

ALLOCATION DU COÛT DE SERVICE

2010/2011

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Page</u>
1. Fonctionnalisation.....	3
1.1. Frais de distribution	3
1.2. Facteur CDA.....	4
2. Classification	4
3. Facteurs d'allocation.....	5
3.1. Mise à jour du document Gaz Métro-13, Document 4	5
4. Nouveaux coûts.....	5
4.1. Cotisation au régime des cadres.....	5
4.2. Gain / perte sur la disposition d'actifs	5
4.3. Mauvaises Créances	6
5. Résultats de l'étude d'allocation du coût de service	6
6. Analyse des résultats par service.....	6
6.1. Fourniture	7
6.2. Compression	7
6.3. Transport	8
6.4. Équilibrage.....	8
6.5. Distribution	9

1 **1.2. FACTEUR CDA**

2 La présentation du facteur d'allocation CDA pour allouer le coût « autres frais, comptabilité des
3 abonnés », a été revue de façon à la rendre conforme à la proposition de Gaz Métro dans le
4 dossier R-3173-89. Selon cette proposition, acceptée par la Régie dans sa décision D-90-44,
5 l'allocation doit se faire selon la proportion déjà allouée des dépenses de comptabilité des
6 abonnés qui comportent les postes suivants :

- 7 – Contrats, appels clients et commandes;
- 8 – Relevés de compteurs;
- 9 – Facturation des abonnés;
- 10 – Crédit et recouvrement;
- 11 – Provisions - mauvaises créances.

12 Les dépenses suivantes ont donc été sorties du poste comptabilité des abonnés car ils n'entrent
13 pas dans le calcul du facteur CDA :

- 14 – Service aux clients;
- 15 – Frais de vente et représentation;
- 16 – Frais de publicité.

17 Pour fins de comparaison avec la présentation de la dernière cause tarifaire, les éléments qui
18 ont fait l'objet d'arrangement ainsi que les nouvelles dépenses ont été ombragés afin d'en
19 faciliter la détection.

20 **2. CLASSIFICATION**

21 Pour chacun des éléments apparaissant au tableau de la pièce Gaz Métro-13, Document 2, la
22 dernière colonne présente le facteur d'allocation qui a été utilisé pour allouer le coût ou le
23 revenu entre les différentes classes tarifaires. Le facteur utilisé lors de l'étude d'allocation du
24 coût de service du budget 2009/2010 présentée dans le dossier R-3720-2010 est également
25 indiqué.

1 **3. FACTEURS D'ALLOCATION**

2 La liste exhaustive des facteurs d'allocation est présentée à la pièce Gaz Métro-13,
3 Document 4.

4 **3.1. MISE À JOUR DU DOCUMENT GAZ MÉTRO-13, DOCUMENT 4**

5 Gaz Métro a apporté des modifications au document Gaz Métro-13, Document 4. Ces
6 changements sont en mode suivi.

7 **4. NOUVEAUX COÛTS**

8 Cette année, trois nouveaux éléments apparaissent au niveau des coûts de distribution à
9 savoir :

- 10 – Cotisation au régime des cadres;
- 11 – Gain / Perte sur la disposition d'actifs.
- 12 – Mauvaises créances

13 **4.1. COTISATION AU RÉGIME DES CADRES**

14 Dans la décision D-2009-078, la Régie refusait l'imputation de la cotisation de 2,9 M\$ au régime
15 des cadres aux coûts de l'exercice 2007-2008. Par conséquent, la Régie demande d'inclure
16 cette charge dans un compte de frais reportés portant intérêts aux fins d'être traitée lors d'une
17 prochaine cause tarifaire.

18 Les coûts associés aux régimes des cadres sont des coûts inclus dans les avantages sociaux.
19 Ces derniers sont fonctionnalisés dans les dépenses d'exploitation. Pour cette raison,
20 l'allocation de ce nouveau coût a été effectuée avec le facteur EXPLOITD qui alloue les coûts
21 selon la répartition des coûts totaux des dépenses d'exploitation-distribution par tarif, sous-tarif
22 et palier.

