

**Évolution des dépenses nécessaires
à la prestation du service
2015-2017**

Table des matières

1	Évolution des dépenses nécessaires à la prestation du service	5
2	Charges nettes d'exploitation.....	6
3	Autres charges.....	7
3.1	Amortissement.....	7
3.2	Taxes.....	7
4	Frais corporatifs	7
5	Comptes d'écarts.....	7
5.1	Coût de retraite.....	7
5.2	Pénalités liées aux services complémentaires.....	8
6	Comptes de frais reportés	9
6.1	Coûts de mises en service de projets non autorisés.....	9
6.2	Passage aux PCGR des États-Unis	9
6.3	Frais reportés – implantation et application des normes CIP v5	10
6.4	Disjoncteurs PK prioritaires.....	11
6.5	Disjoncteurs PK résiduels.....	12
7	Intérêts reliés au remboursement gouvernemental.....	13
8	Facturation externe.....	13
Annexe 1	Frais corporatifs	14

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 2017 versus année autorisée 2016 (D-2016-046 reclassé).....	6
Tableau 3	Compte d'écarts – coût de retraite (M\$).....	8
Tableau 4	Compte d'écart – pénalités liées aux services complémentaires (M\$)	8
Tableau 5	Frais reportés – coûts de mises en service de projets non autorisés (M\$)	9
Tableau 6	Frais reportés – passage aux PCGR des États-Unis (M\$).....	10
Tableau 7	Frais reportés – implantation et application des normes CIP v5 (M\$).....	10
Tableau 8	Impact sur les revenus requis 2016 – disjoncteurs PK prioritaires (M\$)	11
Tableau 9	Frais reportés – disjoncteurs PK prioritaires (M\$).....	11
Tableau 10	Frais reportés – disjoncteurs PK résiduels (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 2015.

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

	Année historique 2015	2016		Année témoin 2017	Variation	
		D-2016-046 reclassé ¹	Année de base		2017 vs D-2016-046	
					\$	%
Charges nettes d'exploitation	719,8	691,1	703,9	761,9	70,8	10,2%
Charges brutes directes	531,2	494,3	502,7	561,1	66,8	13,5%
Charges de services partagés	374,3	375,2	381,2	379,8	4,6	1,2%
Coûts capitalisés	(156,4)	(146,7)	(148,3)	(149,0)	(2,3)	1,6%
Facturation interne émise	(29,3)	(31,7)	(31,7)	(30,0)	1,7	-5,4%
Autres charges	1 066,9	1 108,6	1 148,2	1 174,7	66,1	6,0%
Achats de services de transport	19,2	18,5	19,2	18,9	0,4	2,2%
Achats d'électricité	14,9	15,1	14,9	15,0	(0,1)	-0,7%
Amortissement	982,2	1 019,0	1 058,4	1 088,8	69,8	6,8%
Taxes	94,7	100,1	99,0	99,7	(0,4)	-0,4%
Autres revenus de facturation interne	(44,1)	(44,1)	(43,3)	(47,7)	(3,6)	8,2%
Frais corporatifs	32,7	32,1	33,3	35,7	3,6	11,2%
Comptes d'écarts	(9,3)	2,3	17,1	(15,9)	(18,2)	-791,3%
Coût de retraite	(9,3)	2,4	17,2	(15,9)	(18,3)	-762,5%
Pénalités liées aux services complémentaires		(0,1)	(0,1)		0,1	-100,0%
Comptes de frais reportés	46,6	(41,0)	(90,0)	(6,0)	35,0	-85,4%
Coûts de mises en service de projets non autorisés	6,3	0,2	0,2		(0,2)	-100,0%
Passage aux PCGR des États-Unis	45,3	(46,3)	(46,3)		46,3	-100,0%
Implantation et application des normes CIP v5	(5,0)	5,1	5,1		(5,1)	-100,0%
Disjoncteurs PK prioritaires			(49,0)	24,6	24,6	
Disjoncteurs PK résiduels				(30,6)	(30,6)	
Intérêts reliés au remboursement gouvernemental	(0,7)	(0,5)	(0,4)	(0,4)	0,1	-20,0%
Facturation externe	(10,3)	(3,2)	(3,2)	(3,2)		
Total	1 845,7	1 789,4	1 808,9	1 946,8	157,4	8,8%

¹ Reclassé suite au transfert des actifs et des ressources de la direction Planification financière et Contrôleur du Transporteur vers le groupe Direction financière et contrôle et de la direction informatique du transport du Transporteur vers la vice-présidence Technologies de l'information et des communications. Incluant la réallocation de la réduction en lien avec le paragraphe 46 de la décision D-2016-029.

