

**Évolution des dépenses nécessaires
à la prestation du service
2014-2016**

Table des matières

1	Évolution des dépenses nécessaires à la prestation du service	5
2	Charges nettes d'exploitation.....	7
3	Autres charges.....	7
3.1	Amortissement.....	7
3.2	Taxes.....	7
4	Frais corporatifs	7
5	Compte d'écarts – coût de retraite.....	8
6	Frais reportés – coûts de mises en service de projets non autorisés	8
7	Frais reportés – passage aux PCGR des États-Unis	9
8	Frais reportés – implantation et application des normes CIP v5.....	10
9	Compte d'écart – pénalités liées aux services complémentaires	11
10	Intérêts reliés au remboursement gouvernemental.....	12
11	Facturation externe.....	12
Annexe 1	Frais corporatifs	13

Liste des tableaux

Tableau 1	Évolution des dépenses nécessaires à la prestation du service (M\$).....	5
Tableau 2	Variation des dépenses nécessaires à la prestation du service (M\$ et %) Année témoin 2016 versus année autorisée 2015 (D-2015-031)	6
Tableau 3	Compte d'écarts – coût de retraite (M\$).....	8
Tableau 4	Frais reportés – coûts de mises en service de projets non autorisés (M\$)	9
Tableau 5	Frais reportés – passage aux PCGR des États-Unis (M\$).....	10
Tableau 6	Frais reportés – implantation et application des normes CIP v5 (M\$).....	11
Tableau 7	Compte d'écart – pénalités liées aux services complémentaires (M\$)	12

1 Évolution des dépenses nécessaires à la prestation du service

- 1 Le tableau 1 présente le sommaire de l'évolution des dépenses nécessaires à la prestation
2 du service du Transporteur depuis l'année 2014.

Tableau 1
Évolution des dépenses nécessaires à la prestation du service (M\$)

	Année historique 2014	2015		Année témoin 2016	Variation	
		D-2015-031	Année de base		2016 vs D-2015-031	
					\$	%
Charges nettes d'exploitation	707,5	705,5	728,5	742,9	37,4	5,3%
Charges brutes directes	557,5	553,9	588,5	583,5	29,6	5,3%
Charges de services partagés	330,8	341,2	331,9	346,4	5,2	1,5%
Coûts capitalisés	(150,6)	(159,9)	(160,1)	(154,3)	5,6	-3,5%
Facturation interne émise	(30,2)	(29,7)	(31,8)	(32,7)	(3,0)	10,1%
Autres charges	1 111,6	1 150,9	1 053,4	1 125,3	(25,6)	-2,2%
Achats de services de transport	18,9	19,3	19,3	19,1	(0,2)	-1,0%
Achats d'électricité	14,6	13,4	15,3	15,1	1,7	12,7%
Amortissement	1 032,7	1 065,0	967,4	1 035,0	(30,0)	-2,8%
Taxes	88,9	98,8	96,3	100,4	1,6	1,6%
Autres revenus de facturation interne	(43,5)	(45,6)	(44,9)	(44,3)	1,3	-2,9%
Frais corporatifs	29,5	31,6	31,8	32,2	0,6	1,9%
Compte d'écarts - coût de retraite	10,5	(7,6)	3,6	(11,9)	(4,3)	56,6%
Frais reportés - coûts de mises en service de projets non autorisés	(6,1)	6,3	6,3	0,2	(6,1)	-96,8%
Frais reportés - passage aux PCGR des États-Unis			87,7	(91,2)	(91,2)	
Frais reportés - implantation et application des normes CIP v5			(7,0)	7,2	7,2	
Compte d'écarts - pénalités liées aux services complémentaires				(0,1)	(0,1)	
Intérêts reliés au remboursement gouvernemental	(0,6)	(0,7)	(0,6)	(0,5)	0,2	-28,6%
Facturation externe	(9,6)	(3,2)	(3,2)	(3,2)		
Total	1 842,8	1 882,8	1 900,5	1 800,9	(81,9)	-4,3%

- 3 Sommaire, les dépenses nécessaires à la prestation du service du Transporteur de
4 l'année témoin 2016 sont établies à 1 800,9 M\$. Comparées aux dépenses nécessaires à la
5 prestation du service autorisées de 1 882,8 M\$ pour l'année 2015 par la Régie¹, la
6 décroissance se chiffre à 81,9 M\$.

