

**MÉMOIRE DE LA FCEI**

**DEMANDE TARIFAIRE 2016 DE HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**

**Préparé dans le cadre du dossier**

**R-3934-2015**

**de la Régie de l'énergie**

**Par  
Antoine Gosselin**

**Pour  
Fédération canadienne de l'entreprise indépendante**

**Montréal, le 2 novembre 2015**

## Table des matières

1. Introduction.....	3
2. Charges nettes d'exploitation.....	3
2.1. Masse salariale .....	4
2.2. Autres charges d'exploitation .....	7
2.3. Autres facteurs non pris en compte dans l'établissement des charges d'exploitation .	8
2.4. Maintenance additionnelle et autres.....	9
3. Mises en service, base de tarification et amortissement.....	10
3.1. Mises en services .....	10
3.2. Amortissement et rendement sur la base de tarification.....	11
4. Frais reportés – Implantation et application des normes CIP v5 .....	12
5. Sommaire des recommandations .....	12

## **1. Introduction**

Le Transporteur demande à la Régie d'approuver un revenu requis de 3 150 M\$ en baisse de 30 M\$ relativement à l'année témoin 2015 et en hausse de 10 M\$ par rapport à l'année réelle 2014. Ce revenu requis correspond à un coût de 2 776,3 M\$ pour la charge locale à un tarif de 73,11 \$/kW/an et baisse de 1,3% par rapport au niveau de 2015 (74,08\$/kW/an).

Cette relative stabilité du revenu requis cache toutefois l'impact majeur des modifications de normes comptables demandées au dossier R-3927-2015 lesquelles ont pour effet de réduire le revenu requis de 263,9 M\$.<sup>1</sup>

Si ce changement de normes devait être refusé, le coût pour la charge locale serait de 3 009,1 M\$ pour un tarif de 79,24 \$/kW/an. Ce montant représenterait alors plutôt un 8% additionnel comparativement à la proposition du Transporteur. Sans ce changement demandé par le Transporteur, la baisse de 1,3% aurait plutôt été une hausse de 7%. C'est donc dans l'optique d'une demande de hausse de tarif de 7% que ce dossier doit être abordé.

L'effet des modifications de pratiques comptables se fait principalement sentir au niveau de la charge d'amortissement et du coût de retraite. Une partie de l'effet de ces modifications est ponctuel parce que l'effet à la baisse sur les coûts de 2015 est comptabilisé dans un compte de frais reporté et appliqué au revenu requis 2016. Le revenu requis 2017 ne bénéficiera pas de cet effet et présentera donc une hausse (environ 120 M\$) notable à cet égard.

L'avènement prochain d'un mécanisme incitatif pour le Transporteur est un autre élément contextuel important qui doit être pris en compte dans l'appréciation de cette demande. Dans l'éventualité où un mécanisme incitatif pourrait être mis en place à partir du dossier tarifaire 2018, il est probable que l'année réelle 2016 serve de base à ce mécanisme. L'actionnaire du Transporteur a donc un intérêt à ce que le coût de service réel de 2016 soit relativement élevé.

La FCEI commente ci-après certains éléments du revenu requis présenté par le Transporteur

## **2. Charges nettes d'exploitation**

Le Transporteur demande à la Régie d'approuver des charges nettes d'exploitation de 742,9 M\$ en hausse de 35,4 M\$ de ses charges nettes d'exploitation comparativement à l'année historique. Ce montant est supérieur de 39,7 M\$ ou 5,6% au montant obtenu à l'aide de la formule paramétrique approuvée par la Régie.

---

<sup>1</sup> HQT-14, Document 1, p. 6.

Exclusion faite de l'effet du coût de retraite, le budget demandé est de 708,6 M\$ soit :

- 59,3 M\$ ou 9,1% de plus que le budget réel correspondant pour 2014;
- 71,6 M\$ ou 11,2% de plus que le budget autorisé correspondant pour 2015; et
- 38,1 M\$ ou 5,7% de plus que le budget correspondant de l'année de base 2015.