- 3 Sommaire, les dépenses nécessaires à la prestation du service du Transporteur de
- 4 l'année témoin 2017 sont établies à 1 946,8 M\$. Comparées aux dépenses nécessaires à la
- 5 prestation du service autorisées de 1 789,4 M\$ pour l'année 2016 par la Régie¹, la
- 6 croissance se chiffre à 157,4 M\$.

¹ Dossier R-3934-2015 (Demande tarifaire 2016 du Transporteur), décision D-2016-046.

1 Au tableau 2, le Transporteur présente les principaux éléments expliquant cette croissance.

Tableau 2
Variation des dépenses nécessaires à la prestation du service (M\$ et %)
Année témoin 2017 versus année autorisée 2016 (D-2016-046 reclassé)

Charges nettes d'exploitation	70,8	10,2%
Inflation	19,6	
Efficiéce paramétrique	(13,0)	
Avant croissance du réseau et éléments de suivi particuliers	6,6	1,0%
Croissance du réseau	11,8	1,7%
Coût de retraite	(16,4)	
Coûts de main d'œuvre pour effectifs déjà en place	15,3	
Mise à niveau de la maintenance	45,0	
Implantation, application et maintien de la conformité aux normes CIP	9,9	
Budget spécifique	(1,4)	
Éléments de suivi particuliers	52,4	7,5%
Autres charges	66,1	6,0%
Achats de services de transport	0,4	
Achats d'électricité	(0,1)	
Amortissement	69,8	
Taxes	(0,4)	
Autres revenus de facturation interne	(3,6)	
Comptes d'écarts	(18,2)	
Comptes de frais reportés	35,0	
Autres	3,7	
Total	157,4	

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

2 Charges nettes d'exploitation

5 Les charges nettes d'exploitation (« CNE ») de l'année témoin 2017 sont établies à
 6 761,9 M\$, soit 10,2 % de plus que le montant autorisé par la Régie pour l'année 2016. Ce
 7 niveau de CNE demandé permettra notamment au Transporteur de poursuivre l'arrimage de
 8 ses activités de maintenance préventive, dont ses interventions en maintenance
 9 conditionnelle ciblée, en lien avec son modèle de gestion des actifs, afin de s'assurer que

1 l'accroissement du risque de défaillance demeure sous contrôle et à un niveau acceptable
2 pour assurer la sécurité, la fiabilité et la disponibilité du réseau de transport. La pièce
3 HQT-6, Document 2 présente le détail de cette évolution.

3 Autres charges

4 Comme plus amplement décrit à la pièce HQT-6, Document 3, les autres charges sont
5 projetées à 1 174,7 M\$ pour l'année 2017, en augmentation de 66,1 M\$ par rapport au
6 montant autorisé de 1 108,6 M\$ pour l'année 2016 selon la décision D-2016-046². Cette
7 augmentation est essentiellement attribuable à l'augmentation de la charge d'amortissement
8 en lien avec le dossier R-3968-2016³ ainsi qu'aux nouvelles mises en service.

3.1 Amortissement

9 La charge d'amortissement projetée pour l'année 2017 est de 1 088,8 M\$, soit une
10 augmentation de 69,8 M\$ comparativement au montant autorisé pour l'année 2016. Cette
11 augmentation s'explique principalement par un montant de 66,7 M\$ découlant du dossier
12 R-3968-2016.

3.2 Taxes

13 La part des taxes applicable au service de transport est estimée à 99,7 M\$ pour l'année
14 2017, soit une diminution de 0,4 M\$ comparativement au niveau reconnu pour l'année 2016
15 dans la décision D-2016-046. La pièce HQT-6, Document 3 fournit une description plus
16 détaillée de l'évolution des taxes du Transporteur.

