

# D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

---

D-2010-020

R-3703-2009

26 février 2010

---

**PRÉSENTS :**

Gilles Boulianne  
Richard Carrier  
Richard Lassonde  
Régisseurs

---

**Hydro-Québec**  
Demanderesse

et

**Intervenants dont les noms apparaissent ci après**

---

**Décision de la Phase 1**

*Demande relative à certaines modifications de méthodes  
comptables*



**Intervenants :**

- Association coopérative d'économie familiale de Québec (ACEF de Québec);
- Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et Conseil de l'industrie forestière du Québec (AQCIE/CIFQ);
- Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI);
- Option consommateurs (OC);
- Union des consommateurs (UC);
- Union des municipalités du Québec (UMQ).

## 1. INTRODUCTION

[1] Le 19 juin 2009, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) et Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur) (collectivement « la Demanderesse ») déposent à la Régie de l'énergie (la Régie) une demande afin d'obtenir l'autorisation requise relativement à certaines modifications de méthodes comptables. Cette demande est présentée en vertu des articles 31(5) et 32 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*<sup>1</sup> (la Loi).

[2] Le 30 juillet 2009, la Demanderesse dépose sa preuve.

[3] Le 17 août 2009, la Régie rend la décision procédurale D-2009-103. Dans cette décision, la Régie accorde le statut d'intervenant à l'ACEF de Québec, l'AQCIE/CIFQ, la FCEI, OC, l'UC et l'UMQ et se prononce également sur les enjeux préliminaires à traiter dans la phase 1 du présent dossier.

[4] Le 4 septembre 2009, dans sa décision procédurale D-2009-116, la Régie reconnaît monsieur Gaétan Breton, Ph.D., comme témoin expert en comptabilité et en comptabilité internationale et monsieur Co Pham, Ph. D. ing., comme témoin expert en tarification de l'électricité et répartition des coûts.

[5] L'AQCIE/CIFQ, la FCEI, OC, l'UC et l'UMQ déposent leur preuve le 7 octobre 2009 et l'ACEF de Québec le 9 octobre 2009. L'UC transmet le rapport d'expertise de Monsieur Gaétan Breton le 13 octobre 2009.

[6] La Demanderesse dépose son argumentation le 16 novembre 2009 et les intervenants les 23, 24 et 25 novembre 2009. La Demanderesse soumet sa réplique le 2 décembre 2009.

[7] À la suite des dépôts des affidavits au soutien de la preuve de la Demanderesse et des intervenants, le dossier est pris en délibéré le 17 décembre 2009.

---

<sup>1</sup> L.R.Q., c. R-6.01.

## LE CONTEXTE ET LES DEUX PHASES DE LA DEMANDE

[8] Le Conseil des normes comptables du Canada (CNC) a statué, le 13 février 2008, que le basculement complet aux normes internationales d'information financière (IFRS ou *International Financial Reporting Standards*) prendra effet pour les états financiers intermédiaires et annuels des exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011, avec présentation des données comparatives pour l'exercice 2010. Le CNC propose que l'application des normes internationales IFRS soit obligatoire pour les entreprises publiques de type commercial, dont fait partie Hydro-Québec<sup>2</sup>.

[9] La présente demande s'inscrit dans la stratégie de stabilité tarifaire amorcée en 2009 par le Transporteur et le Distributeur dans leur dossier tarifaire respectif. À cet effet, la Régie invitait le Distributeur à coordonner ses démarches avec le Transporteur afin que soit présenté dans un dossier générique l'examen des nouvelles normes internationales IFRS applicables au Transporteur et au Distributeur<sup>3</sup>.

[10] La Demanderesse demande à la Régie, dans une première phase du présent dossier, d'approuver la modification de la méthode d'amortissement des actifs appliquée par le Transporteur et le Distributeur aux fins de la fixation des tarifs, dès janvier 2010 avec application prospective. Elle lui demande également d'approuver, dans une deuxième phase, les autres modifications découlant du passage aux IFRS aux fins de fixation des tarifs à compter de janvier 2011.

[11] La première phase de la demande porte sur une convention comptable centrale dont l'application représente actuellement des charges d'amortissement totalisant près de 1,8 G\$ annuellement pour le Transporteur et le Distributeur.

[12] La présente décision porte sur la phase 1 du présent dossier.

---

<sup>2</sup> Décision D-2009-016, dossier R-3677-2008, page 37.

<sup>3</sup> Décision D-2009-015, dossier R-3669-2008, page 34 et décision D-2009-016, dossier R-3677-2008, page 39.

