus :

7 À la fin de 2015 – transfert de 243 effectifs en équivalent temps complet annuel (« ÉTC »)

8 • de la direction Planification financière et Contrôleur du Transporteur (« DPFC ») vers
9 le groupe Direction financière et contrôle (« DFC ») (84 ÉTC) ;

10 • de la direction Informatique du transport du Transporteur (« DIT ») vers la vice-
11 présidence Technologies de l'information et des communications (« VPTIC »)
12 (159 ÉTC).

13 En 2016 – transfert net de 13 ÉTC

14 • de l'unité Gestion de l'information technique (« GIT ») du groupe DFC vers le
15 Transporteur (11 ÉTC) ;

16 • de l'unité Santé et sécurité du Transporteur (« Santé sécurité ») vers la direction
17 Santé et sécurité de la vice-présidence Transformation, santé et sécurité (24 ÉTC).

18 Le Transporteur présente les données financières détaillées de chacun de ces ajustements
19 organisationnels à l'annexe 1 ainsi que ceux réalisés entre les fournisseurs internes.

¹ Décision finale rendue par la Régie dans le cadre du dossier R-3934-2015 (Demande tarifaire 2016 du Transporteur).

Tableau 1
Comparaison sommaire des résultats réglementaires réels
aux revenus requis 2016 (M\$)

	D-2016-046 ¹	Ajustements organisationnels	D-2016-046 reclassé	Année historique	Historique vs D-2016-046 reclassée
RENDEMENT SUR LA BASE DE TARIFICATION	1 323,2		1 323,2	1 358,2	35,0
Base de tarification	19 307,9		19 307,9	18 974,4	(333,5)
Coût moyen pondéré du capital	6,853%		6,853%	7,158%	0,305%
DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DU SERVICE	1 789,4		1 789,4	1 754,5	(34,9)
Charges nettes d'exploitation	691,1		691,1	702,5	11,4
Charges brutes directes	540,9	(48,7)	492,2	499,6	7,4
Charges de services partagés	336,6	40,7	377,3	380,0	2,7
Coûts capitalisés	(153,7)	7,0	(146,7)	(146,2)	0,5
Facturation interne	(32,7)	1,0	(31,7)	(30,9)	0,8
Autres charges	1 108,6		1 108,6	1 103,5	(5,1)
Achats de services de transport	18,5		18,5	19,4	0,9
Achats d'électricité	15,1		15,1	14,9	(0,2)
Amortissement	1 019,0		1 019,0	1 013,4	(5,6)
Taxes	100,1		100,1	99,2	(0,9)
Autres revenus de facturation interne	(44,1)		(44,1)	(43,4)	0,7
Frais corporatifs	32,1		32,1	31,9	(0,2)
Comptes d'écarts	2,3		2,3	17,0	14,7
Coût de retraite	2,4		2,4	17,1	14,7
Pénalités liées aux services complémentaires	(0,1)		(0,1)	(0,1)	0,0
Comptes de frais reportés	(41,0)		(41,0)	(91,7)	(50,7)
Coûts de mises en service de projets non autorisés	0,2		0,2	(0,1)	(0,3)
Passage aux PCGR des États-Unis	(46,3)		(46,3)	(46,3)	0,0
Implantation et application des normes CIP v5	5,1		5,1	5,1	0,0
Disjoncteurs PK	0,0		0,0	(50,4)	(50,4)
Intérêts reliés au remboursement gouvernemental	(0,5)		(0,5)	(0,4)	0,1
Facturation externe	(3,2)		(3,2)	(8,3)	(5,1)
REVENUS REQUIS	3 112,6		3 112,6	3 112,7	0,1

¹ Incluant la réallocation de la réduction en lien avec le paragraphe 46 de la décision D-2016-029.