4 Frais corporatifs

17 Pour l'année témoin 2017, ces frais sont évalués à 35,7 M\$, soit un montant supérieur
18 de 3,6 M\$ au montant autorisé dans la décision D-2016-046. L'annexe 1 décrit plus en détail
19 l'évolution des frais corporatifs.

5 Comptes d'écarts

5.1 Coût de retraite

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

² Dossier R-3934-2015 (Demande tarifaire 2016 du Transporteur).

³ Demande du Transporteur relative au remplacement des disjoncteurs de modèle PK.

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

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

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

Hors base de tarification	2014	2015					2016					Solde du compte	Impact revenus requis 2017		
	Total	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 2014	(7,5)													(7,5)	
Opérations en 2015															
Écart 2013 versé aux revenus requis 2015	(3,1)													(3,1)	
Écart 2014 versé aux revenus requis 2015	10,7													10,7	
Écart réel 2015															
D-2015-031 ¹		60,2	22,9	(14,6)	3,1	-	71,6							71,6	
Réel 2015		64,2	21,7	(15,7)	3,1	(0,2)	73,1							73,1	
Écart		4,0	(1,2)	(1,1)	-	(0,2)	1,5							1,5	
Solde au 31 décembre 2015	0,1	4,0	(1,2)	(1,1)	-	(0,2)	1,5	-	-	-	-	-	-	1,5	
Opérations en 2016															
Écart résiduel 2014 versé aux revenus requis 2016	(0,1)													(0,1)	
Écart 2015 versé aux revenus requis 2016		(2,7)	(0,3)	0,4	0,1	0,2	(2,3)							(2,3)	
Écart 2016															
D-2016-029 ¹								27,8	10,3	(6,6)	1,3	-	32,8	32,8	
Projetée année de base								15,3	5,5	(3,7)	0,9	(0,1)	17,9	17,9	
Écart								(12,5)	(4,8)	2,9	(0,4)	(0,1)	(14,9)	(14,9)	
Solde au 31 décembre 2016	-	1,3	(1,5)	(0,7)	0,1	(0,0)	(0,8)	(12,5)	(4,8)	2,9	(0,4)	(0,1)	(14,9)	(15,7)	
Opérations en 2017															
Écart résiduel 2015 versé aux revenus requis 2017		(1,3)	1,5	0,7	(0,1)	0,0	0,8							0,8	(0,8)
Écart 2016 versé aux revenus requis 2017								12,5	4,8	(2,9)	0,4	0,1	14,9	14,9	(14,9)
Intérêts								-	-	-	-	(0,1)	(0,1)	(0,1)	(0,1)
Écart 2017 versé aux revenus requis 2017								-	-	-	-	0,1	0,1	0,1	(0,1)
Solde au 31 décembre 2017	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(15,9)	

¹ Reclassé suite au transfert des actifs et des ressources de la direction Planification financière et Contrôleur du Transporteur vers le groupe Direction financière et contrôle et de la direction informatique du transport du Transporteur vers la vice-présidence Technologies de l'information et des communications.

5.2 Pénalités liées aux services complémentaires

- 1 Dans la décision D-2014-035⁶, la Régie a retenu la proposition du Transporteur de
2 comptabiliser les pénalités liées aux services complémentaires, reflétant celles liées aux
3 écarts de réception et celles liées à l'exploitation prévues à l'article 3 des *Tarifs et conditions*
4 *des services de transport d'Hydro-Québec* (« *Tarifs et conditions* »), dans des comptes
5 d'écart jusqu'à ce que les soldes atteignent globalement une valeur minimale de 100 k\$,
6 incluant les intérêts, aux fins d'une disposition conjointe aux revenus requis du Transporteur
7 dans une année témoin à partir des soldes à la fin avril d'une année de base. Au
8 paragraphe 184 de cette même décision, la Régie a approuvé la disposition conjointe
9 proposée par le Transporteur pour le compte d'écart des pénalités liées aux écarts de
10 réception et le compte d'écart des pénalités liées à l'exploitation.
- 11 Le tableau 4 présente l'évolution du solde global du compte d'écart. Les totaux et les écarts
12 sont calculés à partir de données non arrondies.

