

CANADA

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

---

PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICT DE MONTRÉAL

NO : R-3594-2005

HYDRO-QUÉBEC,

Demanderesse

ET

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU  
QUÉBEC («MTQ»),

Partie intéressée

---

## OBSERVATIONS DU TRANSPORTEUR

---

### INTRODUCTION

En décembre dernier, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le «Transporteur») a déposé auprès de la Régie, en vertu du paragraphe 3.1<sup>o</sup> de l'article 32 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la «Loi»), une demande pour faire déterminer des méthodes comptables et financières applicables aux demandes de déplacements ou modifications d'actifs de son réseau de transport par des tiers.

Depuis le dépôt initial de sa demande, le Transporteur a présenté et expliqué plus en détails sa demande à la Régie, lors de la rencontre technique du 26 janvier dernier ainsi que par ses réponses aux engagements souscrits lors de cette même rencontre. De plus, le 23 mars 2006, le Transporteur a fourni des informations supplémentaires concernant les pratiques de d'autres entreprises réglementées au Canada et a répondu à la demande de renseignements no 1 de la Régie. Le Transporteur estime que l'ensemble de sa preuve, avec les précisions et clarifications apportées en cours d'instance, est suffisante et concluante afin d'appuyer et justifier toutes les conclusions recherchées à l'égard de sa présente demande.

Néanmoins, le Transporteur, afin de faire ressortir non seulement le bien-fondé de sa demande mais aussi de répondre à la préoccupation de la Régie formulée dans sa lettre du 17 mars dernier, à l'égard de la conformité du scénario 3 au *Code de conduite du Transporteur* (le « Code de conduite »), soumet respectueusement les observations suivantes.

### **POSITION DU TRANSPORTEUR À L'ÉGARD DE L'ORIENTATION DE LA RÉGIE SUR LES MÉTHODES COMPTABLES ET FINANCIÈRES**

#### **Objectifs d'équité et de simplicité**

Dans le cadre du présent dossier, le Transporteur a expliqué les hypothèses et les choix analysés et retenus pour déterminer les méthodes comptables et financières applicables aux demandes de déplacements ou modifications d'actifs du réseau de transport par des tiers.

La notion de « tiers » utilisée au présent dossier par le Transporteur regroupe à la fois, les organismes à intérêts publics (ex. : le ministère des Transports du Québec et les villes), les organismes privés (ex. : les promoteurs immobiliers, les entreprises, les producteurs privés, etc.) et les divisions d'Hydro-Québec (ex. : Hydro-Québec Production et Hydro-Québec Distribution).

L'objectif poursuivi par la demande du Transporteur est de permettre l'application de la méthode proposée, soit le scénario 3, à l'ensemble des tiers incluant les divisions d'Hydro-Québec. À cet égard, le Transporteur se réfère à sa preuve :

*« Pour toutes les demandes de déplacements ou de modifications d'actifs du réseau de transport en provenance de tiers incluant, les divisions d'Hydro-Québec, le Transporteur propose d'appliquer la méthode de calcul de contributions basée sur l'actualisation des impacts sur le revenu requis du Transporteur, soit celle décrite au scénario 3 précédent. »<sup>1</sup>*

De plus, la demande du Transporteur a été guidée par la notion de contribution juste et équitable tant pour le calcul de la contribution que pour l'application du scénario 3 à tous les tiers, sans distinction. Aussi, l'approche préconisée par le Transporteur confère un traitement équitable tant pour le Transporteur que pour les demandeurs en ce qu'elle tient compte de la durée de vie restante de l'actif remplacé dans l'établissement du montant de la contribution exigée, tel que plus amplement détaillé dans la preuve ainsi que dans la réponse à l'engagement no 5.

---

<sup>1</sup> HQT-1, Document 1, p. 15

Le Transporteur rappelle que dans l'élaboration de sa demande, il a analysé l'approche qui consiste à différencier par type de demandeur mais a décidé de l'écarter par souci d'équité<sup>2</sup>. En effet, le Transporteur propose dans sa preuve que toutes les demandes peu importe la nature des intérêts des tiers, affiliés ou non, soient traitées de la même façon et qu'aucune discrimination ne soit faite entre les demandeurs. Ce faisant, le Transporteur a tenu à respecter les attentes de la Régie édictées notamment, dans sa décision D-2002-95 ainsi que les principes de droit administratif qui interdisent la discrimination injuste.

