

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2006-76

R-3594-2005

10 mai 2006

PRÉSENT :

M^e Benoît Pepin, LL.M.
Régisseur

Hydro-Québec
Demanderesse

Décision

Détermination des méthodes comptables et financières applicables aux demandes de déplacements et de modifications d'actifs du réseau de transport par des tiers

1. INTRODUCTION

Le 22 décembre 2005, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie) une demande en vertu de l'article 32 (3.1) de la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹ (la Loi) afin de déterminer les méthodes comptables et financières applicables aux demandes de déplacements et de modifications d'actifs du réseau de transport par des tiers.

Le 26 janvier 2006, la Régie tient une rencontre avec le Transporteur, en présence du soussigné.

Le 24 février 2006, le Transporteur dépose, à la demande de la Régie, un projet d'entente cadre concernant la demande de déplacement d'actifs du réseau de transport avec le Ministère des transports du Québec (MTQ). Il en demande le traitement confidentiel en vertu de l'article 30 de la Loi.

Le 24 mars 2006, le MTQ dépose des observations sur la demande principale du Transporteur.

Le 7 avril 2006, le Transporteur complète son dossier en faisant parvenir à la Régie son argumentation et la Régie prend alors le dossier en délibéré.

2. CONTEXTE

Le Transporteur reçoit des demandes de tiers visant à déplacer ou apporter des modifications aux actifs de son réseau de transport. Ces demandes proviennent d'organismes publics et privés ainsi que des autres divisions d'Hydro-Québec.

Treize projets liés à ce type de demandes sont présentement en cours, dont dix concernent le MTQ. Le coût pour le Transporteur pour l'ensemble de ces projets est estimé à 48 M\$, avant contribution des tiers. Un quatorzième projet est aussi en cours avec un affilié, Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité (le Producteur), dont le coût est estimé à 13 M\$, avant contribution.

¹ L.R.Q. c. R-6.01.

D'autres projets seront assujettis, dans l'avenir, à cette méthode comptable et financière. Déjà, des projets d'environ 20 M\$ sont à l'étude.

Pour le Transporteur, ces projets d'investissement sont capitalisables mais ne génèrent pas de revenus additionnels. S'ils ne sont pas capitalisables, ils sont entièrement facturés au tiers au coût complet et ne font pas l'objet de la méthode comptable et financière exposée dans le présent dossier.

Compte tenu de la récurrence des demandes des tiers et de l'importance de la contribution exigée d'eux à ce jour, le Transporteur souhaite réévaluer sa pratique de calcul de la contribution des tiers au coût complet pour prendre en compte son rôle auprès du public et l'âge des actifs remplacés.

3. CONTRIBUTION EXIGÉE POUR LES TRAVAUX

Le Transporteur envisage trois scénarios pour établir la méthode de calcul de la contribution exigée des tiers. Les critères retenus pour le guider dans ce choix se résument comme suit :

- une contribution juste et équitable pour le tiers et pour le Transporteur;
- une compensation de l'impact à la hausse sur le revenu requis du Transporteur;
- la considération de l'âge des actifs remplacés selon la durée de vie restante aux registres comptables.

Scénario 1

La contribution au coût complet est égale à 100 % du coût des travaux. Ce scénario, en ne tenant pas compte de la durée de vie résiduelle de l'actif remplacé, a un impact neutre ou à la baisse sur le revenu requis du Transporteur dans les années suivant la mise en service de nouveaux actifs.

Scénario 2

La contribution, au coût complet ou autrement, est établie selon que le tiers est une entreprise publique ou privée, ou encore un affilié du Transporteur. Cette distinction selon la nature du tiers a été écartée par le Transporteur par souci d'équité et de simplification. Elle l'est aussi par la Régie.

Scénario 3

La contribution selon la durée de vie des actifs correspond à la valeur actualisée de l'impact annuel du projet sur le revenu requis du Transporteur. Aux fins de ce calcul, la période d'actualisation utilisée correspond à la durée de vie moyenne restante des actifs faisant l'objet des travaux. De plus, un seuil minimum de cinq ans est retenu afin d'éviter que les travaux soient réalisés sur des actifs amortis, sans qu'aucune contribution ne soit reçue pour leur déplacement ou leur modification. Si la valeur actualisée de l'impact sur le revenu requis excède le coût complet du projet, la contribution exigée du tiers est limitée à son coût complet.