Le Transporteur explique de la manière suivante la hausse relativement au budget autorisé 2015 :

- Inflation : 13,4 M\$;
- Efficience (1%) : -6,3 M\$;
- Croissance du réseau : 4,5 M\$
- Coût de retraite : -34 M\$
- Passage aux PCGR des États-Unis : 7,5 M\$
- Recalibrage à la demande 2015 : 14 M\$
- Augmentation des besoins en maintenance et autres : 22 M\$
- Implantation et application des normes CIP v5 : 2,5 M\$
- Programmes d'assurance qualité et innovation technologique : 6,5 M\$
- Budget spécifique (CIP v5) : 7,5 M\$

La FCEI soumet les commentaires suivants concernant les charges nettes d'exploitation.

## 2.1. Masse salariale

### *Année témoin 2016 versus année témoin 2015*

La FCEI constate que les explications fournies par le Transporteur ne permettent pas d'expliquer la croissance au niveau des salaires de base et du temps supplémentaire.

Le tableau suivant présente les prévisions budgétaires du Transporteur pour les salaires de base et le temps supplémentaire pour l'année témoin 2015 et l'année témoin 2016. On y constate une croissance de 24 M\$ entre la demande 2015 et la demande 2016 ce qui correspond à 8% de hausse.

**Tableau 1 : Salaires (M \$), comparatif des années témoins 2015 et 2016**

	<b>Salaires de base</b>	<b>Temps supplémentaire</b>	<b>Total</b>	<b>Croissance (%)</b>
<b>Année témoin 2015</b>	264,2	30,5	294,7	
<b>Année témoin 2016</b>	282,7	36,3	319	+ 24,3M\$ (+8,2%)

Source : HQT-5, document 1 de dossiers tarifaires 2015 et 2016.

Nous reprenons ci-après l'impact de chacun des facteurs explicatifs de la croissance des coûts entre l'année témoin 2015 et l'année témoin 2016.

L'inflation des salaires représente 11M\$ de hausse en utilisant le taux d'inflation salariale proposée par le Transporteur.

L'efficience et la croissance du réseau ont des impacts environ similaires et de direction opposées sur les charges nettes d'exploitation au total. Nous faisons l'hypothèse qu'ils n'ont globalement pas d'impact sur les salaires de base et le temps supplémentaire.

Quant au passage aux PCGR, il concerne les avantages sociaux et n'affecte donc pas les salaires de base et le temps supplémentaire.

Puisque, l'année témoin 2015 telle que présentée par le Transporteur est utilisée comme point de référence, le recalibrage de 14 M\$ est déjà inclus dans le montant de 2015. Il ne contribue donc pas à expliquer l'écart.

Selon les informations transmises par le Transporteur, les quatre derniers items de la liste ci-haut ajoutent 5,2 M\$ à la masse salariale.<sup>2</sup> Considérant la proportion que représentent les salaires de base et le temps supplémentaire dans la masse salariale, on peut estimer l'impact relatif à ces deux postes à environ 4 M\$.

Au total donc, les explications sur la croissance des coûts permettent d'expliquer une croissance de 15 M\$, soit environ 9 M\$ de moins que ce qui est demandé par le Transporteur.

Puisqu'une variation des salaires de base et du temps supplémentaire entraîne des variations de même direction sur les autres éléments de la masse salariale, celles-ci doivent être ajoutées au montant de 9 M\$. Ainsi, en tenant compte de l'impact sur les autres éléments de la masse salariale,<sup>3</sup> la FCEI évalue à environ 11 M\$ la portion non expliquée de la croissance de la masse salariale.

