

**Évolution des dépenses nécessaires  
à la prestation du service  
2010-2012**



---

**Table des matières**

<b>1</b>	<b>Évolution des dépenses nécessaires à la prestation du service .....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Charges nettes d'exploitation.....</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Autres charges.....</b>	<b>7</b>
<b>3.1</b>	<b>Amortissement.....</b>	<b>7</b>
<b>3.2</b>	<b>Taxes.....</b>	<b>7</b>
<b>4</b>	<b>Frais corporatifs .....</b>	<b>7</b>
<b>5</b>	<b>Compte d'écarts du coût de retraite.....</b>	<b>8</b>
<b>6</b>	<b>Compte de frais reportés relatif à l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement .....</b>	<b>9</b>
<b>7</b>	<b>Intérêts reliés au remboursement gouvernemental.....</b>	<b>9</b>
<b>8</b>	<b>Facturation externe.....</b>	<b>9</b>
<b>Annexe 1</b>	<b>Frais corporatifs .....</b>	<b>10</b>

**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\$) Année témoin 2012 vs autorisée 2011 (D-2011-039) .....	6
Tableau 3	Compte d'écarts du coût de retraite (M\$).....	8



## 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 2010 :

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

	Année historique 2010	2011		Année témoin 2012	Variation	
		D-2011-039	Année de base		2012 vs D-2011-039	
					\$	%
<b>Charges nettes d'exploitation</b>	<b>634,4</b>	<b>712,0</b>	<b>682,8</b>	<b>694,8</b>	<b>(17,2)</b>	<b>-2,4%</b>
Charges brutes directes	496,0		538,1	553,3		
Charges de services partagés	313,7		320,9	322,1		
Coûts capitalisés	(142,1)		(145,3)	(149,1)		
Facturation interne émise	(33,2)		(30,9)	(31,5)		
<b>Autres charges</b>	<b>1 043,0</b>	<b>1 029,7</b>	<b>1 025,5</b>	<b>1 114,7</b>	<b>85,0</b>	<b>8,3%</b>
Achats de services de transport	18,7	21,5	19,0	19,3	(2,2)	-10,2%
Achats d'électricité	14,3	14,0	15,0	15,1	1,1	7,9%
Amortissement	949,8	947,3	947,3	1 033,9	86,6	9,1%
Taxes	101,4	90,8	87,5	89,8	(1,0)	-1,1%
Autres revenus de facturation interne	(41,2)	(43,9)	(43,3)	(43,4)	0,5	-1,1%
<b>Frais corporatifs</b>	<b>27,6</b>	<b>38,3</b>	<b>34,7</b>	<b>35,5</b>	<b>(2,8)</b>	<b>-7,3%</b>
<b>Compte d'écarts du coût de retraite</b>			<b>17,3</b>	<b>(17,3)</b>	<b>(17,3)</b>	
<b>Compte de frais reportés relatif à l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement</b>				<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	
<b>Intérêts reliés au remboursement gouvernemental</b>	<b>(4,0)</b>	<b>(3,6)</b>	<b>(3,6)</b>	<b>(3,3)</b>	<b>0,3</b>	<b>-8,3%</b>
<b>Facturation externe</b>	<b>(3,4)</b>	<b>(3,0)</b>	<b>(3,2)</b>	<b>(3,2)</b>	<b>(0,2)</b>	<b>6,7%</b>
<b>Total</b>	<b>1 697,6</b>	<b>1 773,4</b>	<b>1 753,5</b>	<b>1 822,2</b>	<b>48,8</b>	<b>2,8%</b>

3 Sommaire, les dépenses nécessaires à la prestation du service du Transporteur de  
 4 l'année témoin projetée 2012 sont établies à 1 822,2 M\$. Comparées aux dépenses  
 5 nécessaires à la prestation du service de 1 773,4 M\$ autorisées pour 2011 suite à la  
 6 décision D-2011-039 de la Régie, leur progression se chiffre à 48,8 M\$. Cette progression  
 7 est principalement attribuable à la hausse de la charge d'amortissement. En contrepartie, la  
 8 baisse des charges nettes d'exploitation et l'introduction d'un compte d'écarts du coût de  
 9 retraite atténuent cette progression.