Tableau 4
Compte d'écart – pénalités liées aux services complémentaires (M\$)

Hors base de tarification	2015	2016	Total	Solde du compte	Impact revenus requis 2017
Solde au 31 décembre 2015	(0,2)	-	(0,2)	(0,2)	-
Opérations en 2016					
Réel au 30 avril 2016	(0,0)	-	(0,0)	(0,0)	
Versé aux revenus requis 2016	0,1		0,1	0,1	
Intérêts		(0,0)	(0,0)	(0,0)	
Solde au 31 décembre 2016	(0,1)	(0,0)	(0,1)	(0,1)	-

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

6 Comptes de frais reportés

6.1 Coûts de mises en service de projets non autorisés

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

6 Conformément à la modification reflétée par le Transporteur dans la demande tarifaire
 7 visant les années 2013 et 2014 et autorisée dans la décision D-2014-035⁷, les montants à
 8 inscrire au CFR, autorisés dans la décision D-2011-039, sont les montants réellement
 9 encourus pour les projets visés.

10 Le tableau 5 présente l'évolution du CFR. Les totaux et les écarts sont calculés à partir de
 11 données non arrondies.

**Tableau 5
 Frais reportés – coûts de mises en service de projets non autorisés (M\$)**

Hors base de tarification	2014	2015	2016	2017	Total	Solde du compte	Impact revenus requis 2017
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)	-	-	(0,2)	(0,2)	
Solde au 31 décembre 2016		-	-	-	-	-	-

6.2 Passage aux PCGR des États-Unis

12 Dans la décision D-2015-189⁸, au paragraphe 225, la Régie a autorisé la comptabilisation,
 13 dans un CFR hors base portant intérêts, des montants afférents aux écarts associés aux
 14 changements des méthodes comptables découlant du passage aux PCGR des États-Unis.

15 Le tableau 6 présente l'évolution du CFR. Les totaux et les écarts sont calculés à partir de
 16 données non arrondies.

⁷ Dossier R-3823-2012 (Demande tarifaire du Transporteur pour les années 2013 et 2014).

⁸ 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)).

Tableau 6
Frais reportés – passage aux PCGR des États-Unis (M\$)

Hors base de tarification	2015	2016	Total	Solde du compte	Impact revenus requis 2017
Solde au 31 décembre 2014	-	-	-	-	-
Opérations en 2015					
Impacts 2015					
Immobilisations corporelles	(48,5)	-	(48,5)	(48,5)	
Avantages sociaux futurs - APRA	3,2	-	3,2	3,2	
Intérêts	(0,6)	-	(0,6)	(0,6)	
Solde au 31 décembre 2015	(45,9)	-	(45,9)	(45,9)	-
Opérations en 2016					
Intérêts		(0,4)	(0,4)	(0,4)	
Versé aux revenus requis 2016	45,9	0,4	46,3	46,3	
Solde au 31 décembre 2016	-	-	-	-	-

6.3 Frais reportés – implantation et application des normes CIP v5

1 Dans la décision D-2015-133⁹, la Régie a reconnu la création d'un CFR, hors base de
 2 tarification et portant intérêts, afin d'y comptabiliser les charges engagées entre le 5 juin et
 3 le 31 décembre 2015 liées à l'implantation et à l'application de la version 5 des normes de
 4 protection des infrastructures critiques de la North American Electric Reliability Corporation
 5 (normes CIP v5). Dans les décisions D-2016-029 et D-2016-046¹⁰, la Régie approuve la
 6 disposition du CFR à l'année témoin 2016, selon les coûts réellement encourus entre le 5
 7 juin et le 31 décembre 2015. Le tableau 7 présente l'évolution du CFR. Les totaux et les
 8 écarts sont calculés à partir de données non arrondies.