23 **4.2. GAIN / PERTE SUR LA DISPOSITION D'ACTIFS**

24 Dans sa décision D-2008-140, afin d'éviter l'accumulation des soldes de déviations, la Régie
25 accepte la proposition de Gaz Métro de créer un compte de frais reporté cumulant les gains et
26 les pertes sur la disposition d'actifs qui serait intégré à 100 % dans le dossier tarifaire suivant.

1 Les gains / pertes sur la disposition d'actifs sont reliés à la base de tarification. L'allocation du
2 nouveau coût a été effectuée avec le facteur BASETARD, un facteur qui alloue les coûts selon
3 la répartition des coûts totaux de la base de tarification de distribution par tarif, sous-tarif et
4 palier.

5 **4.3. MAUVAISES CRÉANCES**

6 Dans sa décision D-2001-232, la Régie accueille favorablement le traitement réglementaire
7 proposé par le distributeur que tout dépassement de la provision pour créances majeures
8 pourra être porté à un compte de frais reportés.

9 Les provisions pour mauvaises créances sont allouées selon le facteur FS26. L'allocation du
10 nouveau coût a donc été effectuée avec le même facteur.

11 **5. RÉSULTATS DE L'ÉTUDE D'ALLOCATION DU COÛT DE SERVICE**

12 Les résultats de l'étude d'allocation du coût de service réalisée à partir des données
13 budgétaires 2010/2011 se retrouvent dans la pièce Gaz Métro-13, Document 3. Les résultats
14 sont présentés de la façon suivante :

- 15 - allocation par palier / sous tarif (\$) : pages 1 à 4;
- 16 - allocation par tarif (\$) : page 5;
- 17 - allocation par palier / sous tarif (¢/m³) : pages 6 à 9;
- 18 - allocation par tarif (¢/m³) : page 10.

19 Il est à noter que les taux unitaires sont obtenus en fonction des volumes de chacun des
20 services.

21 **6. ANALYSE DES RÉSULTATS PAR SERVICE**

22 Les sections qui suivent présentent l'analyse des résultats obtenus à la suite de l'allocation du
23 coût de service. Pour chacun des services, deux tableaux permettant de comparer les résultats
24 des études de 2009/2010 et de 2010/2011 sont présentés. Le premier tableau porte sur le
25 niveau d'interfinancement par tarif et le second sur le ratio revenu/coût. Ces résultats sont
26 exposés de façon plus complète à la pièce Gaz Métro-13, Document 3.

1 **6.1. FOURNITURE**

Interfinancement avant impôt pour le service de fourniture (000 \$)							
	D ₁ Petit	D ₁ Grand	D ₃	D ₄	D ₅ A	D ₅ B	D _M
Budget 09/10	1	56	0	13	(91)	3	17
Budget 10/11	35	76	0	(56)	(66)	1	11

Ratio revenu/coût de fourniture							
	D ₁ Petit	D ₁ Grand	D ₃	D ₄	D ₅ A	D ₅ B	D _M
Budget 09/10	1,000	1,000	1,000	1,000	0,998	1,000	1,000
Budget 10/11	1,000	1,000	1,000	0,999	0,998	1,000	1,000

2
3
4 Les résultats montrent que l'interfinancement pour le service de fourniture est demeuré à un
5 niveau très bas, similaire à celui obtenu lors de la dernière étude d'allocation. L'écart entre les
6 revenus et les coûts est attribuable à l'application de facteurs variables sur la taxe sur le capital
7 et l'impôt sur le revenu au niveau des coûts, qui ne dépendent pas directement des volumes
8 comme c'est le cas au niveau des revenus.