- 7 Au tableau 2, le Transporteur présente les principaux éléments expliquant cette
8 décroissance.

¹ Dossier R-3903-2014 (Demande tarifaire 2015 du Transporteur), décision D-2015-031.

Tableau 2
Variation des dépenses nécessaires à la prestation du service (M\$ et %)
Année témoin 2016 versus année autorisée 2015 (D-2015-031)

Charges nettes d'exploitation	37,4	5,3%
Inflation	13,4	
Efficiéce paramétrique	(6,3)	
Avant croissance du réseau et éléments de suivi particuliers	7,1	1,0%
Croissance du réseau	4,5	0,6%
Coût de retraite	(34,2)	
Passage aux PCGR des États-Unis	7,5	
Recalibrage à la demande 2015	14,0	
Maintenance additionnelle et autres	22,0	
Implantation et application des normes CIP v5	2,5	
Programmes d'assurance qualité et d'innovation technologique	6,5	
Budget spécifique	7,5	
Éléments de suivi particuliers	25,8	3,7%
Autres charges	(25,6)	
Achats de services de transport	(0,2)	
Achats d'électricité	1,7	
Amortissement	(30,0)	
Taxes	1,6	
Autres revenus de facturation interne	1,3	
Compte d'écarts - coût de retraite	(4,3)	
Frais reportés - coûts de mises en service de projets non autorisés	(6,1)	
Frais reportés - passage aux PCGR des États-Unis	(91,2)	
Frais reportés - implantation et application des normes CIP v5	7,2	
Autres	0,7	
Total	(81,9)	

- 1 Les sections suivantes résument l'évolution des diverses composantes des dépenses
- 2 nécessaires à la prestation du service du Transporteur, en référant à des pièces
- 3 complémentaires au besoin.

2 Charges nettes d'exploitation

1 Les charges nettes d'exploitation (« CNE ») de l'année témoin 2016 sont établies à
2 742,9 M\$, soit 5,3 % de plus que le montant autorisé par la Régie pour l'année 2015 ou
3 4,2 % au niveau des CNE récurrentes (excluant le budget spécifique). Ce niveau de CNE
4 demandé permettra notamment au Transporteur de poursuivre ses activités de maintenance
5 préventive, dont la maintenance conditionnelle ciblée. La pièce HQT-6, Document 2
6 présente le détail de cette évolution.

3 Autres charges

7 Comme plus amplement décrit à la pièce HQT-6, Document 3, les autres charges sont
8 projetées à 1 125,3 M\$ pour l'année 2016, en diminution de 25,6 M\$ par rapport au montant
9 autorisé de 1 150,9 M\$ pour l'année 2015 selon la décision D-2015-031². Cette diminution
10 est essentiellement attribuable à la diminution de la charge d'amortissement en lien avec le
11 dossier R-3927-2015³.

3.1 Amortissement

12 La charge d'amortissement projetée pour l'année 2016 est de 1 035,0 M\$, soit une
13 diminution de 30,0 M\$ comparativement au montant autorisé pour l'année 2015. Cette
14 diminution s'explique par les éléments suivants :

- 15 • Une diminution d'un montant de 97 M\$ découlant de la demande R-3927-2015 ;
- 16 • Une augmentation d'un montant de 67 M\$ découlant principalement de nouvelles
17 mises en service prévues en 2015 et 2016.

3.2 Taxes

18 La part des taxes applicable au service de transport représente 100,4 M\$ en 2016, soit une
19 augmentation de 1,6 M\$ comparativement au niveau reconnu dans la décision D-2015-031.
20 Cette augmentation résulte principalement de l'intégration de nouveaux actifs. La pièce
21 HQT-6, Document 3 fournit une description plus détaillée de l'évolution des taxes du
22 Transporteur.

4 Frais corporatifs

23 Pour l'année témoin 2016, ces frais sont évalués à 32,2 M\$, soit un montant supérieur de
24 0,6 M\$ au montant autorisé dans la décision D-2015-031. L'annexe 1 décrit plus en détail
25 l'évolution des frais corporatifs.

