

COÛTS CAPITALISÉS

1 **1. COMPOSANTES DES COÛTS CAPITALISÉS**

2 Le Transporteur présente au tableau 1 ci-dessous l'évolution des coûts
3 capitalisés à ses immobilisations. Ceux-ci représentent une portion déduite des
4 charges du Transporteur imputée aux projets d'investissement notamment via
5 des taux standards de prestation de travail. Ainsi, ces coûts seront ajoutés à la
6 base de tarification du Transporteur suite à la mise en exploitation des projets.

Composantes	Tableau 1 Coûts capitalisés (en M\$)		
	Année historique	Année de base	Année témoin
	2006	2007	2008
Prestations de travail	(94,8)	(91,8)	(97,9)
Contractuels	(8,7)	(12,4)	(6,6)
Gestion de matériel	(6,2)	(6,7)	(6,8)
Tota Total	(109,7)	(110,9)	(111,3)

8 **2. PRESTATIONS DE TRAVAIL**

9 **2.1 Principes et règles**

10 Le taux de prestation de travail est un taux standard qui reflète en taux horaire
11 les coûts directement contributifs à chaque heure de présence à pied d'oeuvre
12 d'un employé qui exécute un travail associé à son expertise. Les taux de
13 prestation de travail sont des taux moyens par catégorie d'emploi. Ces taux
14 sont calculés en conformité avec le Manuel des règles et pratiques en
15 comptabilité de gestion de l'entreprise. La prestation de travail peut être
16 exécutée pour des activités d'exploitation ou des projets d'investissement. La
17 base d'imputation est toujours l'heure travaillée.

- 18 • Seules les heures de présence à pied d'oeuvre sont considérées dans le
19 calcul et dans l'utilisation du taux de prestation de travail ;
- 20 • De plus, seuls les coûts directement contributifs, c'est-à-dire ceux
21 permettant spécifiquement à l'employé de réaliser sa prestation, sont
22 pris en compte dans l'établissement du taux de prestation ;

- 1 • Un taux de prestation de travail peut être associé à une ou plusieurs
2 catégories similaires d'employés en tenant compte des spécificités
3 suivantes :
- 4 ○ Salaires de base moyens;
 - 5 ○ Consommation de coûts indirects de facturation interne;
 - 6 ○ Nombre d'heures de présence à pied d'oeuvre.

7 **2.2 Composantes du taux de prestation**

8 Le taux de prestation de travail d'une catégorie d'employés est le quotient des
9 coûts directement contributifs au travail effectué par cette catégorie d'employés
10 et des heures de présence à pied d'oeuvre afférentes.

11 Coûts directement contributifs à la prestation de travail
12 Heures de présence à pied d'oeuvre de référence estimées

13 **Coûts directement contributifs à la prestation de travail**

14 Les principales composantes de coûts considérées sont :

- 15 • Charges brutes directes associées à la catégorie d'employés ;
 - 16 ○ Main-d'oeuvre directe, c'est-à-dire le salaire de base, le temps
 - 17 supplémentaire, les primes et les bonis de rendement ainsi que
 - 18 les avantages sociaux, dont le coût de retraite ;
 - 19 ○ Autres charges contributives à la prestation de travail, tels
 - 20 l'habillement et le matériel de sécurité des employés, les frais
 - 21 d'utilisation des véhicules et les outils et instruments de travail.
- 22 • Charges de services partagés pour des produits et services directement
23 contributifs à la prestation, selon la catégorie d'emploi, notamment les
24 coûts liés aux espaces occupés, aux services de bureautique ainsi qu'à
25 la téléphonie administrative et aux radios mobiles ;
- 26 • Coûts relatifs à la gestion et au support administratif immédiats des
27 employés réalisant la prestation.

1 **Heures de présence à pied d'œuvre de référence estimées**

2 Ces heures sont établies à partir d'une lecture des codes de temps de
3 présence à pied d'œuvre inscrits dans le système de traitement de la paie via la
4 feuille de temps. Elles traduisent les heures réelles moyennes estimées, par
5 effectif et pour chaque catégorie d'emploi.