9 **6.2. COMPRESSION**

Interfinancement avant impôt pour le service de compression (000 \$)							
	D ₁ Petit	D ₁ Grand	D ₃	D ₄	D ₅ A	D ₅ B	D _M
Budget 09/10	(0)	1	0	0	(2)	0	1
Budget 10/11	0	1	(0)	(0)	(1)	(0)	0

Ratio revenu/coût de compression							
	D ₁ Petit	D ₁ Grand	D ₃	D ₄	D ₅ A	D ₅ B	D _M
Budget 09/10	1,000	1,000	1,000	1,001	0,998	1,000	1,000
Budget 10/11	1,000	1,000	1,000	1,000	0,999	1,000	1,000

10
11
12 Tout comme pour le service de fourniture, l'interfinancement demeure à un niveau très bas et
13 est attribuable à l'application de facteurs variables sur la taxe sur le capital et l'impôt sur le
14 revenu.

6.3. TRANSPORT

Interfinancement avant impôt pour le service de transport (000 \$)							
	D ₁ Petit	D ₁ Grand	D ₃	D ₄	D ₅ A	D ₅ B	D _M
Budget 09/10	156	271	(12)	846	(18)	25	(1 266)
Budget 10/11	716	1 161	87	804	(4 178)	356	1 054

Ratio revenu/coût de transport							
	D ₁ Petit	D ₁ Grand	D ₃	D ₄	D ₅ A	D ₅ B	D _M
Budget 09/10	1,005	1,005	0,992	1,016	0,999	1,003	0,967
Budget 10/11	1,017	1,017	1,049	1,015	0,904	1,033	1,023

Dans le cas du service de transport, l'interfinancement a augmenté. Cela s'explique par une augmentation plus rapide des revenus par rapport aux coûts. D'une façon générale, les revenus d'OMA projetés sont plus élevés que ceux de l'année dernière sauf au tarif D₄ où ils sont passés de 2,2 M\$ à 0,4 M\$. Cette baisse a cependant été amortie par une augmentation significative des revenus de transport aux paliers 4.6 et 4.7 d'où le maintien du niveau d'interfinancement à peu près à son niveau de l'année passée à ce tarif.

Au niveau du tarif D₅ volet A, l'interfinancement s'est détérioré par rapport à l'an passé. Une grande partie des coûts de transport est allouée selon le volume de transport par tarif. Une augmentation des volumes à ce volet comparativement aux années précédentes, provenant d'une augmentation au niveau des projections de volume de GAC, entraîne une augmentation des coûts alloués.

6.4. ÉQUILIBRAGE

Interfinancement avant impôt pour le service d'équilibrage (000 \$)							
	D ₁ Petit	D ₁ Grand	D ₃	D ₄	D ₅ A	D ₅ B	D _M
Budget 09/10	103	2 877	(3)	(648)	(3 388)	1 177	(118)
Budget 10/11	(378)	2 175	(5)	756	(2 542)	(521)	515

Ratio revenu/coût d'équilibrage							
	D ₁ Petit	D ₁ Grand	D ₃	D ₄	D ₅ A	D ₅ B	D _M
Budget 09/10	1,004	1,070	0,908	0,926	8,725	2,516	0,997
Budget 10/11	0,980	1,077	0,928	1,128	6,179	0,734	1,052

L'interfinancement obtenu pour le service d'équilibrage est principalement dû à une correction des paramètres A, H et P pour allouer les coûts. Cette correction est différente de celle utilisée

1 pour calculer le prix et donc le revenu d'équilibrage. Au niveau des revenus, le facteur de
2 correction tient compte du nombre maximum de jours d'interruption rendu disponible par les
3 clients du tarif D₅ alors qu'au niveau des coûts, il inclut également le nombre réel de jours
4 d'interruption.

5 Une baisse du nombre de jour maximum d'interruption au volet A améliore l'interfinancement à
6 ce tarif. Quant au volet B, la modification de la pointe au niveau de l'allocation des coûts a pour
7 effet de détériorer le niveau d'interfinancement.

