

Autres charges

Table des matières

1	Évolution 2015 à 2017.....	5
2	Achats de services de transport	5
2.1	CRT.....	6
2.2	RTA.....	6
2.3	ÉLL	8
2.4	SCHM	8
3	Achats d'électricité	9
4	Amortissement.....	9
4.1	Immobilisations corporelles en exploitation	10
4.2	Retraits d'actifs	11
5	Taxes.....	13
6	Autres revenus de facturation interne	13

Liste des tableaux

Tableau 1	Autres charges (M\$)	5
Tableau 2	Achats de services de transport (M\$)	5
Tableau 3	Tarifs de services de transport de CRT	6
Tableau 4	Achats d'électricité (M\$).....	9
Tableau 5	Amortissement (M\$)	10
Tableau 6	Durée de vie moyenne pondérée des immobilisations	11
Tableau 7	Retraits d'actifs et mises en service (M\$)	11
Tableau 8	Taxes (M\$).....	13
Tableau 9	Autres revenus de facturation interne (M\$).....	14

1 Évolution 2015 à 2017

1 Le tableau 1 présente l'évolution des autres charges pour les années 2015 à 2017.

**Tableau 1
Autres charges (M\$)**

	Année historique 2015	Année de base 2016	Année témoin 2017
Achats de services de transport	19,2	19,2	18,9
Achats d'électricité	14,9	14,9	15,0
Amortissement	982,2	1 058,4	1 088,8
Immobilisations corporelles en exploitation	902,9	963,2	1 007,5
Autres	79,3	95,2	81,3
Taxes	94,7	99,0	99,7
Services publics	81,9	85,1	86,0
Municipales et scolaires	12,8	13,9	13,7
Autres revenus de facturation interne	(44,1)	(43,3)	(47,7)
Total	1 066,9	1 148,2	1 174,7

2 Les principales caractéristiques et l'analyse de l'évolution de ces charges sont présentées
3 dans les sections suivantes.

2 Achats de services de transport

4 Le tableau 2 présente l'évolution des achats de services de transport pour les années 2015
5 à 2017.

**Tableau 2
Achats de services de transport (M\$)**

Services de transport	Année historique 2015	Année de base 2016	Année témoin 2017
CRT	5,6	5,3	5,6
RTA	11,5	11,0	11,1
ÉLL	1,1	1,8	1,1
SCHM	0,9	1,0	1,0
Autres	0,1	0,1	0,1
Total	19,2	19,2	18,9

2.1 CRT

- 1 Le Transporteur commercialise la capacité de transport de la Société de transmission
2 électrique de Cedars Rapids limitée (« CRT ») et, pour ce faire, achète toute la capacité de
3 325 MW en réception et en livraison de CRT, soit 650 MW au total.
- 4 Les tarifs de CRT pour l'année 2016 tiennent compte du coût moyen pondéré du capital
5 (« CMPC ») autorisé par la Régie pour le Transporteur dans la décision D-2016-029¹.
- 6 Les tarifs de CRT pour l'année 2017 tiennent compte du CMPC de la présente demande.
7 Ces tarifs seront provisoires jusqu'à ce que la Régie rende la décision sur le CMPC.
- 8 À titre informatif, le tableau 3 présente les tarifs applicables de CRT pour l'année 2016 ainsi
9 que les estimations pour l'année 2017.