10 Le Transporteur présente au tableau 2 les éléments essentiels de l'évolution des dépenses  
 11 nécessaires à la prestation de service entre les montants résultant de la décision  
 12 D-2011-039 et l'année témoin projetée 2012.

**Tableau 2**  
**Variation des dépenses nécessaires à la prestation du service (M\$)**  
**Année témoin 2012 vs autorisée 2011 (D-2011-039)**

	<b>Écarts</b>	
<b>Charges nettes d'exploitation</b>	<b>(17,2)</b>	<b>-2,4%</b>
Inflation	17,4	
Effizienz paramétrique	(6,6)	
Effizienz additionnelle 2010-2011	(14,5)	
<b>Avant croissance du réseau et éléments de suivi particuliers</b>	<b>(3,7)</b>	<b>-0,5%</b>
<b>Croissance du réseau</b>	<b>6,1</b>	<b>0,9%</b>
<b>Éléments de suivi particuliers</b>	<b>(19,6)</b>	<b>-2,8%</b>
Acquisition d'actifs de télécommunications	(3,7)	
Coût de retraite	(11,4)	
Organismes de réglementation	1,3	
Avantages complémentaires de retraite	(2,7)	
Rendement sur les actifs des fournisseurs internes	(3,1)	
<b>Autres charges</b>	<b>85,0</b>	
Achats de services de transport	(2,2)	
Achats d'électricité	1,1	
Amortissement	86,6	
Taxes	(1,0)	
Autres revenus de facturation interne	0,5	
<b>Frais corporatifs, intérêts liés au remboursement gouvernemental et facturation externe</b>	<b>(2,7)</b>	
<b>Compte d'écarts du coût de retraite</b>	<b>(17,3)</b>	
<b>Compte de frais reportés relatif à l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement</b>	<b>1,0</b>	
<b>Total</b>	<b>48,8</b>	

- 1 Les sections qui suivent résumant, en renvoyant au besoin à des pièces complémentaires,
- 2 l'évolution des diverses composantes des dépenses nécessaires à la prestation du service
- 3 du Transporteur.

**2 Charges nettes d'exploitation**

- 4 Les charges nettes d'exploitation de l'année témoin projetée 2012 sont établies à 694,8 M\$,
- 5 soit 2,4 % de moins que le montant autorisé par la Régie pour 2011. Cette diminution

1 résulte d'un effort d'efficience additionnelle du Transporteur ainsi que de différents éléments  
2 de suivi particuliers, dont le coût de retraite.

3 En excluant la croissance du réseau et les éléments de suivi particuliers, le Transporteur  
4 présente une diminution de 0,5 % de ses charges nettes d'exploitation, alors que l'indice des  
5 prix à la consommation au Canada pour 2012 est établi à 2 %. La pièce HQT-6,  
6 Document 2 présente le détail de cette évolution.

### **3 Autres charges**

7 Comme plus amplement décrit à la pièce HQT-6, Document 3, les autres charges sont  
8 projetées à 1 114,7 M\$ pour 2012, en hausse de 85,0 M\$ par rapport au montant autorisé  
9 de 1 029,7 M\$ découlant de la décision D-2011-039. La principale variation provient de la  
10 charge d'amortissement.