#### *Année témoin 2016 versus année de base 2015*

Un constat similaire peut-être fait lorsque l'on compare le budget de l'année témoin 2016 à celui de l'année de base 2015. L'une des justifications apportées par le Transporteur relativement à la hausse des salaires de base est l'accroissement des besoins pour un montant de 14,4 M\$. Or, ce montant est là encore largement inférieur à l'impact de 5,2 M\$ qu'ont les quatre nouveaux items identifiés par le Transporteur sur la masse salariale.<sup>4</sup> La FCEI comprend par ailleurs que l'effet du recalibrage est déjà pleinement intégré au budget de l'année de base.<sup>5</sup>

---

<sup>2</sup> B-0050, HQT-13, Document 5, p. 6, tableau R-1.10.

<sup>3</sup> Une réduction des salaires de base et du temps supplémentaire implique une réduction des avantages sociaux.

<sup>4</sup> B-0050, HQT-13, Document 5, p. 6, tableau R-1.10.

<sup>5</sup> HQT-13, Document 1, p. 25, R16.1.

*Année témoin 2016 versus année historique 2014*

Entre 2010 et 2014, le Transporteur a surestimé de 120 ETC en moyenne sa force de travail.<sup>6</sup> Si ce même écart devait se reproduire en 2015 et en 2016, le nombre réel d'ETC pour 2015 et 2016 serait près de celui de 2014. Si le nombre d'ETC en 2016 devait être équivalent à celui de 2014 la FCEI calcule un budget de 311 M\$ pour les salaires de base et le temps supplémentaire en 2016 sur la base du coût réel de ces deux postes de dépenses en 2014 et de l'inflation des salaires, soit 8 M\$ de moins que le budget demandé.

Dans le dossier tarifaire 2015, le Transporteur tenait compte d'un facteur d'ajustement de 1% pour refléter les retards de dotation de personnel. Il propose de ne pas tenir compte de ce facteur au présent dossier. L'un des arguments invoqués est que « les effectifs requis pour la réalisation des activités 2015-2016 sont déjà en place (3 339 au 30 avril); aucune dotation ou formation significative n'est ainsi requise. »

Toutefois, en réponse à une question, le Transporteur indique prévoir plus de 200 départs d'ici la fin de 2016.<sup>7</sup> Considérant la prévision de 3 297 ETC en 2016 (contre 3 288 en 2015), le Transporteur aura inévitablement à remplacer la majorité des départs pour atteindre le niveau d'ETC souhaité. Qui plus est, la prévision du nombre de départs à la retraite pour 2016, soit 119 départs,<sup>8</sup> semble modeste. Celui-ci est en effet moindre que celui de 2015 (133), alors que le nombre d'employés éligibles à la retraite est en hausse entre 2015 (312) et 2016 (378). De plus, le nombre de ressources devenant admissibles à la retraite en 2016 (199)<sup>9</sup> est en hausse par rapport à 2013 (122), 2013 (113) et 2015 (127).

Le Transporteur invoque également la maturité de sa stratégie, de ses systèmes et de ses processus lui donnant plus de flexibilité opérationnelle. Si la FCEI peut voir en quoi cette maturité peut permettre d'opérer de manière plus flexible dans l'éventualité d'une sous-dotation en ressources, elle ne voit pas en quoi cette maturité devrait affecter l'efficacité du processus de dotation.

Finalement, le Transporteur suggère que les déficits de dotations seront compensés par le recours au temps supplémentaire. L'analyse des données historiques de 2010 à 2014 montre qu'une telle compensation est davantage l'exception que la norme comme on peut le voir au tableau 2. Ce tableau montre qu'en proportion, les écarts en salaires de base et temps supplémentaire ont été plus importants que ceux en nombre d'ETC pour toutes les années historiques considérées sauf en 2014.

---

<sup>6</sup> En 2013, l'écart de 128 ETC est calculé relativement à l'année de base.

<sup>7</sup> Dont 124 en 2016 selon HQT-6, Document 2, p. 22.

<sup>8</sup> HQT-6, Document 2, p. 21.

<sup>9</sup> Sur la base de la figure 1 de la pièce HQT-6, document 2, la FCEI calcule que 199 ressources deviennent admissibles à la retraite en 2016 (378-312+ 133).