Ce scénario ne s'applique que si les travaux demandés par le tiers correspondent aux travaux minimaux requis pour permettre la réalisation du projet. Dans le cas où le tiers opte pour des travaux dépassant les travaux minimaux requis du Transporteur, ce dernier exige du tiers le remboursement du coût complet du projet.

Scénario retenu

Il n'existe pas, en la matière, de méthode généralement reconnue de calcul de la contribution de tiers relative aux demandes de déplacement ou de modification d'actifs. Certaines entreprises utilisent le coût complet, d'autres distinguent selon la nature du tiers et, enfin, d'autres considèrent l'âge des actifs.

Chose certaine cependant, il est reconnu que ces méthodes visent l'atteinte du même objectif de neutralité tarifaire sans qu'aucune ne garantisse l'atteinte en tout temps d'une neutralité parfaite. Certaines sont plus ou moins à l'avantage des clients ou des tiers et la Régie doit voir à l'atteinte d'un équilibre entre ces intérêts divergents.

Le scénario 3 est équitable pour les clients du Transporteur. Il n'a pas, avec l'ampleur anticipée des projets, d'impact significatif à la hausse sur son revenu requis ni sur la qualité de service qu'il offre à sa clientèle. Cet impact, lorsqu'il existe, est compensé par le rajeunissement du réseau de transport.

En conséquence, la Régie retient la proposition de déterminer la méthode comptable et financière selon le scénario 3. La méthode retenue de calcul de la contribution des tiers, basée sur l'actualisation de l'impact sur le revenu requis du Transporteur, prend en compte l'âge des actifs. Ainsi, plus les actifs remplacés sont récents, plus la contribution demandée est importante, voire même égale au coût complet de leur remplacement ou de leur modification.

Application aux affiliés du Transporteur

La Régie s'attend à ce que le Transporteur traite ses affiliés comme des tiers. Dans un tel cas, le Code de conduite du Transporteur² précise à ses articles 4.19 et 5.1 que les services fournis par le Transporteur sont établis conformément à une politique de prix de cession au coût complet :

« 4.19 Les actifs, les biens et les services, liés ou non à l'électricité, cédés ou fournis par le Transporteur à ses entités affiliées, doivent l'être conformément à la politique de prix de cession reconnue par la Régie et décrite à la section 5 du présent Code de conduite. [...]

5.1 Les prix de cession utilisés lors de transactions impliquant le Transporteur et ses entités affiliées doivent correspondre au coût complet des biens ou services offerts, incluant un rendement sur les actifs utilisés pour fournir ces biens ou ces services en utilisant le taux du coût du capital alors en vigueur pour établir le rendement de la base de tarification du Transporteur.

S'il n'est pas possible de connaître avec précision le coût complet d'un bien ou d'un service fourni par une entité affiliée, le Transporteur doit préparer une estimation de ce coût complet, incluant une justification des hypothèses qu'il aura alors retenues.

5.3 Le Transporteur doit soumettre à la Régie, pour autorisation préalable, toute exception aux exigences des articles 5.1 et 5.2 et préciser en quoi elle est nécessaire et justifiée. »

(nos soulignés)

L'objet du Code de conduite est de prévenir que les transactions entre affiliés soient au détriment des clients du Transporteur. Conformément à ses dispositions expresses, toutes les transactions entre affiliés sont soumises au Code de conduite. Toutefois, dans le présent dossier, le choix d'une méthode comptable et financière fondée sur le scénario 3 n'avantage pas plus les affiliés du Transporteur que les tiers. La distinction que créerait le maintien de la méthode du coût complet pour les affiliés, alors que le scénario 3 est appliqué aux tiers, désavantagerait les affiliés.

Au surplus, la dérogation accordée au Code de conduite ne doit pas introduire une discrimination entre les clients du service de transport. Ainsi, le Transporteur ne doit pas

² Approuvé par la décision D-2004-122, dossier R-3401-98, 17 juin 2004, disponible sur le site de la Régie : http://www.regie-energie.qc.ca/audiences/3401-98/SuiviDecision/HQT-2Doc-5_3401_CodeConduit-MODIF-CORRIGE_29juin04.pdf.

appliquer la présente méthode comptable et financière aux projets visés par l'article 12A de ses Tarifs et conditions³.

Ainsi, conformément à l'article 5.3 du Code de Conduite, la Régie autorise le Transporteur à déroger aux exigences de l'article 5.1 du Code de conduite pour les demandes des entités affiliées concernant le déplacement ou la modification d'actifs de transport qui ne sont pas soumises à l'article 12A des Tarifs et conditions.