## 2. NÉCESSITÉ ET PERTINENCE DE MODIFIER LA MÉTHODE D'AMORTISSEMENT

### CADRE NORMATIF

[13] En préparation du passage obligatoire en 2011 aux IFRS en remplacement des principes comptables généralement reconnus (PCGR) aux fins statutaires, Hydro-Québec indique qu'elle a planifié de remplacer, dès le 1<sup>er</sup> janvier 2010, la méthode d'amortissement à intérêts composés par la méthode d'amortissement linéaire. Hydro-Québec ainsi que ses vérificateurs externes<sup>4</sup> mentionnent qu'à compter de 2011, la méthode d'amortissement à intérêts composés ne sera plus une méthode d'amortissement reconnue par les IFRS.

[14] Les vérificateurs externes mentionnent que, dans le cadre des états financiers à vocation générale d'Hydro-Québec établis selon les normes internationales IFRS, l'utilisation de la méthode d'amortissement à intérêts composés constituerait une dérogation aux IFRS et amènerait, si l'écart s'avérait significatif, une réserve dans le rapport des vérificateurs externes<sup>5</sup>.

[15] Selon Hydro-Québec, pour être conforme à la *Norme comptable internationale 16 - immobilisations corporelles*, une méthode d'amortissement doit obligatoirement refléter le rythme de consommation des avantages économiques futurs liés aux actifs. Or, la grande majorité des immobilisations corporelles du Transporteur et du Distributeur conservent, à tout égard important, un rythme de consommation des avantages économiques qui demeure constant sur leur durée de vie utile. La Demanderesse mentionne également que même si les raisons invoquées pour utiliser la méthode d'amortissement à intérêts composés sont toujours valides, l'exception prévue aux PCGR, qui permet l'utilisation d'une méthode à rendement croissant, n'existe plus avec les IFRS. Ainsi, le maintien de la méthode d'amortissement à intérêts composés pour les actifs d'Hydro-Québec n'est pas acceptable.

[16] Par ailleurs, les vérificateurs externes ont effectué des recherches qui ont permis de relever des exemples de sociétés européennes ayant une obligation publique de rendre des comptes qui utilisaient la méthode d'amortissement à intérêts composés ou une autre

---

<sup>4</sup> KPMG s.r.l. / S.E.N.C.R.L. et Ernst & Young s.r.l. / S.E.N.C.R.L.

<sup>5</sup> Pièce B-10, HQT-D-2, document 1.2 en liasse, réponses R1.1 et R1.2.

méthode similaire à dotation croissante et qui utilisent la méthode d'amortissement linéaire depuis l'adoption des IFRS<sup>6</sup>.

[17] OC et l'UMQ ne contestent pas la position de la Demanderesse et de ses vérificateurs externes.

[18] L'ACEF de Québec comprend que l'usage arbitraire de la méthode d'amortissement à intérêts composés n'est pas permis mais, contrairement à la position de la Demanderesse, qu'une méthode à dotation croissante est permise dans la mesure où le rythme de consommation des avantages économiques le justifie.

[19] Le témoin expert Gaétan Breton de l'UC ne partage pas la position de la Demanderesse et de ses vérificateurs externes à l'effet que la méthode d'amortissement à intérêts composés n'est pas acceptable selon les IFRS. Il mentionne que les principes sous-jacents aux IFRS sont les mêmes que ceux qui prévalaient sous les PCGR existants. Le simple fait que la méthode d'amortissement à intérêts composés ne soit plus explicitement mentionnée ne signifierait pas qu'elle est inacceptable dans le cas des activités réglementées de l'entreprise<sup>7</sup>.

## **EXPOSÉ-SONDAGE SUR LES ACTIVITÉS À TARIFS RÉGLEMENTÉS**

[20] L'*International Accounting Standards Board* (IASB) a publié, en juillet 2009, un exposé-sondage sur les activités à tarifs réglementés. Selon ce projet de norme, il pourrait être permis aux entités soumises à une réglementation fondée sur les coûts de comptabiliser un actif réglementaire ou un passif réglementaire, dans le cas où l'autorité de réglementation lui permet de recouvrer des coûts spécifiques engagés antérieurement.

[21] Les vérificateurs externes d'Hydro-Québec et le témoin expert Gaétan Breton sont d'avis que les activités réglementées de la Demanderesse répondent aux critères du champ d'application de l'exposé-sondage. La Demanderesse et ses vérificateurs externes

---

<sup>6</sup> Pièce B-2, HQT-1, document 2, page 6.

<sup>7</sup> Pièce C-6-9-UC, pages 23 et 29.

indiquent que ce projet de norme ne permettrait cependant pas la création d'actifs réglementaires avec les immobilisations corporelles de la Demanderesse<sup>8</sup>.