**Tableau 2 : Écarts de prévision des ETC (n) et des salaires (M \$)**

	2010	2011	2012	2013	2014
Prévu					
ETC- Total	3500	3475	3370	3213	3238
Salaires de base et temps supplémentaire	288	297,5	295,3	285,3	288,5
Réel					
ETC- Total	3420	3356	3175	3085	3162
Salaires de base et temps supplémentaire	280,2	286,6	275,8	266,6	287,3
Écart					
ETC- Total (%)	-2,3%	-3,4%	-5,8%	-4,0%	-2,3%
Salaires de base et temps supplémentaire (%)	-2,7%	-3,7%	-6,6%	-6,6%	-0,4%

Source: Dossiers tarifaires 2010 à 2016, HQT-6, Document 2

La FCEI estime donc que les arguments soumis par la Transporteur ne sont pas convaincants. Par ailleurs, la FCEI constate que les écarts de dotation historiques (réels par rapport à prévus) sont en moyenne de -3,5% sur la période 2010-2014 et tous inférieurs ou égaux à -2,3%.

Ainsi, la FCEI estime que l'hypothèse d'une surévaluation des ETC et des coûts de main-d'œuvre prévus est pleinement justifiée.

**Concernant la masse salariale, la FCEI recommande de réduire le budget demandé de 11 M\$.**

## **2.2. Autres charges d'exploitation**

### *Services externes*

Par ailleurs, le budget demandé pour les services externes dans leur ensemble n'est pas cohérent avec les justifications mises de l'avant dans l'approche paramétrique du Transporteur. En effet, le budget de l'année témoin 2015 était de 50,4 M\$. Si on y ajoute, l'impact des facteurs identifiés par le Transporteur pour justifier la hausse demandée, soit 10,6 M\$ pour les éléments de suivi particulier<sup>10</sup> et environ 1 M\$ en inflation, on retrouve un budget d'environ 62 M\$, soit 7 M\$ de moins que le budget demandé de 68,8 M\$.

**Par conséquent, la FCEI recommande de réduire le budget demandé en services externes de 7 M\$**

### *Innovation technologique*

Le Transporteur demande un budget additionnel de 6,5 M\$ en innovation pour financer de nouveaux projets. Ce montant s'ajoute à un autre montant additionnel de 3 M\$ demandé dans le cadre du dossier tarifaire 2015 faisant ainsi passer de 9,9 M\$ à 18,7 M\$ le budget d'innovation non capitalisable entre 2014 et 2016. Le Transporteur justifie cet ajout de 6,5 M\$ par le besoin d'entreprendre de nouveaux projets.

<sup>10</sup> B-0050, HQT-13, Document 5, p. 6.

Le tableau 3 présente l'analyse de la performance prévisionnelle du Transporteur relativement au budget en innovation technologique. On constate une surestimation des budgets variant entre 11% et 40 % entre 2010 et 2014 pour une moyenne de 26%. De plus, sauf en 2011, l'écart a toujours été de 20% ou plus avec en particulier un écart de 21% en 2014.

Par ailleurs, le Transporteur indique que « plusieurs projets technologiques lancés au cours des dernières années ont porté fruit et arrivent à maturité ». Or, rien dans sa prévision budgétaire ne laisse croire que le Transporteur a tenu compte de ce facteur.

**Tableau 3 : Budget prévu et réels en innovation technologique (M\$)**

	2010	2011	2012	2013	2014
Témoin	12,4	9,8	9,3	8	12,6
Réel	7,4	6,1	7,4	7,1	9,9
Écart	5	3,7	1,9	0,9	2,7
Écart (%)	40%	38%	20%	11%	21%

Source: Dossiers tarifaires 2010 à 2016, HQT-6, Document 2

**Considérant ce qui précède, la FCEI estime qu'il est approprié de retrancher 20% à la prévision du Transporteur pour ce poste, soit 3,5 M\$.**

### **2.3. Autres facteurs non pris en compte dans l'établissement des charges d'exploitation**

Outre les éléments exposés précédemment, la FCEI estime que certains autres éléments contribuant à la baisse des charges ne sont potentiellement pas reflétés adéquatement dans le budget du Transporteur.