Tableau 7
Frais reportés – implantation et application des normes CIP v5 (M\$)

Hors base de tarification	2015	2016	Total	Solde du compte	Impact revenus requis 2017
Solde au 31 décembre 2014	-	-	-	-	-
Opérations en 2015					
Réel 2015	5,0	-	5,0	5,0	
Intérêts	0,1	-	0,1	0,1	
Solde au 31 décembre 2015	5,1	-	5,1	5,1	-
Opérations en 2016					
Intérêts		0,0	0,0	0,0	
Versé aux revenus requis 2016	(5,1)	(0,0)	(5,1)	(5,1)	
Solde au 31 décembre 2016	-	-	-	-	-

⁹ 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).

¹⁰ Dossier R-3934-2015 (Demande tarifaire 2016 du Transporteur).

6.4 Disjoncteurs PK prioritaires

- 1 Dans la décision D-2016-077¹¹, la Régie a autorisé la création d'un CFR, hors base de
 2 tarification et portant intérêts, pour y comptabiliser les charges réelles qui n'ont pu être
 3 considérées dans la détermination de ses revenus requis pour l'année 2016, en lien avec le
 4 devancement du remplacement de l'ensemble des disjoncteurs de modèle PK.
- 5 Le tableau 8 présente leur impact sur les revenus requis 2016 selon les données projetées
 6 et le tableau 9 présente les montants portés au CFR. Les totaux et les écarts sont calculés
 7 à partir de données non arrondies.

Tableau 8
Impact sur les revenus requis 2016 – disjoncteurs PK prioritaires (M\$)

Impact sur l'amortissement		
Disjoncteurs existants		
Réduction des durées de vie utile et retraits d'actifs		53,7
Portion autorisée selon décision D-2016-029		<u>(6,2)</u>
Sous-total des disjoncteurs existants		47,5
Nouveaux disjoncteurs		0,7
Total		48,2
Impact sur le rendement sur la base de tarification		
Disjoncteurs existants		(1,1)
Nouveaux disjoncteurs		1,9
Total		0,8

Tableau 9
Frais reportés – disjoncteurs PK prioritaires (M\$)

Hors base de tarification	2016	Solde du compte	Impact revenus requis 2017
Solde au 31 décembre 2015	-	-	-
Opérations en 2016			
Impacts 2016			
Amortissement	48,2	48,2	
Rendement sur la base de tarification	0,8	0,8	
Intérêts	0,2	0,2	
Solde au 31 décembre 2016	49,2	49,2	-
Opérations en 2017			
Intérêts	0,4	0,4	
Versé aux revenus requis 2017	(24,6)	(24,6)	24,6
Solde au 31 décembre 2017	25,0	25,0	24,6

¹¹ Dossier R-3968-2016 (Demande du Transporteur relative au remplacement des disjoncteurs de modèle PK).

1 Comme précisé dans la section 2.2.1.3 de la pièce HQT-4, Document 2, le Transporteur
 2 reflétera les montants réels qui n'ont pu être considérés dans la détermination de ses
 3 revenus requis pour l'année 2016 aux revenus requis de l'année témoin 2017, selon les
 4 données réelles au 31 décembre 2016, lors de la mise à jour des données suite à la
 5 décision sur le fond à venir de la Régie ayant trait à la présente demande tarifaire.

6.5 Disjoncteurs PK résiduels

6 Comme indiqué dans la section 2.2.1.2 de la pièce HQT-4, Document 2, le Transporteur
 7 demande la création d'un CFR, hors base de tarification et portant intérêts, pour y
 8 comptabiliser la charge d'amortissement encourue en 2017 liée au retrait en cette même
 9 année des disjoncteurs de modèle PK résiduels et des actifs connexes et à la réduction de
 10 leur durée de vie utile, nette de la réduction du rendement liée à cette réduction de durée de
 11 vie utile.

12 Le tableau 10 présente les montants portés au CFR selon les données projetées. Les totaux
 13 et les écarts sont calculés à partir de données non arrondies.