² Dossier R-3903-2014 (Demande tarifaire 2015 du Transporteur).

³ 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).

5 Compte d'écarts – coût de retraite

1 Dans la décision D-2011-039⁴, la Régie a ordonné la mise en place d'un mécanisme pour
2 protéger le Transporteur et les consommateurs contre l'évolution à la hausse ou à la baisse
3 du coût de retraite. Les modalités de disposition de ce compte d'écarts ont été autorisées
4 dans la décision D-2012-059⁵. Le tableau 3 présente l'application de ces modalités au
5 présent dossier tarifaire. Les totaux et les écarts sont calculés à partir de données non
6 arrondies.

Tableau 3
Compte d'écarts – coût de retraite (M\$)

Hors base de tarification	2014						2015						Solde du compte	Impact revenus requis
	Masse salariale	Charges de services partagés	Coûts capitalisés	Frais corporatifs	Intérêts	Total	Masse salariale	Charges de services partagés	Coûts capitalisés	Frais corporatifs	Intérêts	Total		
Solde au 31 décembre 2013	5,0	0,6	(2,7)	0,1	0,1	3,1							3,1	
Opérations en 2014														
D-2014-049	61,6	19,6	(13,1)	3,0	-	71,1							71,1	
Réel 2014	56,0	15,1	(12,9)	2,4	(0,1)	60,5							60,5	
Écart	(5,6)	(4,5)	0,2	(0,6)	(0,1)	(10,6)							(10,6)	
Solde au 31 décembre 2014	(0,7)	(3,9)	(2,5)	(0,5)	(0,0)	(7,5)							(7,5)	
Opérations en 2015														
Écart 2013 versé aux revenus requis 2015	(5,0)	(0,6)	2,7	(0,1)	(0,1)	(3,1)							(3,1)	
Écart 2014 versé aux revenus requis 2015	5,9	4,4	-	0,3	0,1	10,7							10,7	
Écart 2015														
D-2015-031	66,1	17,9	(15,5)	3,1	-	71,6							71,6	
Projetée année de base	56,1	14,8	(12,9)	2,4	(0,6)	59,8							59,8	
Écart	(10,0)	(3,1)	2,6	(0,7)	(0,6)	(11,8)							(11,8)	
Solde au 31 décembre 2015	0,3	(0,1)	0,2	(0,3)	(0,0)	0,1	(10,0)	(3,1)	2,6	(0,7)	(0,6)	(11,8)	(11,8)	
Opérations en 2016														
Écart résiduel 2014 versé aux revenus requis 2016	(0,3)	0,1	(0,2)	0,3	0,0	(0,1)							(0,1)	0,1
Écart 2015 versé aux revenus requis 2016							10,0	3,1	(2,6)	0,7	0,6	11,8	11,8	(11,8)
Intérêts							-	-	-	(0,1)	(0,1)	(0,1)	(0,1)	(0,1)
Écart 2016 versé aux revenus requis 2016							-	-	-	0,1	0,1	0,1	0,1	(0,1)
Solde au 31 décembre 2016	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(11,9)

6 Frais reportés – coûts de mises en service de projets non autorisés

7 Dans la décision D-2011-039, au paragraphe 131, la Régie a autorisé la comptabilisation,
8 dans un compte de frais reportés (« CFR ») hors base, des montants afférents aux mises en
9 service prises en compte dans la demande tarifaire de l'année témoin projetée, dans
10 l'éventualité où un projet n'est pas autorisé avant la décision sur une demande tarifaire.

11 Conformément à la modification reflétée par le Transporteur dans la demande tarifaire
12 visant les années 2013 et 2014 et autorisée dans la décision D-2014-035⁶, les montants à
13 inscrire au compte de frais reportés (« CFR ») hors base, autorisés dans la décision
14 D-2011-039, sont les montants réellement encourus pour les projets visés.

15 Le tableau 4 présente l'évolution du CFR. Les totaux et les écarts sont calculés à partir de
16 données non arrondies.

⁴ Dossier R-3738-2010 (Demande tarifaire 2011 du Transporteur).

⁵ Dossier R-3777-2011 (Demande tarifaire 2012 du Transporteur).