En effet, dans sa première décision tarifaire concernant le Transporteur, la Régie s'exprimait ainsi :

*« En conséquence, la Régie considère qu'une séparation fonctionnelle des activités d'Hydro-Québec est un outil essentiel pour assurer la réglementation du transporteur. La Régie demande au transporteur de se rapprocher le plus possible du concept d'entreprise autonome distincte et de ne conserver, à titre de services intégrés, que les seuls services pour lesquels des économies d'échelle et/ou des économies de gamme sont possibles. La Régie s'attend à ce que le Transporteur traite aussi les affiliés comme s'ils étaient des tiers.»<sup>3</sup> (nos soulignés)*

Le Transporteur a donc suivi les instructions émises par la Régie dans cette décision et a proposé dans le présent dossier d'accorder le même traitement aux demandes de déplacements ou modifications d'actifs provenant des affiliés ou des tiers, traitant ainsi les divisions d'Hydro-Québec comme des tiers.

De plus, selon la doctrine et la jurisprudence en matière de droit administratif, le pouvoir de réglementer n'inclut pas celui de discriminer en l'absence d'autorisation statutaire. La discrimination peut être permise toutefois; elle doit être expressément autorisée par la loi habilitante et ne peut être considérée comme injuste. À cet égard, la doctrine anglaise utilise les termes « undue or unjust discrimination ». De plus, la discrimination doit être compatible avec la finalité de la loi habilitante.

Or, les organismes de régulation économique tel que la Régie de l'énergie ou l'Office national de l'énergie ont pour mission d'appliquer une loi dans un secteur donné de l'activité économique, industrielle ou commerciale, en exerçant des pouvoirs de réglementation et des pouvoirs d'adjudication selon un processus quasi-judiciaire. Les critères qui guident les décisions de la Régie sont ceux de l'intérêt public ou de la cause juste et raisonnable tel que le démontrent, entre autres, les articles 5, 31 (2.1), 32 (3) et 49 (7) de la Loi.

<sup>2</sup> HQT-1, Document 1, p. 10 et 12

<sup>3</sup> D-2002-95, R-3401-98, 2002-04-30, p. 36

Quant à la *Loi sur l'Office national de l'énergie*, elle prévoit plus spécifiquement, à ses articles 62, 63, 67 et 68, l'interdiction de distinction injuste (« unjust discrimination »). L'article 67 de cette loi stipule : « *Il est interdit à la compagnie de faire, à l'égard d'une personne ou d'une localité, des distinctions injustes quant aux droits, au service ou aux aménagements.* » De plus, il incombe à l'entité réglementée qui fait une distinction dans les droits, le service ou les aménagements de prouver que cette distinction n'est pas injuste.

En conséquence, le Transporteur a donc suivi pour l'application de son scénario 3 les attentes exprimées par la Régie dans sa décision D-2002-95 ainsi que les principes de droit administratif en matière de non-discrimination.

### **Code de conduite**

Dans sa correspondance du 17 mars dernier, la Régie exprime sa préoccupation concernant la conformité du scénario 3 proposé par le Transporteur au Code de conduite de ce dernier et laisse entendre que le scénario 1 serait quant à lui conforme et par conséquent applicable aux entités affiliées seulement.

Afin de répondre à cette préoccupation de la Régie, le Transporteur soumet que dans un premier temps, il se questionne sur l'application du Code de conduite à la demande de déplacements ou modifications d'un actif du réseau de transport par un affilié. Le Transporteur est d'avis que ce type de demandes par des affiliés, telles que présentées au présent dossier, ne constitue pas une cession d'un bien ou la fourniture d'un service au sens du Code de conduite et pour lesquelles la politique de prix de cession doit être utilisée. Il n'y a pas là, à proprement parler, d'acquisition ou de cession d'actifs ou d'immeubles par ou à une entité affiliée du Transporteur. Il n'y a pas non plus d'activités de la part du Transporteur ayant pour objet de fournir à un tiers, affilié ou non, des biens immatériels ou services contre paiement. L'actif déplacé ou modifié à la demande du tiers, qu'il soit un affilié ou non, a toujours été, est et demeurera l'exclusive propriété du Transporteur; il n'y a pas transfert de propriété d'actifs entre affiliés. Ce qu'il y a est une construction d'immeubles par le Transporteur pour laquelle il reçoit une contribution financière, telle qu'envisagée d'ailleurs par le paragraphe 2<sup>e</sup> du deuxième alinéa de l'article 73 de la Loi.