Tableau 2
Comparaison détaillée des résultats réglementaires réels
aux revenus requis 2016 (M\$)

	D-2016-046 ¹	Ajustements organisationnels	D-2016-046 reclassé	Année historique	Historique vs D-2016-046 reclassée
RENDEMENT SUR LA BASE DE TARIFICATION	1 323,2		1 323,2	1 358,2	35,0
Coût des capitaux empruntés	848,2		848,2	821,2	(27,0)
Coût des capitaux propres	475,0		475,0	537,0	62,0
Base de tarification (moyenne 13 soldes mensuels)	19 307,9		19 307,9	18 974,4	(333,5)
Coût moyen pondéré du capital	6,853%		6,853%	7,158%	0,305%
Coût de la dette	6,276%		6,276%	6,183%	-0,093%
Taux de rendement sur les capitaux propres	8,200%		8,200%	9,434%	1,234%
DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DU SERVICE	1 789,4		1 789,4	1 754,5	(34,9)
Charges nettes d'exploitation	691,1		691,1	702,5	11,4
• Charges brutes directes	540,9	(48,7)	492,2	499,6	7,4
Masse salariale	405,7	(35,6)	370,1	367,6	(2,5)
Salaires de base	269,4	(25,5)	243,9	254,0	10,1
Temps supplémentaire	35,8	(0,8)	35,0	27,9	(7,1)
Primes et revenus divers	17,2	(1,5)	15,7	19,1	3,4
Régime de gestion de la performance	1,4	(0,6)	0,8	1,9	1,1
Autres	15,8	(0,9)	14,9	17,2	2,3
Avantages sociaux	83,3	(7,8)	75,5	66,6	(8,9)
Coût de retraite	30,4	(2,7)	27,7	15,3	(12,4)
Autres avantages sociaux	52,9	(5,1)	47,8	51,3	3,5
Autres charges directes	135,2	(13,1)	122,1	132,0	9,9
Dépenses de personnel et indemnités	10,6	(0,3)	10,3	11,2	0,9
Services externes	59,0	(2,7)	56,3	46,7	(9,6)
Stock, achats de biens, ressources financières, locations et autres	65,6	(10,1)	55,5	74,1	18,6
• Charges de services partagés	336,6	40,7	377,3	380,0	2,7
Groupe Technologie	139,7	(139,7)			
Technologies de l'information et des communications		155,1	155,1	163,7	8,6
Innovation		12,7	12,7	12,3	(0,4)
Centre de services partagés	100,5	(2,9)	97,6	95,9	(1,7)
Unités corporatives	56,4	15,5	71,9	75,7	3,8
Hydro-Québec Equipement	14,3		14,3	12,4	(1,9)
Hydro-Québec Production	18,9		18,9	18,3	(0,6)
Hydro-Québec Distribution	10,7		10,7	12,0	1,3
Coût de retraite non réparti par produits	(3,9)		(3,9)	(10,3)	(6,4)
• Coûts capitalisés	(153,7)	7,0	(146,7)	(146,2)	0,5
Prestations de travail	(147,7)	7,0	(140,7)	(141,0)	(0,3)
Gestion de matériel	(6,0)		(6,0)	(5,2)	0,8
• Facturation interne émise	(32,7)	1,0	(31,7)	(30,9)	0,8
Services de téléconduite	(17,4)		(17,4)	(17,3)	0,1
Maintenance, exploitation des installations et services spécialisés	(10,0)	1,0	(9,0)	(8,3)	0,7
Refacturation d'espaces	(5,3)		(5,3)	(5,3)	
Autres charges	1 108,6		1 108,6	1 103,5	(5,1)
• Achats de services de transport	18,5		18,5	19,4	0,9
• Achats d'électricité	15,1		15,1	14,9	(0,2)
• Amortissement	1 019,0		1 019,0	1 013,4	(5,6)
Immobilisations corporelles en exploitation	912,5		912,5	932,9	20,4
Actifs incorporels	37,3		37,3	30,9	(6,4)
Actifs réglementaires	5,6		5,6	5,0	(0,6)
Retraits d'actifs	67,7		67,7	48,3	(19,4)
Radiation de projets	10,0		10,0	12,8	2,8
Frais reportés	(14,1)		(14,1)	(16,5)	(2,4)
• Taxes	100,1		100,1	99,2	(0,9)
Taxe sur les services publics	86,2		86,2	85,1	(1,1)
Taxes municipales et scolaires	13,9		13,9	14,1	0,2
• Autres revenus de facturation interne	(44,1)		(44,1)	(43,4)	0,7
Frais corporatifs	32,1		32,1	31,9	(0,2)
Comptes d'écarts	2,3		2,3	17,0	14,7
Coût de retraite	2,4		2,4	17,1	14,7
Pénalités liées aux services complémentaires	(0,1)		(0,1)	(0,1)	
Comptes de frais reportés	(41,0)		(41,0)	(91,7)	(50,7)
Coûts de mises en service de projets non autorisés	0,2		0,2	(0,1)	(0,3)
Passage aux PCGR des États-Unis	(46,3)		(46,3)	(46,3)	
Implantation et application des normes CIP v5	5,1		5,1	5,1	
Disjoncteurs PK				(50,4)	(50,4)
Intérêts reliés au remboursement gouvernemental	(0,5)		(0,5)	(0,4)	0,1
Facturation externe	(3,2)		(3,2)	(8,3)	(5,1)
REVENUS REQUIS DU SERVICE DE TRANSPORT	3 112,6		3 112,6	3 112,7	0,1