**Tableau 10
 Frais reportés – disjoncteurs PK résiduels (M\$)**

Hors base de tarification	2017	Solde du compte	Impact revenus requis 2017
Solde au 31 décembre 2016	-	-	-
Opérations en 2017			
Impacts 2017			
Amortissement	64,0	64,0	
Rendement sur la base de tarification	(2,8)	(2,8)	
Intérêts	0,2	0,2	
Versé aux revenus requis 2017	(30,6)	(30,6)	30,6
Solde au 31 décembre 2017	30,8	30,8	30,6

14 Comme précisé dans la section 2.2.1.3 de la pièce HQT-4, Document 2, le Transporteur
 15 reflétera les montants réels qui n'ont pu être considérés dans la détermination de ses
 16 revenus requis pour l'année 2017 aux revenus requis de la demande tarifaire subséquente,
 17 selon les données réelles au 31 décembre 2017, lors de la mise à jour des données à la
 18 suite de la décision sur le fond à venir de la Régie ayant trait à cette demande tarifaire
 19 subséquente.

7 Intérêts reliés au remboursement gouvernemental

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

6 Pour l'année témoin 2017, le montant d'intérêts relié au remboursement gouvernemental est
7 évalué à 0,4 M\$, soit une diminution de 0,1 M\$ par rapport au montant autorisé pour l'année
8 2016. Cette diminution résulte des modalités de ce compte exigé par le décret
9 gouvernemental 1329-2013 du 11 décembre 2013. Un protocole d'ententes a été convenu
10 stipulant que le gouvernement s'engage à verser le solde non amorti et les frais de
11 financement d'ici le 15 octobre 2019 inclusivement. Ce protocole stipule également que le
12 gouvernement effectuera, au plus tard le 30 mai de chaque année civile, un paiement
13 minimum correspondant aux frais de financement pour cette année.

8 Facturation externe

14 La facturation externe émise par le Transporteur correspond à des revenus d'importance
15 mineure, externes à Hydro-Québec, qui ne proviennent pas de ses activités de base.

16 La facturation externe prévue pour les années de base 2016 et témoin 2017 est de 3,2 M\$,
17 soit au même niveau que celui autorisé pour l'année 2016.

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 :

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%.

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 des frais corporatifs incluse dans les revenus requis du
 17 Transporteur.

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

	Année historique 2015			Année de base 2016			Année témoin 2017		
	Transporteur		Hydro-Québec	Transporteur		Hydro-Québec	Transporteur		Hydro-Québec
	M\$	%	M\$	M\$	%	M\$	M\$	%	M\$
Bureaux PDG, PCA, Protectrice de la personne	0,8	31%	2,7	0,8	32%	2,5	0,8	32%	2,6
Vérification interne	2,6	31%	8,5	2,6	32%	8,2	2,6	32%	8,3
Affaires corporatives et secrétariat général	21,3	31%	68,2	21,6	32%	67,6	23,4	32%	73,2
Finances	7,9	31%	25,5	8,3	32%	25,8	8,8	32%	27,4
Total	32,7	31%	104,9	33,3	32%	104,1	35,7	32%	111,5

18 Le montant prévu des frais corporatifs d'Hydro-Québec pour l'année de base 2016 est de
 19 104,1 M\$. Ce montant tient compte de la mise en place d'une nouvelle stratégie de
 20 communication qui s'inscrit dans le cadre du Plan stratégique 2016-2020 de l'entreprise et
 21 qui vise l'amélioration des services à la clientèle, la communication proactive avec les
 22 clients ainsi que l'amélioration de la productivité. Le montant des frais corporatifs comprend
 23 également l'élimination d'une partie de la rémunération incitative du personnel non régi,

- 1 laquelle sera intégrée dans les salaires de base en 2017, ainsi que la réduction du coût de
- 2 retraite.
- 3 Pour 2017, les frais corporatifs d'Hydro-Québec sont évalués à 111,5 M\$. Cette
- 4 augmentation est notamment attribuable à la poursuite de la stratégie de communication
- 5 débutée en 2016, à l'introduction d'une partie de la rémunération incitative du personnel non
- 6 régi dans les salaires de base et à l'impact de l'inflation. Elle s'explique également par le
- 7 transfert de l'activité « gestion documentaire » de la facturation interne aux frais corporatifs.
- 8 Cette démarche permettra un allègement des suivis administratifs.