[22] Certains intervenants soumettent qu'il est prématuré pour la Régie de statuer dès maintenant sur la proposition de la Demanderesse, considérant que la décision finale sur l'exposé-sondage n'a pas été rendue par les autorités compétentes.

### CONVENTIONS COMPTABLES ET PRINCIPES RÉGLEMENTAIRES

[23] La Demanderesse indique qu'elle applique les PCGR dans l'établissement de ses états financiers et qu'elle vise à transposer ces mêmes méthodes comptables à ses entités réglementées aux fins de fixation des tarifs.

[24] La Demanderesse souligne que les conventions comptables reconnues par la Régie au fil des ans ont toujours été conformes aux PCGR et ajoute que ce cadre de fonctionnement doit demeurer<sup>9</sup>. Selon la Demanderesse, la règle de base pour les organismes de réglementation est d'appliquer systématiquement le cadre normatif comptable en matière d'amortissement.

[25] Selon OC, la méthode comptable autorisée par la Régie doit avant tout permettre la fixation de tarifs justes et raisonnables. À cet effet, OC soumet quelques principes retenus par la Commission de l'énergie de l'Ontario dont l'objectif premier est également la fixation de tarifs justes et raisonnables. OC note que la Commission s'alignera sur les normes IFRS, en autant qu'elles ne soient pas incompatibles avec la fixation de tarifs justes et raisonnables.

[26] OC est d'avis que les critères à considérer pour l'évaluation d'une méthode d'amortissement aux fins réglementaires doivent s'inspirer des critères utilisés pour apprécier une méthode de répartition des coûts. OC indique que ces critères sont le principe de l'usage relatif, l'équité, l'applicabilité et la simplicité.

---

<sup>8</sup> Pièce B-10, HQTD-2, document 1.2 en liasse, réponse R2.2 et pièce C-6-10, page 5, réponse R2.1.

<sup>9</sup> Pièce B-6, HQTD-2, document 1, page 8, réponse R1.3.



[27] L'UMQ indique que les objectifs de la comptabilité statutaire visent, entre autres, à rapprocher les produits des charges, alors que ceux de la comptabilité réglementaire visent à établir des tarifs justes et raisonnables. Selon l'UMQ, le régulateur doit évaluer l'à-propos d'éviter des chocs tarifaires et de rapprocher les coûts de la bonne génération de clients.

[28] Le témoin expert Gaétan Breton soumet qu'Hydro-Québec pourrait être amenée à utiliser un référentiel comptable déterminé par la Régie et/ou le gouvernement du Québec, sans qu'aucune autorité puisse intervenir<sup>10</sup>.

#### **OPTIONS EN MATIÈRE DE MÉTHODE D'AMORTISSEMENT**

[29] Différents modes d'amortissement peuvent être utilisés pour répartir de façon systématique le montant amortissable d'un actif sur sa durée d'utilité. Les différentes méthodes d'amortissement des immobilisations aboutissent à des courbes différentes d'imputations aux résultats<sup>11</sup>.

[30] La méthode d'amortissement à intérêts composés produit une charge d'amortissement inférieure durant les premières années de vie de l'immobilisation, pour augmenter graduellement au fil du temps.

[31] La méthode d'amortissement linéaire consiste à calculer la dotation aux amortissements en passant aux charges, pour chaque période, une fraction identique du coût d'acquisition.

#### **COMPARAISON DES MÉTHODES D'AMORTISSEMENT ET BALISAGE**

[32] Selon Hydro-Québec, la méthode d'amortissement linéaire est celle qui reflète le mieux le rythme selon lequel la Demanderesse s'attend à consommer les avantages économiques futurs liés aux immobilisations visées.

---

<sup>10</sup> Pièce C-6-9-UC, page 29.

<sup>11</sup> Manuel de l'ICCA, IAS 16, Immobilisations corporelles et chapitre 3061, Immobilisations corporelles.

[33] La Demanderesse indique que la grande majorité des immobilisations corporelles du Transporteur et du Distributeur conservent, à tout égard important, un rythme de consommation des avantages économiques qui demeure constant sur leur durée de vie utile, c'est-à-dire que ce rythme est le même au début et à la fin de la durée de vie utile. La Demanderesse explique qu'elle a des programmes d'inspection, de maintenance et d'entretien de ses actifs afin de s'assurer qu'ils soient toujours en bon état de produire. De plus, dans le cadre de son plan quinquennal de révision de vie utile, elle s'assure que la durée de vie utile sur laquelle les actifs sont amortis est toujours adéquate. Sinon, la durée de vie est révisée en conséquence.