⁶ Dossier R-3823-2012 (Demande tarifaires du Transporteur pour les années 2013 et 2014).

Tableau 4
Frais reportés – coûts de mises en service de projets non autorisés (M\$)

Hors base de tarification	2014	2015	2016	Total	Solde du compte	Impact revenus requis
Solde au 31 décembre 2014	6,3	-	-	6,3	6,3	-
Opérations en 2015						
Versé aux revenus requis 2015	(6,3)	-	-	(6,3)	(6,3)	
Intérêts	-	0,2	-	0,2	0,2	
Solde au 31 décembre 2015	-	0,2	-	0,2	0,2	-
Opérations en 2016						
Intérêts	-	-	0,0	0,0	0,0	
Versé aux revenus requis 2016	-	(0,2)	(0,0)	(0,2)	(0,2)	0,2
Solde au 31 décembre 2016		-	-	-	-	0,2

- 1 Le solde de 6,3 M\$ au 31 décembre 2014 et soldé dans les revenus requis 2015 visait
 2 quatre projets rencontrant le critère d'une autorisation et comportant des données réelles au
 3 31 décembre 2014 au moment où la décision préliminaire D-2015-017 a été rendue par la
 4 Régie⁷.
- 5 Un montant résiduel de 0,2 M\$ lié aux intérêts est disposé à l'année témoin 2016.

7 Frais reportés – passage aux PCGR des États-Unis

- 6 Le tableau 5 présente l'évolution du CFR hors base de tarification demandé dans le cadre
 7 du dossier R-3927-2015⁸. Ce compte comptabilisera les impacts pour le Transporteur des
 8 modifications en lien avec les immobilisations corporelles, les obligations liées à la mise
 9 hors service d'immobilisations et les avantages sociaux futurs (« APRA »). Les totaux et les
 10 écarts sont calculés à partir de données non arrondies.

⁷ Dossier R-3903-2014 (Demande tarifaire 2015 du Transporteur), pièce HQT-5, Document 1 révisée en date du 13 mars 2015.

⁸ 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).

**Tableau 5
Frais reportés – passage aux PCGR des États-Unis (M\$)**

Hors base de tarification	2015	2016	Total	Solde du compte	Impact revenus requis
Solde au 31 décembre 2014	-	-	-	-	-
Opérations en 2015					
Impacts 2015					
Immobilisations corporelles	(94,4)	-	(94,4)	(94,4)	
Avantages sociaux futurs - APRA	6,7	-	6,7	6,7	
Intérêts	(2,8)	-	(2,8)	(2,8)	
Solde au 31 décembre 2015	(90,5)	-	(90,5)	(90,5)	-
Opérations en 2016					
Intérêts		(0,8)	(0,8)	(0,8)	
Versé aux revenus requis 2016	90,5	0,8	91,2	91,2	(91,2)
Solde au 31 décembre 2016	-	-	-	-	(91,2)

8 Frais reportés – implantation et application des normes CIP v5

1 Comme précisé dans la demande R-3929-2015⁹, le Transporteur entreprend des
 2 démarches et travaux relatifs à l’implantation et l’application de la version 5 des normes CIP
 3 de la NERC. La conformité du réseau de transport à la version 5 de ces normes CIP est
 4 requise pour assurer l’uniformité de la version des normes CIP appliquée à l’échelle de
 5 l’Amérique du Nord.

6 La version 5 des normes CIP préconise une nouvelle méthodologie pour inventorier et
 7 catégoriser les systèmes électroniques BES¹⁰ et leurs actifs électroniques connexes en
 8 fonction de leur impact élevé, moyen ou faible sur la fiabilité du réseau de transport
 9 principal. Les principales activités non récurrentes d’implantation sont les suivantes :

- 10 • Identification et catégorisation initiales des systèmes électroniques BES ;
- 11 • Rehaussement des périmètres de sécurité électroniques pour se conformer aux
- 12 exigences des normes CIP v5 concernant les points d’accès, la gestion des accès
- 13 et le contrôle des flux de données ;
- 14 • Rehaussement des contrôles des accès électroniques et physiques aux systèmes
- 15 électroniques BES ;
- 16 • Mise en place de mesures compensatoires, notamment pour la gestion des
- 17 changements de configuration et la gestion des accès avant le déploiement de
- 18 solutions technologiques ;

⁹ Demande du Transporteur pour 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 de la North American Electric Reliability Corporation.