¹ Incluant la réallocation de la réduction en lien avec le paragraphe 46 de la décision D-2016-029.

2 Explication des principaux écarts

2.1 Coût des capitaux empruntés

1 Un écart favorable de 27,0 M\$ est constaté à ce titre pour l'année 2016. Cet écart s'explique
2 par un écart favorable lié au taux de la dette de 12,4 M\$ et un écart favorable lié au volume
3 de la base de tarification de 14,6 M\$.

2.2 Charges nettes d'exploitation

4 Un écart défavorable de 11,4 M\$ est constaté au niveau des charges nettes d'exploitation.
5 En excluant l'impact du coût de retraite, cet écart défavorable s'élève à 25,7 M\$. Comme
6 déjà annoncé par le Transporteur pour l'année de base 2016 du dossier R-3981-2016², cet
7 écart s'explique d'une part par la hausse de la masse salariale, et d'autre part par la
8 repriorisation des travaux de maintenance en réponse aux réductions visant les CNE
9 demandées par la Régie dans la décision D-2016-029³ ainsi que par la hausse des coûts
10 d'implantation, d'application et de maintien des normes CIP de la NERC.

11 Les principaux éléments suivants traduisent de façon plus détaillée l'écart lié aux charges
12 d'exploitation nettes :

13 Masse salariale (2,5 M\$ F ou 9,9 M\$ D en excluant l'écart lié au coût de retraite)

14 Cet écart favorable de 2,5 M\$ découle essentiellement des éléments suivants :

- 15 • Coûts de main-d'œuvre pour effectifs déjà en place (14 M\$ D) :
16 Comme précisé au dossier R-3981-2016², le Transporteur n'a pu mettre de l'avant la
17 réduction de la masse salariale demandée par la Régie dans les décisions
18 D-2015-017⁴ et D-2016-029. Les besoins initialement exprimés par le Transporteur
19 dans le dossier R-3903-2014 et réitérés dans le dossier R-3934-2015 étaient
20 toujours présents en 2016 afin de mener à bien sa stratégie de gestion des actifs et
21 ainsi rencontrer son obligation d'assurer l'exploitation du réseau de transport de
22 façon fiable et sécuritaire. Ainsi, le Transporteur a conservé à l'emploi les effectifs
23 œuvrant depuis 2015 à l'accomplissement de sa mission de base, soit en participant
24 à la conception, à l'exploitation ou à la maintenance du réseau ;
- 25 • Réduction de la masse salariale en lien avec le retard de comblement (6,5 M\$ F) :
26 Comme indiqué pour l'année de base 2016 dans le dossier R-3981-2016⁵, le
27 Transporteur a dû retarder l'embauche d'effectifs de la catégorie « métiers », suite à

² Demande tarifaire 2017 du Transporteur, pièce HQT-6, Document 2, pages 5 et 7.

³ Décision sur le fond rendue par la Régie dans le cadre du dossier R-3934-2015 (Demande tarifaire 2016 du Transporteur).

⁴ Décision sur le fond rendue par la Régie dans le cadre du dossier R-3903-2014 (Demande tarifaire 2015 du Transporteur).

⁵ Pièce HQT-6, Document 2, page 15.