[34] Les vérificateurs externes d'Hydro-Québec soutiennent, à la suite de leur discussion avec Hydro-Québec et la revue de sa documentation, et considérant divers facteurs dont l'usure liée au facteur temps de chaque actif, que la méthode d'amortissement linéaire procure le meilleur estimé de la consommation de l'avantage économique<sup>12</sup>.

[35] Selon le balisage effectué par la Demanderesse auprès de 25 compagnies membres de l'Association canadienne de l'électricité (ACÉ), l'ensemble de ces entreprises, à une exception près, utilise la méthode d'amortissement linéaire.

[36] La Demanderesse souligne que la méthode d'amortissement linéaire favorisera une meilleure comparabilité de ses résultats financiers avec ceux des entreprises canadiennes de son secteur d'activités.

[37] Par ailleurs, la Demanderesse indique que le passage à la méthode d'amortissement linéaire aux fins réglementaires permettrait d'éviter la mise en place et le maintien d'un deuxième système de comptabilisation des actifs dont les coûts annuels additionnels sont évalués entre 8 M\$ et 10 M\$.

[38] OC et l'UMQ accueillent favorablement le changement de méthode d'amortissement par la méthode d'amortissement linéaire. Quant à l'ACEF de Québec, l'AQCIE/CIFQ, la FCEI et l'UC, ils privilégient le maintien de la méthode d'amortissement à intérêts composés.

---

<sup>12</sup> Pièce B-10, HQT D-2, document 6.1 en liasse, page 2, réponse R33.

[39] OC considère que l'utilisation de la méthode d'amortissement linéaire est préférable lorsque l'utilisation de l'immobilisation est totale dès sa mise en service, alors que la méthode d'amortissement à intérêts composés est justifiée afin de refléter le caractère croissant de l'utilisation de l'actif. Comme les réseaux de transport et de distribution d'électricité d'Hydro-Québec ont atteint une certaine maturité, le choix de la méthode d'amortissement à intérêts composés n'apparaît plus justifié.

[40] Par ailleurs, OC indique que du point de vue de l'usage relatif, la méthode d'amortissement linéaire apparaît supérieure, car la récupération de l'investissement se fait au même rythme que son utilisation et elle permet d'économiser des frais financiers aux abonnés. OC soumet également, au soutien de son argumentation des extraits de littérature réglementaire soulignant que le choix d'une méthode d'amortissement devrait être guidé également par un critère de prudence financière, soit la récupération relativement rapide des coûts et une saine gestion financière<sup>13</sup>.

[41] L'UMQ soumet que la méthode d'amortissement à intérêts composés ne se conforme pas au fondement du concept d'amortissement, cette méthode visant davantage à stabiliser les coûts qu'à répartir les avantages futurs de l'actif. Les principaux arguments à l'encontre de la méthode d'amortissement à intérêts composés sont à l'effet que très peu d'immobilisations corporelles peuvent fournir un potentiel de service qui va en augmentant et que la perte d'efficacité et les charges de réparation et d'entretien croissent généralement au cours de la durée de vie d'une immobilisation corporelle.

[42] L'ACEF de Québec est d'avis qu'en privilégiant l'angle des flux de trésorerie, la méthode d'amortissement à intérêts composés est plus appropriée pour refléter la constance dans le temps de l'utilisation et des services rendus par les immobilisations du Transporteur et du Distributeur. Selon l'ACEF de Québec, les avantages économiques fournis par l'utilisation des actifs en transport et en distribution vont généralement en croissant au fur et à mesure que la demande croît, en absorbant graduellement la capacité excédentaire des équipements mis en place. Cette spécificité des réseaux de transport et de distribution justifie l'utilisation d'une méthode d'amortissement à dotation croissante, telle que la méthode d'amortissement à intérêts composés.

[43] L'UC est en désaccord avec l'affirmation de la Demanderesse à l'effet que la méthode d'amortissement linéaire reflète le mieux le rythme selon lequel elle s'attend à

---

<sup>13</sup> Pièce C-5-5-OC, page 8.

consommer les avantages économiques futurs liés à ses actifs. Selon le témoin expert Gaétan Breton, la méthode d'amortissement à intérêts composés a toujours dû et devra encore produire l'image fidèle de la situation financière d'Hydro-Québec. Ce qui veut dire qu'une convention comptable qui arrivait à ce but hier, devrait y arriver demain, si les circonstances dans l'entreprise n'ont pas changé.