L'objet du présent dossier est de faire reconnaître les méthodes comptables et financières appropriées pour l'établissement de ce qui constitue une contribution juste, raisonnable et équitable pour les parties impliquées et l'ensemble de la clientèle du Transporteur.

Le Transporteur est donc d'avis que l'exemple mentionné dans sa preuve concernant le déplacement d'une ligne de transport demandé par un affilié pour l'aménagement d'une centrale ne constitue pas une cession de biens ou d'un service fourni par le Transporteur. Le Transporteur soumet que l'application de l'article 5.1 du Code de

conduite à cet exemple résulterait en une interprétation inappropriée du Code de conduite. En effet, le Code de conduite a été instauré, entre autres, afin de prévenir toute forme de traitement préférentiel par le Transporteur en faveur de ses entités affiliées et, à cet égard, la Régie a déjà manifesté dans sa décision D-2002-95 que le Transporteur devait accorder le même traitement à ses affiliés qu'aux tiers. Le Transporteur soumet respectueusement qu'autoriser l'application du scénario 3 uniquement aux tiers et non pas aux affiliés résulterait, au contraire, en une distinction injuste (« unjust discrimination ») et en une application incongrue du Code de conduite.

Néanmoins, le Transporteur réitère les propos contenus à sa pièce HQT-2, Document 1, et plus particulièrement, quant au coût complet et au calcul du rendement théorique. De plus, il soumet que les coûts de tous les projets de déplacements et de modifications (comme tous les projets d'investissements d'ailleurs) sont évalués au coût complet.

Tel que démontré dans la preuve du Transporteur, les demandes de déplacements et/ou de modifications proviennent surtout des tiers, la demande de déplacement d'une ligne transport par un affilié décrite dans la preuve constituant la seule et unique demande connue actuellement de la part d'un affilié et pour laquelle l'application du scénario 3 résulterait, de fait, en une contribution de 100% par l'entité affiliée.

Toutefois, si la Régie devait maintenir que le Code de conduite s'applique en l'occurrence à une demande de déplacement ou de modification d'actifs du réseau de transport par un affilié, le Transporteur lui demande alors d'autoriser expressément, en vertu de l'article 5.3 du Code de conduite, une exception aux exigences de la politique de prix de cession, le Transporteur ayant fait valoir, par la preuve présentée au soutien de sa présente demande, en quoi elle est nécessaire et justifiée dans les circonstances.

### **PRATIQUES OBSERVÉES CHEZ D'AUTRES COMPAGNIES RÉGLEMENTÉES AU CANADA**

Dans le cadre du présent dossier, le Transporteur a déposé, à la demande de la Régie, des informations concernant les pratiques de diverses compagnies réglementées au Canada relativement à la méthode de calcul utilisée par ces dernières pour les contributions aux demandes de déplacements ou de modifications d'actifs provenant de tiers, le tout tel qu'il appert des pièces HQT-2, Documents 4 et 4.1.

Selon les réponses obtenues, on peut constater qu'il n'existe pas, comme telle, une pratique uniforme en matière de détermination des méthodes comptables et financières applicables aux demandes de déplacements d'actifs par des tiers.

Par ailleurs, il appert des informations obtenues que Énergie NB possède une approche similaire à celle du Transporteur, c'est-à-dire une méthode qui prend en considération l'âge des actifs de transport à être déplacés.

## **PARTICIPATION ET OBSERVATIONS DU MTQ**

Le Transporteur souligne que l'un des déclencheurs de la présente requête auprès de la Régie est la demande du MTQ pour le déplacement de la ligne de transport concernant le projet de l'autoroute 30. Il s'agissait d'une demande considérable à laquelle plusieurs autres demandes se sont rapidement succédées. Tel que démontré par sa preuve, les demandes de déplacements du MTQ sont plus nombreuses et plus fréquentes que celles des autres tiers.