Tableau 3
Tarifs de services de transport de CRT

Tarifs et période d'application			À compter du 1 ^{er} janvier 2016	À compter du 1 ^{er} janvier 2017
Annuel	ferme	\$/kW/an	8,08	8,44
Mensuel	ferme	\$/kW/mois	0,67	0,70
Mensuel	non ferme	\$/kW/mois	0,67	0,70
Hebdomadaire	ferme	\$/kW/semaine	0,16	0,16
Hebdomadaire	non ferme	\$/kW/semaine	0,16	0,16
Quotidien	ferme	\$/kW/jour	0,03	0,03
Quotidien	non ferme	\$/kW/jour	0,02	0,02
Horaire	non ferme	\$/MW/heure	0,92	0,96

- 10 Afin d'établir le coût facturé à un client du service de transport, CRT tient compte des tarifs
11 projetés à compter du 1^{er} janvier 2017 pour le service utilisé, de la capacité réservée par le
12 client et du taux de pertes de 1,6 %. Ainsi, dans le cas du Transporteur, la facture estimée
13 de l'année 2017 pour une réservation de 650 MW est de 5,6 M\$ (8,44 \$/kW/an x 650 MW /
14 1 000 x 1,016).

2.2 RTA

- 15 La projection des achats de service de transport est de 11,0 M\$ pour 2016 et de 11,1 M\$
16 pour 2017 sur le réseau de Rio Tinto Alcan Inc. (« RTA »), afin d'alimenter des charges du
17 Distributeur dans la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean.
- 18 Ce service est payé à RTA en fonction d'un contrat de service de transport d'électricité et,
19 pour certaines de ces charges, selon un contrat de location pour deux lignes de RTA.

¹ Dossier R-3934-2015 (Demande tarifaire 2016 du Transporteur).

1 Le contrat de service de transport d'électricité, effectif jusqu'au 31 décembre 2015, a été
2 approuvé par la Régie le 20 août 2014 dans la décision D-2014-145². Le Transporteur
3 estime un coût de service de transport de 9,7 M\$ pour l'année 2016 et de 9,8 M\$ pour 2017.
4 Ces prévisions sont établies sur la base du contrat approuvé en août 2014. Les discussions
5 en vue du renouvellement au 1^{er} janvier 2016 sont en cours depuis 2015. Le Transporteur
6 prévoit déposer une demande d'approbation du renouvellement du contrat de services de
7 transport d'électricité avec RTA avant la fin de 2016.

8 Par ailleurs, en suivi de la décision D-2016-029³, et afin de permettre à la Régie de mieux
9 apprécier la révision de la prévision des besoins des services de transport pour
10 l'année 2017 lorsqu'elle sera transmise à RTA en novembre⁴, le Transporteur dépose, sous
11 pli confidentiel à la pièce HQT-6, Document 3.1, la prévision des besoins de transport ayant
12 servi à l'établissement du coût de service de transport d'électricité auprès de RTA pour
13 l'année tarifaire 2017.

14 En outre, dans sa décision D-2016-029, la Régie demande également au Transporteur un
15 suivi relatif au recours à un contrat de location de lignes avec RTA :

16 « [124] Le contrat de location de lignes de RTA est échu depuis le 31 décembre
17 2008 et est reconduit temporairement depuis, sur une base mensuelle, aux mêmes
18 conditions. Pour le moment, le Transporteur et RTA ne prévoient pas négocier de
19 nouveau contrat. Le coût de location est établi à 1,3 M\$ pour l'année 2016. [...]

20 [136] La Régie prend acte du fait que le Transporteur et RTA ne prévoient pas, pour
21 le moment, négocier un nouveau contrat de location pour deux lignes de RTA. Elle
22 prend acte également des discussions en cours entre le Transporteur et RTA pour le
23 renouvellement du contrat de service de transport d'électricité arrivant à échéance le
24 31 décembre 2015.

25 [137] La Régie ordonne au Transporteur de justifier, dans le cadre de son prochain
26 dossier tarifaire, le recours à un contrat de service de location pour l'alimentation de
27 certaines charges du Distributeur dans la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean. »

28 Depuis 1993, soit antérieurement à la signature d'un premier contrat de services de
29 transport avec RTA en 2003, le Transporteur loue deux lignes appartenant à RTA,
30 localisées dans la ville de Saguenay entre les arrondissements de Chicoutimi et de La
31 Baie⁵, et reliées aux postes de La Baie et de Port-Alfred, pour alimenter certaines des
32 charges du Distributeur dans la région du Saguenay – Lac St-Jean. Au sens électrique, ces
33 lignes sont séparées du réseau de RTA et rattachées directement au réseau du
34 Transporteur.