6 **2.3 Processus d'établissement et de suivi des taux de prestation**

7 Les coûts directement contributifs à la prestation de travail ainsi que les heures
8 de référence à pied d'œuvre sont estimés à partir des données réelles de
9 l'année de référence et ajustés pour tenir compte du volume d'activités anticipé.

10 En fin d'année, conformément aux encadrements du Manuel des règles et
11 pratiques en comptabilité de gestion de l'entreprise, les taux de prestation sont
12 révisés en fonction des données réelles et une analyse des écarts de
13 sur-imputation ou sous-imputation est réalisée en vue d'apporter les correctifs
14 requis aux projets d'investissement de l'année.

15 **2.4 Évolution des prestations de travail aux investissements du**
16 **Transporteur**

17 Le tableau 2 suivant présente l'évolution des prestations de travail imputées par
18 le Transporteur à ses investissements :

Composantes	Tableau 2 Prestation de travail (en M\$)		
	Année historique	Année de base	Année témoin
	2006	2007	2008
Valeur des prestations de travail (en M\$)	94,8	91,8	97,9
Heures imputées aux investissements (en K)	949	905	965
Taux horaire moyen (en \$)	100	101	101

19
20 L'évolution du taux horaire moyen est demeurée stable entre les années 2006
21 à 2008. Un coût de retraite de 7,0 M\$ en 2006, de 9,0 M\$ en 2007 et de

1 7,6 M\$ en 2008 est imputé aux investissements. La diminution du coût de
2 retraite en 2008 permet au Transporteur de maintenir le taux moyen 2008 au
3 niveau de 2007 malgré l'augmentation des autres composantes du taux.

4 En ce qui concerne l'augmentation des heures imputées aux investissements
5 au cours de la période 2006 à 2008, celle-ci s'explique par la croissance des
6 investissements du Transporteur.

7 **2.5 Évolution des coûts capitalisés**

8 Dans sa décision D-2007-08, la Régie de l'énergie a demandé au Transporteur
9 de lui présenter, à l'occasion du présent dossier tarifaire, l'évolution annuelle,
10 depuis 2001, des coûts capitalisés, incluant un tableau des montants projetés
11 ou budgétés et des montants réels.

12 Le Transporteur tient à souligner que le rythme des investissements des
13 années 2001 à 2003 n'est pas représentatif de la réalité actuelle des
14 investissements. Conséquemment, et bien que le principe réglementaire de
15 l'année témoin projetée n'exigerait que la présentation des informations de
16 l'année historique 2006, le Transporteur présente ci-dessous l'évolution
17 annuelle des coûts capitalisés depuis l'année 2004.

18 Il est également important de mentionner que les coûts capitalisés font partie
19 d'une gestion globale des charges nettes d'exploitation. À titre illustratif, le
20 Transporteur présente au tableau 3 suivant l'évolution des coûts capitalisés en
21 les associant à la variation de la masse salariale.

Tableau 3
Évolution des coûts capitalisés nets de la masse salariale
En millions \$

	2004		2005		2006		2007	2008
	Réel	Budget	Réel	Budget	Réel	Budget	Année de base	Année témoin
Masse salariale	300,6	299,4	345,5	306,0	370,9	378,9	379,6	382,5
Coûts capitalisés	(84,0)	(79,2)	(92,6)	(79,2)	(109,7)	(102,1)	(110,9)	(111,3)
Total net	216,6	220,2	252,9	226,8	261,2	276,8	268,7	271,2

22
23 Pour l'année 2004, on constate un montant réel inférieur de 3,6M\$ au montant

1 budgeté, alors que l'année 2005 démontre un montant réel supérieur de
2 26,1 M\$ au montant budgeté. Quant à l'année 2006, le montant réel est
3 inférieur au budget de 15,6 M\$. Selon une perspective pluriannuelle, on
4 constate pour cette période un montant réel des coûts capitalisés nets de la
5 masse salariale supérieur de 6,9 M\$ au budget.