De plus, tel que mentionné par le MTQ, le réseau routier et le réseau de transport d'électricité s'entrecroisent régulièrement et cohabitent dans le même espace. C'est pourquoi le MTQ et le Transporteur recherchent à établir un processus opérationnel par l'entremise de la négociation d'une entente-cadre afin de faciliter les échanges entre les parties et prévoir un mode de contribution plus équitable et plus représentatif de la valeur réelle des actifs à être déplacés.

La participation du MTQ dans le cadre du présent dossier permet de préciser l'importance et la nécessité de faire déterminer par la Régie la méthode comptable et financière proposée par le Transporteur et applicable aux demandes de déplacements d'actifs du réseau de transport par tout tiers.

Le Transporteur prend donc acte de l'appui que lui apporte le MTQ relativement à sa méthode de calcul (scénario 3) pour le traitement juste et équitable des contributions aux demandes de déplacement d'actifs du réseau de transport.

## **CONCLUSION**

Dans le contexte décrit par sa lettre du 17 mars dernier, la Régie est disposée à accepter le scénario 1 et un scénario 3 limité aux tiers. En réponse à la demande de la Régie quant à cette orientation qu'elle est appelée à prendre, le Transporteur privilégie l'application du scénario 3 à tous les demandeurs qu'ils soient des tiers ou des affiliés au sens du Code de conduite. Le Transporteur rappelle que les demandes en provenance des tiers sont au cœur du présent dossier et que l'application du scénario 3 est fondamentale à ces demandes. Le Transporteur maintient par contre que l'application d'un scénario différent pour ses affiliés irait à l'encontre des attentes exprimées par la Régie dans sa décision D-2002-95 et qu'une telle différenciation contreviendrait aux principes de droit réglementaire de non-discrimination, le tout tel que plus amplement explicité dans les présentes observations.

Le Transporteur rappelle que les déplacements ou modifications d'actifs de son réseau de transport à la demande de tiers, affiliés ou non, ne constituent pas des cessions de biens ou de services à des tiers au sens du Code de conduite et pour lesquelles la politique de prix de cession doit être utilisée mais plutôt des projets de construction

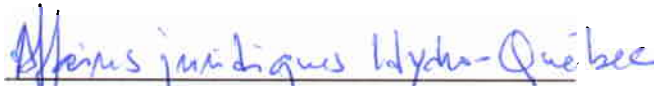
**DEMANDE D'HYDRO-QUÉBEC DANS SES ACTIVITÉS DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ POUR LA DÉTERMINATION DE MÉTHODES COMPTABLES ET FINANCIÈRES APPLICABLES AUX DEMANDES DE DÉPLACEMENTS OU MODIFICATIONS D'ACTIFS DU RÉSEAU DE TRANSPORT PAR DES TIERS** 7

d'immeubles par le Transporteur pour lesquels il reçoit des contributions financières telles qu'envisagées par le paragraphe 2<sup>o</sup> du deuxième alinéa de l'article 73 de la Loi.

Le Transporteur réitère également que si la Régie devait maintenir que le Code de conduite s'applique en l'occurrence à une demande de déplacement ou de modification d'actifs du réseau de transport par un affilié, il demande alors à la Régie d'autoriser expressément, en vertu de l'article 5.3 du Code de conduite, une exception aux exigences de la politique de prix de cession, le Transporteur ayant fait valoir en quoi elle est nécessaire et justifiée dans les circonstances.

Par ailleurs, si la Régie n'estimait pas opportun d'autoriser une exception aux exigences de la politique de prix de cession et qu'elle statuait que l'application du scénario 1 à tous les affiliés au Transporteur et l'application du scénario 3 qu'à l'égard des tiers ne constituent pas une distinction inappropriée et injuste, le Transporteur est d'avis qu'il pourrait appliquer de telles méthodes comptables et financières.

Montréal, ce 6 avril, 2005

  
**Affaires Juridiques Hydro-Québec**  
(Mes F. Jean Morel et Carolina Rinfret)