[44] Le témoin expert soutient que l'image fidèle de la situation financière ne peut être obtenue par la simple application de normes qui figurent dans le Manuel de l'ICCA (Institut canadien des comptables agréés) ou toutes autres listes de normes. Le fait que plusieurs traitements soient permis ne donne pas aux entreprises la possibilité de retenir n'importe lequel. Les entreprises doivent choisir le traitement qui convient et qui va produire une image fidèle de leur situation financière. C'est précisément là que le jugement des vérificateurs entre en jeu<sup>14</sup>.

[45] Selon le témoin expert Co Pham d'UC, la méthode d'amortissement à intérêts composés favorise mieux l'équité intergénérationnelle que la méthode d'amortissement linéaire, considérant la dépréciation de l'argent dans le temps et les investissements élevés du Transporteur et du Distributeur dans la prochaine décennie<sup>15</sup>.

[46] La FCEI, appuyée par l'AQCIE/CIFQ, fait valoir également que la méthode d'amortissement actuelle assure mieux l'équité intergénérationnelle que la méthode d'amortissement linéaire. La FCEI souligne que la méthode d'amortissement linéaire consiste à appliquer une charge d'amortissement constante dans le temps. Or, le rendement annuel étant calculé sur la valeur non amortie de l'actif, laquelle décroît dans le temps, il en résulte que la méthode d'amortissement linéaire implique une baisse tendancielle du revenu requis associé à un actif donné. Ainsi, et sans égard à la valeur de l'argent dans le temps, les utilisateurs futurs de cet actif devront assumer un coût inférieur à celui assumé par les utilisateurs présents pour une utilisation de l'actif identique. Si les utilisateurs futurs ne sont pas les mêmes que les utilisateurs présents, comme c'est le cas pour les infrastructures publiques, l'utilisation de la méthode d'amortissement linéaire entraîne donc, de fait, une iniquité intergénérationnelle. Lorsque la valeur de l'argent dans le temps est prise en compte, le changement de méthode d'amortissement impliquerait un degré d'iniquité intergénérationnelle encore plus important.

---

<sup>14</sup> Pièce C-6-9-UC, page 10.

<sup>15</sup> Pièce C-6-7-UC, page 34.

[47] Certains intervenants soulignent également que la génération actuelle de clients subit les impacts du changement de méthode d'amortissement alors que la génération suivante devrait bénéficier des baisses.

[48] En réplique, la Demanderesse soumet que le principe d'équité intergénérationnelle vise fondamentalement à faire en sorte que les bons coûts soient imputés aux bonnes générations de clients et que cet objectif correspond ni plus ni moins à associer, au cours d'une période donnée, la part du coût d'un actif correspondant aux services rendus par celui-ci à la génération qui en bénéficie durant cette période.

#### **CONCLUSION SUR LA PROPOSITION DE MODIFIER LA MÉTHODE D'AMORTISSEMENT**

[49] Conformément au paragraphe 3.1 de l'article 32 de la Loi, la Régie a le pouvoir de déterminer, pour le Transporteur et le Distributeur, les méthodes comptables qui leur sont applicables aux fins de fixation des tarifs.

[50] Les conventions comptables de la Demanderesse acceptées par la Régie sont basées sur les PCGR et sur certains principes réglementaires qui ont été jugés nécessaires au fil des ans pour fixer des tarifs justes et raisonnables.

[51] En vertu des PCGR canadiens en vigueur, les écarts constatés entre l'application des PCGR et l'application des principes réglementaires déterminés par les autorités de réglementation compétentes peuvent être comptabilisés et être reconnus à titre d'actifs ou de passifs réglementaires dans les états financiers statutaires. Or, la notion d'activités à tarifs réglementés n'existe pas en vertu des IFRS, contrairement aux PCGR présentement en vigueur. Cependant, l'exposé-sondage sur les activités à tarifs réglementés pourrait permettre de comptabiliser des actifs et des passifs réglementaires dans les états financiers établis en vertu des IFRS. Même si l'exposé-sondage devait être mis en vigueur dans sa teneur actuelle, il n'est pas certain que ses dispositions pourraient s'appliquer, le cas échéant, au choix de la méthode d'amortissement des actifs.

[52] La Régie note que les vérificateurs externes d'Hydro-Québec sont d'avis que la méthode d'amortissement à intérêts composés pour les actifs de la Demanderesse n'est pas conforme aux normes internationales IFRS et qu'ils émettraient une réserve dans leur rapport de vérification sur les états financiers statutaires, si l'écart s'avérait important.