Aux fins de son rôle de surveillance des activités du Transporteur et en raison de la dérogation consentie en vertu de l'article 5.3 du Code de conduite, la Régie demande au Transporteur de présenter, dans son rapport annuel selon l'article 75 de la Loi, les projets de déplacement ou de modification d'actifs du réseau de transport demandés par ses affiliés. Ce rapport comprendra la description du projet, les autorisations reçues en vertu de la Loi, le cas échéant, le coût détaillé du projet et la contribution de l'affilié. Le détail de cette contribution sera présenté selon la teneur de la pièce B-2-HQT-1, document 1, annexe A ou son équivalent. Ce rapport précisera, le cas échéant, en quoi le projet n'est pas assujéti à l'article 12A des Tarifs et conditions.

4. COMPTABILISATION DE LA CONTRIBUTION

Afin de suivre l'impact de cette nouvelle méthode comptable et financière, le Transporteur appliquera la contribution reçue du tiers à un compte de crédit reporté aux immobilisations amorti au même rythme que les actifs mis en service en utilisant leur durée de vie moyenne.

La Régie approuve, pour le Transporteur, la création de ce compte de crédit reporté, pour inclusion dans sa base de tarification, afin d'y amortir la contribution reçue par le tiers en utilisant la durée de vie moyenne pondérée des actifs par projet. La Régie demande au Transporteur de présenter distinctement dans sa base de tarification la contribution et l'amortissement cumulé y afférant.

Elle lui demande enfin de présenter distinctement dans ses demandes d'autorisation des investissements, annuels ou autres, en vertu de l'article 73 de la Loi, le coût du projet et de la contribution du tiers.

³ Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec, approuvés par la décision D-2006-66, dossier R-3549-2004, 18 avril 2006, annexe D.

5. CONFIDENTIALITÉ

La demande de traitement confidentiel du projet d'entente cadre avec le MTQ⁴ est fondée sur la nature préliminaire du document en attendant l'approbation de la méthode comptable et financière par la Régie. Puisque la Régie accepte la proposition du Transporteur, le maintien au présent dossier de la version préliminaire du document n'est plus nécessaire. La Régie retourne donc au Transporteur le projet d'entente cadre. La demande de confidentialité devient alors sans objet et la Régie n'a plus à se prononcer sur son objet.

La Régie demande toutefois au Transporteur de déposer auprès de la Régie, dès sa signature, en suivi de la présente décision, l'entente finale avec le MTQ. Dans le contexte où cette entente provient d'une entité réglementée, le Transporteur, qu'elle est sujette à une méthode comptable et financière adoptée par la Régie et qu'elle a une incidence sur le revenu requis du Transporteur, la Régie ne peut y accorder un traitement confidentiel.

Pour ces motifs,

La Régie de l'énergie :

DÉTERMINE que la méthode de calcul de la contribution exigée pour la réalisation des travaux de déplacement ou de modification d'actifs du réseau de transport demandés par des tiers est la valeur actualisée des impacts annuels sur le revenu requis du Transporteur, où la période d'actualisation utilisée correspond à la durée de vie moyenne restante, d'un minimum de cinq ans, des actifs faisant l'objet des travaux;

AUTORISE le Transporteur à déroger aux exigences de l'article 5.1 du Code de conduite pour les demandes de ses affiliés concernant le déplacement ou la modification d'actifs de transport qui ne sont pas soumis à l'article 12A des Tarifs et conditions;

DEMANDE au Transporteur de présenter, dans son rapport annuel en vertu de l'article 75 de la Loi, les projets de déplacement ou de modification d'actifs du réseau de transport demandés par ses affiliés;

⁴ Projet d'entente cadre avec le MTQ transmis sous pli confidentiel le 14 février 2006, pièce B-5.

APPROUVE la création d'un compte de crédit reporté aux immobilisations, pour inclusion éventuelle dans la base de tarification du Transporteur, afin d'y amortir la contribution reçue par le tiers en utilisant la durée de vie moyenne pondérée des actifs par projet;

DEMANDE au Transporteur de déposer à la Régie, dans les 30 jours de sa signature, l'entente finale avec le Ministère des transports du Québec.

Benoît Pepin
Régisseur

Hydro-Québec représentée par M^e Carolina Rinfret.