#### *Stratégie de mise en route des appareillages et automatismes*

Le Transporteur prévoit utiliser une nouvelle stratégie de mise en route des appareillages et automatismes dans certains projets.<sup>11</sup> Un des effets de cette stratégie est d'optimiser le temps d'intervention de sa main-d'œuvre en s'assurant que les fournisseurs s'acquittent de l'entièreté des tâches sous leur responsabilité et en rendant l'ensemble du processus plus efficient.

---

<sup>11</sup> HQT-3, Document 1, p. 13



Le Transporteur mentionne de plus :

« 10.2 Veuillez justifier la décroissance du nombre d'heures de prestation de travail aux investissements alors que le Transporteur mentionne que son réseau est vieillissant. Au-delà de la maintenance, le réseau n'est-il pas également plus susceptible de requérir des interventions capitalisables? »

#### **R10.2**

**La planification des heures de prestation de travail aux investissements repose principalement sur une évaluation qui s'effectue selon chaque projet. Cette évaluation s'appuie sur l'intégration des efforts d'optimisation du temps d'intervention de la main-d'œuvre du Transporteur par des stratégies de mise en route et de mise en service en appareillage et en automatisme. Les pistes d'optimisation permettent au Transporteur de réaliser sa charge de travail en ayant recours à moins d'heures de prestation. »**

Ainsi, le Transporteur confirme que la charge de travail est réduite par des stratégies de mise en route et de mise en service en appareillage et en automatisme. Si la charge de travail est réduite, le besoin en ETC ainsi que la masse salariale devraient l'être aussi. Pourtant, le Transporteur ne considère pas cet aspect dans les éléments de variation des CNE de 2015 à 2016.

#### *Changement à la facturation de certains services*

Exclusion faite de l'effet du coût de retraite, les frais corporatifs sont en hausse de 3,7 M\$ entre 2014 et 2016, soit plus de 13%. Outre l'effet de l'inflation, le Transporteur explique cette hausse par des changements au mode de facturation de certains services et des effets ponctuels. Il écrit : « La croissance des frais corporatifs entre 2014 et 2016 s'explique par le fait qu'à compter de 2015, dans le but de simplifier le processus de facturation interne, certaines unités corporatives ne facturent plus leurs services par le biais de la facturation interne mais plutôt via les frais corporatifs. Elle est également attribuable à l'inflation ainsi qu'à la réduction ponctuelle des charges réalisées en 2014. »

La FCEI en déduit que le budget de certaines unités corporatives est affecté à la baisse par ce changement bien qu'il n'en soit pas fait mention.

#### **2.4. Maintenance additionnelle et autres**

Les analyses présentées aux sections précédentes font l'hypothèse que la Régie accepte en totalité l'ajustement du revenu requis de 22 M\$ pour la *maintenance additionnelle et autres*. La hausse du besoin en maintenance et autres touche principalement les *Stocks achats de bien, ressources financières, location et autres, les Services externes et la Masse salariale*.<sup>12</sup>

<sup>12</sup> B-0050, HQT-13, Document 5, p. 6, tableau R-1.10.

La FCEI n'est pas convaincue du bien-fondé de cet ajustement. Elle comprend que la stratégie de gestion des actifs puisse en théorie entraîner une hausse des besoins de maintenance. Toutefois, à la lumière de la performance prévisionnelle du Transporteur au cours des dernières années, l'énoncé seul de ces besoins additionnels par le Transporteur ne saurait suffire à en accepter la nécessité. Voir notamment à cet effet les sections 2.1, 2.2, 3.1 et 3.2)

**En tenant compte à la fois des explications du Transporteur et de l'expérience passée, la FCEI estime qu'il serait raisonnable d'autoriser 50% du montant demandé et donc d'appliquer une réduction de 11 M\$ au budget demandé en sus des éléments identifiés précédemment.**

### **3. Mises en service, base de tarification et amortissement**

Depuis plusieurs années, le Transporteur tend à surévaluer les mises en services de même que le niveau de la base de tarification et de la dépense d'amortissement.

