

**Évolution des dépenses nécessaires
à la prestation du service
2011-2014**

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	Compte d'écarts du coût de retraite.....	8
6	Intérêts reliés au remboursement gouvernemental.....	8
7	Facturation externe.....	8
Annexe 1	Frais corporatifs	9

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\$)	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 2011 :

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

	Année historique 2011	2012			Année de base 2013	Année témoin 2014	Variation		Variation	
		D-2012-066	D-2012-066 reclassé ¹	Année historique			2013 vs D-2012-066 reclassé		2014 vs 2013	
							\$	%	\$	%
Charges nettes d'exploitation	661,5	679,8	679,8	633,2	705,2	713,3	25,4	3,7%	8,1	1,1%
Charges brutes directes	534,4	538,3	534,9	492,3	564,8	570,6	29,9	5,6%	5,8	1,0%
Charges de services partagés	316,4	322,1	325,5	310,7	334,3	336,0	8,8	2,7%	1,7	0,5%
Coûts capitalisés	(155,9)	(149,1)	(149,1)	(138,4)	(162,5)	(161,8)	(13,4)	9,0%	0,7	-0,4%
Facturation interne émise	(33,4)	(31,5)	(31,5)	(31,4)	(31,4)	(31,5)	0,1	-0,3%	(0,1)	0,3%
Autres charges	1 037,0	1 120,7	1 120,7	1 071,7	1 091,0	1 157,7	(29,7)	-2,7%	66,7	6,1%
Achats de services de transport	17,9	19,2	19,2	17,4	17,9	18,7	(1,3)	-6,8%	0,8	4,5%
Achats d'électricité	13,3	15,1	15,1	12,9	12,8	13,3	(2,3)	-15,2%	0,5	3,9%
Amortissement	962,2	1 040,0	1 040,0	994,8	1 010,0	1 075,8	(30,0)	-2,9%	65,8	6,5%
Taxes	86,7	89,8	89,8	87,9	89,7	92,7	(0,1)	-0,1%	3,0	3,3%
Autres revenus de facturation interne	(43,1)	(43,4)	(43,4)	(41,3)	(39,4)	(42,8)	4,0	-9,2%	(3,4)	8,6%
Frais corporatifs	27,8	32,7	32,7	28,2	33,3	31,7	0,6	1,8%	(1,6)	-4,8%
Compte d'écart de coût de retraite	16,8	(17,3)	(17,3)	(18,3)	0,3		17,6	-101,7%	(0,3)	-100,0%
Intérêts reliés au remboursement gouvernemental	(3,6)	(3,3)	(3,3)	(3,3)	(2,9)	(2,6)	0,4	-12,1%	0,3	-10,3%
Facturation externe	(3,4)	(3,2)	(3,2)	(5,4)	(3,2)	(3,2)				
Total	1 736,1	1 809,4	1 809,4	1 706,1	1 823,7	1 896,9	14,3	0,8%	73,2	4,0%

1. Reclassé suite au transfert des activités transactionnelles à incidence financière ressources humaines du Transporteur au groupe Finances (corporatif).

3 Sommaire, les dépenses nécessaires à la prestation du service du Transporteur de
4 l'année de base 2013 sont établies à 1 823,7 M\$. Comparées aux dépenses nécessaires à
5 la prestation du service de 1 809,4 M\$ autorisées pour 2012 suite à la décision D-2012-066
6 de la Régie, leur progression se chiffre à 14,3 M\$. Pour l'année témoin projetée 2014, ces
7 dépenses sont établies à 1 896,9 M\$, ce qui représente une progression de 73,2 M\$ en
8 comparaison à l'année de base 2013 principalement attribuable à la hausse de la charge
9 d'amortissement.

10 Au tableau 2, le Transporteur présente les éléments essentiels de l'évolution des dépenses
11 nécessaires à la prestation du service entre les montants résultant de la décision
12 D-2012-066 et ceux prévus pour l'année de base 2013 et pour l'année témoin projetée
13 2014.

**Tableau 2
Variation des dépenses nécessaires à la prestation du service (M\$)**

	Écarts année de base 2013 vs D-2012-066		Écarts année témoin 2014 vs 2013	
Charges nettes d'exploitation	25,4	3,7%	8,1	1,1%
Inflation	13,8		11,5	
Efficiency paramétrique	(6,0)		(6,1)	
Efficiency additionnelle et mesures de gestion particulières	(47,7)			
Avant croissance du réseau et éléments de suivi particuliers	(39,9)	-5,9%	5,4	0,8%
Croissance du réseau	8,3	1,2%	19,1	2,7%
Coût de retraite	58,6		(14,9)	
Avantages complémentaires de retraite	(0,7)		(2,0)	
Rendement sur les actifs des fournisseurs internes	(0,9)		0,5	
Budget spécifique	0,0			
Éléments de suivi particuliers	57,0	8,4%	(16,4)	-2,3%
Autres charges	(29,7)		66,7	
Achats de services de transport	(1,3)		0,8	
Achats d'électricité	(2,3)		0,5	
Amortissement	(30,0)		65,8	
Taxes	(0,1)		3,0	
Autres revenus de facturation interne	4,0		(3,4)	
Frais corporatifs, intérêts reliés au remboursement gouvernemental et facturation externe	1,0		(1,3)	
Compte d'écarts du coût de retraite	17,6		(0,3)	
Total	14,3		73,2	