[53] La Régie considère important de poursuivre la ligne directrice établie dans ses décisions antérieures et de maintenir, comme assise première, la compatibilité des méthodes comptables utilisées pour la fixation des tarifs avec les conventions comptables reconnues. Toutefois, en conformité avec les pouvoirs qui lui sont dévolus en vertu de la Loi, des adaptations ou modifications de ces règles peuvent être retenues par la Régie si elle le juge nécessaire aux fins d'établir des tarifs justes et raisonnables.

[54] À cet égard, la Régie est d'avis que les deux méthodes d'amortissement analysées permettent la fixation de tarifs justes et raisonnables. La méthode existante d'amortissement à intérêts composés permet d'équilibrer dans le temps les coûts de financement et la charge d'amortissement, alors que la méthode d'amortissement linéaire vise davantage à refléter correctement le potentiel de consommation des avantages économiques des actifs mis en service, et ce, indépendamment des considérations liées au financement de ces mêmes actifs.

[55] Quelle que soit la méthode d'amortissement retenue, le même montant total fera l'objet d'un amortissement et d'une récupération dans le futur, la différence entre les deux méthodes d'amortissement portant essentiellement sur le rythme auquel les immobilisations concernées seront amorties.

[56] La Régie est sensible aux arguments des intervenants quant aux avantages de la méthode d'amortissement actuelle, ayant trait à l'objectif d'équité intergénérationnelle, pour la fixation des tarifs. Toutefois, la méthode d'amortissement linéaire comporte plusieurs avantages qui lui sont propres.

[57] La méthode d'amortissement linéaire est une méthode simple d'application. Elle est la méthode d'amortissement la plus largement utilisée par les entreprises de transport et de distribution de l'électricité comparables à la Demanderesse. L'adoption de la méthode d'amortissement linéaire pour la fixation des tarifs du Transporteur et du Distributeur permettrait un même traitement comptable en matière d'amortissement des actifs pour toutes les formes d'énergie réglementées au Québec, soit le gaz naturel et l'électricité.

[58] Par ailleurs, la preuve permet de conclure sans équivoque que la méthode d'amortissement linéaire est une méthode acceptée selon le référentiel IFRS. Le maintien de la méthode d'amortissement existante demeure une avenue possible aux fins de la fixation des tarifs en vertu des pouvoirs conférés à la Régie. Cependant, une telle avenue

pourrait nécessiter la mise en place et la mise à jour sur une base régulière d'un deuxième système de comptabilisation des actifs, ce qui aurait pour conséquence d'entraîner des coûts supplémentaires et une complexité grandissante au fil du temps, étant donné le volume et la variété des transactions comptables concernées.

**[59] Pour ces motifs, la Régie approuve, pour le futur, l'utilisation de la méthode d'amortissement linéaire par le Transporteur et le Distributeur.**

### **3. MODALITÉS D'APPLICATION DU CHANGEMENT DE MÉTHODE D'AMORTISSEMENT**

[60] La Demanderesse propose que le coût des actifs dans les bases de tarification du Transporteur et du Distributeur soit amorti selon la méthode d'amortissement linéaire à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010. La valeur des actifs qui sera amortie à cette date repose sur le coût non amorti des actifs inscrits au 31 décembre 2009 aux bases de tarification respectives du Transporteur et du Distributeur.

[61] Elle indique que l'utilisation du coût non amorti des actifs inscrits à la base de tarification comme valeur initiale pour le calcul de l'amortissement selon la nouvelle méthode d'amortissement reflète un des principes fondamentaux de la réglementation appliquée au Québec, soit le caractère prospectif des paramètres.

[62] La Demanderesse précise également que l'application prospective d'un changement de méthode comptable est acceptable pour les activités à tarifs réglementés selon la norme FAS no. 71<sup>16</sup> qui est la base de référence en 2010 pour les PCGR. En ce qui a trait au basculement aux IFRS en 2011, la Demanderesse indique qu'elle utilisera l'exemption prévue à la norme IFRS 1 *Première application des normes internationales d'information financière*, afin d'utiliser la juste valeur d'une ou de plusieurs immobilisations en tant que coût présumé à la date de transition.

---

<sup>16</sup> *Financial Accounting Standards no. 71, "Accounting for the Effects of certain Types of Régulation"*, norme émise par le *Financial Accounting Standards Board* des États-Unis.

[63] Ce choix permettra de rétablir la valeur des actifs du Transporteur et du Distributeur à celle de la base de tarification au 1<sup>er</sup> janvier 2010, ce qui donnera l'effet d'un traitement prospectif. Selon la Demanderesse, la juste valeur établie avec la méthode d'actualisation des flux monétaires futurs correspond à la juste valeur établie conformément à l'article 50 de la Loi. Ainsi, la juste valeur des immobilisations du Transporteur et du Distributeur au 1<sup>er</sup> janvier 2010 ne sera pas différente de leur valeur nette à la base de tarification au 31 décembre 2009.