¹⁰ Systèmes électroniques BES (*Bulk Electric System*) : définition selon le *Glossaire des termes en usage dans les normes de fiabilité* de la NERC, mais appliquée au réseau de transport principal.

- 1 • Normalisation et déploiement de l'architecture des technologies de l'information et
 2 de ses composants pour permettre une gestion des changements de configuration
 3 efficace et efficiente.

4 Un montant de 7,0 M\$ est prévu pour les activités entreprises par le Transporteur pour
 5 l'année de base 2015 et ce montant est porté au CFR. Le tableau 6 présente l'évolution du
 6 CFR hors base de tarification demandé dans le cadre du dossier R-3929-2015¹¹ relatif à
 7 l'implantation et l'application de la version 5 des normes CIP de la NERC. Les totaux et les
 8 écarts sont calculés à partir de données non arrondies.

**Tableau 6
 Frais reportés – implantation et application des normes CIP v5 (M\$)**

Hors base de tarification	2015	2016	Total	Solde du compte	Impact revenus requis
Solde au 31 décembre 2014	-	-	-	-	-
Opérations en 2015					
Projetée année de base	7,0	-	7,0	7,0	
Intérêts	0,1	-	0,1	0,1	
Solde au 31 décembre 2015	7,1	-	7,1	7,1	-
Opérations en 2016					
Intérêts		0,1	0,1	0,1	
Versé aux revenus requis 2016	(7,1)	(0,1)	(7,2)	(7,2)	7,2
Solde au 31 décembre 2016	-	-	-	-	7,2

9 Comme précisé dans la section 2.2.2 de la pièce HQT-4, Document 2, le Transporteur
 10 reflétera les coûts engagés à ce titre aux charges aux revenus requis de l'année témoin
 11 2016, selon les données réelles au 31 décembre 2015, lors de la mise à jour des données
 12 afférentes aux revenus requis demandée par la Régie à la suite de sa décision préliminaire
 13 ayant trait à la présente demande tarifaire.

9 Compte d'écart – pénalités liées aux services complémentaires

14 Dans le dossier R-3823-2012, le Transporteur a proposé de comptabiliser les pénalités liées
 15 aux services complémentaires, reflétant celles liées aux écarts de réception et celles liées à
 16 l'exploitation prévues à l'article 3 des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-*
 17 *Québec (« Tarifs et conditions »)*, dans des comptes d'écart jusqu'à ce que les soldes
 18 atteignent globalement une valeur minimale de 100 k\$, incluant les intérêts, aux fins d'une
 19 disposition conjointe aux revenus requis du Transporteur dans une année témoin à partir
 20 des soldes à la fin avril d'une année de base. Dans sa décision D-2014-035¹², au
 21 paragraphe 184, la Régie a approuvé ces modalités de disposition.

¹¹ Demande du Transporteur pour 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 de la North American Electric Reliability Corporation.

¹² Dossier R-3823-2012 (Demande tarifaire du Transporteur pour les années 2013 et 2014).

- 1 Le tableau 7 présente l'évolution du solde global du compte d'écart. Les montants sont
 2 calculés à partir de données non arrondies.

Tableau 7
Compte d'écart – pénalités liées aux services complémentaires (M\$)

Hors base de tarification	2015	2016	Total	Solde du compte	Impact revenus requis
Solde au 31 décembre 2014	(0,1)	-	(0,1)	(0,1)	-
Opérations en 2015					
Réel au 30 avril 2015	(0,0)	-	(0,0)	(0,0)	
Intérêts	(0,0)	-	(0,0)	(0,0)	
Solde au 31 décembre 2015	(0,1)	-	(0,1)	(0,1)	-
Opérations en 2016					
Intérêts		(0,0)	(0,0)	(0,0)	
Versé aux revenus requis 2016	0,1	0,0	0,1	0,1	(0,1)
Solde au 31 décembre 2016	-	-	-	-	(0,1)

10 Intérêts reliés au remboursement gouvernemental

3 Les intérêts découlant du remboursement gouvernemental relatif au verglas de 1998 sont
 4 attribués de façon spécifique au Transporteur et au Distributeur dans des proportions
 5 appropriées à leur quote-part respective afin d'éviter que d'autres divisions d'Hydro-Québec
 6 n'en bénéficient indûment s'ils étaient incorporés au calcul du coût net de la dette
 7 d'Hydro-Québec.