- 1 la décision D-2016-029 de la Régie. Ce report d'embauche est ponctuel, le
2 remplacement de ces effectifs étant nécessaire à sa prestation de service, dans le
3 respect de sa mission de base ;
- 4 • Coûts en lien avec le plan d'évaluation des emplois de la catégorie « métiers »
5 (5,0 M\$ D) :
6 L'écart s'explique par une sous-évaluation de l'impact de l'implantation du plan
7 d'évaluation des emplois de cette catégorie et de l'échelle salariale s'y rapportant.
8 Cette entente entérinée en 2016 par Hydro-Québec et le syndicat des employés
9 « métiers » a été appliqué rétroactivement au 1^{er} janvier 2016 ;
 - 10 • Temps supplémentaire (7,1 M\$ F) :
11 Le Transporteur a revu les critères d'autorisation du temps supplémentaire en
12 réponse à la décision D-2016-029 de la Régie, et ce, sans mettre en péril la sécurité
13 et la fiabilité du réseau.
 - 14 • Coût de retraite (12,4 M\$ F) :
15 Comme mentionné au dossier R-3981-2016⁶, la baisse s'explique en majeure partie
16 par le fait que, depuis le 1^{er} janvier 2016, Hydro-Québec utilise une méthode plus
17 précise pour estimer le coût des services rendus et les intérêts sur les obligations au
18 titre de ses régimes d'avantages sociaux futurs. L'écart a été comptabilisé au
19 Compte d'écart - Coût de retraite.

⁶ Pièce HQT-6, Document 2, page 29.

1 Autres charges directes (9,9 M\$ D)

2 Cet écart s'explique principalement par les éléments suivants :

3 • Repriorisation des travaux de maintenance : Suite aux réductions visant les CNE
4 demandées par la Régie dans la décision D-2016-029, le Transporteur a procédé à
5 des ajustements à la planification des travaux de façon à reprioriser ses activités de
6 maintenance en vue d'assurer la sécurité, la fiabilité et la disponibilité du réseau de
7 transport. Cette repriorisation des travaux de maintenance s'est traduite de la façon
8 suivante :

9 ○ Hausse des besoins en stocks et achats de biens, reflétée à la rubrique
10 Stocks, achats de biens, ressources financières, locations et autre
11 (10,0 M\$ D) ;

12 ○ Réduction des activités de maîtrise de la végétation, reflétée à la rubrique
13 Services externes (6,3 M\$ F).

14 • Augmentation des frais payables aux organismes réglementaires, reflétée à la
15 rubrique Stocks, achats de biens, ressources financières, locations et autres
16 (3,3 M\$ D).

17 Charges de services partagés (2,7 M\$ D ou 9,1 M\$ D en excluant l'écart lié au coût de
18 retraite non réparti par produits)

19 Cet écart s'explique principalement par l'augmentation des charges de services partagés de
20 la VPTIC découlant de l'implantation, l'application et le maintien de la conformité aux
21 normes CIP de la NERC.

2.3 Amortissement

22 Un écart favorable de 5,6 M\$ est constaté au niveau de l'amortissement pour l'année 2016.
23 N'eut été de l'écart défavorable de 50,0 M\$ lié à l'impact de la décision D-2016-174⁷, l'écart
24 favorable aurait été de 55,6 M\$. Cet écart s'explique essentiellement par les retraits d'actifs
25 et le décalage de mises en service de projets. Quant à l'écart découlant du remplacement
26 des disjoncteurs de modèle PK, la Régie a notamment autorisé le Transporteur à
27 comptabiliser dans un compte de frais reportés (« CFR ») le coût des travaux urgents, c'est-
28 à-dire la charge d'amortissement liée au retrait d'actifs suite au remplacement des
29 disjoncteurs de modèle PK, la réduction des durées de vie utile et la charge
30 d'amortissement liée aux nouveaux disjoncteurs SF₆.

⁷ Décision sur le fond, dossier R-3968-2016 (Demande du Transporteur relative au remplacement des disjoncteurs de modèle PK).