[64] Les vérificateurs externes souscrivent à la position de la Demanderesse quant à l'application prospective du changement de méthode d'amortissement pour les actifs du Transporteur et du Distributeur<sup>17</sup>.

[65] Selon OC, le traitement prospectif permet d'éviter de réviser des tarifs finaux fixés précédemment et de déterminer comment le manque à gagner sera récupéré des consommateurs.

[66] Selon l'ACEF de Québec, les entités réglementées doivent être traitées de la même façon que les entités non réglementées, soit avec une application rétrospective de la méthode d'amortissement pour les actifs du Transporteur et du Distributeur.

[67] L'UMQ et le témoin expert Gaétan Breton indiquent que le traitement prospectif en 2010, tel que proposé par la Demanderesse, est conforme aux PCGR. Ces intervenants précisent également que les changements de méthode comptable doivent être appliqués de façon rétrospective lors du passage aux IFRS en 2011.

[68] La Régie note que, selon la proposition de la Demanderesse, la base de tarification aux fins de l'établissement des tarifs à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010 et la juste valeur des actifs qui seront amortis reposent sur le coût d'origine des actifs, soustraction faite de l'amortissement, tels qu'ils sont inscrits aux bases de tarification du Transporteur et du Distributeur au 31 décembre 2009, et ce, conformément à l'article 50 de la Loi.

[69] Elle note également que l'application prospective d'un changement de méthode comptable est acceptable pour les activités à tarifs réglementés selon la norme FAS

---

<sup>17</sup> Pièce B-10, HQTD-2, document 1.2 en liasse, page 2, réponse R5.5 et pièce B-11, HQTD-2, document 1.4 en liasse, réponse R1.5.



no. 71, qui est la base de référence existante pour les PCGR canadiens, et qu'elle est permise selon l'exemption prévue à la norme IFRS 1 lors du passage aux IFRS en 2011.

[70] **La Régie accepte le traitement prospectif proposé par la Demanderesse.**

#### **4. IMPACTS DU CHANGEMENT DE MÉTHODE D'AMORTISSEMENT**

##### **IMPACTS SUR LES REVENUS REQUIS DU TRANSPORTEUR ET DU DISTRIBUTEUR**

[71] Le changement de méthode d'amortissement a pour conséquence d'augmenter les charges d'amortissement aux coûts de service du Transporteur et du Distributeur pour la période 2010-2019. En contrepartie, ce changement de méthode a également des effets à la baisse sur leur base de tarification respective et sur les frais financiers qui en découlent.

[72] L'impact du changement de méthode d'amortissement sur le revenu requis de 2010 du Transporteur s'élève à 184,0 M\$, comprenant une hausse de 193,8 M\$ de la charge d'amortissement, une diminution de 2,8 M\$ reliée aux autres revenus de refacturation interne et de la taxe sur le capital ainsi qu'une baisse de 7,0 M\$ du rendement sur la base de tarification. La part attribuable à la charge locale est établie à 162,7 M\$, ce qui représente 88,4 %.

[73] L'impact du changement de méthode d'amortissement sur le revenu requis de 2010 du Distributeur s'élève à 245,5 M\$, lequel comprend, en plus de la part de la charge locale des coûts du Transporteur de 162,7 M\$, une hausse de 105,3 M\$ de la charge d'amortissement et des réductions de 1,8 M\$ reliées aux autres revenus de refacturation interne et de la taxe sur le capital, de 16,9 M\$ pour les ajustements de contrats spéciaux et de 3,8 M\$ pour le rendement sur la base de tarification. La hausse du revenu requis a un effet de 2,6 % sur les tarifs 2010 du Distributeur.

[74] En réponse à une demande de renseignements, la Demanderesse explique que le calcul effectué pour établir les impacts du changement de méthode d'amortissement pour le Transporteur et le Distributeur a pris en compte chaque actif de façon spécifique : son coût, son amortissement cumulé, sa durée de vie utile et sa durée de vie écoulée. Selon la Demanderesse, le degré de précision ne pourrait être plus grand.

[75] Tant pour le Transporteur que pour le Distributeur, le changement de méthode d'amortissement a des impacts à la hausse sur le revenu requis pour chacune des années de la période 2010 - 2019 (en considérant les mises en service de cette période) lesquels s'amenuisent graduellement jusqu'en 2019 pour se chiffrer alors, à 32,6 M\$ pour le Transporteur et à 25,0 M\$ pour le Distributeur. Les impacts du changement de méthode d'amortissement devraient cependant se renverser au début de la période 2020 - 2029.