8 Pour l'année témoin 2016, le montant d'intérêts relié au remboursement gouvernemental est
 9 évalué à 0,5 M\$, soit une diminution de 0,2 M\$ par rapport au montant autorisé pour l'année
 10 2015. Cette diminution résulte des modalités de ce compte exigé par le décret
 11 gouvernemental 1329-2013 du 11 décembre 2013. Un protocole d'ententes a été convenu
 12 stipulant que le gouvernement s'engage à verser le solde non amorti et les frais de
 13 financement d'ici le 15 octobre 2019 inclusivement. Ce protocole stipule également que le
 14 gouvernement effectuera, au plus tard le 30 mai de chaque année civile, un paiement
 15 minimum correspondant aux frais de financement pour cette année.

11 Facturation externe

16 La facturation externe émise par le Transporteur permet de réduire le coût du service du
 17 Transporteur. Elle correspond à des revenus d'importance mineure, externes à
 18 Hydro-Québec, qui ne proviennent pas de ses activités de base.

19 La facturation externe prévue pour les années de base 2015 et témoin 2016 est de 3,2 M\$,
 20 soit au même niveau que celui autorisé pour l'année 2015.

Annexe 1 Frais corporatifs

1 Les frais corporatifs à répartir correspondent aux coûts de fonctionnement engagés par les
 2 unités corporatives dans le cadre d'activités dont l'objectif n'est pas de desservir une ou des
 3 unités d'affaires en particulier mais les intérêts d'Hydro-Québec dans son ensemble.

4 Ils se distinguent des services facturés fournis par les unités corporatives puisque ces
 5 derniers font l'objet d'une entente client-fournisseur.

6 La répartition des frais corporatifs est effectuée selon la méthode autorisée par la Régie
 7 dans sa décision D-2005-50, qui s'applique de la façon suivante :

8 **1^{re} étape :**

9 Les frais corporatifs sont répartis à toutes les unités d'Hydro-Québec, sauf aux
 10 unités corporatives, en fonction des charges d'exploitation primaires et des
 11 immobilisations nettes à raison de 50% - 50%.

12 **2^e étape :**

13 Les frais corporatifs des unités de services sont répartis aux unités d'affaires en
 14 fonction de leur consommation de produits et de services faisant l'objet d'une
 15 facturation interne.

16 Le tableau A1-1 montre la part directe des frais corporatifs incluse dans les revenus requis
 17 du Transporteur.

**Tableau A1-1
 Frais corporatifs inclus dans les revenus requis du Transporteur (M\$)**

	Année historique 2014			Année de base 2015			Année témoin 2016		
	Transporteur		Hydro-Québec	Transporteur		Hydro-Québec	Transporteur		Hydro-Québec
	M\$	%	M\$	M\$	%	M\$	M\$	%	M\$
Bureaux PDG, PCA, Protectrice de la personne	0,6	31%	1,9	0,8	31%	2,7	0,7	31%	2,3
Vérification interne	2,6	31%	8,4	2,6	31%	8,4	2,6	31%	8,3
Affaires corporatives et secrétariat général	19,1	31%	61,2	20,3	31%	66,0	20,4	31%	65,6
Finances	7,2	31%	23,1	8,1	31%	26,4	8,5	31%	27,2
Total	29,5	31%	94,6	31,8	31%	103,5	32,2	31%	103,4

18 Le montant prévu des frais corporatifs d'Hydro-Québec pour l'année de base 2015 est de
 19 103,5 M\$, et tient compte de la réduction du coût de retraite.

20 Pour 2016, les frais corporatifs d'Hydro-Québec sont évalués à 103,4 M\$. Cette diminution
 21 est principalement attribuable à la baisse du coût de retraite qui a toutefois été atténuée par
 22 l'impact de l'inflation.