² Dossier R-3892-2014 (Demande d'approbation d'un contrat de service de transport d'électricité conclu entre Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité et RTA).

³ Dossier R-3934-2015 (Dossier tarifaire 2016 du Transporteur), paragraphe 135.

⁴ Dossier R-3903-2014 (Dossier tarifaire 2015 du Transporteur), décision D-2015-017, paragraphe 303.

⁵ Dossier R-3903-2014 (Demande tarifaire 2015 du Transporteur), pièces HQT-14, Document 3.4 (B-0084), HQT-14, Document 3.5 (B-0085) et HQT-14, Document 3.6 (B-0086) déposées sous pli confidentiel.

1 Dans la majorité des cas, l'utilisation de ces lignes, par le Transporteur, se fait de façon
2 exclusive pour alimenter des charges du Distributeur. Il s'agit d'un usage différent de celui
3 prévu dans le cadre du contrat de services de transport approuvé par la Régie⁶ au sens où il
4 n'y a pas d'usage commun ou d'utilisation partagée avec RTA de la capacité de ces lignes.
5 D'ailleurs les lignes en cause sont spécifiquement exclues du *Contrat de service de*
6 *transport d'électricité de 2007 à 2015 entre Hydro-Québec et Rio Tinto Alcan Inc*⁷.

7 Étant donné le niveau des charges du Distributeur alimentées par ces lignes, diminuées à la
8 suite de fermetures d'usines de clients importants, les autres solutions évaluées, afin de
9 maintenir l'alimentation de ces clients, se sont révélées plus coûteuses pour le
10 Transporteur.

11 Compte tenu de ce qui précède et sous réserve de la conclusion d'une nouvelle entente, le
12 maintien du contrat de location de lignes de RTA est dans le meilleur intérêt du
13 Transporteur et de sa clientèle, et ce, jusqu'à ce qu'un événement déclencheur (ajout de
14 charge important, révision du plan d'évolution du réseau régional, besoins en pérennité ou
15 autre) en justifie le changement. Ainsi, le Transporteur prévoit que le coût de location sera
16 de 1,3 M\$ pour les années 2016 et 2017.

2.3 ÉLL

17 Un contrat de service de transport d'électricité a été conclu avec Énergie La Lièvre s.e.c.
18 (« ÉLL »), afin d'alimenter l'usine de Papier Masson Ltée située à Gatineau (secteur
19 Masson-Angers). Ce contrat, d'une durée initiale de cinq ans, a débuté le 1^{er} janvier 2009.
20 La Régie a approuvé ce contrat dans la décision D-2010-087⁸. Le Transporteur a renouvelé
21 ce contrat pour une durée additionnelle de cinq ans débutant le 1^{er} janvier 2014.

22 La projection des achats de service de transport sur le réseau d'ÉLL, incluant un service de
23 support de tension dynamique, est de 1,8 M\$ pour l'année 2016 et de 1,1 M\$ pour 2017.

24 Les coûts supplémentaires, de l'ordre de 0,7 M\$, sont attribuable au support de tension
25 dynamique pour l'année 2016.

2.4 SCHM

26 Un contrat de service de transport a été conclu avec la Société en commandite
27 Hydroélectrique Manicouagan (la « SCHM »), afin d'alimenter les clients de la charge locale

⁶ Dossier R-3892-2014 (Demande d'approbation d'un contrat de service de transport d'électricité conclu entre Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité et RTA), décision D-2014-145.

⁷ Dossier R-3892-2014 (Demande d'approbation d'un contrat de service de transport d'électricité conclu entre Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité et RTA), pièce HQT-RTA-2, Annexe F, Découpage du réseau de transport de RTA, sous la rubrique Lignes, à la page 34.