2.4 Frais reportés – disjoncteurs PK

- 1 Dans la décision D-2016-077⁸, la Régie a autorisé la création d'un CFR hors base de
 2 tarification et portant intérêts, pour y comptabiliser notamment les charges réelles qui sont
 3 en lien avec le remplacement de l'ensemble des disjoncteurs de modèle PK et qui n'ont pu
 4 être considérées dans la détermination de ses revenus requis pour l'année 2016.
- 5 Ainsi, le Transporteur présente au tableau suivant les montants réellement encourus au
 6 31 décembre 2016 et portés au CFR hors base.

**Tableau 3
 Frais reportés – disjoncteurs PK (M\$)**

Hors base de tarification	Année historique 2016
Solde au 31 décembre 2015	-
Opérations en 2016	
Impacts 2016	
Amortissement	50,0
Rendement sur la base de tarification	0,4
Intérêts	0,3
Solde au 31 décembre 2016	50,7

⁸ Paragraphes 55 et 56 de la décision partielle et provisoire D-2016-077, dossier R-3968-2016 (Demande du Transporteur relativement au remplacement des disjoncteurs de modèle PK).

Annexe 1 – Impacts financiers des ajustements organisationnels

	Ajustements 2015			Ajustements 2016		Total
	DPFC ¹	DIT ²	Entre fournisseurs ³	GIT ⁴	Santé sécurité ⁵	
Charges nettes d'exploitation						
• Charges brutes directes	(11,7)	(34,9)		1,2	(3,3)	(48,7)
Masse salariale	(11,4)	(22,3)		1,2	(3,1)	(35,6)
Salaires de base	(8,4)	(15,8)		0,9	(2,2)	(25,5)
Temps supplémentaire	(0,2)	(0,6)				(0,8)
Primes et revenus divers	(0,2)	(1,0)			(0,3)	(1,5)
Régime de gestion de la performance	(0,2)	(0,2)			(0,2)	(0,6)
Autres		(0,8)			(0,1)	(0,9)
Avantages sociaux	(2,6)	(4,9)		0,3	(0,6)	(7,8)
Coût de retraite	(0,9)	(1,7)		0,1	(0,2)	(2,7)
Autres avantages sociaux	(1,7)	(3,2)		0,2	(0,4)	(5,1)
Autres charges directes	(0,3)	(12,6)			(0,2)	(13,1)
Dépenses de personnel et indemnités	(0,1)	(0,1)			(0,1)	(0,3)
Services externes	(0,2)	(2,4)			(0,1)	(2,7)
Stock, achats de biens, ressources financières, locations et autres		(10,1)				(10,1)
• Charges de services partagés	11,7	26,9	0,0	(1,2)	3,3	40,7
Groupe Technologie			(139,7)			(139,7)
Technologies de l'information et des communications	(1,2)	29,5	127,0	0,2	(0,4)	155,1
Innovation			12,7			12,7
Centre de services partagés	(0,8)	(1,5)	(0,5)	0,1	(0,2)	(2,9)
Unités corporatives	13,7	(1,1)	0,5	(1,5)	3,9	15,5
• Coûts capitalisés		7,0				7,0
Prestations de travail		7,0				7,0
• Facturation interne émise		1,0				1,0
Services de téléconduite						
Maintenance, exploitation des installations et services spécialisés		1,0				1,0
Refacturation d'espaces						
ÉTC	(84)	(159)		11	(24)	

¹ Transfert des activités et des ressources de la direction Planification financière et Contrôleur du Transporteur vers le groupe Direction financière et contrôle;

² Transfert des activités et des ressources de la direction Informatique du transport du Transporteur vers la vice-présidence Technologies de l'information et des communications;

³ Dissolution du Groupe Technologie (-139,7 M\$) et création de la vice-présidence Technologies de l'information et des communications (127,0 M\$) et de la direction principale de l'Institut de recherche d'Hydro-Québec (12,7 M\$).

⁴ Transfert de la gestion document du Centre de services partagés (-0,5 M\$) aux unités corporatives (0,5 M\$).

⁵ Transfert des activités et des ressources de l'unité Gestion de l'information technique du groupe Direction financière et contrôle vers le Transporteur;

⁶ Transfert des activités et des ressources de l'unité Santé et sécurité du Transporteur vers la direction Santé et sécurité de la vice-présidence Transformation, santé et sécurité.