#### **3.1. Mises en services**

Le Transporteur prévoit des mises en services de 1 950 M\$ pour 2015 et de 1 197 M\$ pour 2016. La FCEI estime qu'il est peu probable que le Transporteur réalise le niveau de mise en service prévu pour ces deux années.

Historiquement, on observe presque systématiquement une surestimation des mises en services par le Transporteur et ce par des marges importantes. Entre 2008 et 2014 les mises en services prévues à chaque dossier tarifaire (celles de l'année de base et de l'année témoin) ont été surestimées six fois pour des montants variant de 171 M\$ à 575 M\$ et sous-estimées une fois de 99 M\$. Ainsi, d'un point de vue statistique, la probabilité que la prévision des mises en services du présent dossier soit surévaluée est considérable.

**Tableau 4 : Écart de prévision des de mises en services (M\$)**

<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
<b>-313</b>	<b>-171</b>	<b>99</b>	<b>-309</b>	<b>-575</b>	<b>-435</b>	<b>-515</b>

Les écarts proviennent tout autant d'une surestimation à l'année de base qu'à l'année témoin.<sup>13</sup> De façon surprenante, les écarts sont souvent plus importants entre l'année de base et le réel qu'entre l'année témoin et le réel. Par exemple, l'écart entre l'année témoin 2014 et le réel 2014 est de 302 M\$ alors qu'il est de 521 M\$ entre l'année de base 2014 et le réel.

---

<sup>13</sup> Voir annexe 1

Comme on peut le constater dans les rapports annuels du Transporteur, les écarts sont souvent le fait de reports de mises en service et de réalisations de projets à des coûts moindres que prévu.

Pour l'année de base 2015, le Transporteur prévoit des mises en services de 1950 M\$ alors qu'il prévoyait seulement 1089 M\$ à l'année témoin 2015. En réponse à une question de la Régie, il souligne le report de multiples projets de 2014 vers 2015. Toutefois, le Transporteur ne prévoit aucun report de projet de 2015 à 2016 et ce malgré que, tel que mentionné précédemment, des reports soient constatés de manière récurrente.

De plus, le niveau de mises en services prévu en 2015 est le plus élevé depuis de nombreuses années ce qui risque d'exercer une pression sur les ressources du Transporteur. Cette pression sera de plus exacerbée par le fait que les mises en services ne générant pas de revenus représentent une proportion largement plus importante des mises en services que par les années passées.<sup>14</sup> Or, les mises en services ne générant pas de revenu requièrent beaucoup plus de ressources que celles ne générant pas de revenu.<sup>15</sup>

Au total, la FCEI estime qu'il y a une forte probabilité qu'il y ait des reports de mises en service en 2015 et 2016. Ces reports auront inévitablement un impact sur le niveau des amortissements et de la base de tarification.

### **3.2. Amortissement et rendement sur la base de tarification**

Au cours des années 2012 à 2014 les dépenses d'amortissement ont été surévaluées d'environ 40 M\$ par année. Pour l'année 2015, l'important volume de reports de mises en service aura un fort impact à la baisse sur la charge d'amortissement entraînant un écart supérieur à 100 M\$ à l'année de base.

Par ailleurs, la FCEI constate que les écarts sur le rendement de la base de tarification liés au volume de mises en service sont de -26,9 M\$ en 2012, -8,1 M\$ en 2013 et -27,4 M\$ en 2014.<sup>16</sup>

**Considérant la conclusion de la FCEI quant au report de mise en services en 2015 et 2016 et l'historique de prévision des dépenses d'amortissement et de rendement sur la base de tarification, la FCEI recommande, sur la base de la surévaluation observée au cours des trois dernières années complétées, une réduction de 42 M\$ de la dépense d'amortissement et une réduction de 21 M\$ du rendement sur la base de tarification.**

---

<sup>14</sup> HQT-6, Document 3, p. 9.