⁸ Dossier R-3636-2007 (Demande d'approbation d'un contrat de service de transport d'électricité et de service de support de tension dynamique conclu entre ÉLL et Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité).

1 du Distributeur situés à l'intérieur du périmètre de ce réseau. Ce contrat, d'une durée initiale
2 de six ans, a débuté le 1^{er} janvier 2010. La Régie a approuvé ce contrat dans les décisions
3 D-2013-026 et D-2013-026R⁹. Le Transporteur a renouvelé ce contrat pour une durée
4 additionnelle de cinq ans débutant le 1^{er} janvier 2016. La Régie a été informée de ce
5 renouvellement par voie administrative.

6 La projection des achats de service de transport sur le réseau de la SCHM est de 1,0 M\$
7 pour les années 2016 et 2017 respectivement.

3 Achats d'électricité

8 Le Distributeur facture aux autres unités d'Hydro-Québec leur usage interne d'électricité sur
9 la base de la consommation réelle mesurée à l'aide de compteurs et des tarifs en vigueur
10 selon les Tarifs et conditions du Distributeur.

11 Le tableau 4 présente l'évolution des achats d'électricité pour les années 2015 à 2017.

Tableau 4
Achats d'électricité (M\$)

Tarifs	Année historique 2015	Année de base 2016	Année témoin 2017
G	0,8	0,9	0,9
M	5,1	5,1	5,1
LG	2,0	2,0	2,1
T3	7,0	6,9	6,9
Total	14,9	14,9	15,0

4 Amortissement

12 Le tableau 5 présente l'évolution de la charge d'amortissement pour les années 2015
13 à 2017.

⁹ Dossier R-3829-2012 (Demande d'approbation d'un contrat de service de transport d'électricité conclu entre la SCHM et Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité).

**Tableau 5
Amortissement (M\$)**

Composantes	Année historique 2015	Année de base 2016	Année témoin 2017
Immobilisations corporelles en exploitation	902,9	963,2	1 007,5
Actifs incorporels	32,2	33,8	32,9
Actifs réglementaires	5,3	5,1	5,0
Retraits d'actifs	47,1	62,7	52,9
Radiation de projets	6,1	10,0	10,0
Frais reportés	(11,4)	(16,4)	(19,5)
Total	982,2	1 058,4	1 088,8

1 Au cours de la période 2015-2017, la charge d'amortissement s'est accrue de 106,6 M\$
 2 (10,9 %), principalement au niveau de l'amortissement des immobilisations corporelles en
 3 exploitation (104,6 M\$).

4.1 Immobilisations corporelles en exploitation

4 La hausse de 104,6 M\$ entre les années 2015 et 2017, au niveau de l'amortissement des
 5 immobilisations corporelles en exploitation s'explique par les éléments suivants :

- 6 • Une hausse de 66,7 M\$ découlant de la demande du Transporteur relative au
 7 remplacement des disjoncteurs de modèle PK dans le cadre du dossier
 8 R-3968-2016¹⁰ ;
- 9 • Une baisse de 44,7 M\$ découlant du passage aux PCGR des États-Unis¹¹ ;
- 10 • Le solde de 82,6 M\$ s'explique principalement par l'amortissement des mises en
 11 service réalisées au cours de l'année 2015 ainsi que celles prévues en 2016 et
 12 2017.

13 Le Transporteur présente au tableau 6, pour les années 2015 à 2017, la durée de vie
 14 moyenne pondérée de l'ensemble de ses immobilisations, comme demandé dans la
 15 décision D-2015-189 de la Régie dans le dossier R-3927-2015, démontrant qu'il respecte
 16 les exigences de l'article 24 de la *Loi sur Hydro-Québec*.

¹⁰ Demande du Transporteur relative au remplacement des disjoncteurs de modèle PK.