#### **3.1 Amortissement**

11 La charge d'amortissement projetée pour 2012 est de 1 033,9 M\$. L'augmentation de  
12 86,6 M\$ par rapport au montant de 947,3 M\$ reconnu à la décision D-2011-039 est  
13 principalement attribuable :

- 14 • aux nouvelles mises en service réalisées en 2010 (1 152,6 M\$) ainsi que celles  
15 prévues en 2011 (1 478,5 M\$) et 2012 (1 410,5 M\$) ;
- 16 • aux retraits d'actifs (10,0 M\$) s'expliquant par l'évolution du processus d'analyses  
17 de projets de mises en services, de mises à jour au registre technique et du niveau  
18 de retraits réalisés jusqu'ici dans l'année de base ;
- 19 • à l'amortissement de 21,8 M\$ du nouvel actif réglementaire APTC / PTPC tel que  
20 traité dans la demande conjointe R-3768-2011 du Transporteur et du Distributeur ;
- 21 • à l'amortissement additionnel de 7,5 M\$ découlant de l'acquisition au 1<sup>er</sup> janvier  
22 2012 de certains actifs de télécommunications, tel qu'autorisée par la décision  
23 D-2011-096 de la Régie dans le dossier R-3766-2011.

#### **3.2 Taxes**

24 La part des taxes applicable au service de transport représente 89,8 M\$ en 2012, soit une  
25 baisse de 1,0 M\$ comparativement au niveau reconnu à la décision D-2011-039. Cette  
26 baisse s'explique principalement par la variation des mises en exploitation. La pièce HQT-6,  
27 Document 3, fournit une description plus détaillée de l'évolution des taxes du Transporteur.

### **4 Frais corporatifs**

28 Pour l'année témoin projetée 2012, les frais corporatifs sont de 35,5 M\$, soit un montant  
29 inférieur de 2,8 M\$ au montant autorisé 2011. L'annexe 1 décrit plus en détail l'évolution de  
30 ces frais corporatifs.

1 Par ailleurs, au paragraphe 257 de sa décision D-2011-039, la Régie a demandé au  
 2 Transporteur d'identifier lors de la présente demande tarifaire, parmi les frais corporatifs,  
 3 ceux sur lesquels il exerce un contrôle.

4 Comme mentionné à l'annexe 1 de la présente pièce, les frais corporatifs sont des frais  
 5 engagés par les unités corporatives dans le cadre d'activités dont l'objectif n'est pas de  
 6 desservir une ou des unités en particulier mais les intérêts d'Hydro-Québec dans son  
 7 ensemble. Il n'existe pas de lien de causalité direct entre les coûts de l'unité corporative et  
 8 leur répartition aux unités. Conséquemment, le Transporteur ne peut exercer de contrôle sur  
 9 ceux-ci. Cependant, les unités corporatives participent comme les autres unités aux efforts  
 10 d'optimisation des coûts de l'entreprise.

**5 Compte d'écarts du coût de retraite**

11 Dans sa décision D-2011-039, la Régie a ordonné la mise en place d'un mécanisme pour  
 12 protéger le Transporteur et les consommateurs contre l'évolution à la hausse ou à la baisse  
 13 du coût de retraite. Les modalités de disposition de ce compte d'écarts sont décrites à la  
 14 pièce HQT-4, Document 3. Le tableau 3 présente l'application de ces modalités au présent  
 15 dossier tarifaire.

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

	2011			Année témoin 2012
	Autorisé D-2011-039	Année de base	Compte d'écarts	Impact revenus requis
<b>Coût de retraite 2011</b>				
Inclus aux charges brutes directes	33,3	19,0	(14,3)	
Inclus aux charges de services partagés	10,0	5,8	(4,2)	
Inclus aux coûts capitalisés	(7,5)	(4,7)	2,8	
Inclus aux frais corporatifs	2,0	1,0	(1,0)	
<b>Sous-total</b>	<b>37,8</b>	<b>21,1</b>	<b>(16,7)</b>	
Rendement			(0,6)	
<b>Écart préliminaire 2011</b>			(17,3)	
Versement aux revenus requis 2012			17,3	(17,3)
<b>Solde au 31 décembre 2012</b>			<b>0,0</b>	

## **6 Compte de frais reportés relatif à l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement**

1 Le Transporteur propose à la pièce HQT-4, Document 4 de créer un compte de frais  
2 reportés hors base afin d'y imputer le rendement attribuable aux actifs détenus en stocks  
3 dans l'exécution de la chaîne d'approvisionnement pour ses projets d'investissement. Selon  
4 les modalités qui y sont proposées, un montant de 1 M\$ est attribué aux revenus requis de  
5 l'année témoin projetée 2012.