### **IMPACTS SUR LES TARIFS SELON LA DATE D'IMPLANTATION**

[76] La Demanderesse présente les hausses tarifaires du Distributeur sur la période 2010 - 2012 (en considérant les mises en service de cette période) selon trois scénarios, soit l'application de la nouvelle méthode d'amortissement en 2010, en 2011 ou le statu quo, c'est-à-dire, le maintien de la méthode d'amortissement à intérêts composés au taux de 3 %.

**Tableau 1**  
**Hausses tarifaires du Distributeur prévues selon certains scénarios**

	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
1. Scénario proposé au 1 <sup>er</sup> janvier 2010	0,2%	1,5%	2,5%
2. Scénario proposé au 1 <sup>er</sup> janvier 2011	-2,4%	3,7%	4,1%
3. Scénario du statu quo	-2,4%	1,0%	3,6%

Source : Pièce B-6, HQTD-2, document 1, page 33, tableau R13.1.

[77] La Demanderesse indique que l'implantation en 2010 se situe dans un contexte favorable puisque la hausse demandée par le Distributeur dans sa demande 2010 intégrant la méthode d'amortissement linéaire est de 0,2 %. Ce scénario offre la meilleure stabilité des tarifs.

[78] OC et l'UMQ sont en faveur de l'application du changement de méthode d'amortissement dès 2010, étant donné le contexte tarifaire actuel.

[79] L'ACEF de Québec considère l'impact du changement de méthode d'amortissement très important, et ce, autant en terme nominal qu'actualisé. L'impact sur les tarifs est significatif au point d'en demander le rejet ou subsidiairement, de demander

l'utilisation de mécanismes d'atténuation d'impact, tel que procéder en différentes étapes ou autoriser le changement de méthode d'amortissement seulement pour les nouvelles mises en service.

[80] L'AQCIE/CIFQ recommande qu'advenant le cas où la Régie accepte le changement de méthode d'amortissement, l'implantation ne devrait survenir qu'à compter de 2011 et suggère la création d'un compte de frais reportés.

[81] L'UC souligne que, même en supposant que la méthode d'amortissement linéaire est requise pour se conformer aux normes internationales IFRS, la date limite est en 2011 et non pas en 2010.

[82] Bien que le basculement aux IFRS ne soit obligatoire qu'en 2011, la Régie considère que l'application dès 2010 se situe dans un contexte favorable, puisque la hausse tarifaire demandée par le Distributeur à compter du 1<sup>er</sup> avril 2010 est de l'ordre de 0,2 %, et ce, en tenant compte de l'effet de la mesure proposée.

[83] La Régie précise par ailleurs que l'examen des opportunités d'étaler les montants en question devait se faire dans les dossiers tarifaires du Transporteur et du Distributeur<sup>18</sup>.

**[84] La Régie accepte la proposition de la Demanderesse et permet d'appliquer la méthode d'amortissement linéaire à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010.**

---

<sup>18</sup> Décision D-2009-117, dossier R-3708-2009, page 9.

[85] **Pour ces motifs,**

**La Régie de l'énergie :**

**APPROUVE** la modification de la méthode d'amortissement des actifs appliquée par le Transporteur et le Distributeur aux fins de fixation des tarifs;

**PERMET** l'utilisation de la méthode d'amortissement linéaire à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010;

**ACCEPTE** l'utilisation des valeurs établies aux bases de tarification du Transporteur et du Distributeur au 31 décembre 2009 comme valeurs initiales pour le calcul de la dotation aux amortissements selon cette nouvelle méthode d'amortissement.

Gilles Boulianne  
Régisseur

Richard Carrier  
Régisseur

Richard Lassonde  
Régisseur

**Représentants :**

- Association coopérative d'économie familiale de Québec (ACEF de Québec) représentée par M<sup>e</sup> Denis Falardeau;
- Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et Conseil de l'industrie forestière du Québec (AQCIE/CIFQ) représenté par M<sup>e</sup> Pierre Pelletier;
- Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI) représentée par M<sup>e</sup> André Turmel;
- Hydro-Québec représentée par M<sup>e</sup> F. Jean Morel et M<sup>e</sup> Éric Fraser;
- Option consommateurs (OC) représentée par M<sup>e</sup> Éric David;
- Union des consommateurs (UC) représentée par M<sup>e</sup> Hélène Sicard;
- Union des municipalités du Québec (UMQ) représentée par M<sup>e</sup> Steve Cadrin.