8 **6.5. DISTRIBUTION**

Interfinancement avant impôt pour le service de distribution (000 \$)							
	D ₁ Petit	D ₁ Grand	D ₃	D ₄	D ₅ A	D ₅ B	D _M
Budget 08/09	(67 385)	56 724	795	168	(531)	350	9 878
Budget 09/10	(80 964)	52 457	943	10 024	2 429	2 115	12 996
Budget 10/11	(66 265)	56 777	608	(100)	3 405	22	5 553

Ratio revenu/coût de distribution							
	D ₁ Petit	D ₁ Grand	D ₃	D ₄	D ₅ 1A	D ₅ 1B	D _M
Budget 08/09	0,739	1,448	1,466	1,003	0,969	1,042	1,178
Budget 09/10	0,697	1,419	1,643	1,175	1,136	1,292	1,230
Budget 10/11	0,743	1,472	1,446	0,998	1,121	1,003	1,091

9
11 D'une façon globale, nous pouvons constater que le niveau d'interfinancement est revenu à un
12 niveau similaire à celui du budget 2008/2009.

13 Malgré une augmentation du nombre de petits clients, le volume annuel de distribution des
14 clients du tarif D₁ a diminué par rapport au budget 2009/2010. Cette diminution a été toutefois
15 compensée par des taux unitaires plus élevés, faisant ainsi passer les revenus de distribution
16 de 186 M\$ pour le budget 2009/2010 à 191 M\$ pour le budget 2010/2011. La portion des coûts
17 alloués dépend en partie des volumes, une baisse des coûts alloués aux petits clients D₁ est
18 observée.

19 Une baisse du volume moyen par client est constatée au tarif D₃ par rapport au budget
20 2009/2010. Cette baisse entraîne une diminution des revenus et de coûts de distribution alloués
21 à ce tarif. Une baisse de 10 % des revenus budgétés par rapport aux revenus de l'année
22 dernière a amélioré le niveau d'interfinancement à ce tarif.

1 Au tarif D₄, une augmentation des volumes budgétés d'environ 94 Mm³ est constatée. Ce tarif
2 prend alors plus de coûts que sa part allouée dans le budget 2009/2010, entre autre, via les
3 coûts liés au facteur CONDPRIN qui alloue les conduites principales. Ce facteur dépend
4 principalement du nombre de clients et de la demande quotidienne maximale de chaque tarif et
5 sous-tarif, en plus des volumes. La hausse des volumes livrés explique donc en grande partie la
6 hausse des coûts alloués à ce tarif. De plus, ce facteur a un impact important sur le facteur
7 dérivé BASETARD qui alloue les coûts de la base de tarification de distribution. Le rendement
8 sur la base de tarification étant lui-même alloué selon le facteur CONDPRIN, lorsque les coûts
9 de conduites alloués à un tarif augmentent, les coûts alloués de distribution sont également plus
10 élevés. De plus, par rapport au budget de 2009/2010, une baisse des revenus de distribution
11 d'environ 5 M\$ est constatée au tarif D₄. Cette baisse des revenus combinée à la hausse des
12 coûts alloués contribue à ramener le niveau d'interfinancement à 0,998.

13 Pour le tarif D_M, une baisse des volumes budgétés fait baisser les revenus de même que les
14 coûts. La baisse au niveau des coûts est cependant diluée car une grande partie des coûts de
15 distribution étant fixe, la décroissance des coûts alloués est moins rapide d'où
16 l'interfinancement de 1,091.

17 Au tarif D₅ volet B, les volumes budgétés sont en hausse de 11 Mm³ au palier 5.39 par rapport
18 au dernier budget mais vu que le prix unitaire est bas, les revenus provenant des volumes
19 additionnels ne sont pas considérables. L'interfinancement s'améliore donc en se rapprochant
20 de 1.