<sup>15</sup> HQT-3, Document 1, p. 15.

<sup>16</sup> Le montant de 27,4 M\$ représente l'effet avant application de la correction de 100 M\$ de la base de tarification par la Régie. Voir HQT-13, Document 8, p. 10.

#### **4. Frais reportés – Implantation et application des normes CIP v5**

Dans sa décision D-2015-133, la Régie autorise le Transporteur « à créer provisoirement, à compter de la date de dépôt de la Demande, soit le 5 juin 2015, un CFR relatif à l'implantation et l'application des normes CIP v5 afin d'y comptabiliser les frais réels engagés à cette fin. »

Selon la demande tarifaire du Transporteur, un montant de 7,2 M\$ accumulé dans ce CFR est versé au revenu requis de 2016. En réponse à une question de la Régie, le Transporteur indique que 1 M\$ de coûts engagés avant le 5 juin est inclus au montant de 7,2 M\$. **En conformité avec la décision D-2015-133, la FCEI demande que ce montant de 1M\$ soit exclu du revenu requis 2016 lors de la mise à jour finale du dossier.**

#### **5. Sommaire des recommandations**

La FCEI formule les recommandations suivantes :

- Réduire de 32,5M\$ le budget des charges nettes d'exploitation.
  - Réduire la prévision de la masse salariale de 11 M\$.
  - Réduire la prévision du budget des services externes de 7 M\$.
  - Réduire la prévision du budget en innovation technologique de 3,5 M\$.
  - Réduire de 11 M\$ additionnels le budget des charges nettes d'exploitation.
- Réduire de 42 M\$ la prévision de la dépense d'amortissement.
- Réduire de 21 M\$ du rendement sur la base de tarification.
- Exclure du revenu requis 2015 les dépenses encourues aux fins de l'implantation et de l'application des normes CIP v5 au montant de 1 M\$.

**Annexe 1 : Prédiction des mises en service 2008-2015**

	Au dossier tarifaire	Réel*	Écart	Écart (%)
<b>2008</b>				
Année de base	985.4	732.7	-252.7	
Année témoin	845.3	784.8	-60.5	
Total	1830.7	1517.5	-313.2	-0.171082
<b>2009</b>				
Année de base	991.3	784.8	-206.5	
Année témoin	1404.2	1440	35.8	
Total	2395.5	2224.8	-170.7	-0.071259
<b>2010</b>				
Année de base	1243.5	1440	196.5	
Année témoin	1250.1	1152.6	-97.5	
Total	2493.6	2592.6	99	0.0397016
<b>2011</b>				
Année de base	1249.8	1152.6	-97.2	
Année témoin	1473.1	1261.7	-211.4	
Total	2722.9	2414.3	-308.6	-0.113335
<b>2012</b>				
Année de base	1478.5	1261.7	-216.8	
Année témoin	1399.8	1041.6	-358.2	
Total	2878.3	2303.3	-575	-0.199771
<b>2013</b>				
Année de base	1478.5	1041.6	-436.9	
Année témoin	1399.8	1401.3	1.5	
Total	2878.3	2442.9	-435.4	-0.15127
<b>2014</b>				
Année de base	1614.6	1401.3	-213.3	
Année témoin	2088	1786.3	-301.7	
Total	3702.6	3187.6	-515	-0.139091
<b>2015</b>				
Année de base	2307	1786.3	-520.7	
Année témoin	1086.8	1950.3	863.5	
Total	3393.8	3736.6	342.8	0.1010077
* De base pour 2015				
Source: Dossiers tarifaires 2008 à 2016, HQT-7, Document 1				