¹¹ 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
Durée de vie moyenne pondérée des immobilisations

Catégories d'immobilisations	Durée de vie pondérée Réel 2015	Facteur de pondération Réel 2015	Durée de vie pondérée 2016	Facteur de pondération 2016	Durée de vie pondérée 2017	Facteur de pondération 2017
Immobilisations corporelles	46		45		45	
Postes	35	59,1%	35	59,9%	35	59,7%
Lignes	71	31,8%	70	30,9%	70	31,1%
Télécommunications	20	4,8%	20	4,8%	20	4,9%
Bâtiments administratifs	34	1,2%	34	1,2%	34	1,2%
Autres actifs	15	1,7%	15	1,7%	15	1,6%
Actifs incorporels	10		9		9	
Logiciels et licences	10	1,4%	9	1,5%	9	1,5%
Total	45	100%	45	100%	44	100%

4.2 Retraits d'actifs

- 1 Conformément à la décision D-2009-015¹², le Transporteur présente au tableau 7
- 2 l'historique des retraits d'actifs des cinq dernières années ainsi que les prévisions pour les
- 3 années 2016 et 2017.

Tableau 7
Retraits d'actifs et mises en service (M\$)

	Année de base					Année témoin	
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Retraits de nature courante	56,1	45,2	45,4	40,2	43,2	52,7	42,9
Autres retraits	33,1	21,0	4,0	24,4	3,9	10,0	10,0
Retraits totaux	89,2	66,2	49,4	64,6	47,1	62,7	52,9
Mises en service ne générant pas de revenus additionnels	801,8	668,6	747,8	742,6	1 046,0	1 002,8	756,2
Mises en service générant des revenus additionnels	459,8	373,0	653,5	1 043,7	722,6	107,3	774,3
Total	1 261,7	1 041,6	1 401,3	1 786,3	1 768,6	1 110,1	1 530,5
Retraits de nature courante - Pérennité / mises en service ne générant pas de revenus additionnels	N/D	6,4%	5,8%	5,3%	4,0%	N/D	5,4%
Retraits de nature courante - Croissance / mises en service générant des revenus additionnels	N/D	0,7%	0,2%	0,1%	0,1%	N/D	0,3%

Note : Les totaux peuvent ne pas correspondre à la somme des montants en raison des arrondis.

¹² Dossier R-3669-2008 (Demande tarifaire 2009 du Transporteur).

1 **Retraits de nature courante**

2 Dans la décision D-2014-035¹³, au paragraphe 368, la Régie était d'avis que le ratio utilisé
3 pour effectuer la prévision des retraits de nature courante devait être ajusté afin d'inclure
4 une distinction entre les catégories d'investissements « Pérennité » et « Croissance des
5 besoins ».

6 Comme précisé en réponse à la question 33.1 de la demande de renseignements numéro 1
7 de la FCEI dans le cadre de la demande tarifaire pour les années 2013 et 2014¹⁴, le
8 Transporteur ne dispose pas systématiquement de données projet par projet sur les retraits
9 d'actifs.

10 Toutefois, le Transporteur a identifié, pour les années 2012 à 2015, les projets de la
11 catégorie « Croissance des besoins » pour lesquels des retraits ont été effectués. Il a ainsi
12 pu faire, pour ces années, une distinction entre les retraits de nature courante engendrés
13 par les projets des deux catégories. Les ratios moyens résultant de cette analyse sont
14 de 5,4% et 0,3% pour les projets de catégories « Pérennité » et « Croissance des besoins »
15 respectivement

16 Le Transporteur précise que les prévisions de mises en service utilisées dans le ratio
17 servant à établir le niveau des retraits de nature courante pour les années de base 2016 et
18 témoin 2017 ne tiennent pas compte des mises en service découlant du remplacement des
19 disjoncteurs de modèle PK et aux actifs connexes.