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

2 Charges nettes d'exploitation

4 Les charges nettes d'exploitation (« CNE ») de l'année de base 2013 sont établies à
 5 705,2 M\$, soit 3,7 % de plus que le montant autorisé par la Régie pour l'année 2012. Cette
 6 augmentation s'explique par l'augmentation du coût de retraite, partiellement compensée
 7 par des gains d'efficiency additionnels et autres réductions de coûts suite à des mesures de
 8 gestion particulières remis à la clientèle.

9 Quant à l'augmentation entre l'année de base 2013 et l'année témoin projetée 2014, celle-ci
 10 s'explique par la croissance du réseau. En excluant la croissance du réseau et les éléments
 11 de suivi particuliers, les CNE ont augmenté de 0,8 %. La pièce HQT-6, Document 2
 12 présente le détail de cette évolution.

3 Autres charges

1 Comme plus amplement décrit à la pièce HQT-6, Document 3, les autres charges sont
2 projetées à 1 091,0 M\$ pour 2013, en baisse de 29,7 M\$ par rapport au montant autorisé de
3 1 120,7 M\$ découlant de la décision D-2012-066. Cette baisse est essentiellement
4 attribuable à la diminution de la charge d'amortissement. Pour l'année témoin projetée 2014,
5 ces autres charges sont projetées à 1 157,7 M\$, en hausse de 66,7 M\$ par rapport à
6 l'année de base 2013. Cette augmentation s'explique également par la charge
7 d'amortissement.

3.1 Amortissement

8 La charge d'amortissement projetée pour 2013 est de 1 010,0 M\$. La diminution de 30,0 M\$
9 par rapport au montant de 1 040,0 M\$ reconnu à la décision D-2012-066 est principalement
10 attribuable au recouvrement intégral en 2012 du coût non amorti des services passés de
11 27,9 M\$¹. En ce qui concerne l'année témoin projetée 2014, la charge d'amortissement est
12 de 1 075,8 M\$, soit une augmentation de 65,8 M\$ comparativement à l'année de base
13 2013. Cette augmentation s'explique essentiellement par :

- 14 • les nouvelles mises en service prévues en 2013 et 2014 ;
- 15 • la charge supplémentaire d'amortissement (21,5 M\$) découlant des travaux de
16 mise en conformité à effectuer au registre des actifs du Transporteur ;
- 17 • les retraits d'actifs (5,0 M\$).

3.2 Taxes

18 La part des taxes applicable au service de transport représente 89,7 M\$ en 2013, soit une
19 baisse de 0,1 M\$ comparativement au niveau reconnu à la décision D-2012-066. En ce qui
20 concerne l'année témoin projetée 2014, la part des taxes est de 92,7 M\$, représentant une
21 hausse de 3,0 M\$ par rapport à l'année de base 2013 principalement due à la variation des
22 mises en exploitation. La pièce HQT-6, Document 3 fournit une description plus détaillée de
23 l'évolution des taxes du Transporteur.

4 Frais corporatifs

24 Pour l'année de base 2013, les frais corporatifs sont évalués à 33,3 M\$, soit une
25 augmentation de 0,6 M\$ par rapport au montant autorisé 2012. Pour l'année témoin projetée
26 2014, ces frais sont évalués à 31,7 M\$, soit un montant inférieur de 1,6 M\$ à l'année de
27 base 2013. L'annexe 1 décrit plus en détail l'évolution des frais corporatifs.

¹ D-2012-021, page 31, paragraphe 138.

5 Compte d'écarts du coût de retraite

1 Dans sa décision D-2011-039, la Régie a ordonné la mise en place d'un mécanisme pour
 2 protéger le Transporteur et les consommateurs contre l'évolution à la hausse ou à la baisse
 3 du coût de retraite. Les modalités de disposition de ce compte d'écarts ont été autorisées
 4 dans la décision D-2012-059. Le tableau 3 présente l'application de ces modalités au
 5 présent dossier tarifaire.

