

**RÉPONSE DU TRANSPORTEUR À L'ENGAGEMENT NUMÉRO 5
(DEMANDÉ PAR LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE)**

Engagement 5 :
(demandé par la Régie de l'énergie)

Justification du passage de la méthode historique à proposée de calcul de la contribution des tiers.

RE-5 : Tel que mentionné à la pièce HQT-1, Document 1, page 9, ligne 6 et suivantes, le Transporteur estime que la demande du Ministère des transports du Québec (« MTQ ») concernant le projet de l'autoroute 30 est sans contredit le premier projet de déplacements d'actifs d'envergure adressé au Transporteur depuis l'avènement de la réglementation de ses activités.

Compte tenu de l'ampleur du coût des travaux demandés et de l'importance de la contribution qui lui aurait été exigée conformément à la pratique appliquée jusque-là par le Transporteur pour le traitement des demandes des tiers, soit le plein remboursement du coût des travaux, le demandeur (MTQ) exprimait alors au Transporteur, le souhait que ce dernier réévalue sa pratique de calcul de la contribution et qu'il prenne notamment en considération les deux critères suivants :

- rôle social ou public du demandeur ;
- considération de l'âge des actifs remplacés.

Aussi, lorsqu'il a accueilli cette demande, le Transporteur a fait part de ses préoccupations en matière réglementaire auprès des responsables concernés par l'élaboration d'une entente-cadre avec le MTQ. Le Transporteur était conscient que cette entente-cadre mettrait les bases d'une méthode qui servirait de précédent pour les demandes à venir et auprès de tout autre demandeur.

Ce fût donc l'élément de fond qui a déclenché la réflexion et l'analyse du Transporteur à la base de sa présente demande d'autorisation adressée à la Régie.

Historiquement, la pratique d'affaires du Transporteur consistait à demander le plein remboursement des coûts des travaux réalisés à la demande des tiers, sans toutefois considérer l'impact comptable relié à la radiation des actifs remplacés (retirés).

Ainsi, le Transporteur se retrouvait en possession d'une nouvelle immobilisation, dont le coût était entièrement compensé par la contribution reçue et dont la durée de vie était supérieure, parfois largement, à celle de l'actif remplacé. La valeur de l'immobilisation mise en exploitation sur le réseau de transport et inscrite à la base de tarification était donc nulle (coûts de construction entièrement remboursés). L'actif remplacé était retiré des immobilisations en exploitation et inscrit à la rubrique des actifs réglementaires, à titre d'actif retiré à être amorti sur une durée maximale de 10 ans, selon la durée de vie restante de l'actif au moment de son retrait. À cet effet, le Transporteur réfère la pièce HQT-2, Document 10, concernant les pratiques et conventions comptables sur le retrait d'actifs.

La pratique historique se limitait donc en terme d'impact, à celui lié à l'amortissement accéléré de l'actif retiré, défavorable sur le revenu requis du Transporteur à court terme et favorable par la suite. La pièce HQT-2, Document 6, fournit l'exemple de calcul de l'impact sur le revenu requis avec une contribution à la hauteur du coût du projet (soit 3 M \$) conformément à la pratique historique. En outre, la pratique historique du Transporteur était appliquée

indépendamment du type de demandeur, donc sans différenciation.

La méthode proposée par le Transporteur dans la présente demande (également appliquée sans différenciation selon le type de demandeur) tient compte de la durée de vie restante de l'actif remplacé dans l'établissement du montant de la contribution à exiger des tiers. Le Transporteur prend donc en considération l'avantage de posséder une nouvelle immobilisation avant terme.

À l'égard de la méthode proposée, le Transporteur désire ajouter à sa justification, en guise de précision, l'information suivante quant à l'avantage de posséder une nouvelle immobilisation dont la durée de vie est supérieure, parfois largement, à celle de l'actif remplacé.

À cet égard, le Transporteur voudrait informer la Régie que lorsqu'il intervient pour une réfection majeure sur ses lignes aériennes, le Transporteur ne procède pas au remplacement de la ligne dans son ensemble mais plutôt au remplacement de ses composantes selon l'état et les conditions de celle-ci. En fait, la pratique courante du Transporteur est de prolonger la vie de ses composantes de lignes aussi longtemps qu'elles peuvent remplir la fonction qui leur est dévolue. Lorsqu'une composante de la ligne est détériorée à un point tel qu'elle ne peut plus remplir sa fonction, celle-ci est alors remplacée sans que toute la ligne soit remplacée.

Ainsi, en regard de la présente demande, le Transporteur soutient que les actifs remplacés sur le réseau de transport dans le cadre des travaux effectués pour répondre aux demandes de tiers,

seront maintenus tant et aussi longtemps qu'ils pourront remplir la fonction qui leur est dévolue.

À l'égard de la méthode proposée, le Transporteur désire également ajouter l'information suivante à sa justification en ce qui a trait aux hypothèses de calcul retenues par le Transporteur dans l'établissement de la contribution (scénario 3 de la présente demande).

La méthode proposée pour évaluer la contribution lorsqu'un projet se traduit par un devancement est le fruit d'un processus de négociation conditionné par plusieurs contraintes telles le souci de simplicité, la nature du cadre d'analyse et la volonté du Transporteur de protéger les intérêts de sa clientèle des services de transport.

À cet égard, le Transporteur a sollicité l'expertise des responsables en analyse financière d'Hydro-Québec pour vérifier comment la méthode proposée se compare à une méthode qui, d'un point de vue économique, serait « neutre » pour sa clientèle. Par « neutre » d'un point de vue économique, on entend une méthode qui établirait le niveau de contribution de façon à ce qu'elle corresponde à la valeur présente de tous les impacts futurs sur le revenu requis induits par le projet de devancement, ceci en l'absence de contribution et en tenant compte à la fois de la période de devancement et de la période qui suit le devancement.

Il existe à Hydro-Québec des méthodes éprouvées pour établir le coût économique de devancement. Par rapport à ces méthodes et pour les exemples cités à la pièce HQT-1, Document 1, Annexe A, la méthode proposée par le Transporteur pour le calcul de la

contribution exigée des tiers, bénéficie, de l'avis des responsables en analyse financière, à la clientèle des services de transport. Ainsi, la contribution demandée est significativement plus élevée que celle qui serait évaluée par une approche « neutre » du point de vue économique, mais que le Transporteur n'a pas retenue pour des fins de simplification et parce que les estimations dépassant un certain nombre d'années pourraient s'avérer difficiles et arbitraires.

En conclusion de la réponse du présent engagement, plus les actifs remplacés sont récents (donc ayant une longue durée de vie restante), plus la contribution demandée sera importante, voire même égale, au coût du projet. Dans les cas où les actifs remplacés sont moins récents, la contribution demandée sera inférieure au coût du projet. Dans ces cas, le Transporteur prend en considération l'avantage de posséder une nouvelle immobilisation et conséquemment accepte un impact sur le revenu requis, qu'il a tenté dans l'établissement de ses hypothèses, de minimiser aux limites du possible afin de protéger sa clientèle des services de transport. La méthode comptable proposée dans le présent dossier est donc justifiée.