20 Conformément aux PCGR des États-Unis¹⁵, et comme décrit à la pièce HQT-7,
21 Document 1, le Transporteur a réduit la durée de vie utile des disjoncteurs de modèle PK et
22 des actifs connexes visés par un retrait en 2016 ou 2017 et prévoit, à la rubrique
23 Immobilisations corporelles en exploitation, une charge d'amortissement accéléré équivalant
24 à la valeur nette comptable de ces actifs. Le Transporteur souligne que l'ordonnancement
25 des travaux de remplacement pourrait faire varier la charge d'amortissement entre les
26 rubriques Immobilisations corporelles en exploitation et Retraits d'actifs. Ce reclassement
27 n'a aucun impact sur les revenus requis.

28 De plus, le Transporteur rappelle que la charge d'amortissement pour l'année témoin 2017,
29 liée au retrait et à la réduction de la durée de vie utile des disjoncteurs de modèle PK et des
30 actifs connexes, fait l'objet d'une demande de nouvelle pratique comptable réglementaire
31 consistant à créer un compte de frais reportés hors base de tarification et portant intérêts,
32 plus amplement décrite à la pièce HQT-4, Document 2, à la section 2.2.1.

¹³ Dossier R-3823-2012 (Demande tarifaire du Transporteur pour les années 2013 et 2014).

¹⁴ Dossier R-3823-2012 (Demande tarifaire du Transporteur pour les années 2013 et 2014), pièce HQT-14, Document 5, page 54.

¹⁵ Normes American Standards Committee (ASC) 250 « Accounting Changes and Error Corrections » et ASC 360 « Property, Plant, and Equipment »

1 Dans ce contexte, le Transporteur établit son niveau de retraits de nature courante pour
2 l'année témoin projetée 2017 à 42,9 M\$ en se basant sur les ratios historiques des années
3 2012 à 2015 pour les deux catégories précitées.

4 ***Autres retraits***

5 Le Transporteur poursuit ses travaux de mise en conformité et corroboration pour des actifs
6 d'aménagements civils, d'appareillage électrique et de télécommunications et compte
7 réaliser des retraits associés à ces travaux pour un montant de 10 M\$ pour l'année témoin
8 projetée 2017.

5 **Taxes**

9 Le tableau 8 présente l'évolution des taxes attribuées au Transporteur pour les années 2015
10 à 2017.

Tableau 8
Taxes (M\$)

Composantes	Année historique 2015	Année de base 2016	Année témoin 2017
Services publics	81,9	85,1	86,0
Municipales et scolaires	12,8	13,9	13,7
Total	94,7	99,0	99,7

11 On constate une croissance de 5,0 M\$ (5,3 %) de la taxe sur les services publics entre les
12 années 2015 et 2017. Cette croissance est attribuable aux mises en service de nouvelles
13 immobilisations du Transporteur.

6 **Autres revenus de facturation interne**

14 Cette rubrique représente les revenus de facturation interne reliés à la facturation à coût
15 complet de la portion des actifs de télécommunications du Transporteur utilisée par d'autres
16 clients.

17 Le tableau 9 présente le détail de cette facturation interne.

**Tableau 9
Autres revenus de facturation interne (M\$)**

Clients	Année historique 2015	Année de base 2016	Année témoin 2017
Groupe Technologie	(28,6)	(27,0)	(29,6)
Hydro-Québec Production	(6,8)	(6,3)	(6,8)
Hydro-Québec Distribution	(2,2)	(2,3)	(2,9)
Hydro-Québec Équipement	(2,3)	(2,4)	(3,1)
Total avant rendement	(39,9)	(38,0)	(42,4)
Rendement sur les actifs	(4,2)	(5,3)	(5,3)
Total après rendement	(44,1)	(43,3)	(47,7)

- 1 La croissance des autres revenus de facturation interne après rendement de 3,6 M\$ (8,2 %)
- 2 entre les années 2015 et 2017 est attribuable aux mises en service prévues de nouvelles
- 3 immobilisations de télécommunications.