## **7 Intérêts reliés au remboursement gouvernemental**

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

11 Pour l'année 2012, le montant d'intérêts relié au remboursement gouvernemental s'élève à  
12 3,3 M\$, soit une diminution de 0,3 M\$ par rapport à l'année autorisée 2011.

## **8 Facturation externe**

13 La facturation externe émise par le Transporteur permet de réduire le coût du service du  
14 Transporteur. Elle correspond à des revenus d'importance mineure, externes à  
15 Hydro-Québec, qui ne proviennent pas de ses activités de base. Ils proviennent  
16 principalement de la location de terrains et de bâtiments, d'emprise de lignes et de pylônes  
17 à des entreprises de télécommunications.

18 La facturation externe prévue pour 2012 est de 3,2 M\$, soit un niveau comparable à celui  
19 autorisé pour l'année 2011.

**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<sup>re</sup> étape :**

8 Les frais corporatifs sont répartis à toutes les unités d'Hydro-Québec, excluant les  
 9 unités corporatives, selon les bases suivantes :

Composante	Répartition
Frais corporatifs sauf Ressources humaines	En fonction des charges primaires à l'exploitation et les immobilisations nettes dans une proportion de 50 % - 50 %
Frais corporatifs –Ressources humaines	En fonction des salaires de base

**2<sup>e</sup> étape :**

12 Répartition des frais corporatifs des unités de services aux unités d'affaires en  
 13 fonction de leur consommation de produits et services en facturation interne.

14 Le tableau A1-1 montre la part directe des frais corporatifs incluse dans les revenus requis  
 15 du Transporteur.

**Tableau A1-1  
 Frais corporatifs inclus dans les revenus requis du Transporteur**

	Exercice se terminant le 31 décembre								
	Année historique 2010			Année de base 2011			Année témoin 2012		
	Transporteur		Hydro-Québec	Transporteur		Hydro-Québec	Transporteur		Hydro-Québec
	M\$	%	M\$	M\$	%	M\$	M\$	%	M\$
Bureaux PDG, PCA, Protectrice de la personne	0,6	28%	2,3	0,8	29%	3,0	0,9	29%	3,1
Vérification interne	2,0	28%	7,3	2,4	29%	8,3	2,5	29%	8,7
Affaires corporatives et secrétariat général	17,5	28%	62,5	22,1	29%	76,8	22,5	29%	78,1
Finances	6,5	28%	23,1	8,5	29%	29,6	8,8	29%	30,5
Ressources humaines	1,0	25%	3,8	0,9	27%	3,2	0,8	27%	2,9
	<b>27,6</b>	<b>28%</b>	<b>99,0</b>	<b>34,7</b>	<b>29%</b>	<b>120,9</b>	<b>35,5</b>	<b>29%</b>	<b>123,3</b>

- 1 La prévision des frais corporatifs de l'année de base 2011 s'élève à 120,9 M\$, soit 12,9 M\$  
2 de moins que le montant présenté pour l'année témoin 2011. Cette baisse a été rendue  
3 possible grâce à un contrôle serré des dépenses et à l'efficacité accrue des processus qui  
4 ont généré des économies de près de 10 M\$ et par une diminution de l'ordre de 3 M\$ du  
5 coût de retraite prévu pour 2011.
- 6 Pour 2012, le montant des frais corporatifs d'Hydro-Québec est évalué à 123,3 M\$, soit une  
7 hausse de 2,4 M\$ comparativement à 2011, dont 0,7 M\$ provient de la hausse du coût de  
8 retraite. Excluant le coût de retraite, la hausse des frais corporatifs a été contenue à 1,5 %.
- 9 La quote-part des frais corporatifs du Transporteur pour l'année 2012 s'établit à 35,5 M\$, un  
10 niveau inférieur au montant de 38,3 M\$ reconnu par la Régie pour l'année 2011.