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

	2011						2012						Solde du compte	Impact revenus requis
	Masse salariale	Charges de services partagés	Coûts capitalisés	Frais corporatifs	Intérêts	Total	Masse salariale	Charges de services partagés	Coûts capitalisés	Frais corporatifs	Intérêts	Total		
Opérations en 2011														
Écart réel 2011														
D-2011-039	33,3	10,0	(7,5)	2,0		37,8							37,8	
Réel 2011	18,8	5,8	(4,6)	1,0	(0,6)	20,4							20,4	
Écart	(14,5)	(4,2)	2,9	(1,0)	(0,6)	(17,4)							(17,4)	
Solde au 31 décembre 2011	(14,5)	(4,2)	2,9	(1,0)	(0,6)	(17,4)							(17,4)	
Opérations en 2012														
Écart 2011 versé aux revenus requis	14,3	4,2	(2,8)	1,0	0,6	17,3							17,3	(17,3)
Écart 2012														
D-2012-059					(0,1)	(0,1)	23,1	7,2	(5,9)	1,2		25,6	25,6	
Réel 2012					(0,1)	(0,1)	23,5	7,2	(5,2)	1,1	(0,6)	26,1	26,0	
Écart					(0,1)	(0,1)	0,4	0,0	0,7	(0,1)	(0,6)	0,5	0,4	
Solde au 31 décembre 2012	(0,2)	-	0,1	-	(0,0)	(0,2)	0,4	0,0	0,7	(0,1)	(0,6)	0,5	0,3	
Opérations en 2013														
Écart résiduel 2011 versé aux revenus requis	0,2	-	(0,1)	-	0,0	0,2							0,2	(0,2)
Écart 2012 versé aux revenus requis							(0,4)	(0,0)	(0,7)	0,1	0,6	(0,5)	(0,5)	0,5
Solde au 31 décembre 2013	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,3

Note : Les totaux et les écarts sont calculés à partir de données non arrondies.

6 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 de base 2013, le montant d'intérêts relié au remboursement gouvernemental
 12 est évalué à 2,9 M\$, soit une diminution de 0,4 M\$ par rapport à l'année autorisée 2012.
 13 Pour l'année témoin projetée 2014, le montant d'intérêts est évalué à 2,6 M\$, soit une
 14 diminution de 0,3 M\$.

7 Facturation externe

15 La facturation externe émise par le Transporteur permet de réduire le coût du service du
 16 Transporteur. Elle correspond à des revenus d'importance mineure, externes à
 17 Hydro-Québec, qui ne proviennent pas de ses activités de base.

18 La facturation externe prévue pour 2013 et 2014 est de l'ordre de 3,2 M\$, soit un niveau
 19 comparable à celui autorisé pour l'année 2012.

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 :

8 **1^{re} étape :**

9 Les frais corporatifs sont répartis à toutes les unités d'Hydro-Québec, excluant les
10 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

11 **2^e 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**

	Année historique 2011			Année historique 2012			Année de base 2013			Année témoin 2014		
	Transporteur		Hydro-Québec	Transporteur		Hydro-Québec	Transporteur		Hydro-Québec	Transporteur		Hydro-Québec
	M\$	%	M\$	M\$	%	M\$	M\$	%	M\$	M\$	%	M\$
Bureaux PDG, PCA, Protectrice de la personne	0,7	29%	2,3	0,6	30%	2,0	0,7	31%	2,2	0,7	31%	2,4
Vérification interne	2,2	29%	7,8	2,2	30%	7,4	2,7	31%	8,6	2,7	31%	8,6
Affaires corporatives et secrétariat général	17,6	29%	61,3	18,3	30%	61,8	20,6	31%	66,5	20,2	31%	65,2
Finances	6,4	29%	22,3	6,3	30%	21,6	8,7	31%	28,0	8,1	31%	26,2
Ressources humaines	0,9	28%	3,2	0,8	24%	3,3	0,6	30%	2,0	-	-	-
	27,8	29%	96,9	28,2	29%	96,1	33,3	31%	107,3	31,7	31,0%	102,4

1 La croissance des frais corporatifs en 2013 de 11,2 M\$ par rapport au réel de 2012
2 s'explique principalement par l'augmentation du coût de retraite de 8,7 M\$ et l'inflation.

3 Pour 2014, le montant des frais corporatifs est évalué à 102,4 M\$. Excluant l'impact de la
4 diminution du coût de retraite de 2,4 M\$, la variation est de 2,5 M\$, principalement
5 attribuable à la baisse des coûts de nature corporative dans le domaine des ressources
6 humaines au cours des dernières années. Ces derniers ayant diminué à un niveau non
7 significatif, soit environ 1 M\$, par rapport à l'ensemble des coûts des ressources humaines,
8 ils sont, en 2014, intégrés à la facturation interne. Cette démarche permettra un allègement
9 des suivis administratifs pour l'ensemble des activités dans le domaine des ressources
10 humaines.